

Communication sur le suivi des observations de la Chambre régionale des comptes des Hauts-de-France sur la gestion d'Artois Mobilités sur les exercices 2019 et suivants

Par courrier en date du 23 janvier 2024, le président de la Chambre régionale des comptes des Hauts – de-France informait le président d'Artois Mobilités de l'ouverture d'une instance de contrôle de la gestion d'Artois Mobilités sur les exercices 2019 et suivants.

Suite à l'instruction, un rapport d'observations provisoires a été rendu le 26 juillet 2024, auquel M. Laurent Duporge, Président d'Artois Mobilités, a pu répondre.

Sur la base des éléments fournis en réponse, un rapport d'observations définitives a été notifié. Ce rapport, auquel est annexée la réponse d'Artois Mobilités a été porté à la connaissance des membres du comité syndical, en application des dispositions de l'article L.243-6 du code des juridictions financières, lors de sa séance en date du 6 mars 2025.

L'article L.243-9 du code des juridictions financières prévoit, depuis la loi NOTRe n°2015-991 du 7 août 2015 – art 107, que : « *Dans un délai d'un an à compter de la présentation du rapport d'observations définitives à l'assemblée délibérante, l'ordonnateur de la collectivité territoriale (...) présente, dans un rapport devant cette même assemblée, les actions qu'il a entreprises à la suite des observations de la Chambre régionale des comptes. Ce rapport est communiqué à la Chambre régionale des comptes, qui fait une synthèse annuelle des rapports qui lui sont communiqués. Cette synthèse est présentée par le président de la Chambre régionale des comptes devant la conférence territoriale de l'action publique (...)* ».

Dans ce rapport figuraient trois rappels au droit et deux recommandations. Les réponses à un certain nombre de questions annexes soulevées dans le corps du rapport sont également traitées ci-dessous.

1°) Rappel au droit n°1 : « *Parfaire les états financiers pour assurer l'image fidèle de la situation financière et du résultat de l'exercice* » (article 53 du décret du 7 novembre 2012).

La Chambre faisait remarquer à Artois Mobilités que lors de son précédent contrôle, un rappel au droit ayant trait au renseignement de l'annexe budgétaire relative aux engagements hors bilan avait été émis. Elle constatait que ces annexes n'étaient pas systématiquement remplies et que l'information délivrée n'était exhaustive. D'autres annexes, concernant le suivi des opérations pour le compte de tiers du budget principal ou le suivi des AP/CP du budget annexe ne rendent pas compte de l'exécution de l'exercice.

Artois Mobilités rappelle d'abord sa réponse exprimée au rapport d'observation définitive.

« *Artois Mobilités s'engage à parfaire les états annexes financiers et précise que les informations concernées sont déjà tracées dans les documents budgétaires et ce, afin d'informer les élus et les citoyens sur les éléments substantiels du budget. Artois Mobilités prend note du rappel de la Chambre notamment sur l'annexe relative aux engagements hors bilan, le suivi des opérations pour compte de tiers du budget principal ou le suivi des autorisations de programmes et crédits de paiement (AP/CP) du budget annexe.*

Artois Mobilités souhaite préciser qu'un effort constant de communication financière est fait à destination des élus du comité syndical. La collectivité s'attache à garantir une haute qualité d'information budgétaire. Ainsi, un effort réel de transparence budgétaire est fait, notamment au moment du débat d'orientations budgétaires. Le rapport d'orientations budgétaires est détaillé et donne l'ensemble des hypothèses sous-jacentes à la prospective financière du syndicat. Les élus disposent ainsi

d'informations financières précises et exhaustives pour comprendre l'évolution des charges, des produits, et des engagements auxquels le syndicat est tenu ou risque de l'être. La Chambre reconnaît d'ailleurs dans son rapport la consistante globalement satisfaisante des informations transmises dans son rapport sur les orientations budgétaires. »

Pour donner suite à ce rappel au droit, Artois Mobilités fait savoir qu'elle renseigne désormais les éléments visés par la Chambre régionale des comptes des Hauts-de-France lors de son contrôle dans les annexes des documents budgétaires présentés au comité syndical et publiés sur le site internet d'Artois Mobilités.

2°) Rappel au droit n°2 : *« Parfaire la tenue de la comptabilité pour donner une image fidèle du patrimoine et de la situation financière du syndicat (article 57 du décret du 7 novembre 2012 et aux instructions budgétaires comptables M43 et M57) »*

La Chambre prenait note que le président d'Artois Mobilités s'engageait à rendre concordant son inventaire comptable avec l'état de l'actif du comptable public et à réaliser l'inventaire physique de ses biens propres. Elle faisait remarquer à Artois mobilités que la comptabilisation des immobilisations en cours en immobilisation définitive doit être effectué par le comptable, sur proposition de l'ordonnateur, au vu d'un certificat administratif de mise en service signé par ce dernier. Elle permet la mise à jour du bilan et réaliser l'inventaire physique de ses biens propres.

Artois Mobilités rappelle d'abord sa réponse exprimée au rapport d'observation définitive.

« Artois Mobilités s'engage à parfaire la tenue de sa comptabilité d'une part en rendant concordant son inventaire comptable et l'actif du comptable public et, d'autre part, en s'engageant à réaliser un inventaire physique de ses biens propres.

Ainsi, à ce jour, un premier travail de comparaison entre l'inventaire comptable et l'actif du comptable public a été opéré sur le budget principal. Le même travail sur le budget annexe est en cours.

Par ailleurs, le compte 238 "avances et acomptes versés sur commandes d'immobilisations corporelles" du budget annexe a été apuré. L'inventaire comptable et l'actif du comptable ne laissent plus apparaître d'écart.

L'inventaire physique des biens d'Artois Mobilités est également en cours. Cependant, il est utile de rappeler qu'il est nécessaire de nuancer ce manquement sur le volume global des biens dont le syndicat est propriétaire. En effet, les biens propres du syndicat ne représentent qu'une infime partie de l'inventaire physique d'Artois Mobilités. La plupart des biens du syndicat sont mis à disposition de son délégataire dans le cadre du contrat de délégation de service public. Ces biens sont retracés dans un inventaire qui est tenu et actualisé régulièrement en étroite collaboration avec les services de Transdev Artois-Gohelle. »

Pour donner suite à ce rappel au droit, Artois Mobilités fait savoir que l'inventaire physique du parc informatique et du parc roulant propre d'Artois Mobilités a été réalisé. Un travail reste néanmoins à effectuer sur le mobilier de bureau pour que l'inventaire physique concorde avec l'inventaire comptable.

Concernant l'inventaire comptable, les services d'Artois Mobilités et de la Trésorerie d'Hénin-Beaumont collaborent pour réduire les écarts et tendre vers la concordance de l'état de l'actif et l'inventaire comptable de l'ordonnateur. Aujourd'hui, l'écart est relativement résiduel par rapport à ce qui avait été relevé lors du contrôle de la Chambre.

3°) Rappel au droit n°3 : « Procéder à l'apurement et à l'intégration des immobilisations en cours, conformément au recueil des normes comptables et aux instructions budgétaires et comptables M43 et M57 ».

Le président d'Artois Mobilités s'est engagé à transférer ses immobilisations en cours du compte 23 vers un compte définitif dès que ces dernières sont terminées. Cependant, le syndicat souhaitait rappeler à la chambre que sans décomptes généraux définitifs, les transferts ne pouvaient se faire.

La chambre a rappelé que le transfert et la rétrocession des biens doivent intervenir dès leur mise en service, nonobstant les difficultés rencontrées pour récupérer des pièces de marché.

Artois Mobilités rappelle sa réponse exprimée dans le rapport d'observations définitives.

« Artois Mobilités informe que pour faire suite à la réception des derniers décomptes généraux définitifs nécessaires au transfert des immobilisations en cours vers un compte définitif, le chapitre 23 relatif aux immobilisations en cours a été apuré. Ainsi, les immobilisations des comptes 23 ont été intégrées au chapitre 21 (immobilisations définitives) par le biais de la transmission de certificats administratifs au comptable public. »

Pour donner suite à ce rappel au droit, Artois Mobilités fait savoir que depuis le contrôle de la Chambre, 333 fiches inventaires issues d'un compte 23 ont été transférées sur des comptes définitifs sur les deux budgets. Désormais, à la clôture de chaque exercice, s'opère un contrôle des travaux en cours qui peuvent être transférés pour que l'apurement et l'intégration des immobilisations en cours se fasse de manière régulière.

4°) Recommandation n°1 : *engager toute diligence auprès de l'administration fiscale pour confirmer la régularité de la subvention « complément de prix » adoptée par le comité syndical*

Artois Mobilités a fait part de son désaccord quant à l'analyse de la chambre sur les conditions à respecter pour la subvention « complément de prix » et n'envisageait initialement pas de saisir les services fiscaux à ce sujet.

La chambre maintenait son analyse et soulignait que l'objectif de sa recommandation vise à permettre au syndicat de sécuriser ses intérêts.

Artois Mobilités rappelle sa réponse exprimée dans le rapport d'observations définitives.

« Artois Mobilités est en désaccord avec l'interprétation de la Chambre concernant le risque que présenterait l'assujettissement d'une partie de la contribution des agglomérations à la TVA, sous la forme de subvention complément de prix.

Les conditions cumulatives permettant de qualifier la subvention comme "complément de prix" sont les suivantes :

- 1. La subvention doit être versée par un tiers à celui qui réalise la livraison ou la prestation*
- 2. La subvention doit constituer la contrepartie totale ou partielle d'une prestation*
- 3. La subvention doit permettre au client de payer un prix inférieur au prix du marché ou, à défaut, au prix de revient*

La Chambre émet des doutes quant à la réalisation des deux premières conditions. Pour apprécier ces trois critères, il convient de revenir aux termes de l'Instruction fiscale 3 A-7-06 n°100 du 16 juin 2006

(point sur les règles de taxe sur la valeur ajoutée applicables aux subventions directement liées au prix d'opérations imposables à la TVA), et à son application au cas d'espèce.

La première condition suppose l'existence de trois parties. On retrouve en l'espèce la personne qui accorde la subvention (les collectivités membres), la personne qui en bénéficie (Artois Mobilités) et l'acheteur (c'est-à-dire les usagers des transports urbains). Le rapport mentionne le délégataire comme bénéficiaire final de la subvention. Cette appréciation est contestée car le bénéficiaire de la subvention (celui qui la perçoit) n'est pas le délégataire, mais bien Artois Mobilités, l'exploitant fiscal.

La Chambre estime ensuite qu'il n'est "pas établi qu'un membre du syndicat puisse être considéré comme un tiers, hormis de manière fictive". Le BOI exclut effectivement "les virements financiers internes constatés entre différents budgets de l'État, des collectivités locales".

Néanmoins, ce n'est pas le cas en l'espèce puisque le Syndicat Mixte constitue une personne morale de droit public distincte de ses membres, exerçant ses compétences propres et exclusives, disposant de ses organes de gouvernance, de sa capacité juridique, de son patrimoine, de son personnel, et de son autonomie financière. Il n'y a pas donc de virement financier interne au sens du BOI.

La mise en place de ce mécanisme n'est d'ailleurs pas unilatérale puisque deux membres ont déjà expressément délibéré pour autoriser ce versement. Ces délibérations ont été votées par les assemblées délibérantes propres à chacune des deux collectivités.

Sur la seconde condition qui exige que la subvention doive constituer une contrepartie d'une prestation, la Chambre écrit que "le lien entre la subvention et le service n'apparaît pas manifeste, car l'objectif n'est pas de financer la contrepartie d'un service, mais d'atteindre un seuil de recettes".

Ce critère implique effectivement l'existence d'un lien entre la décision de la partie versante d'octroyer la subvention, (en l'espèce les délibérations des agglomérations évoquées supra) et la diminution du prix pratiqué par le bénéficiaire (in fine la politique tarifaire).

Le dispositif des délibérations et l'intention des collectivités membres est sans équivoque : le mécanisme du versement de la subvention est approuvé afin de "soutenir la politique tarifaire du syndicat mixte". La subvention vient donc en contrepartie de la prestation offerte par le service. L'exposé des motifs de ces délibérations, s'il évoque effectivement la problématique de l'assujettissement à la TVA d'Artois Mobilités, met clairement en exergue la baisse du niveau de recettes liée à la mise en place de la nouvelle structure de la grille tarifaire depuis septembre 2014.

L'intention de la collectivité membre est sans nul doute de soutenir la politique tarifaire pour que soit livré le service public de transport permettant aux usagers de bénéficier d'un prix diminué.

Cette subvention est calculée de manière à couvrir spécifiquement l'insuffisance de recettes résultant de la tarification (la politique tarifaire engendre une baisse des recettes par rapport à la fréquentation), conformément encore aux termes de l'instruction fiscale, et non pas à couvrir les coûts du syndicat.

Enfin, le Syndicat souhaite souligner que l'assujettissement à la TVA d'une part de la contribution de ses membres donnera lieu à une augmentation de recettes fiscales, puisque ces contributions ne génèrent pas de TVA antérieurement.

Les conditions permettant de qualifier la subvention comme "complément de prix" sont donc remplies et la mise en place d'une subvention complément de prix versée par les communautés membres au syndicat mixte, conformément à l'article 266 du Code Général des Impôts (CGI), constitue une solution viable pour compenser la baisse des recettes commerciales et maintenir le statut d'exploitant fiscal du syndicat mixte dans le cadre de l'instauration d'une gratuité du réseau.

Bien qu'il considère qu'il ne fait aucun doute que ce mécanisme lui soit applicable, il est pris note de la recommandation de la Chambre. Seront donc engagées prochainement les diligences nécessaires auprès des services fiscaux afin de conforter cette approche. »

Pour donner suite à ce rappel au droit, Artois Mobilités fait savoir que les services fiscaux ont été saisi par un rescrit fiscal comme annoncé. Il leur a exposé la situation de fait, à savoir la nature du Syndicat Mixte et de ses activités d'abord, les ressources dont il dispose ensuite (versement mobilités, participations des agglomérations, recettes commerciales) puis les questions justifiant de la mise en place d'une subvention complément de prix.

Il est à rappeler que la mise en place de cette subvention complément de prix était d'abord liée à l'insuffisance des recettes commerciales résultant de la tarification. Les ratios financiers recettes/dépenses issus du nouveau contrat de délégation de service public signé en novembre 2023 étaient susceptibles de remettre en question le droit à déduction de la TVA du budget transport M43 d'Artois Mobilités.

Pour mémoire, les agglomérations membres avaient été saisies dès la fin 2023 d'une demande d'Artois Mobilités visant à l'instauration de ce mécanisme. La CALL et la CAHC ont immédiatement répondu à la demande. La CABBALR a, dans un premier temps, mis le sujet en attente.

Avec le vote en juin 2024 de la gratuité des services de transport à compter du 1^{er} janvier 2026, la disparition des recettes commerciales allait avoir pour effet d'augmenter la compensation financière nécessaire au respect des ratios.

Artois Mobilités a fourni aux services fiscaux son analyse sur l'application des trois critères.

Particulièrement, concernant le second critère demandant que la subvention constitue la contrepartie totale ou partielle d'une prestation, Artois Mobilités avait déterminé les modalités de calcul objectifs de la subvention complément de prix avait par rapport à l'augmentation du coût de la DSP depuis 2015 (année d'instauration de la tarification) et l'augmentation du nombre de kilomètres.

Il a été demandé aux services fiscaux de bien vouloir confirmer l'analyse d'Artois Mobilités et notamment que la subvention versée directement par les agglomérations de Lens Liévin et d'Hénin-Carvin au budget annexe (M43) d'Artois Mobilités répond à la qualification de subvention complément de prix au sens du a) du 1 de l'article 266 du CGI et est, de ce fait, taxable à la TVA.

La demande a été adressée aux services fiscaux le 30 avril 2025 par un avocat fiscaliste mandaté par le syndicat mixte. La réponse est parvenue à Artois Mobilités le 17 juillet 2022 et a permis de dégager des orientations sur l'application du mécanisme.

Ainsi, les agglomérations membres, dès lors qu'elles ont une personnalité juridique distincte d'Artois Mobilités, sont autorisées à verser à ce dernier une subvention qui peut être qualifiée de complément de prix au sens de la TVA.

Les modalités de calculs initialement présentés ne permettent pas de qualifier la compensation financière de complément de prix et Artois Mobilités a été invité à définir des modalités de calcul qui tiennent compte du nombre de voyageurs et de la fréquentation du réseau.

Artois Mobilités a tiré les enseignements de cette réponse en approuvant, le 16 octobre dernier, la délibération n° 2025/47/CS visant à déterminer la méthodologie à appliquer concernant la mise en œuvre de la subvention dite « complément de prix » permettant que son montant tienne compte du nombre de voyageurs et de la fréquentation du réseau.

5°) Recommandation n°2 : « engager et présenter au comité syndical un plan pluriannuel d'investissement (PPI). »

La chambre a pris note que le président d'Artois Mobilités s'engageait à essayer de développer son PPI en inscrivant les recettes potentielles tout en restant prudent sur la nature et le niveau des recettes attendues.

Artois Mobilités rappelle d'abord sa réponse exprimée au rapport d'observation définitive :

« Un plan pluriannuel d'investissement existe bien et les élus sont informés des investissements futurs sous une autre forme que par une simple présentation du PPI. Plus précisément, le PPI est évoqué lors du débat sur les orientations budgétaires conformément aux dispositions du CGCT. Cependant, le Syndicat s'engage à développer son PPI en inscrivant les recettes potentielles, tout en restant prudent sur la nature et le niveau des recettes attendues.

En effet, il est difficile, au regard de la conjoncture actuelle et des financements pouvant être obtenus de déterminer des prévisions fiables en termes de recettes. Même si les projets du syndicat sont dans l'air du temps, puisqu'ils répondent à la volonté de l'Etat d'accélérer la transition écologique dans les territoires, les subventions mobilisables sont quasi inexistantes pour les Syndicats.

A titre d'exemple, les équipes d'Artois Mobilités avaient identifié des financements potentiels issus du Fonds Vert, dispositif mis en œuvre par l'Etat pour accélérer la transition écologique sur les territoires, pour financer, en partie, des actions liées au covoiturage. Cependant, la collectivité n'a perçu aucun financement de la part de l'Etat.

Il en est de même pour l'acquisition de matériel roulant. Artois Mobilités est, par la loi, dans l'obligation de renouveler son matériel roulant par l'acquisition de véhicules propres. Cependant, ces investissements ne font pas l'objet de subvention.

Sur ce point, le Syndicat souhaite appeler l'attention de la Chambre et des décideurs afin que les mécanismes de demande de financement puissent être élargis de manière qu'il puisse être davantage subventionné sur ses investissements.

Quoiqu'il en soit, une délibération annuelle reprenant les opérations à réaliser à court et moyen terme sera dorénavant présentée. Les données, en dépenses et en recettes, seront complétées afin que les élus puissent continuer à opérer les arbitrages en toute connaissance de cause.

Pour faire suite à cette recommandation de la Chambre, Artois Mobilités présente désormais chaque année, *a minima* une fois, son plan pluriannuel d'investissement en dépenses comme en recettes aux élus du syndicat. Tel en a été le cas en 2025 lors du débat d'orientation budgétaire lors de la séance du comité syndical du 6 mars 2025. Pour l'année 2026, le plan pluriannuel d'investissement est présenté concomitamment au vote des budgets primitifs.

5°) Autres questions soulevées.

- Les instances et le suivi du PDU (page 12 du rapport et conclusion intermédiaire page 22)

La chambre regrettait dans son rapport que les instances de suivi du plan de mobilités ne se réunissent « *quasiment jamais* ».

Comme annoncé dans la réponse au rapport provisoire, la périodicité de ces instances a été revue à une fois par an et deux d'entre elles (le comité de pilotage et le comité de suivi) ont fusionnés, pour plus de synergie. Si une réunion a bien eu lieu à l'automne 2024, l'instance n'a pas été convoquée en 2025.

L'absence de réunion en 2025 se justifie doublement.

D'abord, les équipes du syndicat dédiées au suivi du plan de mobilités ont été mobilisées en priorité sur l'élaboration du bilan LOTI. La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Loti) prévoit en effet la production de bilans socio-économiques et environnementaux 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport. La présentation de cette pièce consistante (plus de 200 pages) approuvée par le comité syndical le 18 décembre 2025, était une demande des services de l'Etat pour la perception du solde des subventions liées au projet de BHNS.

Ensuite, il faut souligner que les réunions en 2024 ont permis d'accomplir un important travail. Le comité de suivi du PDU a pu émettre un avis sur le projet d'évaluation intermédiaire du PDU. À cette occasion, il lui était également présenté la mise en ligne de l'observatoire du PDU.

Artois Mobilités réunira les instances de suivi du plan de mobilités selon la périodicité attendue après que les assemblées auront été reconstituées suite aux échéances électorales du printemps et permis le renouvellement du comité de suivi.

En revanche, le comité des partenaires, qui a été profondément remanié par la loi de finances 2025 (modification des compétences, de la composition, de la périodicité) a vu son fonctionnement revu et Artois Mobilités a pu réunir l'instance en décembre 2025 dans le cadre de la nouvelle réglementation.

- La qualité et l'amélioration du service

La chambre estimait dans son rapport que la qualité du service était « globalement satisfaisante ». Elle pointait l'attente de progrès « attendus par les usagers en matière d'information-traffic et de lutte contre les incivilités », avec une « présence accrue souhaitée pour rassurer les voyageurs et limiter les incivilités et la fraude »

Sur ces questions, Artois Mobilités avait répondu à la Chambre, dans le cadre des échanges de la procédure postérieure au dépôt du rapport provisoire, les éléments suivants :

« Concernant la lutte contre les incivilités, même si la délinquance et l'incivilité sont toujours trop importantes, le syndicat et les acteurs du territoire se rencontrent régulièrement sur ce sujet sous l'égide des services de l'État. Il est notable que cette problématique ne soit pas exclusive des transports en commun et concerne malheureusement l'ensemble des services publics.

Pour lutter contre ce phénomène, a ainsi déjà été mis en place un certain nombre d'outils :

- *un service de contrôle des incivilités existe chez le délégataire et des partenariats avec les polices municipales ont été conclus avec de nombreuses communes du périmètre (patrouilles dans les véhicules notamment).*
- *La vidéoprotection fait l'objet d'un renforcement permanent.*
- *Une brigade spéciale des transports a été mise en place par l'État sur la circonscription de Lens.*

Concernant l'information voyageur, le dispositif déployé a profité de plusieurs améliorations notables ces derniers mois, notamment depuis l'entrée en vigueur du nouveau contrat au 1er janvier 2024 :

- *Un fil d'information sur X (exTwitter) pour les situations perturbées,*
- *Le déploiement de centaines de bornes d'information voyageur en temps réel,*

- La présence d'un QR code sur chaque point d'arrêt du réseau permettant de connaître les horaires, en temps réels, des 3 prochains passages,
- L'Information trafic par ligne, en première page du site internet TADAO.

Artois Mobilités reste vigilant sur ces sujets. »

Il est d'abord notable que l'enquête satisfaction effectuée en novembre 2024 par le délégataire pointe une amélioration constante de la qualité de service perçue par les usagers.

Particulièrement, sur ces thématiques d'information voyageur et de sécurité, Artois Mobilités, en lien avec son délégataire poursuit le travail engagé.

D'abord sur la sécurité, le partenariat avec les polices municipales et intercommunales du territoire, avec la signature de nouvelles conventions en 2025 (SIVOM du Béthunois). Outre la participation à de nombreux CLSPD / CISPD, le délégataire coopère activement avec la police nationale avec laquelle des contrôles sont organisés, et dont le nombre est en progression. L'année 2024 a vu la création de la Brigade de Sécurisation des Transports en Commun (BSTC) sur la circonscription de Lens (Zone EST).

La sécurisation du réseau est un axe de travail permanent pour le délégataire qui a réorganisé son service PASF (Prévention Ambiance Sécurité Fraude) en 2024 sous l'impulsion d'un nouveau responsable. Avec la gratuité, ce service sera désormais exclusivement dédié à la médiation et la prévention sur le réseau.

Concernant l'information voyageur, le déploiement – et la fiabilisation - des bornes d'informations voyageur se poursuit, les QR Code aux arrêts sont désormais généralisés, et la signalétique est renforcée sur les secteurs importants (Pole d'Echanges Multimodaux de Béthune et gare routière de Lens). L'information voyageur numérique embarquée et en station sera d'autant plus fiabilisée que le Système central va être profondément modernisé en 2026.

Artois Mobilités a également renforcé le contrôle contractuel de son délégataire sur l'information délivrée aux voyageurs, notamment sur le site internet en période perturbée.

- La réalisation d'opérations pour compte de tiers.

La chambre constatait, dans son rapport définitif, que sur les 24 opérations pour compte de tiers lancées dans le cadre du projet de BHNS, seulement 11 avaient été soldées (page 36).

Artois Mobilités avait pleinement conscience du retard accumulé et en avait expliqué les raisons dans la réponse au rapport provisoire (difficulté à obtenir les DGD des marchés, crise sanitaire, attente de subventions attribuées par l'autorité organisatrice de la distribution de l'énergie dans le Pas de Calais ...). La clôture des derniers marchés de travaux en 2024, la conclusion d'avenants de régularisation financière aux conventions ont permis de débloquer, et le travail de relance vis-à-vis des partenaires ont permis d'avancer substantiellement sur ce sujet.

Désormais, sur les 11 conventions qui restaient à solder fin 2024, seules 4 n'ont pas été clôturées : une convention avec l'agglomération de Béthune Bruay, deux conventions avec l'agglomération d'Hénin-Carvin et une convention avec la Région.

Le détail des sommes restant à percevoir est le suivant, étant précisé que des discussions sont en cours avec la CABBALR concernant le quantum restant à régler dans le cadre de la convention conclue, les trois autres conventions étant sur le point d'être soldées :

Débiteur	Montant
CABBALR	1 053 908,30 €
CAHC	87 144,10 €
CAHC	143 244,71 €
Région Hauts-de-France	90 352,94 €

Ainsi, sur les 5,5 M€ restant à percevoir fin 2024, il reste 1,375M€ à recouvrer au titre des opérations pour compte de tiers.

- L'indépendance des exercices

➤ Les rattachements

Un échantillon de l'état des rattachements 2022 a été contrôlé. La Chambre considère que les rattachements qu'elle a contrôlés se rapportent à des dépenses réglées durant l'exercice (2022) et ne sont pas justifiés.

Pour répondre à cette remarque, Artois Mobilités a revu sa procédure d'élaboration des rattachements pour que le problème ne se pose plus pour les exercices à venir.

➤ Les restes à réaliser

Lors de son précédent contrôle, la chambre rappelait à Artois Mobilités la nécessité « *d'inscrire les restes à réaliser en recettes d'investissement en s'assurant de leur caractère certain, conformément à l'article R 2311-11 du code général des collectivités territoriales* ».

La chambre constate que sur le budget principal, la pratique n'a pas évolué. Le montant des restes à réaliser en recettes correspond au solde de 5,5M € des opérations pour le compte de tiers attendu par le syndicat et reporté chaque année, tant que les marchés ne sont pas clôturés.

S'agissant du budget annexe et des subventions liées au projet BHNS, le syndicat inscrit en restes à réaliser, non pas le reliquat à percevoir par rapport au montant de subvention allouée, mais le montant auquel il peut prétendre au regard de justificatifs qu'il est en mesure de produire. La chambre considère que les tableaux excel de suivi de marché et les pièces de marché ne permettent pas à eux seuls, de justifier l'inscription des restes à réaliser, sans bon de commande matérialisant l'engagement de la dépense.

Sur ce point, Artois Mobilités considère que les restes à réaliser sont évalués de la manière la plus sincère qu'ils puissent être, en prenant en compte uniquement ce à quoi Artois Mobilités peut prétendre et en faisant évoluer cette prévision dès qu'un événement certain intervient et impacte cette dernière.

*

*

*