



syndical mixte des transports en commun

Conseil syndical du 04 février 2021

Monsieur Roland JACQUEMIN
Président

Délibération n° 03

Objet : Débat d'Orientations Budgétaires 2021

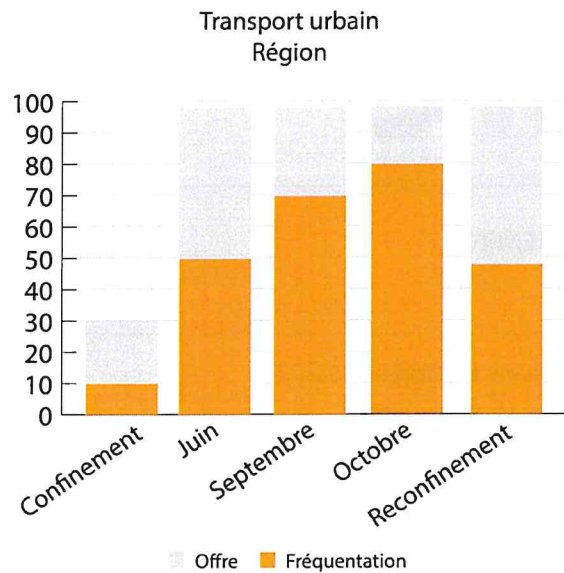
Extrait du registre des délibérations du conseil syndical

Date de la convocation	28 janvier 2021	Présents
Observation :		GBCA (980 voix) : Titulaires : Jacquemin, Aymonier, Bonin, Bonnans-Weber, Boucard, Chekouat, Constantakatos, Gilbert, Jager, Kneip, Merlet, Moutarlier, Rousseau – Suppléants : Cabrol, Meslot RBFC (0 voix)
Arrivée : Mmes Chekouat et Mammar et M Vallverdu		CCST (120 voix) : Titulaires : Alexandre, Hottlet – Suppléant : Locatelli
Départ à 13h30 : Mme Regnaud-Nassard et M Guyod qui remet pouvoir à M Meslot		CCVS (160 voix) : Titulaires : Coddet, Mammar, Vallverdu – Suppléants : Salort, Willemain
Abstention : Mme Mammar (+ pouvoir M Grosclaude)		Procurations
Nombre de voix	1 260	De M Guyod à M Meslot
-Nombre de voix pour	1 180	De M Perrin à M Hottlet
-Nombre de voix contre	0	De M Grosclaude à Mme Mammar
-Abstentions	80	
Délibération adoptée à	la majorité des votants	

Comme chaque année, le débat d'orientations budgétaires est l'occasion pour le SMTC, avant le vote du budget primitif, de présenter le contexte et les perspectives d'avenir.

Comme tous les autres secteurs d'activités, le transport public n'est pas épargné par la crise sanitaire. Les différentes phases de confinement ont entraîné de fortes baisses de la fréquentation et un effondrement du Versement Mobilité lié au ralentissement de l'activité économique et au chômage partiel. Au niveau national, ces pertes sont estimées à plus de 3 milliards d'euros. Malgré les baisses de ressources, les réseaux de transports ont continué à fonctionner et maintenu leur mission de service public et les services n'ont jamais été interrompus.

Globalement les réseaux de transports de province, après une première phase de confinement où l'offre de transport a été réduite à 30 % du nominal, ont maintenu une offre quasi-totale pour une fréquentation qui se stabilise à environ à 50 % de l'habituelle.



Au niveau du SMTC les impacts suivent la tendance nationale. Ainsi, les pertes de recettes du Versement Mobilité sont évaluées à 3 millions d'euros et celles des recettes tarifaires à 1.1 million d'euros. Heureusement pour soutenir la mobilité l'Etat a, dans ses deux dernières lois de finances rectificatives, instauré :

- Une compensation de la perte du Versement Mobilité en garantissant aux AOM un niveau équivalent à la moyenne perçue sur la période 2017 à 2019. Il ne devrait donc pas y avoir d'impact sur l'exercice 2020.
- Une compensation de la perte des recettes du trafic sous la forme d'avance remboursable à taux 0 représentant environ 60 % de la perte. Cette avance pourra être remboursée sur un maximum de 10 ans.

Si l'espoir d'un retour à la normale nous anime, il n'en demeure pas moins qu'il y a lieu de s'inquiéter des conséquences à venir de cette crise sur le marché de l'emploi et sur la fréquentation des transports pour les années futures.

Dans ce contexte incertain, le SMTC doit activer les leviers permettant de continuer à assurer le lien social en garantissant un droit à la mobilité pour tous. De ce point de vue, il doit contribuer à l'émergence du réseau unique sur le ressort du Pôle Métropolitain. Il lui faut aussi soutenir l'investissement qui est fondamental tant pour les entreprises et les emplois que pour le réseau de transport. Nous devons démontrer notre capacité à répondre aux enjeux de la société concernant le changement climatique. Répondant à cette logique, le projet de création d'un écosystème autour de l'hydrogène doit être mené à son terme.

I. LES ELEMENTS DE CONTEXTE

1. L'emploi et les indicateurs régionaux

La crise sanitaire amplifie le phénomène de dynamique négative de perte d'emploi déjà constaté entre 2018 et 2019 (- 1 300 emplois) puisqu'à nouveau le nombre d'emploi salarié (public et privé) a diminué de 2 400 entre 2019 et 2020, soit au total une suppression de près de 4 000 emplois en 2 ans. Ce qui constitue la plus mauvaise variation de la Région.

Emploi salarié total

	2 ^e trim. 2018	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
		2 ^e trim. 2019	1 ^{er} trim. 2020	2 ^e trim. 2020	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	212,7	214,3	211,6	209,6	-1	-2,2
Doubs	196,7	195,8	190,2	187,8	-1,3	-4
Jura	85,5	85	83,6	83,3	-0,3	-2
Nièvre	66,8	66,2	64,5	63,9	-1	-3,5
Haute-Saône	66,2	65,7	64,2	64,3	0,2	-2,2
Saône-et-Loire	182,9	183,2	178,3	177	-0,7	-3,3
Yonne	108,8	108	105,3	104,2	-1	-3,5
Territoire de Belfort	51,6	50,3	48,6	47,9	-1,5	-4,8
Bourgogne-Franche-Comté	971,2	968,5	946,4	938	-0,9	-3,1
France hors Mayotte	25126,1	25 405,80	25 048,20	24 832,90	-0,9	-2,3

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acooss-Urssaf, Dares, Insee.

Le taux de chômage, France entière, bien que non représentatif compte tenu du recours massif au chômage partiel, est en baisse de 1.3 % et s'établit à 7.1 % de la population active. Malheureusement, dans le département, la baisse est moins importante et le taux de chômage reste supérieur à celui de la France et de la Région, dont il est le plus élevé.

Taux de chômage

	Taux de chômage (en %)			Variation (en points de %)	
	2 ^e trim. 2019	1 ^{er} trim. 2020	2 ^e trim. 2020	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	6,8	6,1	5,6	-0,5	-1,2
Doubs	7,6	7,2	6,9	-0,3	-0,7
Jura	6,1	5,5	5,4	-0,1	-0,7
Nièvre	7,1	6,5	6	-0,5	-1,1
Haute-Saône	7,8	6,9	6,6	-0,3	-1,2
Saône-et-Loire	7,6	7,1	6,6	-0,5	-1
Yonne	7,8	7,2	6,7	-0,5	-1,1
Territoire de Belfort	8,8	8,6	8,2	-0,4	-0,6
Bourgogne-Franche-Comté	7,4	6,8	6,4	-0,4	-1
France hors Mayotte	8,4	7,8	7,1	-0,7	-1,3

Le nombre d'emplois intérimaires est lui en hausse (+ 36 %) même s'il est bien loin de retrouver son niveau de 2019.

Emplois intérimaires

	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	2 ^e trim. 2019	1 ^{er} trim. 2020	2 ^e trim. 2020	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	6,7	4	4,6	15,1	-31
Doubs	10,3	5,9	5,2	-12	-49,8
Jura	3,1	1,8	2,2	25,6	-27,7
Nièvre	1,9	1,2	1,5	21,1	-20,5
Haute-Saône	2,7	1,7	2,1	20,3	-25
Saône-et-Loire	7,8	4,4	5,1	15,8	-34,6
Yonne	4,7	3	3,3	11	-29,9
Territoire de Belfort	2	0,8	1,1	36	-42,7
Bourgogne-Franche-Comté	39,2	22,8	25,1	10	-35,9
France hors Mayotte	793,1	469,7	577,8	23	-27,1

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acoiss-Urssaf, Dares, Insee.

A contrario des indicateurs, ci-avant, le département reste attractif au vu de la progression du nombre de création d'entreprises, + 18.5 % sur un an soit plus de 4 fois le chiffre national.

Créations d'entreprises

	Nombre de créations sur un an			Glissement du cumul annuel (en %)	
	sept. 2019	juin-20	sept. 2020	sur un trimestre	sur une année
Côte-d'Or	5 171	5 360	5 610	4,7	8,5
Doubs	4 272	4 476	4 817	7,6	12,8
Jura	1 823	1 914	2 023	5,7	11
Nièvre	1 221	1 202	1 264	5,2	3,5
Haute-Saône	1 415	1 511	1 591	5,3	12,4
Saône-et-Loire	3 936	4 064	4 296	5,7	9,1
Yonne	2 417	2 553	2 713	6,3	12,2
Territoire de Belfort	1 066	1 202	1 263	5,1	18,5
Bourgogne-Franche-Comté	21 321	22 282	23 577	5,8	10,6
France entière	780 186	773 310	813 837	5,2	4,3

Source : Insee, REE (Répertoire des Entreprises et des Établissements - Sirene).

2. L'impact sur le Versement Mobilité

Au vu de tous ces indicateurs qui peuvent parfois apparaître antinomiques et eu égard à la situation de la crise actuelle, il est difficile d'établir des projections en termes d'emplois. L'année 2021 est donc pleine d'incertitudes. Selon les derniers chiffres de la Banque de France et de l'OFCE (Observatoire Français des Conjonctures Economiques) entre 750 et 800 000 emplois pourraient être détruits en 2021. Même si le nombre d'entreprises déclarées en faillite est en baisse en 2020 par rapport à 2019 cela est dû majoritairement aux décisions de l'Etat tels que le chômage partiel et les PGE, mesures qui sont prolongées jusqu'en juin 2021. Les économistes n'envisagent un retour au même niveau de PIB qu'en 2024.

Le Versement Mobilité, qui constitue notre principale ressource (72 % de nos recettes), est difficilement appréhendable tant il est étroitement lié à la conjoncture économique. Cette recette est assise sur la masse salariale des entreprises de + de 10 salariés qui acquittent une taxe de 1.7 %, calculée sur les salaires bruts.

Le recours massif au chômage partiel (800 entreprises représentant 12 300 salariés en bénéficiaient encore au 3^{ème} trimestre), les arrêts maladie pour raison du Covid-19, les exonérations de certains secteurs comme l'hôtellerie et le tourisme ainsi que le décalage du paiement des charges octroyées aux entreprises du secteur privé pénalisent fortement notre recette. Il est à noter que le secteur public n'est pas éligible à ces mesures. A cela vient s'ajouter la forte hausse du chômage liée à la fin des contrats en CDD et la fin des missions d'intérim. Même si ces mesures sont essentielles au maintien de l'activité économique, cela représente une perte d'environ 3 000 000 € pour le SMTC.

Par ailleurs cette recette, déjà difficilement quantifiable, fait l'objet de mesures diverses prises par l'Etat, sans concertation, qui affectent durablement nos ressources. Ainsi, l'Etat a décidé le relèvement du seuil d'assujettissement de 9 à 11 salariés (à compter du 1^{er} janvier 2016) et s'était engagé à compenser intégralement la perte engendrée pour les AOM. Nous avons estimé la perte à l'époque à + de 350 k€ et la compensation qui nous a été accordée a été seulement d'environ 180 K€. En 2020, il a été décidé, via la loi de finances, de diminuer de 47 % le montant qui nous avait été accordé. Au final, le montant que nous avons perçu (98 870 €) ne correspond qu'à 28 % de la perte engendrée par cette mesure. Il est même envisagé la suppression totale de cette compensation.

Le montant du Versement Mobilité pour l'année 2020, grâce à la compensation de l'Etat qui nous garantit un montant équivalent à la moyenne des exercices 2017 à 2019, devrait se situer à environ 19 200 000 €. Cela devrait conduire le SMTC à finir l'exercice 2020 à l'équilibre, sans qu'il soit fait appel aux contributions des membres.

Pour autant, les résultats envisagés en 2020 et les perspectives pessimistes de 2021 ne permettront pas au SMTC de dégager les marges de manœuvres nécessaires au fonctionnement quotidien du réseau ainsi qu'au déploiement d'une flotte de bus respectueuse de l'environnement. Pour mémoire le SMTC a l'obligation, dans le cadre du PPA, de mettre en place une flotte de bus propre et le choix s'est porté sur la filière hydrogène qui, compte tenu du contexte régional, devrait favoriser l'émergence d'un écosystème qui devrait être générateur de créations d'emplois.

Par ailleurs, sous l'impulsion du Pôle Métropolitain, il a été créé fin 2019 le Syndicat Mixte des Transports Nord Franche-Comté, qui préfigure la fusion des 3 AOM afin qu'il n'y en ait plus qu'une seule pour la totalité du bassin de vie. Une des clés de la réussite de cette fusion est l'homogénéisation fiscale et tarifaire.

Dans ces conditions, il est nécessaire d'envisager une hausse du taux du Versement Mobilité en le passant de 1.7 % à 1.8 % de la masse salariale, ce qui représenterait sur la base des cotisations 2019 une recette supplémentaire, en année pleine, d'1.1 million d'€ dont environ 700 000 € à charge du secteur privé. En effet, compte tenu de son organisation territoriale, la part de VM payée par le secteur public (30 %) est plus importante qu'au niveau national (23 %). En considérant un niveau d'emploi reconstitué il faudrait donc un peu plus de 4 années pour compenser les pertes du secteur privé.

Cette hausse n'impacterait que 25 % des cotisants Urssaf dans le département :

AOM	Cotisations VM		Nb Cptes VM		Effectifs tot	Nb Cptes Tot		% de cotisants VM	Taux VM
		Assiette VM		Assiette tot					
GRAND BESANCON	33 464 555	1 874 949 210	1 640	2 765 177 254	103 725	6 452	25,42%	1,80%	
PAYS DE MONTBELIARD	21 643 206	1 255 426 016	847	1 434 572 364	51 077	3 244	26,11%	1,80%	
TERRITOIRE DE BELFORT	19 510 735	1 154 893 992	902	1 323 312 973	46 395	3 570	25,27%	1,70%	

Elle représenterait une cotisation moyenne de 2 € par mois par salarié, soit un montant identique à l'augmentation tarifaire pratiquée depuis le 1^{er} janvier 2021.

Détail par tranche d'effectif :	cotisations_V T_2019	salaire moyen	Cot Moyenne par salarié	Augm. moyenne/ an par salarié	Cot VM 1,8%	Aug, par tranche	Aug Annuelle p/ cotisant
de 0 à 9 salariés	257 667	22 139	376	22	272 824	15 157	102
de 10 à 19 salariés	982 643	24 992	425	25	1 040 446	57 803	321
de 20 à 49 salariés	2 548 336	26 581	452	27	2 698 238	149 902	652
de 50 à 99 salariés	2 250 604	28 966	492	29	2 382 992	132 388	1 161
de 100 à 249 salariés	3 365 570	28 265	481	28	3 563 545	197 975	1 850
de 250 à 499 salariés	3 030 397	33 708	573	34	3 208 656	178 259	3 021
de 500 à 1999 salariés	4 819 607	36 108	614	36	5 103 113	283 506	7 088
2000 salariés et plus	2 255 911	26 632	453	27	2 388 612	132 701	5 529
TOTAL	19 510 735	28 523	485	29	20 658 425	1 147 690	1 272

En 2021, il nous faudra tenir compte des différents plans sociaux annoncés notamment chez GE. Heureusement les récentes annonces faites concernant la création de 1 000 à 1 500 emplois sur l'Aéroparc à Fontaine nous redonnent espoir.

3. La tarification

En 2020 nous avons perdu environ 40 % de fréquentation par rapport à l'année précédente. Concrètement, pour le SMTC il s'agit d'une perte d'environ 1 100 000 €, soit environ 35 % de nos recettes habituelles. Cette baisse sera compensée par une avance remboursable de l'Etat (cf. contexte).

Bien qu'important, l'impact de la crise sur nos recettes de billetterie est sans commune mesure avec celui sur le Versement Mobilité (ex Versement Transport), évoqué dans le point précédent.

Parmi les leviers dont nous disposons (augmentation du Versement Mobilité, participation des membres, augmentation tarifaire), nous avons décidé de pratiquer une augmentation des tarifs.

Depuis 2015, les tarifs du réseau Optymo sont inchangés et ce malgré une évolution de l'inflation et des tarifs des réseaux voisins, en particulier d'Evolity, avec qui nous avons notamment créé le SMTNFC.

Cette augmentation doit répondre à plusieurs problématiques :

- Sécuriser nos recettes futures pour garantir une qualité du service public de mobilité.
- Suivre l'évolution des prix en proposant un tarif acceptable par le plus grand nombre et notamment la frange la plus fragile de nos clients.
- Tendre vers une harmonisation tarifaire avec nos partenaires du SMTNFC afin de préparer la fusion des AOM telle que prévue.

Par délibération n° 39 en date du 17 décembre 2020, le SMTC a décidé des évolutions suivantes :

- Passage du Pass Optymo Tout public de 34 € à 36 €
- Passage du Pass Optymo Jeunes et Sociaux de 11 € à 13 €.

Eu égard à nos statistiques de fréquentation, cela pourrait engendrer des recettes supplémentaires annuelles de :

- Passage du Pass Optymo Tout public = 22 412 €
- Passage du Pass Optymo Jeunes et Sociaux = 118 524 €.

Ces chiffres sont à mettre en perspective de la situation sanitaire actuelle qui pourrait avoir encore des répercussions sur la fréquentation en 2021.

Lancement de l'application « Nord Franche-Comté Mobilités »

Le SMTNFC, dont le SMTC est membre, a acté la création de titres interopérables dans le bassin de mobilité du Nord Franche-Comté.

Pour concrétiser cette ambition, le SMTNFC a lancé le 11 janvier 2021, son application mobile dédiée aux mobilités, disponible sur App Store et Google Play.

L'application mobile dénommée « Nord Franche-Comté Mobilités » donne à tout le monde la possibilité d'acheter, en ligne, les e-tickets valables sur les 3 réseaux de bus : Evolity, Hériva et Optymo.

Un principe simple a été retenu : je voyage dans mon réseau je paie 1 € je voyage sur plusieurs réseaux je paie 2 €.

La recette générée par la vente de ces e-tickets sera répartie à part égale entre les trois réseaux. Une convention qui en précisera les modalités sera établie dans les prochaines semaines.

Dans ce contexte, le SMTC a décidé de la :

- Création du e-Ticket pour 1 voyage : Métropolitain **1 voyage valable 2 heures à 2 €**
- Création du e-Ticket pour 1 journée : Métropolitain **jour valable 24 heures, à compter de la première validation, en illimité à 4.50 €**
- Création du e-Ticket 10 voyages : Métropolitain **10 voyages, valable 10 trajets x 2 heures à 18 €.**

4. L'offre de transport

Le SMTC, sous le label OPTYMO, a pour objet l'organisation et l'exploitation des transports collectifs sur l'ensemble du Territoire de Belfort. Optymo a la singularité d'associer le bus, le vélo et la voiture dans un projet de mobilité globale. Pour ce faire, le SMTC propose une offre innovante avec son offre « Triple-Play » permettant au bus de bénéficier de l'apport des usagers de l'autopartage et du vélo en libre-service. Avec un seul et même titre, le Pass Optymo, le client peut prendre à volonté, le bus, le vélo et la voiture tout en ne payant que ce qui a été consommé et à un seul et même opérateur, Optymo. C'est la liberté : pas d'abonnement, pas de caution, pas de frais fixes.

Pour assurer ses missions, le SMTC a décidé de garder la totale maîtrise de ses outils d'exploitation ainsi que la communication et le marketing. Le SMTC reste aussi propriétaire de la recette billetterie. Il assume donc seul le risque industriel et commercial.

Pour cela, il a mis en place deux modes de gestion différents : une régie pour l'exploitation du réseau urbain et le VLS, des marchés confiés à des transporteurs indépendants pour le réseau suburbain, le réseau scolaire et le service PMR. Le service ALS est géré en direct par le SMTC.

L'offre proposée est donc la suivante :

- **Urbain** : le service urbain offre une desserte sur l'ensemble des lignes du réseau entre 5h et 23h30. Les fréquences sont les suivantes :
 - ligne 1 : 7 minutes,
 - ligne 2 : 7 minutes / 14 minutes sur les branches,
 - ligne 3 : 10 minutes,
 - ligne 4 : 15 minutes,
 - ligne 5 : 15 minutes,
 - ligne 8 : 60 minutes.

La production kilométrique annuelle est d'environ 2 900 000 km. Le coût au kilomètre est d'environ de 4 € :

- **Suburbain et spéciaux scolaires** : l'offre se décompose comme suit :
 - des lignes principales (7 lignes) cadencées à l'heure avec un renforcement à la ½ heure en heure de pointe,
 - des lignes secondaires (11 lignes) desservant toutes les communes du département à raison de 6 courses par jour,
 - un service du dimanche (4 lignes) permettant de relier les communes les plus denses à Belfort à raison de 4 courses par dimanche,
 - une ligne Express qui relie Belfort à Montbéliard par autoroute,
 - des services spéciaux scolaires assurant 1 aller-retour par jour.

Nous effectuerons environ 2 155 000 kilomètres, soit 1 743 000 kms sur le réseau régulier et 412 000 sur le réseau scolaire. Le coût moyen au kilomètre est d'environ 3.00 €.

Des nouveaux marchés sont attribués depuis le 24 août 2020 pour une durée de 7 ans. Cet appel d'offres a permis une baisse substantielle des coûts d'environ 17 %.

- **Desserte du Ballon d'Alsace**

Le SMIBA, en partenariat avec le SMTC, a souhaité renouvelé l'offre de transport en commun spécifique, sous la forme d'une navette reliant Belfort au Ballon d'Alsace, le « Bus du Ballon » sur la période hivernale 2020-2021, reprenant l'offre historiquement développée. Le déficit d'exploitation de cette ligne sera entièrement à la charge du SMIBA. Le « Bus du Ballon » circulera du samedi 19 décembre 2020 au dimanche 07 mars 2021 et pourrait être étendu à la période estivale en cas de succès. Pour cette saison, les bus seront équipés de rack à vélo d'une capacité de 8 attaches en complémentarité de la soule à ski.

- **Le service de transport des personnes à mobilité réduite (PMR)**

Ce service est réservé :

- Aux personnes justifiant d'un taux d'invalidité de 80 %. Il est ouvert à tous les habitants du département.
- L'accès a été élargi en 2019 aux personnes âgées à partir de 90 ans et utilisateurs du bus.
- Depuis janvier 2020 aux mineurs pour des déplacements hors motif scolaire.

Ce service utilisé par des personnes très fragilisées a subi également une baisse par la crise du Covid-19. En effet, 5 680 courses ont été réalisées contre 6 850 en 2019. Le coût moyen d'une course est de 24 €.

○ **Les services des Regroupements Pédagogiques Intercommunaux (RPI)**

- 17 communes ou Syndicats de communes organisent le transport des élèves scolarisés dans l'enseignement du 1^{er} degré (primaire et maternelle). Le SMTC prend en charge 50 % du coût du transport sur présentation des factures des transporteurs.
- 3 organisateurs secondaires ont confié au SMTC le marché de transport scolaire. Ce marché est en application à compter du 1^{er} septembre 2020 pour une durée de 4 ans reconductible 1 an.

○ **L'offre de vélos en libre-service**

L'exploitation de ce service est confiée à la RTTB. Aujourd'hui, notre offre regroupe 250 vélos répartis sur 31 stations situées sur Belfort et sur les communes de la première couronne que sont Bavilliers, Offemont, Essert et Valdoie. La tarification est de 2 cts € la minute. On réalise environ 100 000 locations par an.

○ **L'offre de voitures en libre-service**

Optymo propose, sur l'agglomération du Grand Belfort, 73 véhicules en autopartage, hors période de restriction due au confinement.

Ces voitures sont réparties sur 62 stations déployées sur l'ensemble de l'agglomération afin d'assurer un service de mobilité de proximité à nos clients.

Les stations accueillent entre 1 et 3 voitures suivant la densité de population environnante. Afin de répondre aux besoins de nos clients, nous mettons à leur disposition 3 types et modèles de véhicules : des citadines (Peugeot 208), des berlines break compactes (Peugeot 308 SW) et des utilitaires légers (Peugeot Bipper).

Le système de location par réservation permet à nos clients d'être assurés de disposer d'un véhicule à une heure précise dans un lieu précis en 24/7.

En 2020 nous devrions comptabiliser 18 000 locations.

5. Le Grenelle 3

Le projet Optymo a la singularité d'associer le bus, le vélo et la voiture dans un projet de mobilité globale. En date du 22 décembre 2014, Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, nous annonçait que notre projet était retenu avec un soutien de l'Etat à hauteur de 1 400 000 €.

Sur la base des investissements réalisés, nous avons provisionné une aide de l'Etat à hauteur de 700 000 €.

Les services de l'Etat nous ont fait savoir récemment que nous n'étions plus éligibles à cette subvention. En conséquence nous devons annuler notre prévision de recette.

6. L'endettement

La dette se compose des emprunts, des crédits-bails et des lignes de trésorerie.

a. Les emprunts

A ce jour, le SMTC a contracté 12 prêts pour un total d'un peu moins de 22 millions d'euros. Ils se décomposent comme suit :

Objet	Optymo phase I	Optymo phase II	Siège social Jonxion	Flotte ALS	Plan investissement 2019	Total
Montant	3 754 443 €	14 550 000 €	1 700 000 €	315 000 €	1 500 000 €	21 819 443 €

Prêteur	Année début	Année Fin	Montant
Dexia	2007	2027	3 754 442,73
Crédit Agricole	2013	2028	2 000 000,00
Crédit Mutuel	2013	2028	2 000 000,00
Caisse d'Epargne	2013	2028	2 000 000,00
Caisse d'Epargne	2013	2028	850 000,00
La Banque Postale	2013	2028	850 000,00
La CDC	2013	2043	6 000 000,00
La Banque Postale	2014	2024	750 000,00
La Banque Postale	2014	2029	1 800 000,00
Crédit Mutuel	2018	2023	315 000,00
Caisse d'Epargne	2020	2029	1 000 000,00
Crédit Agricole	2020	2029	500 000,00
TOTAL			21 819 442,73

Les principales échéances sont : 2027 (3 754 443 €), 2028 (7 700 000 €), 2029 (3 300 000 €). A compter de 2028, l'annuité payée tombera à 693 000 €, puis 541 000 € en 2029 et 291 000 € en 2030.

Le capital restant dû au 1^{er} janvier 2021 est de **14 239 497.15 €**.

ANNEE ENCAISSEMENT	OBJET DE LA DETTE	ORGANISME PRETEUR	1ère ECH	DUREE EN ANNEE	TAUX	INDEX	DETTE A L'ORIGINE	DETTE EN CAPITAL 01/01/2021	ANNUITE AU COURS DE L'EXERCICE	DONT	
										INTERETS	CAPITAL
2010	TCSP	CFFL	2011	17	3.42%	VAR	3 754 442.73	2 000 402.00	307 681.87	69 363.94	238 317.93
2012	O Phase II	Crédit Agricole	2013	15	4.75%	FIXE	2 000 000.00	1 109 177.61	187 184.52	50 271.15	136 913.37
2012	O Phase II	Crédit Mutuel	2013	15	4.80%	FIXE	2 000 000.00	1 110 993.76	187 809.16	50 887.62	136 921.54
2012	O Phase II	Caisse d'Epargne	2013	15	4.83%	FIXE	2 000 000.00	1 112 082.77	188 184.52	51 258.33	136 926.19
2013	O Phase II	Caisse des Dépôts	2015	30	2.25%	FIXE	6 000 000.00	4 965 517.25	293 793.10	86 896.55	206 896.55
2013	Jonxion	Caisse d'Epargne	2014	15	3.61%	FIXE	850 000.00	509 675.12	73 636.32	17 647.00	55 989.32
2013	Jonxion	CFFL	2014	15	3.46%	FIXE	850 000.00	507 383.62	72 877.32	16 833.52	56 043.80
2014	O Phase II	CFFL	2014	10	2.59%	FIXE	750 000.00	262 500.00	81 070.32	6 070.32	75 000.00
2014	O Phase II	CFFL	2015	15	2.06%	FIXE	1 800 000.00	1 110 000.00	141 939.00	21 939.00	120 000.00
2018	Flotte ALS 1/3	Crédit Mutuel	2018	5	0.39%	FIXE	315 000.00	174 009.50	63 646.96	586.49	63 060.47
2019	Billetique	Caisse Epargne	2020	10	0.45%	FIXE	1 000 000.00	926 550.09	102 323.12	4 003.72	98 319.40
2019	Billetique	Crédit Agricole	2020	10	0.54%	Fixe	500 000.00	451 205.43	51 395.88	2 337.28	49 058.60
TOTAUX							21 819 442.73	14 239 497.15	1 751 542.09	378 094.92	1 373 447.17

b. Les crédits-bails

Le SMTC n'est pas propriétaire de la majeure partie de la flotte de bus. Sur un total de 60 bus, le SMTC a eu recours au crédit-bail pour acquérir 36 bus (contrat sur 12 ans) en 2007 et 10 bus en 2013 (contrat sur 8 ans). En 2019, le SMTC a fait l'acquisition de 30 nouveaux bus pour remplacer la flotte au GPL. Cette acquisition s'est faite par crédit-bail pour une durée de 10 ans. Le taux obtenu auprès de la Banque Postale (0.6 % au lieu de 5.4 % en 2007) permet de baisser substantiellement les annuités.

DATE CONTRAT	NATURE BIEN	BAILLEUR	Durée	Montant des redevances						
				2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2007	36 BUS MAN	ICL LEASE	12	1 147 441	968 164					
2013	10 BUS MAN	BAIL ACTEA	8	441 305	441 305	441 305	441 305	0	0	0
2019	30 BUS MAN	LB Postale	10			870 708	870 708	870 708	870 708	870 708
		Total		1 588 746	1 409 469	1 312 013	1 312 013	870 708	870 708	870 708

c. Les lignes de trésorerie

Tous les ans, le SMTC met en place des lignes de trésorerie afin de pouvoir faire face à tout besoin temporaire de trésorerie. Habituellement d'un montant de 3 000 000 €, ce besoin s'est accrue à compter de 2013 et il a fallu recourir à un montant exceptionnel de 6 000 000 €, afin de faire face à toutes les dépenses engendrées par la mise en place d'Optymo II. Les différents plans d'économies, mis en place à compter du 2^{ème} semestre 2014, ont permis de réduire progressivement le besoin de ces lignes de trésorerie et de les ramener à 3 000 000 € à compter de 2018.

Alors que nous avons envisagé de les porter à 2 000 000 € en 2020, la crise sanitaire ayant eu des répercussions lourdes sur l'activité économique et donc la recette du Versement Mobilité, nous avons été contraints de recourir à une ligne de trésorerie supplémentaire d'1.5 million d'euros (à taux 0) pour faire face à notre déficit de trésorerie. Pour 2021, nous escomptons les maintenir à 4 500 000 €.

Etat d'engagement des lignes de trésorerie

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
6 000 000	6 000 000	4 000 000	3 700 000	3 000 000	3 000 000	4 500 000	4 500 000

Etat des intérêts payés

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
77 591	50 550	45 402	28 452	19 317	14 000	8 324

7. Le Personnel

En déclinaison de nouveaux principes énoncés par la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) et traduits dans l'article L2312 du Code Général des Collectivités Territoriales et selon le décret n°2016-841 du 24 juin 2016 relatif au contenu ainsi qu'aux modalités de publication et de transmission du rapport d'orientation budgétaire, ce dernier contient une présentation rétrospective et prospective de l'évolution des emplois et effectifs ainsi que les crédits afférents.

*Temps de travail

Tous les postes sont créés à temps complet. Deux agents font le choix de travailler à temps partiel pour une quotité équivalente à 0.8 ETP.

La durée de travail est de 1 820 heures par an au sein du SMTC.



***La structure des effectifs**

Le SMTC compte dans ses effectifs des agents publics et des agents de droit privé pour assurer l'ensemble de ses missions :

Par statuts

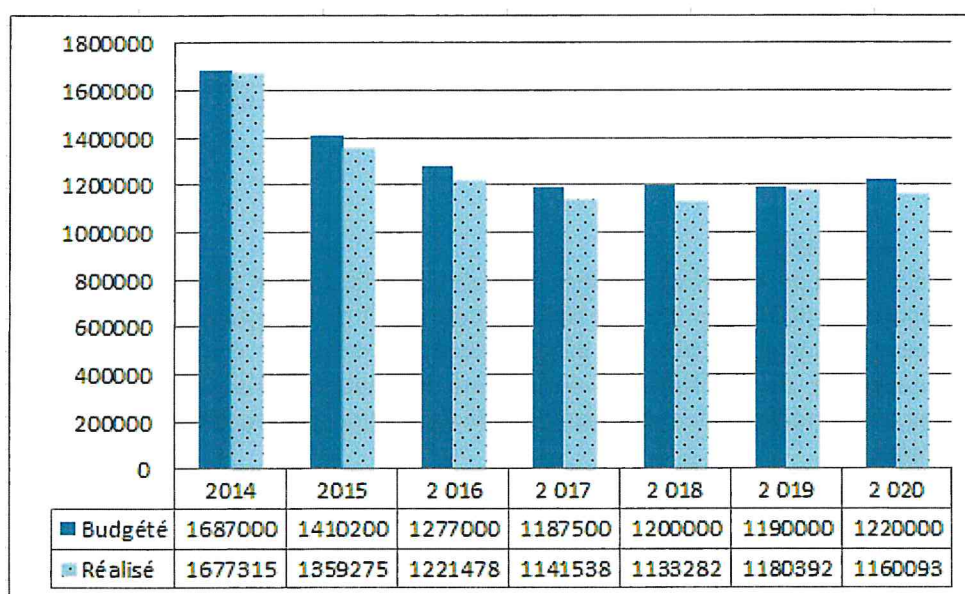
	2020	Prévisions 2021
Agents titulaires et stagiaires	14	15
Agents non titulaires permanents	7	6
Agents en CAE	1	1
	22 agents	22 agents

Par filières

	2020	Prévisions 2021
<u>Administrative</u>		
Emplois permanents	18	18
Emplois non permanents	0	0
<u>Technique</u>		
Emplois permanents	4	4
Emplois non permanents		
	22 agents	22 agents

***Evolution prévisionnelle et exécution des dépenses de personnel**

Evolution des dépenses : traitement indiciaire + régime indemnitaire + NBI + indemnités d'astreintes. Il n'y a pas d'heures supplémentaires rémunérées.



		2019			2020		
		bp + dm	Realise	Difference	bp + dm	Realise	Difference
6218	Autre personnel extérieur	30 000	19 917	10 083	15 000	0	15 000
6411	Salaire de base	660 000	642 725	17 275	670 000	638 818	31 182
6451	Cotisations à l'URSSAF	450 000	461 222	-11 222	485 000	484 425	575
648	Prestations actions sociales	50 000	56 529	-6 529	50 000	36 850	13 150
		1 190 000	1 180 393	9 607	1 220 000	1 160 093	59 908
6419	Atténuation des charges de pé	50 000	89 164	39 164	94 000	126 156	32 156
74712	Contrat aidé, CDG syndicat,				6 000		
74718	Assurance du personnel						
TOTAL		1 140 000	1 091 229	29 556	1 120 000	1 033 936	92 064

Les charges de personnel représentent quasi 5 % des dépenses de fonctionnement en 2020.

Les effectifs se stabilisent au SMTC. Les compétences et aptitudes de l'équipe actuelle permettent d'assurer le fonctionnement de la collectivité de façon efficiente. Au cours de 2021, il y aura à envisager le remplacement d'un agent qui fera valoir ses droits à la retraite en fin d'année.

Une grande vigilance continuera à être observée en matière de dépenses de personnel afin de conserver quelques marges de manœuvre permettant :

- d'effectuer les recrutements nécessaires au fonctionnement des services et répondre aux enjeux de modernisation et de la qualité du service public et
- de répondre aux besoins spécifiques tout en assurant la continuité du service (pics d'activité, remplacement en cas de longue maladie quand cela s'avère nécessaire).

Les avantages en nature : en application de la délibération n° 8 relative au régime indemnitaire et à l'action sociale au SMTC, prise le 2 mars 2016, les agents du SMTC peuvent prétendre :

- à la participation de l'employeur à la garantie complémentaire santé et à la garantie prévoyance maintien de salaire,
- à la prime d'intéressement à la performance collective,
- aux chèques déjeuners,
- aux chèques cadeaux.

La délibération citée ci-dessus sera appliquée en 2021.

8. Le renouvellement de la flotte de bus

Le SMTC est tenu en sa qualité d'AOM de mettre en œuvre les actions nécessaires qui lui permettront de verdir sa flotte de bus. Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère, le SMTC est contraint de choisir une énergie propre pour ses futurs bus et par délibération du 18 juin 2019 n° 16, le choix du SMTC s'est porté sur la filière hydrogène. Le projet s'inscrit dans une dynamique territoriale autour de la transition énergétique et des transports. Cette filière s'appuie sur près de 20 ans de recherche sur les systèmes de pile à combustible dans le Département du Territoire de Belfort.

Actuellement, la flotte de bus du SMTC (mise à disposition de la RTTB) est constituée de 56 véhicules assurant l'offre commerciale proposée à la clientèle sur le réseau urbain (Belfort et première couronne) dont 43 sont utilisés au quotidien pour l'exploitation (services réguliers et renforcements scolaires inclus).

L'objectif du projet est de permettre le basculement de la flotte actuelle (18 % diesel Euro6, 28 % GPL EEV, 54 % diesel Euro6 hybrides) vers une flotte disposant d'une solution de motorisation propre dans le respect de la loi sur la transition énergétique.

Le projet se décompose en 2 phases :

- L'acquisition de 7 bus H2 à horizon 2022,
- L'acquisition de 20 bus H2 à horizon 2023 – 2025 dans une optique de renouvellement des véhicules diesel Euro6 et GPL.
- L'approvisionnement en hydrogène se fera auprès d'une station qui sera implantée à proximité du dépôt de bus à Danjoutin.

A l'issue du renouvellement, la typologie de la flotte de bus urbaine serait la suivante :

Situation actuelle		Situation future	
Véhicules	Pourcentage de la flotte	Véhicules	Pourcentage de la flotte
16 GPL EEV/Euro5	28%	X	X
10 Diesel Euro6 step A	18%	X	X
30 Diesel hybrides Euro6 step D	54%	30 Diesel hybrides Euro6 step D	53%
		27 H2	47%
56 véhicules	100%	57 véhicules	100%

Ainsi, à l'horizon 2025, la flotte urbaine du SMTC serait constituée de 47 % de véhicules zéro émission et plus aucun véhicule antérieur à la norme Euro6 ne circulerait.

9. Les résultats 2020

Les résultats 2020 sont très impactés par la crise du Covid-19. Les usages de tous nos services connaissent une baisse de l'ordre de 40 % ce qui se traduit par une baisse de nos recettes du trafic de l'ordre de 35 %. A cela s'ajoute les pertes du Versement Mobilité pour environ 2.6 millions d'euros. Heureusement, pour l'année 2020, l'Etat compensera intégralement cette baisse. Néanmoins, cette décision ne concerne que l'exercice 2020 et les indicateurs explicités ci-avant ne sont pas favorables à un retour à la normale pour 2021.

a. *Les clients*

Cette année, ce devrait être 2 000 nouveaux clients qui auront fait une demande d'inscription au Pass Optymo.

Le nombre de cartes valides sera de 90 000 environ (dont 81 000 habitants dans le département) fin 2020, ce qui constitue un taux d'équipement d'environ 55 % de la population du département du Territoire de Belfort.

Sur les 90 000 clients, environ 48 000 ont utilisé au moins une fois les services Optymo en 2020. En moyenne, chaque mois, on dénombre plus de 18 000 clients différents qui utilisent au moins un de nos services.

Nombre moyen de clients mensuel par type de mode :

Mode	Nombre moyen de client / mois	/ N-1
Bus	17500	-25%
VLS	755	-35%
ALS	350	-27%

Nombre moyen de clients mensuel par nombre de mode :

Nombre de mode	Nombre moyen de client / mois	/ N-1
Un seul mode	17160	-24%
Deux modes	660	-37%
L'offre Triple-Play	45	-52%

b. Les voyages

En 2006 - année de référence avant la réorganisation, le réseau totalisait 4.8 millions de voyages, dont 3.6 sur le pôle urbain, soit 48 voyages par an et par habitant. En 2014, le réseau a dépassé les 9.5 millions de voyages. Les restructurations successives de 2014, 2015 et 2016 ont eu un impact sur la fréquentation du réseau. En 2016 la fréquentation est tombée à 8 280 974.

La tendance s'est inversée en 2017 où nous avons totalisé 8 501 397 voyages (+ 2.66 %) et s'est confirmée en 2018 avec 8 635 439 voyages (+ 1.58 %) et stabilisée en 2019 avec 8 667 429 (+ 0.37 %). Malheureusement, la crise du Covid-19 a annihilé tous les efforts faits ces dernières années et la fréquentation, du fait des deux confinements, s'est effondrée. En 2020 notre fréquentation est en baisse de 40 % liée à la :

- réduction de l'offre du 19 mars au 11 mai 2020, avec une reprise progressive,
- suppression des services scolaires du 22 mars au 2 juin 2020.

■ Nombre de voyages cumulés

Mois	Année 2019	Année 2020		%	Cumul 2019	Cumul 2020		%
Janvier	844 282	843 913	→	0,0%	844 282	843 913	→	0,0%
Février	660 129	737 086	↑	11,7%	1 504 411	1 580 999	↑	5,1%
Mars	880 435	340 355	↓	-61,3%	2 384 846	1 921 354	↓	-19,4%
Avril	708 925	57 843	↓	-91,8%	3 093 771	1 979 197	↓	-36,0%
Mai	814 328	116 077	↓	-85,7%	3 908 099	2 095 274	↓	-46,4%
Juin	706 667	294 498	↓	-58,3%	4 614 766	2 389 772	↓	-48,2%
Juillet	424 389	294 432	↓	-30,6%	5 039 155	2 684 204	↓	-46,7%
Août	338 991	261 673	↓	-22,8%	5 378 146	2 945 877	↓	-45,2%
Septembre	845 334	689 477	↓	-18,4%	6 223 480	3 635 354	↓	-41,6%
Octobre	767 590	573 327	↓	-25,3%	6 991 070	4 208 681	↓	-39,8%
Novembre	826 293	512 240	↓	-38,0%	7 817 363	4 720 921	↓	-39,6%
Décembre	850 066				8 667 429			

c. L'offre Vélo en Libre-Service

Là aussi les résultats sont dégradés. Après avoir, au titre de 2018, repassé la barre des 100 000 locations et stabilisé les résultats en 2019 nous devrions perdre environ 40 % des usages en 2020. Malgré tout notre offre demeure une offre parmi les meilleures du marché. Le Pass Optymo et la tarification simple (0.02 € la minute) sont sans conteste les clés du succès.

■ Nombre de locations VLS cumulées

Mois	Année 2019	Année 2020	%		Cumul 2019	Cumul 2020	%	
Janvier	3 957	4 648	↑	17,5%	3 957	4 648	↑	17,5%
Février	5 129	4 547	↓	-11,3%	9 086	9 195	→	1,2%
Mars	8 144	3 429	↓	-57,9%	17 230	12 624	↓	-26,7%
Avril	7 841	2 178	↓	-72,2%	25 071	14 802	↓	-41,0%
Mai	9 451	4 035	↓	-57,3%	34 522	18 837	↓	-45,4%
Juin	11 215	6 443	↓	-42,6%	45 737	25 280	↓	-44,7%
Juillet	10 970	8 330	↓	-24,1%	56 707	33 610	↓	-40,7%
Août	9 796	7 202	↓	-26,5%	66 503	40 812	↓	-38,6%
Septembre	11 679	7 689	↓	-34,2%	78 182	48 501	↓	-38,0%
Octobre	8 644	6 425	↓	-25,7%	86 826	54 926	↓	-36,7%
Novembre	6 433	2 799	↓	-56,5%	93 259	57 725	↓	-38,1%
Décembre	4 467				97 726			

d. L'offre Auto en Libre-Service

Plein d'espoirs, l'année 2020 avait débuté avec un 1^{er} trimestre qui augurait de bons résultats. Rapidement la pandémie et le confinement nous a forcé à réduire drastiquement le nombre de véhicules disponibles à la location, passant de 73 à 40. Un deuxième confinement en octobre, suivi d'un couvre-feu, a nettement impacté les résultats d'exploitation.

Sans surprise, les résultats 2020 pour l'Auto en Libre-Service sont en baisse sur les différents items :

- Baisse de 34 % du nombre de locations (18 000)
- Baisse de 46 % du nombre de kilomètres parcourus (540 000 Km)
- Baisse de 46 % du temps de location (60 000 h)

Points positifs, 2020 a été l'année du lancement d'un nouveau système informatique de gestion et d'exploitation du service ainsi que du lancement d'une application intuitive améliorant le parcours client.

Pour contrebalancer la baisse des recettes induite par la baisse de locations, cette situation épidémique historique, a permis des économies importantes, de près de 100 K€ (- 30 %). Ces dépenses devraient atteindre 280 K€ (hors frais de personnel) pour l'exercice 2020.

En termes d'investissement, nous envisagions de terminer le renouvellement du parc automobile en 2020 avec l'achat de 9 véhicules. Les contraintes de restriction de budget ont décalé ce projet.

Année	Nbre de locations	Heures de location	Kms parcourus
2016	23 764	91 838	879 000
2017	23 763	88 652	845 636
2018	26 000	103 000	950 000
2019	27 000	110 000	1 000 000
2020	18 000	60 000	540 000

L'ouverture du service aux établissements publics et aux associations de loi 1901 (repoussée à 2021), permettra d'accroître le taux de rotation journalier moyen (nombre de locations par voiture et par jour). Cette ouverture devrait également améliorer « notre chiffre d'affaires » en convertissant des utilisateurs professionnels à un usage privé de l'autopartage. Le tout favorisant l'obligation faite à chacun d'agir pour la baisse de notre empreinte carbone.

e. Les recettes**i. Billetterie**

Les différents indicateurs de fréquentation étant fortement en baisse, on constate une diminution des recettes de l'ordre de 35 % au 30 novembre 2020.

 Recettes cumulées

Mois	Année 2019	Année 2020	%		Cumul 2019	Cumul 2020	%	
Janvier	264 410	258 097	➔	-2,4%	264 410	258 097	➔	-2,4%
Février	235 208	250 419	➡	6,5%	499 619	508 516	➔	1,8%
Mars	280 814	138 192	⬇	-50,8%	780 432	646 709	⬇	-17,1%
Avril	248 434	14 651	⬇	-94,1%	1 028 866	661 360	⬇	-35,7%
Mai	261 453	105 781	⬇	-59,5%	1 290 319	767 141	⬇	-40,5%
Juin	229 854	146 029	⬇	-36,5%	1 520 173	913 170	⬇	-39,9%
Juillet	197 064	155 970	⬇	-20,9%	1 717 237	1 069 140	⬇	-37,7%
Août	193 027	148 119	⬇	-23,3%	1 910 264	1 217 259	⬇	-36,3%
Septembre	238 844	210 692	⬇	-11,8%	2 149 107	1 427 951	⬇	-33,6%
Octobre	281 682	180 312	⬇	-36,0%	2 430 789	1 608 263	⬇	-33,8%
Novembre	243 469	143 414	⬇	-41,1%	2 674 258	1 751 677	⬇	-34,5%
Décembre	232 924				2 907 181			

ii. Versement Mobilité

La recette issue du Versement Mobilité sera fortement impactée cette année en raison des conséquences de la pandémie à laquelle a succédé une crise sanitaire puis une crise économique, sans précédent et qui a touché tous les pans de l'activité des entreprises et des collectivités françaises.

Dès le mois de février, le Versement Mobilité a été impacté par une baisse drastique puisque les mesures de soutien tels que le recours au chômage partiel et les fonds de solidarité ... mis en place par l'Etat pour soutenir les secteurs les plus exposés à la crise ne sont pas soumis au VM.

Devant la nécessité de mettre en place un « bouclier de protection » permettant aux AOM de continuer à exercer leur activité afin de ne pas léser davantage les transporteurs et les usagers des transports publics, l'Etat a mis en place un dispositif de dotation exceptionnelle visant à compenser les pertes du VM pour cette année. Promulgué le 30 juillet 2020, le troisième budget rectificatif prévoit, en son article 21, une clause de sauvegarde des recettes fiscales et domaniales du bloc communal. Le Versement Mobilité figure parmi les recettes qui sont compensées par l'Etat.

Eligible au dispositif, le SMTC du Territoire de Belfort a sollicité l'Etat d'une part pour le versement de cette compensation sur pertes de recettes de Versement Mobilité et d'autre part à l'acquittement de son acompte afin de faire face à ses obligations en qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité. A cet effet, nous avons perçu la somme de 970 605.94 €.

L'ACOSS ayant opéré à des avances de trésorerie durant les mois de juin à août 2020, la recette réelle du VM pour 2020 ne sera consolidée que lorsque les établissements qui ont pu reporter le paiement de leur charge s'en acquitteront ou pas.

Grâce à ce dispositif, notre trésorerie a pu être maintenue à un niveau acceptable puisque les pertes par rapport à 2019 ont été absorbées par l'ACOSS qui a versé - au 31/10/2020 - la somme de 14 228 216 € alors qu'au 31/10/2019 elle avait versé 15 633 941 € soit un écart de -1 405 725 €.

Malgré toutes ces mesures conjoncturelles qui nous permettront de passer le cap de l'année 2020 au niveau trésorerie, compte tenu des éléments de contexte ci-avant développés, les pertes – qui seront

structurelles - sont estimées quant à elles de l'ordre de 2 857 000 € soit -15 % par rapport à la recette inscrite au BP 2020, 18 880 000 €.

A cela s'ajoute la compensation au titre de la loi Macron concernant le relèvement du seuil d'assujettissement (passage de 9 à 11 salariés). En 2019, nous avons perçu, au titre de 2018, 187 140 € alors qu'en 2020, nous percevons au titre de 2019 la somme de 98 870.06 €, la loi de finances 2020 ayant minoré de quasi 48 % cette compensation.

Recettes du Versement Mobilité

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 *
18 624 K€	18 236 K€	17 961 K€	17 631 K€	19 100 K€	19 630 K€	19 237 K€	16 133 K€

* Recette estimée hors compensations de l'ETAT

iii. Institutionnelles

Depuis 2017, et l'accord intervenu dans le cadre de la CLERCT entre le Département et la Région Bourgogne Franche-Comté, le montant perçu par le SMTC est arrêté à 3 232 000 €. Ce montant est désormais indexé sur des indicateurs liés à notre profession : coût des carburants, coût de la main d'œuvre, coût d'achat des véhicules, coût de révision des véhicules. Au titre de 2020, la recette est égale à 3 348 621 €.

Montant de la subvention (en milliers d'€)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Scolaire	3 310 K€	3 196 K€	2 840 K€	2 520 K€	2 373 K€	2 373 K€	2 415 K€	2 458 K€
Statutaire	1 139 K€	1 099 K€	1 000 K€	912 K€	859 K€	859 K€	875 K€	890 K€
Total	4 449 K€	4 295 K€	3 840 K€	3 432 K€	3 232 K€	3 232 K€	3 290 K€	3 348 K€
Différence / an		-154 K€	-455 K€	-408 K€	-200 K€	0 K€	+58 K€	+58 K€

f. Prévision du compte administratif 2020

Compte tenu du contexte Covid-19, nous avons mis en place un plan drastique d'économies. Bien évidemment, nous avons réalisé des économies substantielles du fait des services non effectués. A la Régie ces économies se montent à 840 000 € et à 360 000 € sur les marchés confiés aux affrétés. Pendant le confinement, pour répondre aux consignes sanitaires, l'offre de transport proposée à la clientèle, concernant le réseau urbain, n'était que de 40 % par rapport à l'offre nominale puis elle est passée à 60 % à compter du 11 mai et 83 % à compter du 18 mai, pour enfin revenir à la normale à compter du 24 août. Le réseau suburbain quant à lui est resté quasi stable, seuls les renforcements à la demi-heure aux heures de pointe ont été supprimés sur les lignes principales, les lignes secondaires n'ont pas été impactées. Le réseau scolaire a lui été à l'arrêt complet pendant plus de 2 mois et n'a repris totalement qu'à compter du 2 juin. Il est à noter que cet effort prend en compte des dépenses supplémentaires liées au Covid-19 (masques, parois, gel, nettoyage,...) qui se montent, pour le SMTC et la RTTB à environ 170 000 €.

Le plan de rigueur mis en place devrait permettre de réduire les dépenses 2020 d'environ 1 800 000 € sur la gestion courante.

Compte tenu des décisions de l'Etat de compenser la perte de VM, l'année 2020 devrait s'achever sur un excédent nous permettant de dégager des marges pour financer une partie du plan d'investissement et annuler la subvention prévue concernant le Grenelle 3.

La totalité des décisions prises encore cette année nous permet de ne pas faire d'appel de fonds auprès des membres du SMTC au titre de l'année 2020.

II. LE CADRE DE L'ELABORATION DU BP EN 2021

1. La section de fonctionnement

A. Les recettes de fonctionnement

Pour l'année 2021, il est tenu compte de l'augmentation de tarifs à compter du 1^{er} janvier. En considérant les usages inhabituels enregistrés en 2020, les prévisions de recettes seront compliquées. Il sera tenu compte d'une baisse de la fréquentation de l'ordre de 40 % de janvier à juin et de 30 % à compter de juillet. Les recettes seront établies sur la base de la fréquentation et du prix moyen au voyage.

a. *Le Versement Mobilité*

Pour l'année 2021, il est très difficile d'établir une projection. Les chiffres sur l'évolution de l'emploi sont encore précaires puisque le recours au chômage partiel maintien de façon artificielle certains établissements.

En considération des recettes provenant de la collecte du VM par les URSSAF, nous estimons la recette 2021 à hauteur de 16 473 000 €.

Ce montant est estimé en prenant en compte le VM 2019 auquel il est retranché :

- La perte de 2 000 emplois (-970 000 €),
- Le maintien en chômage partiel de 6 000 emplois jusqu'au 30 juin 21 (-1 455 000 €),
- La perte de la compensation dite Macron (-91 130 €).

Il reste à souhaiter que les dispositifs visant à résorber les recettes issues du VM, en raison de l'effondrement de la masse salariale, soient maintenus voire amplifiés en 2021.

Quant à la compensation annuelle issue de la loi Macron concernant le relèvement du seuil d'assujettissement des entreprises, il y a de forte présomption que ce système soit définitivement abrogé.

b. *La dotation statutaire*

Le montant tient compte de l'accord de la CLERCT établi entre le Département et la Région Bourgogne-Franche-Comté soit 3 232 305 € - montant de référence perçu en 2018. Ce montant, revalorisé selon la formule contenue dans une convention, prend en compte les indices de la profession. Pour 2021, la dotation est estimée à 3 326 042 €. Soit 1 % de moins que la dotation de 2020.

c. *Les recettes du trafic*

i. *Bus*

La recette moyenne par voyage est stabilisée à 0.30 €. Nous avons retenu une fréquentation en baisse de 40 % sur le premier semestre et de 30 % sur le deuxième. Au total, la fréquentation devrait être de 5 605 000 voyages contre une prévision pour 2020 de 5 250 000.

Recette envisagée : $5\,605\,000 \times 0.30 = 1\,681\,500$ € à laquelle on ajoute l'effet de l'augmentation des tarifs soit 200 000 €.

ii. VLS

Actuellement la moyenne du temps de location est de 20 minutes et on réalise en temps normal environ 100 000 locations par an. Pour l'année 2021 nous espérons un retour à 70 % de la normale, soit une recette attendue de $70\,000 * 20 * 0.02 \text{ €} = 28\,000 \text{ € TTC}$, soit **23 000 € HT**.

En complément du montant payé par le client, les communes disposant de stations VLS versent au SMTC une redevance de 350 € par an et par vélo, soit une recette de 86 800 €.

iii. ALS

Les résultats 2020 sont le reflet des difficultés rencontrées au cours de l'année et de la baisse importante de l'activité clients. Cette diminution des recettes est cependant compensée en grande partie par les économies.

$60\,000 * 1.00 \text{ €} = 60\,000 \text{ €} + 540\,000 * 0.20 \text{ €}$, soit **168 000 € TTC (140 000 € HT)**.

En complément, nous ajoutons en moyenne chaque année 10 000 € TTC environ pour les différents frais facturés aux clients.

B. Les dépenses de fonctionnement

L'offre kilométrique restera stable sur les réseaux réguliers. Depuis le déconfinement, seuls les services de soirée ont été réduits. Le montant de la dépense ne variera qu'en fonction de la formule d'indexation, de la variation du calendrier scolaire. Par ailleurs, le niveau de dépense global pourra être revu en fonction des résultats 2020 et des éléments ci-après :

a. Réorganisation des réseaux suburbain et scolaire

- En fonction de la variation des élèves inscrits dans les établissements scolaires,
- En fonction des demandes de modification des tracés de lignes : exemple la refonte des dessertes du secteur de Montreux-Château en rabattement sur la gare de Petit-Croix, le projet d'amélioration de la desserte de la zone de Fontaine,
- Prise en compte de nouvelles dessertes visant à mieux irriguer le Pôle Métropolitain dans le cadre du nouveau Syndicat Mixte de Transport NFC. Des dessertes reliant Delle à Montbéliard, Feschés-le-Châtel à l'Hôpital, Héricourt à Belfort et Montbéliard... pourraient voir le jour.

b. Pôle Métropolitain et plan de mobilité

Lancement des études MKG, communication, institutionnelles et analyse des besoins de mobilité sur le périmètre du Pôle Métropolitain. Le SMTC a confié une étude à l'agence d'urbanisme pour analyser les effets de toutes les décisions prises depuis 10 ans dans le cadre du contrat de mobilité. Réaliser un bilan d'un document précédent un PDM n'est pas obligatoire. Néanmoins, cela peut être utile et servir de base concrète au lancement d'un nouveau plan de mobilité simplifié qui pourrait servir de guide pour les 10 prochaines années.

c. Optymo proche de vous

Suite à la crise sanitaire, des actions de reconquête de notre clientèle seront menées. Cela afin d'accroître notre portefeuille clients et d'informer ces derniers sur les offres de mobilité dans le département.

De plus, ces moments d'échanges nous permettrons de reparler des bonnes pratiques en matière de mobilité à nos clients porteurs de Pass Optymo, qui parfois ont oublié les avantages proposés par nos services.

2. La section d'investissement

Il n'y aura pas d'investissements importants en 2021 compte tenu du renouvellement massif opéré en 2019 (billettique, distribution GO, SAE, véhicules,...).

La transformation de notre flotte de bus, rendue obligatoire par la loi sur la transition énergétique, verra ses premiers effets en 2021. Dans le cadre de la commande de 7 bus à hydrogène, nous devons mettre aux normes ATEX notre atelier de réparation. Un budget de 510 000 € y sera consacré.

Il y a plus de 10 ans, Optymo ouvrait la voie au MaaS (Mobility as a Service) en France ou comment unifier et rendre disponible au plus grand nombre, l'ensemble des mobilités disponibles. A ce titre, nous devons atteindre une nouvelle étape par la création d'une application mobile globale. Cette application devra permettre l'inscription de nouveaux clients, la gestion de leur compte, l'accès à notre e-boutique et l'usage de l'ensemble des services de mobilité Optymo. Cet investissement donnera lieu à une consultation publique et pourrait représenter une dépense de 60 K€.

SDA'AP

Conformément à nos délibérations des 24 septembre 2015 et 19 octobre 2017, et à l'accord du Département pour participer financièrement aux dépenses, nous avons lancé le programme pour la réalisation des 206 quais en 2019. La réalisation des travaux va s'échelonner sur 4 ans, soit jusqu'en 2023. L'estimation de la dépense est comprise entre 2 060 000 € et 3 090 000 € suivant les modalités de financement des parts statutaires fixées soit :

	Part %
Grand Belfort Communauté d'Agglomération	54.50 %
Département du Territoire de Belfort	23.00 %
Communauté de Communes du Sud Territoire	13.66 %
Communauté de Communes des Vosges du Sud	8.84 %

- La participation du Département du Territoire de Belfort est plafonnée à la hauteur de leur engagement pris en 2015 soit 637 000 €.

Bilan de l'année 1 :

Au total pour l'année 1, 58 quais ont été réalisés pour une dépense conforme aux prévisions de 13 500 € par quai.

Intitulé	Montant HT en €	Nombre de quais
Quais à rembourser aux communes	93 441,35	19 quais
Quais réalisés en année 1	446 865,74	28 quais
Quais « d'opportunités »	161 881,99	11 quais
Honoraires SODEB	40 950,00	
Honoraires BEJ	36 660,00	
Divers (frais de publication, etc.)	4 478,36	
TOTAL	784 277,44	58 quais

EPCI	%	Montant HT en €
Département du Territoire de Belfort	23%	180 383,81
Grand Belfort	54,50%	427 431,20
Communauté de Communes du Sud Territoire	13,66%	107 132,30
Communauté de Communes des Vosges du Sud	8,84%	69 330,13

La réalisation des travaux de l'année 2 entrainera une inscription budgétaire identique en dépenses et en recettes de l'ordre de 1 400 000 € (compte tenu du jeu de doubles écritures) sur la section d'investissement.

III. LES PREVISIONS A 5 ANS

L'établissement du plan à 5 ans est un exercice complexe compte tenu des incertitudes qui pèsent encore sur nos recettes et principalement sur le Versement Mobilité.

Traditionnellement difficile à évaluer, le VM le sera d'autant plus cette année tant la crise sanitaire a bouleversé la donne. D'après les prévisions des économistes nationaux, environ 2 000 emplois devraient être détruits dans le département. A cela s'ajoute le maintien en chômage partiel d'un nombre important de salariés. Et cela sans parler du contexte instable et du manque de visibilité sur le devenir de GE. Heureusement, les annonces de créations d'emplois déjà connu (120 chez un équipementier automobile en 2020 et 1 000 emplois en 2021 sur la plateforme logistique à Fontaine) peuvent faire varier de manière importante la recette VM.

Pour cet exercice, il n'est pas inscrit de recettes d'équilibre en provenance des membres de façon à bien identifier le besoin sur la totalité de la période de 5 ans.

S'agissant des dépenses, les décisions prises par l'Etat sur la fiscalisation du gas-oil pourraient là aussi avoir un impact non négligeable.

La prévision sur cinq ans a été établie sur la base des résultats consolidés de 2014 à 2019 ainsi que sur les prévisions 2020. Cette prévision est en € constant.

1. Principaux postes de la section de Fonctionnement

La simulation présentée, ci-après, prend en compte les éléments concernant l'achat et les frais de fonctionnement des bus à Hydrogène. Le projet d'investissement de 4 885 000 € sera financé de la manière suivante :

Programme H2	Coût total de l'opération	40%	PIA	CEF Blending	Prêt BdT	Membres
		ADEME + RBFC				
Mise aux normes ATEX Atelier	510 000 €	204 000 €	0 €	0 €	0 €	306 000 €
Achat 7 bus	4 375 000 €	1 200 000 €	542 500 €	560 000 €	1 000 000 €	1 072 500 €
TOTAL	4 885 000 €	1 404 000 €	542 500 €	560 000 €	1 000 000 €	1 378 500 €

A. Les recettes

- Les recettes de billetterie : le calcul est fait sur la base d'une fréquentation en baisse en 2021 par rapport à 2019, année de référence, de 35 %. En 2022 la baisse retenue est de 30 %, puis 15 % en 2023 et un retour à la normale en 2024.
- Les recettes ALS : la recette est calculée en prenant en compte 60 % des usages en 2021, puis une montée progressive des résultats. 70 % en 2022, 85 % en 2023 et un retour à la normale en 2024.
- Les recettes VLS : la recette est calculée en prenant en compte 70 % des usages en 2021, puis une montée progressive des résultats. 80 % en 2022, 85 % en 2023 et un retour à la normale en 2024.
- La recette VM est inscrite en tenant compte d'une perte de 2 000 emplois en 2021 et de 6 000 emplois en chômage partiel. A compter de 2022, il est prévu la création de 1 000 emplois nets. Pour 2023, il est prévu un retour à la normale en nombre d'emplois.

Par ailleurs, il n'est plus tenu compte de la compensation dite « Macron » concernant le relèvement du seuil d'assujettissement, soit une perte de 190 000 € par rapport à 2019.

A ce stade il n'est pas tenu compte d'une éventuelle augmentation du VM.

- Les recettes en provenance de la RBFC : le montant de la CLERCT tient compte d'une revalorisation définie par une formule d'indexation notifiée dans une convention liant les deux parties.
- Les produits de cession d'actifs : un montant de 90 000 € est inscrit sur les années 2024 et 2025, représentant la cession de voitures en libre-service du fait du plan de renouvellement des véhicules.

B. Les dépenses

- Les frais de personnel : prise en compte des départs en retraite de 3 agents en 2021, 2022 et 2023.
- Les frais de transports : pas de variation envisagée sur l'offre kilométrique. Seule la revalorisation des marchés tenant compte de l'effet GO est prise en compte pour le réseau urbain. Pour le réseau suburbain il est tenu compte des prix issus de la consultation et valables à compter de 2021.

Sur les coûts de la RTTB, il est tenu compte de l'arrivée de 7 bus H2 à compter du 1^{er} octobre 2022 et de 20 bus à compter du 1^{er} octobre 2025. Compte tenu de nos connaissances, ces acquisitions entraînent des coûts supplémentaires annuels de fonctionnement respectivement de 341 000 € et de 1 140 000 €.

- Le crédit-bail : prise en compte de la fin des échéances concernant les bus achetés en 2013 à compter de 2022. Les bus H2 seront financés par le biais des subventions, d'un prêt auprès de la BdT et le solde en autofinancement.
- Intérêt des emprunts : prise en compte du plan d'amortissement des emprunts.
- Dotation aux amortissements : prise en compte du plan d'amortissement technique.

2. Principaux postes de la section d'investissement

A. Les recettes :

- La dotation aux amortissements : prise en compte du plan d'amortissement technique. Il s'agit d'une opération d'ordre.
- Les subventions : elles concernent le renouvellement de la flotte par des bus H2 et correspondent à 40 % des dépenses.
- Les emprunts : il est prévu un emprunt de 1 000 000 € en 2022 et de 6 000 000 € en 2025 pour financer la flotte de bus H2.

B. Les dépenses :

- Le remboursement des emprunts : prise en compte du plan d'amortissement des emprunts.
- Matériel : le plan d'investissement ne prend en compte que le renouvellement habituel dû à l'obsolescence.
- Véhicules : il est tenu compte de l'achat de 7 bus H2 en 2022 et de 20 bus en 2025. Il est aussi tenu compte d'un renouvellement partiel de la flotte ALS en 2024 et 2025.

Envoyé en préfecture le 17/02/2021

Reçu en préfecture le 17/02/2021

Affiché le 17 FEV. 2021



ID : 090-25900016-20210204-2021_03-DE

LES PREVISIONS DE RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Recettes		2021	2022	2023	2024	2025
Postes						
Recettes issues du transport		4 688 446	4 884 446	5 298 446	5 736 446	5 736 446
Ventes billetterie		2 052 000	2 248 000	2 662 000	3 100 000	3 100 000
Transfert de compétences		2 441 446	2 441 446	2 441 446	2 441 446	2 441 446
Communes et RPI		145 000	145 000	145 000	145 000	145 000
Fraude		50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
VLS		87 000	87 000	87 000	87 000	87 000
Versement Transport		16 473 000	18 413 000	18 900 000	18 900 000	18 900 000
Subvention des collectivités		916 596	916 596	916 596	916 596	916 596
Subv. Statutaire		884 596	884 596	884 596	884 596	884 596
Subv statutaire membres						
Subv. Réforme tarifaire CAB		32 000	32 000	32 000	32 000	32 000
Communes		0	0	0	0	0
Région BFC		0	0	0	0	0
Produits de cession d'actifs		20 000	20 000	20 000	90 000	90 000
Produits Exceptionnels		1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Rembt personnel		50 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Divers						
Participation membres SDAP						
Totaux	0	22 236 042	24 342 042	25 243 042	25 751 042	25 751 042

LES PREVISIONS DE DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

DEPENSES	2021	2022	2023	2024	2025
Postes					
Charges fonctionnement smtc					
Achats	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Charges locatives	23 000	23 000	23 000	23 000	23 000
Assurances	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000
Documentation	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Honoraires	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000
Voyages et déplacements	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Frais télécom	43 000	43 000	43 000	43 000	43 000
Cotisations pro	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Frais de personnel	1 200 000	1 144 000	1 126 000	1 126 000	1 126 000
Autres charges de gestion	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000
Charges fonctionnement transport					
Sous Traitance					
Régie	12 820 000	12 900 000	13 160 000	13 160 000	13 400 000
Affretement lignes sub+scol	6 400 000	6 400 000	6 400 000	6 400 000	6 400 000
RPI	580 000	580 000	580 000	580 000	580 000
PMR	300 000	330 000	330 000	330 000	330 000
Divers (IAT,abnt sncf ,...)	140 000	140 000	140 000	140 000	140 000
Crédit Bail	1 312 000	871 000	871 000	871 000	871 000
Locations	130 000	130 000	130 000	130 000	130 000
Frais s/ Sms	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
ALS	400 000	400 000	400 000	400 000	400 000
MKG + Com	400 000	400 000	400 000	400 000	400 000
Entretien et réparations	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Impôts et taxes	32 000	32 000	32 000	32 000	32 000
Intérêts des emprunts	398 000	356 700	313 800	269 500	225 000
Charges diverses	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
vnc des immos cédées					
Dotation aux Amortissements	1 022 000	1 027 000	1 292 000	1 188 000	1 222 000
Restitution de taxe VT	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000
Dépenses imprévues					
Virement à section Invest					
TOTAUX	25 808 000	25 384 700	25 848 800	25 700 500	25 930 000

LA SECTION D'INVESTISSEMENTS

	2021	2022	2023	2024	2025
DEPENSES					
Remboursement Emprunts	1 373 558	1 412 871	1 438 258	1 396 254	1 404 741
immo incorp	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Batiments	510 000				
Matériel	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Agencement et installations					
Véhicules		4 375 000		300 000	10 300 000
SD'AP	1 400 000	1 400 000	1 400 000		
Dépenses imprévues					
Total dépenses	3 433 558	7 337 871	2 988 258	1 846 254	11 854 741

	2021	2022	2023	2024	2025
RECETTES					
Subventions Grenelle 3	204 000	2 302 500			4 000 000
Emprunts		1 000 000			6 000 000
Amortissements VNC Immos cédées reserve	1 022 000	1 027 000	1 292 000	1 188 000	1 222 000
SDAP	1 400 000	1 400 000	1 400 000		
Virt de la section Fonct.					
Total recettes	2 626 000	5 729 500	2 692 000	1 188 000	11 222 000

Besoins de la section Invest.					
Recettes- Dépenses	-807 558	-1 608 371	-296 258	-658 254	-632 741
Report à nouveau N-1					
Crédit Report N+1					
Besoin de financement affectation du résultat	-807 558	-1 608 371	-296 258	-658 254	-632 741
Besoin de financement cumulé	-807 558	-2 415 929	-2 712 187	-3 370 441	-4 003 182

RESSOURCES DISPONIBLES

	2021	2022	2023	2024	2025
Fonctionnement					
Total des Recettes	22 236 042	24 342 042	25 243 042	25 751 042	25 751 042
Total des Dépenses	25 808 000	25 384 700	25 848 800	25 700 500	25 930 000
Recettes - Dépenses	-3 571 958	-1 042 658	-605 758	50 542	-178 958
Excédents cumulés	-3 571 958	-4 614 616	-5 220 374	-5 169 832	-5 348 790
Affectation du résultat a section investissement					
RAN 533877	-3 571 958	-4 614 616	-5 220 374	-5 169 832	-5 348 790
Investissement					
Besoin Investissement	-807 558	-1 608 371	-296 258	-658 254	-632 741
Cumul	-807 558	-2 415 929	-2 712 187	-3 370 441	-4 003 182
SOLDE DE GESTION	-4 379 516	-7 030 545	-7 932 561	-8 540 273	-9 351 972

Conclusion

Au total, en euros constants et sous réserve des éléments factuels pris en compte, le besoin de financement pour équilibrer les comptes sur la période de 5 ans serait d'environ 9.3 millions d'€. Dès le vote du budget 2021, il sera nécessaire d'inscrire une subvention à charge des membres afin d'assurer l'équilibre budgétaire. En effet, les résultats 2020 ne devraient pas engendrer d'excédents suffisants pour couvrir le déficit budgétaire. A ce stade, il est certain que la baisse de notre recette VM qui passe de 19 237 000 € en 2019 à 16 473 000 € pour 2021 explique à elle seule la majeure partie de la dégradation des résultats. A cela bien évidemment il faut y rajouter la baisse de nos recettes du trafic.

Contrairement à la situation de 2014 où le SMTC avait pu restructurer son réseau pour réaliser environ 3 200 000 € d'économies par an, cette année, il n'est plus possible de toucher à l'offre sauf à casser l'outil Optymo.

Les axes définis, ci-dessus, constituent les orientations que je sou mets au débat, conformément à l'article L2312.1 du Code Général des Collectivités Territoriales. Ils conditionneront la construction du Budget Primitif 2021.

Après en avoir délibéré, le Conseil Syndical :

- prend acte de l'existence du rapport d'orientations budgétaires,
- prend acte de la tenue du débat d'orientations Budgétaires 2021,
- adopte le débat d'orientations budgétaires 2021.

Le Président,
Roland JACQUEMIN

