



syndical mixte des transports en commun

## Conseil syndical du 14 février 2019

**Monsieur Bernard GUILLEMET**  
Président

**Délibération n° 03**

**Objet : Débat d'Orientations Budgétaires 2019**

### Extrait du registre des délibérations du conseil syndical

<b>Date de la convocation</b>	<b>07 février 2019</b>	<b>Présents</b>
<b>Observation :</b> <b>Arrivée de Mme Clavequin, Messieurs Natale et Miclo</b>		Mesdames, Messieurs, Guilletmet, Constantakatos, Cuenin, Gaume, Kneip, Lounes, Martin, Merlet, Picard, Piquepaille, Prestoz, Clavequin, Hottlet, Natale, Coddet, Demeusy, Miclo, Vallverdu, Cabrol, Koeberle, Meslot, Gille
<b>Nombre de voix</b>	<b>1 260</b>	<b>Procurations</b>
<b>-Nombre de voix pour</b>	<b>1 260</b>	De M Bonin à M Meslot
<b>-Nombre de voix contre</b>	<b>0</b>	De Mme Chekouat à M Kneip
<b>-Abstentions</b>	<b>0</b>	De M Perrin à M Hottlet
<b>Délibération adoptée à</b>	<b>l'unanimité des votants</b>	

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.

#### A. L'emploi et les indicateurs régionaux

La dynamique du secteur de l'industrie dans le Nord Franche-Comté a des impacts directs sur l'emploi. Après une bonne année 2017, portée principalement par le secteur de l'industrie automobile, les résultats 2018 s'annoncent plus mitigés. Le taux de chômage du Territoire de Belfort (9.1 %) reste élevé par rapport à celui de la Région (7.7 %) et du pays (8.7 %). Ce taux, bien que supérieur à la moyenne régionale et nationale, est en baisse par rapport à l'année dernière (9.9 %). Les indicateurs montrent que hors intérim l'emploi salarié reste stable. Le recours à l'intérim a nettement diminué dans l'industrie où les effectifs intérimaires ont reculé de 7.6 % (contre 4.5 % en Région).

Dans ce contexte de forte baisse de l'emploi intérimaire, les prévisions en matière de recette du versement transport vont être difficiles. En effet, le versement transport, qui est notre principale ressource (71 % de nos recettes), est étroitement lié à la conjoncture économique. Cette recette est assise sur la masse salariale des entreprises de + de 11 salariés qui acquittent une taxe de 1.7 %, calculée sur les salaires bruts.

Une baisse importante de l'emploi signifie une baisse de nos recettes. Cette baisse pourrait être plus ou moins amortie par l'augmentation de salaire consentie par les entreprises ainsi que l'effet GVT (Glissement Vieillesse Technicité).

En 2018, le produit VT devrait atteindre un montant record de 19.6 millions, soit 500 k€ de plus qu'en 2017 et 300 000 € de plus que nos prévisions budgétaires. Toutefois, les résultats définitifs ne seront connus que fin février 2019.

A ce stade de la préparation du budget 2019, il ne peut être fait l'impasse sur notre vive inquiétude quant au devenir de Général Electric (GE). Au cours des derniers mois, plusieurs annonces et articles de presse ont fait mention des difficultés du géant américain qui au niveau du Territoire est notre plus gros contributeur en matière de versement transport.

En 2017, GE a versé quasi 1 877 000 € au SMTC pour un effectif de 1 760 agents (sites de Belfort + Bourogne).

Après l'Hôpital Nord Franche Comté (3 380 agents), il est le second employeur en matière d'effectif.

Données 2017	Effectif	VT annuel moyen par agent
Hôpital	3 382	417 €
GE	1 760	1 038 €
Ville de Belfort	1 175	287 €
Lisi Automotive	1 091	142 €
Reydel Automotive	1 019	203 €
Département	789	401 €
Grand Belfort	536	358 €

Ce tableau démontre que si GE venait à diminuer son activité, ce serait 1 038 € de VT que nous perdriions par salarié. Si le site de Bourogne venait à fermer - comme cela a parfois été annoncé - notre recette VT serait amputée de quasi 550 000 €. A cela, il faut ajouter les sous-traitants qui sont déjà touchés par un ralentissement de leur activité.

## B. La tarification

La tarification constitue un élément important de l'attractivité des réseaux de transport public. La politique de tarification doit concilier trois objectifs à caractère parfois antagonistes : couvrir les coûts de production du service, favoriser une politique de report modal et de fidélisation des usagers et, enfin, garantir le droit au transport pour tous. Couvrant en moyenne 17 % des besoins en matière de financement des transports publics urbains, les recettes tarifaires constituent donc une ressource essentielle et indispensable. A Belfort, les recettes tarifaires représentent seulement environ 11 % des recettes.

Il est important de rappeler que depuis 2006, il y a eu une baisse massive des tarifs (- 30 à - 50 %) et la suppression des 3 zones tarifaires. Un tarif unique a été mis en place pour l'ensemble des habitants du Territoire de Belfort.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, les tarifs ont été revus à la hausse, uniquement sur le prix du trajet, le plafond mensuel, le ticket 1 trajet, le ticket jour, le ticket hebdo, le ticket 10 voyages et le ticket groupe (5 à 15 personnes). Par ailleurs, la gratuité est offerte à tous les collégiens et lycéens pour les trajets scolaires, soit 1 aller et retour par jour (du lundi au samedi 13h, en périodes scolaires).

A l'heure où les débats fleurissent quant à la gratuité des transports le coût d'une telle mesure, lui, ne fait pas de doute. Les 2.8 millions d'euros acquittés chaque année par les clients financent 11 % du coût de fonctionnement des transports publics. A cela viendrait s'ajouter l'impact sur le droit à

récupération de TVA qui peut être évalué à 2.6 millions d'€, soit au final un manque à gagner pour le réseau d'environ 5.5 millions d'€. S'ils ne payent plus, qui le fera à leur place : les contribuables, les entreprises ou les automobilistes ? Cette solution ne parait pas souhaitable. Face aux contraintes financières pesant sur les collectivités locales, les recettes tarifaires demeurent une source de financement dont il est difficile de se priver.

	PASS OPTYMO	PASS OPTYMO TARIF RÉDUIT	TICKET SMS	TICKET 1 TRAJET	TICKET JOUR	TICKET HEBDO	TICKET 10 VOYAGES	TICKET GROUPE 5 À 15 PERSONNES
<b>TARIF OPTYMO</b> (depuis 2006)	0,80 €/trajet	0,80 €/trajet	1,50 € + coût SMS	1,50 €	3 €	12 €	10 €	de 4 à 12 €
<b>TARIF OPTYMO</b> (au 01/01/2015)	1 €/trajet	1 €/trajet	1,50 € + coût SMS	1,50 €	3,60 €	14 €	12 €	de 5 à 15 €
<b>PLAFOND</b> (au 01/01/2015)	34 €/mois	11 €/mois	-	-	-	-	-	-

### C. 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'auto-partage 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 3 000 000 km. Le coût au kilomètre est d'environ de 3.95 €.

- **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.

Au total nous effectuons environ **2 185 000 kilomètres**, soit **1 760 000 kms** sur le réseau régulier et **425 000** sur le réseau scolaire. Le coût moyen au kilomètre est d'environ **3.50 €**.

- 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. Le coût moyen d'une course est de **31 €** et nous effectuons environ **8 500** courses par an.

Certaines personnes rencontrent des problèmes de mobilité sans pour autant être considérées comme handicapées et éprouvent des difficultés à utiliser les bus.

Afin de faciliter leur déplacement, l'accès sera élargi en 2019 aux personnes âgées à partir de 90 ans et utilisateurs du bus.

- Les services des Regroupements Pédagogiques Intercommunaux (RPI)  
Il existe **20** organisateurs secondaires de transport scolaire, dont **16** communes ou syndicats de communes qui organisent le transport des élèves scolarisés dans l'enseignement du 1<sup>er</sup> degré (primaire et maternel). Le SMTC prend en charge 50 % du coût du transport sur présentation des factures des transporteurs. Ces marchés sont inclus dans le marché réseau scolaire. Le passage à 4 jours s'est effectué en douceur entre les rentrées 2017 et 2018. Il reste deux regroupements à 4.5 jours.

- 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. Ces voitures sont stationnées sur 62 stations réparties 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 5 modèles de véhicules : des citadines (Peugeot 207 et 208), des berlines break compactes (Peugeot 308 et Renault Mégane) et des utilitaires (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 2018 nous devrions comptabiliser 26 000 locations.

### D. 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 €. Pour le moment, et malgré nos rappels, nous n'avons aucune nouvelle de notre dossier. A l'heure où l'on évoque un 4<sup>ème</sup> volet du Grenelle, dans le cadre des réflexions menées pour la future loi LOM, il est quand même inquiétant de voir que l'AFITF reste muette sur un dossier qui date déjà de 2014 et qui a fait l'objet de nombreux éclaircissements et échanges. On peut légitimement s'interroger sur la volonté de voir aboutir ce dossier.

### E. 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 10 prêts pour un total d'un peu plus de 20 millions d'euros. Ils se décomposent comme suit :

Objet	Optymo phase I	Optymo phase II	Siège social Jonxion	Flotte ALS	Total
Montant	3 754 443 €	14 550 000 €	1 700 000 €	315 000 €	<b>20 319 443 €</b>

Prêteur	Année début	Année fin	Montant
Dexia	2007	2027	3 754 443 €
Crédit Agricole	2013	2028	2 000 000 €
Crédit Mutuel	2013	2028	2 000 000 €
Caisse d'Epargne	2013	2028	2 000 000 €
Caisse d'Epargne	2013	2028	850 000 €
La Banque Postale	2013	2028	850 000 €
La Caisse des Dépôts	2013	2043	6 000 000 €
La Banque Postale	2014	2024	750 000 €
La Banque Postale	2014	2029	1 800 000 €
Crédit mutuel	2018	2023	315 000 €
		<b>Total</b>	<b>20 319 443 €</b>

Les principales échéances sont : 2027 (3 754 443 €) et 2028 (7 700 000 €). A compter de 2028 l'annuité payée tombera à 540 000 € et à 291 000 € en 2029.

Le capital restant dû au 1<sup>er</sup> janvier 2019 est de 15 205 500.51 € :

ANNEE ENCAISSEMENT	OBJET DE LA DETTE	ORGANISME PRETEUR	1ère ECH	DUREE EN ANNEE	TAUX	INDEX	DETTE A L'ORIGINE	DETTE EN CAPITAL 01/01/N	ANNUITE AU COURS DE L'EXERCICE		
									DONT		CAPITAL
									INTERETS		
2010	TCSP	CFFL	2011	17	3,42%	VAR	3 754 442,73	2 437 332,35	296 616,61	84 514,50	212 102,11
2012	O Phase II	Crédit Agricole	2013	15	4,75%	FIXE	2 000 000,00	1 364 351,16	187 184,52	62 609,52	124 575,00
2012	O Phase II	Crédit Mutuel	2013	15	4,80%	FIXE	2 000 000,00	1 365 995,00	187 809,16	63 349,76	124 459,40
2012	O Phase II	Caisse d'Epargne	2013	15	4,83%	FIXE	2 000 000,00	1 366 980,19	188 184,52	63 794,68	124 389,84
2013	O Phase II	Caisse des Dépôts	2015	30	2,25%	FIXE	6 000 000,00	5 379 310,35	301 034,48	94 137,93	206 896,55
2013	Jonxion	Caisse d'Epargne	2014	15	3,61%	FIXE	850 000,00	615 794,28	73 636,32	21 530,07	52 106,25
2013	Jonxion	CFFL	2014	15	3,46%	FIXE	850 000,00	613 841,79	72 877,32	20 565,04	52 312,28
2014	O Phase II	CFFL	2014	10	2,59%	FIXE	750 000,00	412 500,00	84 955,32	9 955,32	75 000,00
2014	O Phase II	CFFL	2015	15	2,06%	FIXE	1 800 000,00	1 350 000,00	146 883,00	26 883,00	120 000,00
2018	Flotte ALS 1/3	Crédit Mutuel	2018	5	0,39%	FIXZ	315 000,00	299 395,39	63 646,96	1 076,21	62 570,75
<b>TOTAUX</b>							<b>20 319 442,73</b>	<b>15 205 500,51</b>	<b>1 602 828,21</b>	<b>448 416,03</b>	<b>1 154 412,18</b>

### 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, une nouvelle flotte viendra remplacer 30 bus et cette acquisition se fera également par crédit-bail.

DATE CONTRAT	NATURE BIEN	BAILLEUR	DUREE						
				2017	2018	2019	2020	2021	2022
2007	36 BUS MAN	ICL LEASE	12	1 126 925	1 144 836	871 321	—	—	—
2013	10 BUS MAN	BAIL ACTEA	8	444 088	444 088	444 088	444 088	444 088	
2019	30 BUS MAN	BAIL ...	8			317 591	895 000	895 000	895 000
						1 633 000	1 339 088	1 339 088	895 000

### 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<sup>ème</sup> 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 puis 2 000 000 € en 2019.

#### Etat d'engagement des lignes de trésorerie

2014	2015	2016	2017	2018	2019
6 000 000	6 000 000	4 000 000	3 700 000	3 000 000	2 000 000

#### Etat des intérêts payés

2014	2015	2016	2017	2018
77 591	50 550	45 402	28 452	16 000

## F. 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

	<b>2018</b>	<b>Prévisions 2019</b>
Agents titulaires et stagiaires	<b>13</b>	<b>13</b>
Agents non titulaires permanents	<b>7</b>	<b>7</b>
Agents en CAE	<b>0</b>	<b>1</b>
Agents en Contrat avenir	<b>1</b>	<b>1</b>
	<b>21 agents</b>	<b>22 agents</b>

#### Par filières

	<b>2018</b>	<b>Prévisions 2019</b>
<b><u>Administrative</u></b>		
Emplois permanents	17	17
Emplois non permanents	0	0
<b><u>Technique</u></b>		
Emplois permanents	3	4
Emplois non permanents	1	
	<b>21 agents</b>	<b>22 agents</b>

### \*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.



		2018		<i>non définitif</i>		2019	
		<i>BP</i>	<i>BP + DM + CA</i>	<i>Realise</i>	<i>Difference</i>	<i>BP</i>	<i>BP 2019/2018</i>
6218	Autre personnel extérieur	30 000	25 000	19 966	5 034	30000	0
6411	Salaire de base	650 000	635 000	620 993	14 007	650000	0
6451	Cotisations à l'URSSAF	510 000	495 000	450 161	44 839	510000	0
648	Prestations actions sociales	50 000	45 000	41 560	3 440	50000	0
		<b>1 240 000</b>	1 200 000	1 132 680	67 320	<b>1 240 000</b>	0
6419	Atténuation des charges de perso Contrat aidé, CDG syndicat, Assurance du personnel	40 000	58 000	90 649	32 649	50000	10 000
		1 200 000	1 142 000	1 042 030	99 970	1 190 000	10 000

Les charges de personnel représentent quasi 5 % des dépenses de fonctionnement en 2018.

Alors qu'il avait été annoncé que nous ne pouvions plus recruter d'agent en contrat d'avenir, nous avons été autorisé à recruter un agent de mobilité via ce dispositif. Nous assumons, sauf pour deux agents en contrat avenir, seul la totalité des charges qui nous incombent en ce qui concerne la dépense relative au personnel.

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 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).

A cet effet, et afin de mettre en oeuvre les orientations qui seront votées par les élus du Conseil Syndical, la direction transport mobilité sera dotée d'un agent de catégorie C à temps complet.

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
- la Prime d'intéressement à la performance collective
- aux Chèques déjeuners
- aux Chèques cadeaux.

La délibération citée ci-dessus sera appliquée en 2019.

## G. Les résultats 2018

### a. Les clients

Cette année, ce sont 3 501 nouveaux clients qui ont fait une demande d'inscription au Pass Optymo. Le nombre de cartes valides sera de 83 000 environ (dont 75 000 habitants dans le département) fin 2018, ce qui constitue un taux d'équipement d'environ 52 % de la population du département du Territoire de Belfort.

Sur les 83 000 clients, environ 45 000 ont utilisé au moins une fois les services Optymo en 2018. En moyenne, chaque mois, on dénombre plus de 26 000 clients différents qui utilisent au moins un de nos services.

Mois de référence 10/2018 :

NB CLIENTS AYANT UTILISE	M	M-12	%	M-1	%
ALS	455	460	-1	474	-4
VLS	1 334	955	40	1410	-5
BUS	24211	24896	-3	25042	-3

Sur les presque 26 000 clients ayant utilisé au moins un service Optymo, 24 482 ont utilisé un seul mode dans le mois, 1 177 deux modes et 106 les trois modes de l'offre Triple-Play.

NB CLIENTS AYANT UTILISE	M	M-12	%	M-1	%
un seul mode	24 482	24 123	1	24 071	2
Deux modes	1 177	1 007	17	1 279	-8
L'offre triple-play	106	58	83	99	7

## 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 se confirme en 2018 où nous devrions atteindre 8 630 000 voyages (+ 1.5 %) avec un décalage calendaire défavorable de 3 jours.

### ■ Nombre de voyages cumulés

Mois	Année 2017	Année 2018	%		Cumul 2017	Cumul 2018	%	
Janvier	819 205	797 813	➔	-2,6%	819 205	797 813	➔	-2,6%
Février	671 592	620 180	➡	-7,7%	1 490 797	1 417 993	➔	-4,9%
Mars	875 360	908 741	➔	3,8%	2 366 157	2 326 734	➔	-1,7%
Avril	617 190	643 187	➔	4,2%	2 983 347	2 969 921	➔	-0,5%
Mai	774 844	772 525	➔	-0,3%	3 758 191	3 742 446	➔	-0,4%
Juin	749 423	781 082	➔	4,2%	4 507 614	4 523 528	➔	0,4%
Juillet	385 041	415 709	⬆	8,0%	4 892 655	4 939 237	➔	1,0%
Août	340 451	341 412	➔	0,3%	5 233 106	5 280 649	➔	0,9%
Septembre	827 577	847 203	➔	2,4%	6 060 683	6 127 852	➔	1,1%
Octobre	764 225	812 062	⬆	6,3%	6 824 908	6 939 914	➔	1,7%
Novembre	811 977	851 180	➔	4,8%	7 636 885	7 791 094	➔	2,0%
Décembre	864 512				8 501 397			

## c. Offre vélo en libre-service

Les résultats sont là encourageants. Nous allons au titre de 2018 repasser la barre des 100 000 locations, soit une progression d'environ 13 % par rapport à 2017. 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. A cela il faut aussi y ajouter, indéniablement, un effet lié aux conditions climatiques qui ont été particulièrement favorables en 2018.

### ■ Nombre de locations VLS cumulées

Mois	Année 2017	Année 2018	%		Cumul 2017	Cumul 2018	%	
Janvier	1 731	3 832	⬆	121,4%	1 731	3 832	⬆	121,4%
Février	3 546	3 369	➔	-5,0%	5 277	7 201	⬆	36,5%
Mars	6 537	4 846	➡	-25,9%	11 814	12 047	➔	2,0%
Avril	8 146	8 209	➔	0,8%	19 960	20 256	➔	1,5%
Mai	9 824	10 990	⬆	11,9%	29 784	31 246	➔	4,9%
Juin	13 342	11 285	➡	-15,4%	43 126	42 531	➔	-1,4%
Juillet	10 074	10 709	⬆	6,3%	53 200	53 240	➔	0,1%
Août	9 024	8 801	➔	-2,5%	62 224	62 041	➔	-0,3%
Septembre	9 018	12 424	⬆	37,8%	71 242	74 465	➔	4,5%
Octobre	10 104	11 603	⬆	14,8%	81 346	86 068	⬆	5,8%
Novembre	5 501	9 442	⬆	71,6%	86 847	95 510	⬆	10,0%
Décembre	3 589				90 436			

#### d. Offre Auto en libre-service

Est-ce la hausse des carburants, le contre coup des contrôles techniques plus sévères ou encore une prise de conscience pour la transition écologique ? C'est certainement pour toutes ces raisons accompagnées par une communication et une pédagogie ciblée que le service d'Auto en Libre-Service (ALS) d'Optymo a connu une progression 9 %. Comme le nombre de locations, le nombre de kilomètres et la durée de location sont en hausse de 10 % (important pour le CA).

Adossé à une flotte de 80 véhicules, le service pérennise sa qualité de service en ayant remplacé 20 voitures (12 Peugeot 208 et 8 Peugeot 308 Break) au dernier trimestre 2018. La vente des anciens véhicules rapportera au SMTC près de 95 K€. Gageons que ces nouveaux modèles et ceux prévus en 2019 attireront encore plus de nouveaux adeptes. D'ailleurs, la communauté autopartage Optymo s'agrandit sans cesse et compte, en 2018, 4 378 clients soit 828 de plus qu'en 2017 (une progression de 19 %).

Aujourd'hui, les dépenses de fonctionnement sont en légère hausse, principalement sur le poste carburant, à 373 K€ hors frais de personnel (hausse de 6 %), malgré un travail de chaque instant pour maîtriser les coûts. Nous prévoyons d'ores et déjà une hausse de 10 % pour 2019, cette fois encore pour absorber les hausses de carburants. En termes d'investissement, nous envisageons de continuer le renouvellement du parc automobile avec l'achat de 25 voitures (Peugeot 208 et 308 break), tout en continuant de vendre les véhicules les plus kilométrés.

	Nbre de locations	Heures de location	Kms parcourus
2014	12 728	70 832	701 800
2015	20 552	84 908	841 219
2016	23 764	91 838	879 000
2017	23 763	88 652	845 636
2018 (Prev.)	26 000	103 000	950 000

Avec l'ouverture du service aux établissements publics et aux associations de loi 1901, nous espérons 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 majoritairement positifs, on constate une augmentation de nos recettes du trafic alors même que nos tarifs n'ont pas augmenté depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015. **A fin octobre 2018, on constate une augmentation de + 2.9 %.**

**Recettes cumulées**

Mois	Année 2017	Année 2018		%	Cumul 2017	Cumul 2018		%
Janvier	254 435	247 126	➔	-2,9%	254 435	247 126	➔	-2,9%
Février	224 475	249 660	➕	11,2%	478 910	496 787	➔	3,7%
Mars	286 649	262 307	➔	-8,5%	765 559	759 094	➔	-0,8%
Avril	221 372	231 740	➔	4,7%	986 932	990 834	➔	0,4%
Mai	251 449	255 902	➔	1,8%	1 238 381	1 246 736	➔	0,7%
Juin	232 491	239 336	➔	2,9%	1 470 872	1 486 072	➔	1,0%
Juillet	199 104	219 113	➕	10,0%	1 669 976	1 705 185	➔	2,1%
Août	178 960	179 786	➔	0,5%	1 848 936	1 884 972	➔	1,9%
Septembre	254 483	244 900	➔	-3,8%	2 103 419	2 129 871	➔	1,3%
Octobre	245 881	269 474	➕	9,6%	2 349 300	2 399 345	➔	2,1%
Novembre	241 573	265 475	➕	9,9%	2 590 873	2 664 820	➔	2,9%
Décembre	243 984				2 834 857			

**II. Versement Transport**

Pour la seconde année, la recette VT est en progression. Ce résultat tient compte de la situation de l'emploi dans le département ainsi qu'au transfert de l'hôpital de Montbéliard sur le ressort territorial du Territoire de Belfort. Compte tenu des encaissements au 31 octobre, le versement transport au titre de l'année 2018 devrait se situer aux alentours de 19 450 000 €.

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 2018, nous avons perçu, au titre de 2017, 181 562.08 €. Pour le BP 2019, nous provisionnons une recette de 180 000 € au titre de 2018.

2013	2014	2015	2016	2017	2018
18 624 K€	18 236 K€	17 961 k€	17 631 K€	19 100 k€	19 630 k€

**III. Institutionnelles**

Pour l'année 2017, l'accord intervenu dans le cadre de la CLERCT entre le Département et la Région Bourgogne Franche-Comté a pris en compte le scénario le plus défavorable pour le SMTC, à savoir le montant payé en 2016 diminué de 5.9 % (impact DGF), soit un montant global arrêté à 3 232 000 €. Bien que défavorable, cet accord a au moins permis de mettre fin à l'indexation de la subvention sur la DGF. Désormais celle-ci est indexée 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 2019 nous devrions percevoir un montant de 3 290 000 €.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Scolaire	3 310 K€	3 196 K€	2 840 K€	2 520 K€	2 373 K€	2 373 K€
Statutaire	1 139 K€	1 099 K€	1 000 K€	912 K€	859 K€	859 K€
Total	4 449 K€	4 295 K€	3 840 K€	3 432 K€	3 232 K€	3 232 K€
Différence / an		-154 K€	-455 K€	-408 K€	-200 K€	0

**f. Prévision du compte administratif 2018**

Après une année 2017 qui a permis le retour à l'équilibre financier, l'année 2018 s'annonce bonne et va permettre de dégager des marges pour l'investissement. Il est à noter que ce résultat est obtenu sans abondement des collectivités membres. Ces résultats sont bien entendus dus à la bonne maîtrise de nos dépenses conformément à l'application des trois restructurations du réseau de transport mais aussi à la vitalité du versement transport. Le produit VT (hors compensation Macron) devrait être supérieur à 19.4 millions d'€ soit 500 000 € de plus qu'en 2017. Toutefois, les résultats définitifs ne seront connus que fin février 2018 et ils dépendent essentiellement de la vitalité du produit VT.

Pour mémoire, il est rappelé que le plan d'économies mis en place depuis 2014 a permis de baisser les dépenses de fonctionnement de plus de 3.2 millions d'€ par an et qu'en conséquence le déficit de 2015, soit 732 000 €, n'avait pas fait l'objet d'un appel de fonds auprès des collectivités membres et qu'a priori celui de 2016 non plus. Le redressement des comptes aura donc été effectué en 3 années.

**Simulation financière en milliers d'€**

	Dépenses		Recettes		
	Budget	Réalisé	Budget	Réalisé	
			29	29	Excédent 2017
Total charges	26 373	25 736	26 344	26 312	Total produits
			19 200	19 448	dont vt
SD'AP	600	0	600	0	SD'AP
			0	0	Contribution membres
	26 973		26 973		
		25 736		26 341	
				605	Excédent

Ces bons résultats, s'ils sont confirmés, devraient nous permettre de faire face à un besoin accru d'investissement sur les années 2019 et 2020 (renouvellement de la flotte de bus, de la billettique, projet bus à hydrogène). Pour mémoire, les investissements ont été minimisés au strict nécessaire depuis l'année 2014, afin de baisser le déficit d'investissement.

Dans un contexte général de restriction de la dépense publique au sens large du terme, le SMTC se doit donc de continuer, comme il le fait depuis 2014, à maîtriser ses dépenses réelles de fonctionnement.

## H. Le cadre de l'élaboration du BP 2019

### a. Les recettes de fonctionnement

Pour l'année 2019, il n'est pas prévu d'augmentation de tarifs. Pour mémoire, il est rappelé que cette décision a été prise dans l'objectif d'une harmonisation avec le Pays de Montbéliard dans le cadre de la création du Pôle Métropolitain. Les recettes seront établies sur la base de la fréquentation constatée en 2018 et du prix moyen au voyage.

#### I. Le versement transport

La prévision sera établie en partant du réalisé 2018 qui devrait atteindre environ 19 450 000 €. A ce montant sera ajoutée la compensation annuelle issue de la loi Macron concernant le relèvement du seuil d'assujettissement des entreprises, soit environ 180 000 €. Il n'y aura pas de revalorisation du VT au stade du BP compte tenu des incertitudes avérées sur l'emploi.

#### II. 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 afin de tenir compte de la hausse des coûts de production. Pour 2019, la dotation est estimée à 3 290 490 €.

#### III. Les recettes du trafic

##### 1. Bus

La recette moyenne par voyage est stabilisée à 0.30 €. Nous avons retenu une fréquentation stable compte tenu de l'effet de nos 3 restructurations (2014, 2015, 2016) et de la hausse de la fréquentation constatée en 2018. La prévision de voyages est de 8 630 000.

Recette envisagée :  $8\,630\,000 * 0.30 = 2\,589\,000$  € à laquelle on ajoute les recettes SMS de 280 000 € soit au total : **2 869 000 €**.

##### 2. VLS

Actuellement la moyenne du temps de location est de 20 minutes et on réalise 100 000 locations par an, soit une recette attendue de  $100\,000 * 20 * 0.02$  € = 40 000 € TTC, soit **33 000 € HT**.

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

##### 3. ALS

Les résultats de 2018 s'annoncent en hausse que ce soit en nombre d'heures comme en durée de location. La prévision tient compte de 103 000 heures de locations et 950 000 kilomètres parcourus.

$103\,000 * 1.00$  € = 103 000 € +  $950\,000 * 0.20$  € = 190 000 €, soit 293 000 € TTC (245 000 € HT).

En complément, nous ajoutons en moyenne chaque année 20 000 € TTC environ pour les différents frais facturés aux clients.

### b. Les dépenses de fonctionnement

L'offre kilométrique restera stable sur les réseaux réguliers. Le montant de la dépense ne variera qu'en fonction de la formule d'indexation et de la variation du calendrier scolaire, et de l'effet en année pleine des décisions prises en 2018 (cf. travaux des commissions). Par ailleurs, le niveau de dépense global pourra être revu en fonction des résultats 2018 et des éléments ci-après :

- I. **Réorganisation des réseaux suburbain et scolaire**
  - En fonction des élèves identifiés lors du 1<sup>er</sup> semestre 2019 sur la ligne TER Belfort Delle
  - De la variation des élèves inscrits dans les établissements scolaires
- II. **Réflexions sur un complément d'offre sur le suburbain**
  - La mise en place du Transport Solidaire
- III. **Pôle Métropolitain**
  - Lancement des études MKG, Communication, Institutionnelles
- IV. **Axe 4 de l'offre Triple-Play : le transport solidaire**
  - Optymo créé les tendances ou est précurseur pour développer de nouveaux services. Afin de proposer toujours plus de mobilité à nos clients, le SMTC pourrait, en 2019, mettre en place le transport solidaire, son 4<sup>ème</sup> pilier de la mobilité pour le Territoire de Belfort.

Ce système pourrait mettre en relation nos clients via notre appli mobile Optymo afin de favoriser ce nouveau type de mobilité.  
 En plus de faire des économies et de gagner du temps, le court-voiturage permet également de développer un plus grand réseau de transports en commun. En effet, ce service viendra en complément du réseau suburbain permettant une grande flexibilité dans les déplacements de nos clients.

#### V. SD'AP

Conformément à nos délibérations du 24 septembre 2015 et du 19 octobre 2017, et à l'accord du Département pour participer financièrement aux dépenses, nous lancerons en 2019 – et non en 2018 comme cela avait été prévu - une consultation pour la réalisation des 206 quais. La réalisation des travaux devrait s'échelonner sur 4 ans. La dépense est comprise entre 2 060 000 € et 3 090 000 € et se répartie comme suit :

#### Estimation financière de mise aux normes des arrêts par EPCI

	GBCA	CCVS	CCST	Total
<b>Nbre total d'arrêts prioritaires</b>	<b>155</b>	<b>19</b>	<b>32</b>	<b>206</b>
Coût fourchette basse (10 K€ / arrêt)	1 550 000 €	190 000 €	320 000 €	2 060 000 €
Coût fourchette haute (15 K€ / arrêt)	2 325 000 €	285 000 €	480 000 €	3 090 000 €

#### Répartition financière

Montant pour 4 ans	GBCA	CD90	CCST	CCVS	Total
Nombre de voix	980	420	240	160	<b>1800</b>
Financement statutaire	54.5 %	23 %	13.66 %	8.84 %	<b>100 %</b>
Fourchette basse	1 122 700 €	473 800 €	281 396 €	182 104 €	<b>2 060 000 €</b>
Fourchette haute	1 684 050 €	710 700 €	422 094 €	273 156 €	<b>3 090 000 €</b>
Montant annuel	GBCA	CD90	CCST	CCVS	Total
Fourchette basse	280 675 €	118 450 €	70 349 €	45 526 €	<b>515 000 €</b>
Fourchette haute	421 013 €	177 675 €	105 524 €	68 289 €	<b>772 500 €</b>

La réalisation des travaux entrainera une inscription budgétaire identique en dépenses et en recettes de l'ordre de 700 000 €.

## VI. Plans de Mobilité

Depuis la création de la marque Optymo en septembre 2007, l'approche « service client » est au centre de la politique du SMTC et doit rester un élément structurant de la politique de mobilité. L'approche client qui a été développée a permis d'optimiser la fréquentation et le nombre de clients de notre réseau. Malheureusement, les contraintes financières des 3 derniers exercices ont nécessité un repli de nos actions commerciales et de communication. Il s'agira en 2019 de réafficher notre présence auprès des acteurs de la profession et auprès de nos clients afin d'accroître le nombre de Pass.

### c. La section d'investissement

L'année 2019 sera consacrée essentiellement au renouvellement de la flotte de bus qui concernera une commande de 30 nouveaux bus. Ceux-ci seront des bus équipés d'une technologie mild hybrid qui va permettre une réduction de nos rejets de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 68 % par rapport à notre flotte GPL. Ce renouvellement n'impactera pas la section d'investissement puisque les bus seront acquis en crédit-bail. Par contre, à cette occasion nous procéderons au renouvellement de notre système billettique ainsi qu'à la modernisation de notre système d'aide à l'exploitation (SAE). Cela devrait représenter une dépense d'environ 1.3 millions €.

Le renouvellement de la flotte nécessitera aussi des investissements concernant le système de distribution pour environ 220 000 €.

Nous continuerons le renouvellement de la flotte de véhicules en libre-service avec l'achat de 25 nouvelles voitures pour un montant d'environ 325 000 €. Cet investissement annuel pourrait être contre balancé par la recette de 125 K€ liée à la revente de nos véhicules d'occasions.

### I. Les prévisions à 5 ans

L'établissement du plan à 5 ans est un exercice difficile compte tenu des incertitudes qui pèsent encore sur nos recettes et principalement sur le versement transport. Traditionnellement difficile à évaluer, le VT sera dépendant des décisions qui pourraient intervenir chez GE ou encore de la fusion Alstom Siemens. Enfin, même si le VT a largement augmenté en 2018 du fait de la situation de l'emploi, cela est dû principalement au secteur de l'intérim.

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 2018 ainsi que sur les prévisions 2019. Cette prévision est en € constant.

## 1. Principaux postes de la section de Fonctionnement

### a. Les recettes

- I. Les recettes de billetterie : le calcul est fait sur la base d'une stabilité des fréquentations par rapport à 2018.
- II. La recette VT est inscrite au même niveau que les prévisions pour 2018.
- III. 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.
- IV. La subvention, concernant le fonctionnement de la ligne 25, est supprimée à compter de 2019.
- V. Les produits de cession d'actifs : un montant de 125 000 € est inscrit sur les années 2018 à 2020, représentant la cession de 25 voitures en libre-service du fait du plan de renouvellement des véhicules.
- VI. Le SD'AP : une recette identique à la dépense est inscrite sur 4 années.

**b. Les dépenses**

- I. Le poste assurances : en augmentation à compter de 2019, année de renégociation du marché pour les véhicules en libre-service.
- II. Les frais de personnel : prise en compte des départs en retraite de 3 agents en 2020, 2022 et 2023.
- III. Les frais de transports : pas de variation envisagée sur l'offre kilométrique. Seuls les résultats consolidés au 31/12/2018. Seule la revalorisation des marchés tenant compte de l'effet GO est prise en compte. Une provision de 50 k€ en 2019 (100 k€ en année pleine) concernant la mise en place du transport solidaire est inscrite.
- IV. Le crédit-bail : prise en compte d'un renouvellement partiel de la flotte de bus à compter de novembre 2019.
- V. Intérêt des emprunts : prise en compte du plan d'amortissement des emprunts.
- VI. Dotation aux amortissements : prise en compte du plan d'amortissement technique.
- VII. Remboursement VT : ce poste diminue de moitié suite à l'apurement de la dette envers GE sur 2018.

**2. Principaux postes de la section d'investissement**

**a. Les recettes :**

- I. La dotation aux amortissements : prise en compte du plan d'amortissement technique. Il s'agit d'une opération d'ordre.
- II. Inscription d'une subvention de 500 000 € en 2020 pour l'expérimentation du bus à hydrogène.

**b. Les dépenses :**

- I. Le remboursement des emprunts : prise en compte du plan d'amortissement des emprunts.
- II. Matériel : outre le renouvellement habituel dû à l'obsolescence, il est prévu de renouveler le système billettique et le système d'aide à l'exploitation pour un total de 1.2 million d'€. Cette dépense sera faite au moment du renouvellement de la flotte bus.
- III. Bus à Hydrogène : il est prévu l'achat d'un bus en 2020 (650 k€) ainsi que la mise aux normes de l'atelier pour 400 k€
- IV. Véhicules : renouvellement par tiers de la flotte ALS, soit 25 voitures par an de 2018 à 2020. Pour 2019 et 2020 c'est une dépense envisagée de 325 000 € : 15 Peugeot 208 et 10 Peugeot 308 Break.

## LES PREVISIONS DE RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Recettes		2019	2020	2021	2022	2023
Postes						
<b>Recettes issues du transport</b>		<b>5 626 181</b>				
Ventes billetterie		3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
Transfert de compétences		2 431 181	2 431 181	2 431 181	2 431 181	2 431 181
Communes et RPI		145 000	145 000	145 000	145 000	145 000
Fraude		50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
<b>VLS</b>		<b>90 000</b>				
<b>Versement Transport</b>		<b>19 630 000</b>				
<b>Subvention des collectivités</b>		<b>891 378</b>				
Subv. Statutaire		859 378	859 378	859 378	859 378	859 378
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
<b>Produits de cession d'actifs</b>		<b>125 000</b>	<b>125 000</b>	<b>20 000</b>	<b>20 000</b>	<b>20 000</b>
<b>Produits Exceptionnels</b>		<b>30 000</b>				
<b>Rembt personnel</b>		<b>20 000</b>				
<b>Divers</b>						
<b>Participation membres SDAP</b>		<b>700 000</b>	<b>700 000</b>	<b>700 000</b>	<b>700 000</b>	
<b>Totaux</b>	<b>0</b>	<b>27 112 559</b>	<b>27 112 559</b>	<b>27 007 559</b>	<b>27 007 559</b>	<b>26 307 559</b>

**LES PREVISIONS DE DEPENSES DE FONCTIONNEMENT**

DEPENSES	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Postes</b>					
<i>Charges fonctionnement smtc</i>					
Achats	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
Charges locatives	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000
Assurances	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
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	1 240 000	1 133 000	1 133 000	1 115 000	1 045 000
Autres charges de gestion	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
<i>Charges fonctionnement transport</i>					
<b>Sous Traitance</b>					
611 Régie	12 560 000	12 560 000	12 560 000	12 560 000	12 560 000
611 Affretement lignes sub+scol	6 550 000	6 600 000	6 600 000	6 600 000	6 600 000
611 RPI	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
611 PMR	330 000	330 000	330 000	330 000	330 000
611 Divers (IAT,abnt sncf ,...)	140 000	140 000	140 000	140 000	140 000
Crédit Bail	1 640 000	1 340 000	1 340 000	900 000	900 000
Locations	190 000	190 000	190 000	190 000	190 000
Frais s/ Sms	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
Communication et Marketing	400 000	400 000	400 000	400 000	400 000
Entretien et Réparation	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Impôts et taxes	34 000	34 000	34 000	34 000	34 000
Intérêts des emprunts	469 000	432 000	392 000	352 000	309 000
Charges diverses	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
vnc des immos cédées					
Dotations aux Amortissements	1 100 000	850 000	780 000	730 000	640 000
Restitution de taxe VT	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000
<i>Sdap</i>	700 000	700 000	700 000	700 000	
Dépenses imprévues					
Virement à section Invest					
<b>TOTAUX</b>	<b>26 977 000</b>	<b>26 333 000</b>	<b>26 223 000</b>	<b>25 675 000</b>	<b>24 772 000</b>



## LA SECTION D'INVESTISSEMENTS

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>DEPENSES</b>					
Remboursement Emprunts	1 155 000	1 190 000	1 227 000	1 265 000	1 290 000
immo incorp	65 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Batiments		450 000			
Matériel	1 153 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Agencement et installations					
Véhicules	325 000	975 000			
TCSP					
Dépenses imprévues					
<b>Total dépenses</b>	<b>2 698 000</b>	<b>2 765 000</b>	<b>1 377 000</b>	<b>1 415 000</b>	<b>1 440 000</b>

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>RECETTES</b>					
Subventions Grenelle 3 Emprunts		500 000			
Amortissements VNC Immos cédées reserve	1 100 000	850 000	780 000	730 000	640 000
TCSP					
Virt de la section Fonct.					
<b>Total recettes</b>	<b>1 100 000</b>	<b>1 350 000</b>	<b>780 000</b>	<b>730 000</b>	<b>640 000</b>

<b>Besoins de la section Invest.</b>					
Recettes- Dépenses	-1 598 000	-1 415 000	-597 000	-685 000	-800 000
Report à nouveau N-1					
Crédit Report N+1					
<b>Besoin de financement affectation du résultat</b>	<b>-1 598 000</b>	<b>-1 415 000</b>	<b>-597 000</b>	<b>-685 000</b>	<b>-800 000</b>
<b>Besoin de financement cumulé</b>	<b>-1 598 000</b>	<b>-3 013 000</b>	<b>-3 610 000</b>	<b>-4 295 000</b>	<b>-5 095 000</b>

### RESSOURCES DISPONIBLES

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Fonctionnement</b>					
Total des Recettes	27 112 559	27 112 559	27 007 559	27 007 559	26 307 559
Total des Dépenses	26 977 000	26 333 000	26 223 000	25 675 000	24 772 000
<b>Recettes - Dépenses</b>	<b>135 559</b>	<b>779 559</b>	<b>784 559</b>	<b>1 332 559</b>	<b>1 535 559</b>
Excédents cumulés	135 559	915 118	1 699 677	3 032 236	4 567 795
<b>Affectation du résultat a section investissement</b>					
Report à Nouveau	<b>135 559</b>	<b>915 118</b>	<b>1 699 677</b>	<b>3 032 236</b>	<b>4 567 795</b>
<b>Investissement</b>					
Besoin Investissement	-1 598 000	-1 415 000	-597 000	-685 000	-800 000
Cumul	-1 598 000	-3 013 000	-3 610 000	-4 295 000	-5 095 000
<b>SOLDE DE GESTION</b>	<b>-1 462 441</b>	<b>-2 097 882</b>	<b>-1 910 323</b>	<b>-1 262 764</b>	<b>-527 205</b>

#### 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 de 530 000 €. La prévision pour 2018 fait état d'un excédent potentiel de 605 000 € qui à lui seul permet l'équilibre. Cela démontre la justesse des décisions prises depuis 2014. Il est à noter toutefois que la subvention inscrite depuis le BP 2016 concernant le Grenelle 3 pour 700 000 € est toujours en suspens. Si celle-ci venait à ne pas être versée cela remettrait en cause les équilibres financiers annoncés et annihilerait une partie du travail effectué pour redresser la situation financière du SMTC. La prudence doit donc être de rigueur.

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 2019.

#### Après en avoir délibéré, le Conseil Syndical :

- prend acte de la tenue du Débat d'Orientations Budgétaires 2019 ;
- prend acte de l'existence du rapport d'orientations budgétaires ;
- adopte le débat d'orientations budgétaires 2019.

**Le Président,**  
**Bernard GUILLEMET**

