



syndicat mixte des transports en commun

## Conseil syndical du 12 décembre 2019

**Monsieur Bernard GUILLEMET**  
Président

**Délibération n° 33**

**Objet : Débat d'Orientations Budgétaires 2020**

### Extrait du registre des délibérations du conseil syndical

<b>Date de la convocation</b>	<b>05 décembre 2019</b>	<b>Présents</b>
<b>Observation :</b> <b>Arrivée de Mme Chekouat</b>		Mesdames, Messieurs, Guillemet, Bonin, Chekouat, Constantakatos, Cuenin, Gaume, Kneip, Lounes, Merlet, Picard, Piquepaille, Prestoz, Alexandre, Hottlet, Coddet, Demeusy, Girardin
<b>Nombre de voix</b>	<b>1 190</b>	<b>Procurations</b> De Mme Bergami à M Guillemet De M Perrin à M Hottlet De M Miclo à M Coddet De M Vallverdu à M Demeusy
<b>-Nombre de voix pour</b>	<b>1 190</b>	
<b>-Nombre de voix contre</b>	<b>0</b>	
<b>-Abstentions</b>	<b>0</b>	
<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. Malheureusement, les indicateurs montrent une baisse de l'emploi dans le Territoire de Belfort. Entre le 2<sup>ème</sup> trimestre 2018 et le 2<sup>ème</sup> trimestre 2019 nous avons perdu 800 emplois, ce qui constitue la plus mauvaise variation de la Région. Il est à noter toutefois que cette baisse s'est stabilisée en 2019.

#### Emploi salarié total

	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	2 <sup>e</sup> trim. 2018	1 <sup>er</sup> trim. 2019	2 <sup>e</sup> trim. 2019	trimestrielle	annuelle
<b>Côte-d'Or</b>	212,7	213,7	213,7	-0,0	0,4
<b>Doubs</b>	196,7	195,7	195,4	-0,2	-0,7
<b>Jura</b>	85,5	85,8	85,6	-0,2	0,2
<b>Nièvre</b>	66,8	66,6	66,5	-0,2	-0,4
<b>Haute-Saône</b>	66,2	66,2	66,0	-0,2	-0,3
<b>Saône-et-Loire</b>	182,9	182,9	182,9	0,0	-0,0
<b>Yonne</b>	108,8	108,5	108,5	0,0	-0,2
<b>Territoire de Belfort</b>	<b>51,6</b>	<b>50,7</b>	<b>50,8</b>	<b>0,2</b>	<b>-1,5</b>

## Emploi salarié total

	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	2 <sup>e</sup> trim. 2018	1 <sup>er</sup> trim. 2019	2 <sup>e</sup> trim. 2019	trimestrielle	annuelle
<b>Bourgogne-Franche-Comté</b>	971,2	970,2	969,5	-0,1	-0,2
<b>France hors Mayotte</b>	25 126,1	25 339,7	25 395,9	0,2	1,1

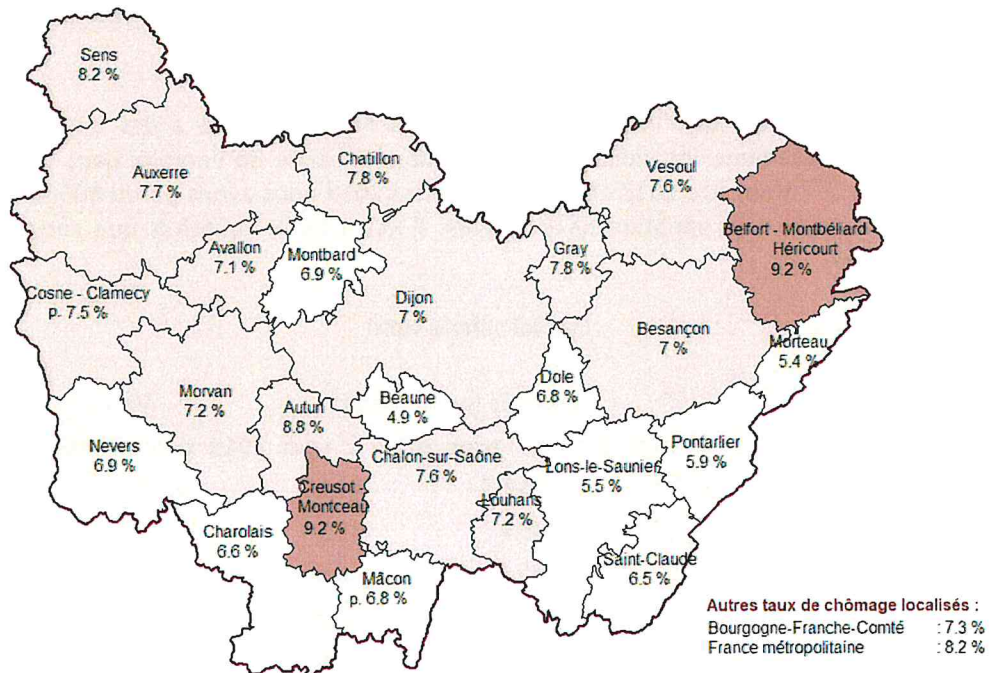
- Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acoess-Urssaf, Dares, Insee.

Le taux de chômage, France entière, est en baisse et s'établit à 8.5 % de la population active, soit son plus bas niveau depuis 2009. Malheureusement, dans le département, le nombre de chômeurs a augmenté de 0.7 % en un an et le taux de chômage est de 9.2 % contre 7.3 % pour la Région.

### Demandeurs d'emploi en catégories A, B, C

Données CVS-CJO

	Effectif			Évolution (en %) sur	
	3e trim. 2018	2e trim. 2019	3e trim. 2019	un trimestre *	un an **
<b>Bourgogne-Franche-Comté</b>	215 810	215 980	215 080	-0,4	-0,3
Côte-d'Or	41 210	40 960	40 580	-0,9	-1,5
Doubs	42 480	42 910	42 950	+0,1	+1,1
Jura	17 820	17 640	17 660	+0,1	-0,9
Nièvre	13 730	13 660	13 540	-0,9	-1,4
Haute-Saône	17 980	18 020	17 790	-1,3	-1,1
Saône-et-Loire	44 070	44 320	44 250	-0,2	+0,4
Yonne	26 260	26 170	25 990	-0,7	-1,0
Territoire de Belfort	12 250	12 300	12 330	+0,2	+0,7
<b>France métropolitaine (en milliers)</b>	5 639,2	5 579,5	5 530,6	-0,9	-1,9



Source : INSEE, Taux corrigés des variations saisonnières

(p = pour la partie de la zone d'emploi située en Bourgogne-Franche-Comté)

Le versement transport, qui est notre principale ressource (72 % 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.

Dans ce contexte de baisse de l'emploi, les prévisions en matière de recette du VT sont difficiles à appréhender. Les données ci-avant ne font que corroborer la baisse du VT enregistrée au cours des 9 mois de l'année 2019 qui est de l'ordre de 400 000 € par rapport à la même période de 2018.

Pour 2020, il nous faudra tenir compte des licenciements annoncés chez GE, qui même si ils sont moins importants qu'initialement prévus, auront un impact non négligeable sur nos recettes. Heureusement les récentes annonces faites concernant la création de 1 000 emplois sur l'Aéroparc à Fontaine nous donne l'espoir qu'en 2021 nous pourrions revenir à l'équilibre.

Enfin, l'article 21 du projet de loi de finances pour 2020 diminue de 47 % le montant qui nous a été accordé à l'occasion du relèvement du seuil d'assujettissement au VT des entreprises de + de 9 à 11 salariés. Pour rappel, nous avons estimé la perte à l'époque à + de 350 k€ et la compensation qui nous a été accordée est d'environ 180 k€ alors même que le Premier Ministre Emmanuel Valls s'était engagé à compenser à l'€ près. Désormais nous ne toucherions que 90 k€, soit seulement 25 % du coût de la réforme.

## 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 paraît 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
TARIF OPTYMO (depuis 2006)	0,80 €/trajet	0,80 €/trajet	1,50 € + coût SMS	1,50 €	3 €	12 €	10 €	de 4 à 12 €
TARIF OPTYMO (au 01/01/2015)	1 €/trajet	1 €/trajet	1,50 € + coût SMS	1,50 €	3,60 €	14 €	12 €	de 5 à 15 €
PLAFOND (au 01/01/2015)	34 €/mois	11 €/mois	-	-	-	-	-	-

Il n'est donc pas prévu de changement sur notre grille tarifaire. Seul le ticket unité vendu par le biais de l'application TixiPass pourra être revu à la baisse. Il est proposé de baisser le prix du ticket à 1.20 € au lieu de 1.50 € afin de faire baisser le niveau de nos ventes de tickets SMS. Nous vendons environ 16 000 tickets SMS par mois en moyenne contre 1 000 TixiPass. Le but est de basculer un maximum de clients sur le TixiPass compte tenu de l'écart important de la commission prise sur les ventes.

Le ticket TixiPass est proposé depuis 2018 au même prix que le ticket SMS. Il a l'avantage de ne supporter que des frais réduits. Sur la vente d'un ticket SMS la commission des opérateurs est d'environ 50 % du prix, soit 80 centimes, alors qu'avec TixiPass celle-ci est de 10 centimes.

Le Département, via le SMIBA, nous a sollicités pour organiser à nouveau la Desserte du Ballon d'Alsace, dans ce cadre un nouveau titre d'une valeur de 7 € a été créé. Il n'est disponible que via l'application Tixipass.

### 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 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.

Au total nous effectuons environ **2 172 000 kilomètres**, soit **1 753 000 kms** sur le réseau régulier et **419 000** sur le réseau scolaire. Le coût moyen au kilomètre est d'environ **3.50 €**.

**Ces marchés qui arrivent à échéance en Août 2020 feront l'objet d'une attribution début 2020 sur la même base kilométrique.**

- **Desserte du Ballon d'Alsace**

Le SMIBA, en partenariat avec le SMTC, a souhaité à titre expérimental mettre en place une nouvelle 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 2019-2020, 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 21 décembre 2019 au dimanche 08 mars 2020 et pourrait être étendu à la période estivale en cas de succès.

- **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 **38 €** et nous effectuons environ **7 000** 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 a été élargi en 2019 aux personnes âgées à partir de 90 ans et utilisateurs du bus.

**Le marché a été renouvelé fin 2019 pour une période de 4 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020. Le prix a été revu à la baisse sur la base de 34.38 € par course pour 7 500 courses.**

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

Il existe **20** organisateurs secondaires de transport scolaire, dont **17** communes ou syndicats de communes qui organisent le transport des élèves scolarisés dans l'enseignement du 1<sup>er</sup> degré (élémentaire 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 SW et Renault Mégane Estate) 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 2019 nous devrions comptabiliser 27 000 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 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
<b>TOTAL</b>			<b>21 819 442,73</b>

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<sup>er</sup> janvier 2020 est de 17 779 964.19 € :

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	
										INTERETS	CAPITAL
										2010	TCSP
2012	O Phase II	Crédit Agricole	2013	15	4,75%	FIXE	2 000 000,00	1 483 180,42	187 184,52	56 585,97	130 598,55
2012	O Phase II	Crédit Mutuel	2013	15	4,80%	FIXE	2 000 000,00	1 484 655,36	187 809,16	57 267,32	130 541,84
2012	O Phase II	Caisse d'Epargne	2013	15	4,83%	FIXE	2 000 000,00	1 485 539,10	188 184,52	57 676,94	130 507,58
2013	O Phase II	Caisse des Dépôts	2015	30	2,25%	FIXE	6 000 000,00	5 586 206,90	297 413,79	90 517,24	206 896,55
2013	Jonxion	Caisse d'Epargne	2014	15	3,61%	FIXE	850 000,00	666 061,19	73 636,32	19 623,41	54 012,91
2013	Jonxion	CFFL	2014	15	3,46%	FIXE	850 000,00	664 382,54	72 877,32	18 731,43	54 145,89
2014	O Phase II	CFFL	2014	10	2,59%	FIXE	750 000,00	487 500,00	83 012,81	8 012,81	75 000,00
2014	O Phase II	CFFL	2015	15	2,06%	FIXE	1 800 000,00	1 470 000,00	144 411,00	24 411,00	120 000,00
2018	Flotte ALS 1/3	Crédit Mutuel	2018	5	0,39%	FIXE	315 000,00	315 000,00	63 646,96	831,82	62 815,14
2019	Billetique	Caisse Epargne	2020	10	0,45%	FIXE	1 000 000,00	1 000 000,00	102 323,12	4 334,80	97 988,32
2019	Billetique	Crédit Agricole	2020	10	0,54%	Fixe	500 000,00	500 000,00	51 395,88	2 601,31	48 794,57
<b>TOTAUX</b>							<b>21 819 442,73</b>	<b>17 779 964,19</b>	<b>1 754 094,90</b>	<b>417 965,31</b>	<b>1 336 129,59</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, 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 sensiblement 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<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 vraisemblablement 2 000 000 € en 2020.

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

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
6 000 000	6 000 000	4 000 000	3 700 000	3 000 000	3 000 000	2 000 000

#### Etat des intérêts payés

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

### 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



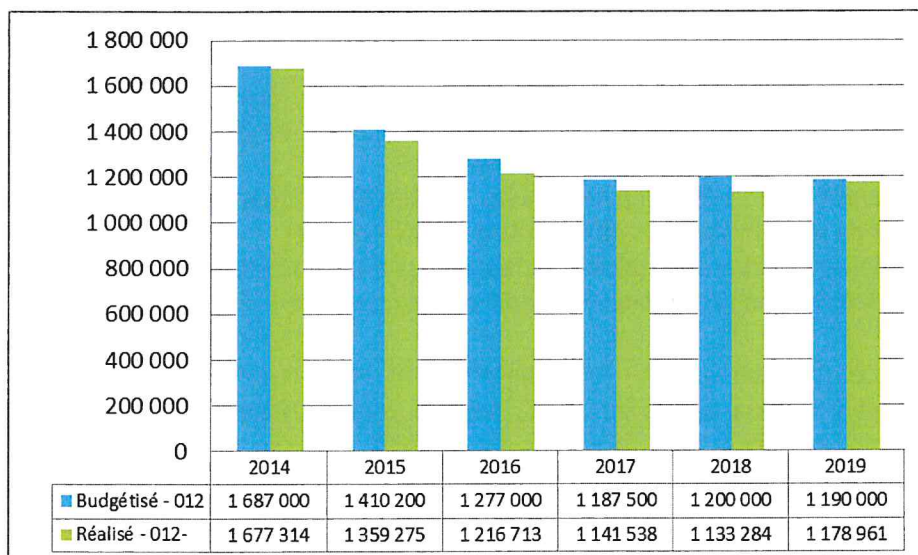
	2019	Prévisions 2020
Agents titulaires et stagiaires	13	14
Agents non titulaires permanents	7	7
Agents en CAE	1	1
Agents en Contrat avenir	1	0
	<b>22 agents</b>	<b>22 agents</b>

Par filières

	2019	Prévisions 2020
<b>Administrative</b>		
Emplois permanents	18	18
Emplois non permanents	0	0
<b>Technique</b>		
Emplois permanents	4	4
Emplois non permanents		
	<b>22 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			2019 non définitif		
		Budgétisé	Realise	Difference	BP+DMs	Realise	Difference
6218	Autre personnel extérieur	25 000	19 966	5 034	30 000	20 915	9 085
6411	Salaire de base	635 000	620 993	14 007	660 000	648 557	11 443
6451	Cotisations à l'URSSAF	495 000	450 766	44 234	450 000	462 552	-12 552
648	Prestations actions sociales	45 000	41 560	3 440	50 000	46 937	50 000
		<b>1 200 000</b>	<b>1 133 284</b>	<b>66 716</b>	<b>1 190 000</b>	<b>1 178 961</b>	<b>57 976</b>
6419	Atténuation des charges de pers	58 000	109 046	51 046	50 000	75 664	25 664
74712	Contrat aidé, CDG syndicat,						
74718	Assurance du personnel						
		<b>1 142 000</b>	<b>1 024 239</b>	<b>15 670</b>	<b>1 140 000</b>	<b>1 103 298</b>	<b>32 313</b>

Les charges de personnel représentent quasi 5 % des dépenses de fonctionnement en 2019.

Les effectifs se stabilisent au SMTC. Il nous reste à recruter un assistant administratif pour compléter l'équipe du Pôle administratif.

La masse salariale du personnel permanent augmentera par la stagérisation d'un agent actuellement en contrat aidé.

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).

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 2020.

## G. Les résultats 2019

### a. Les clients

Cette année, ce devrait être 4 800 nouveaux clients qui auront fait une demande d'inscription au Pass Optymo.

Le nombre de cartes valides sera de 88 000 environ (dont 80 000 habitants dans le département) fin 2019, ce qui constitue un taux d'équipement d'environ 55 % de la population du département du Territoire de Belfort.

Sur les 88 000 clients, environ 47 000 ont utilisé au moins une fois les services Optymo en 2019. En moyenne, chaque mois, on dénombre plus de 26 000 clients différents qui utilisent au moins un de nos services.

Nombre moyen de clients mensuel par type de mode :

(Période de référence janvier à août 2019)

Mode	Nombre moyen de client / mois
ALS	480
VLS	1 160
BUS	23 400

Nombre moyen de clients mensuel par nombre de mode :

(Période de référence janvier à août 2019)

NB de mode	Nombre moyen de client / mois
Un seul mode	22 650
Deux modes	1 050
L'offre Triple-Play	94

### 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 %). Les résultats au 30 septembre 2019 montrent que nous restons sur la même tendance avec une augmentation de + 1.6 %.

## ■ Nombre de voyages cumulés

Mois	Année 2018	Année 2019		%	Cumul 2018	Cumul 2019		%
Janvier	797 813	844 282	↑	5,8%	797 813	844 282	↑	5,8%
Février	620 180	660 129	↑	6,4%	1 417 993	1 504 411	↑	6,1%
Mars	908 741	880 435	→	-3,1%	2 326 734	2 384 846	→	2,5%
Avril	643 187	708 925	↑	10,2%	2 969 921	3 093 771	→	4,2%
Mai	772 525	814 328	↑	5,4%	3 742 446	3 908 099	→	4,4%
Juin	781 082	706 667	↓	-9,5%	4 523 528	4 614 766	→	2,0%
Juillet	415 709	424 389	→	2,1%	4 939 237	5 039 155	→	2,0%
Août	341 412	338 991	→	-0,7%	5 280 649	5 378 146	→	1,8%
Septembre	847 203	845 334	→	-0,2%	6 127 852	6 223 480	→	1,6%
Octobre	812 062				6 939 914			
Novembre	851 180				7 791 094			
Décembre	844 345				8 635 439			

### c. Offre vélo en libre-service

Les résultats sont là aussi encourageants. Au titre de 2018, nous avons repassé la barre des 100 000 locations, soit une progression d'environ 13 % par rapport à 2017. En 2019, nous devrions être encore au-dessus de la barre des 100 000 locations. 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 2018	Année 2019		%	Cumul 2018	Cumul 2019		%
Janvier	3 832	3 957	→	3,3%	3 832	3 957	→	3,3%
Février	3 369	5 129	↑	52,2%	7 201	9 086	↑	26,2%
Mars	4 846	8 144	↑	68,1%	12 047	17 230	↑	43,0%
Avril	8 209	7 841	→	-4,5%	20 256	25 071	↑	23,8%
Mai	10 990	9 451	↓	-14,0%	31 246	34 522	↑	10,5%
Juin	11 285	11 215	→	-0,6%	42 531	45 737	↑	7,5%
Juillet	10 709	10 970	→	2,4%	53 240	56 707	↑	6,5%
Août	8 801	9 796	↑	11,3%	62 041	66 503	↑	7,2%
Septembre	12 424	11 679	↓	-6,0%	74 465	78 182	→	5,0%
Octobre	11 603				86 068			
Novembre	8 327				94 395			
Décembre	5 722				100 117			

### d. Offre Auto en libre-service

D'ici la fin de l'année, nous allons valider les bons résultats de l'année dernière (26 258), avec une estimation de 27 000 réservations pour 2019.

Ces résultats sont la combinaison de plusieurs facteurs. Nos tarifs bas et accessibles aux plus grands nombres, la hausse continue des carburants ainsi que la praticité de notre service. Un dernier point et non des moindres, est sans aucun doute la prise de conscience environnementale et la communication qui augmente autour des nouveaux modes de transport qui améliore l'empreinte carbone de chacun.

Adossé à une flotte de près de 80 véhicules, le service pérennise sa qualité de service en prévoyant de remplacer 24 voitures (14 Peugeot 208 et 10 Peugeot 308 Break) entre fin 2019 et début 2020. La vente des anciens véhicules rapportera au SMTC près de 100 K€.

La communauté autopartage Optymo s'agrandit sans cesse et devrait compter, fin 2019, 5 000 clients soit environ 700 de plus qu'en 2018 (+ 14 %).

2020 verra l'arrivée d'une toute nouvelle plateforme de réservation et de gestion pour nos clients. Plus moderne, plus aboutie, elle permettra une expérience client améliorée via notre site internet, l'application Optymo ou une application dédiée auto-partage. Nos clients pourront mieux gérer leurs locations, leurs prolongations, mais aussi avoir une vision instantanée du coût de leurs usages.

En 2019, les dépenses de fonctionnement sont en légère hausse (5 %) et le seront également en 2020. Principalement dû à la hausse des carburants et aux réparations du parc, notamment pour la vente des véhicules remplacés, l'augmentation des dépenses de fonctionnement restent maîtrisées. Ces dépenses devraient atteindre 390 K€ (hors frais de personnel) pour l'exercice 2019.

En termes d'investissement, nous envisageons de terminer le renouvellement du parc automobile avec l'achat de 10 Peugeot 308 SW (break), tout en continuant de vendre les véhicules les plus kilométrés. Nous allons également moderniser l'informatique embarquée sur l'ensemble de notre flotte. Cela permettra d'utiliser de façon optimale notre nouvelle plateforme et donc améliorer l'efficacité du service.

Année	Nbre de locations	Heures de location	Kms parcourus
2015	20 552	84 908	841 219
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

L'ouverture du service aux établissements publics et aux associations de loi 1901 (repoussée en 2020), 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 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 septembre 2019, on constate une augmentation de + 1 %.**

## ■ Recettes cumulées

Mois	Année 2018	Année 2019		%	Cumul 2018	Cumul 2019		%
Janvier	247 126	264 410	▲	7,0%	247 126	264 410	▲	7,0%
Février	237 320	235 208	▼	-5,8%	484 446	499 619	▲	0,6%
Mars	274 648	280 814	▲	7,1%	759 094	780 432	▲	2,8%
Avril	218 741	248 434	▲	7,2%	977 835	1 028 866	▲	3,8%
Mai	268 902	261 453	▲	2,2%	1 246 736	1 290 319	▲	3,5%
Juin	224 053	229 854	▲	-4,0%	1 470 789	1 520 173	▲	2,3%
Juillet	234 396	197 064	▼	-10,1%	1 705 185	1 717 237	▲	0,7%
Août	167 875	193 027	▲	7,4%	1 873 060	1 910 264	▲	1,3%
Septembre	256 811	238 844	▲	-2,5%	2 129 871	2 149 107	▲	0,9%
Octobre	254 451				2 384 322			
Novembre	251 583				2 635 905			
Décembre	257 189				2 893 094			

## II. Versement Transport

Cette année la recette versement transport devrait être en baisse par rapport à 2018. Compte tenu des encaissements au 30 septembre, le versement transport au titre de l'année 2019 devrait se situer aux alentours de 19 050 000 € contre 19 500 000 en 2018.

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 €.

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
18 624 K€	18 236 K€	17 961 k€	17 631 K€	19 100 k€	19 630 k€	19 237k€

## 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, nous prévoyons une revalorisation égale à 2 % par rapport au montant perçu en 2019, soit 3 356 000 €.

### Montant de la subvention (en milliers d'€)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Scolaire	3 310	3 196	2 840	2 520	2 373	2 373	2 415
Statutaire	1 139	1 099	1 000	912	859	859	875
Total	4 449	4 295	3 840	3 432	3 232	3 232	3 290

## f. Prévvision du compte administratif 2019

L'année 2019 devrait être à l'équilibre. En effet les bons résultats de l'année 2018, clôturée avec un excédent de 534 000 €, ont permis de prendre en compte une baisse probable du VT en 2019 de 400 000 € au BS et grâce aux économies sur les dépenses de baisser l'emprunt de 357 000 €. La recette versement transport pour 2019 est prévue à 19 050 000 € contre 19 500 000 € en 2018.

Malgré nos craintes sur l'emploi pour l'année 2019, il est acquis que le plan social de GE sera moins important que prévu et que celui-ci ne sera effectif qu'à compter de la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2020 et s'échelonnnera jusqu'à la fin de l'année 2020. L'impact de ce plan sur notre recette VT devrait donc être nul en 2019, seules les baisses d'emplois précisées ci-avant et déjà constatées en auront un. Toutefois, les résultats définitifs ne seront connus que fin février 2020 et ils dépendent essentiellement de la vitalité du marché de l'emploi.

Les éléments de contexte nous ont contraints à reporter le projet de transport solidaire pour ne pas engager des dépenses pérennes que nous ne saurions assumer sur les prochaines années. Bien entendu le plan d'économies mis en place à l'issue de l'année 2014 perdure.

La totalité des décisions prises encore cette année devraient nous permettre de ne pas faire d'appel de fonds auprès des membres du SMTC.

S'agissant de la section d'investissement, nous avons eu recours à un emprunt de 1 500 000 € pour faire face à une année riche en renouvellement du matériel devenu obsolète.

- o SAEIV
- o Système de distribution
- o Renouvellement 1/3 flotte ALS,

Cela représente un peu plus de 2 millions d'€ d'investissement.

## H. Le cadre de l'élaboration du BP 2020

### a. Les recettes de fonctionnement

Pour l'année 2020, 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 2019 et du prix moyen au voyage.

### I. Le versement transport

La prévision sera établie en partant du réalisé 2019 qui devrait atteindre environ 19 050 000 €. Nous prendrons en compte une baisse de l'ordre de 300 emplois compte tenu des annonces faites chez GE (suppression de 400 emplois) et de l'implantation d'un sous-traitant automobile (création de 120 emplois). Au final le budget devrait être de 18 800 000 €.

A ce montant sera ajoutée la compensation annuelle issue de la loi Macron concernant le relèvement du seuil d'assujettissement des entreprises, soit environ 190 000 €. Même si le projet de loi de finances 2020 prévoit de baisser cette compensation de 47 %, nous avons bon espoir que les actions menées par le GART aboutissent et que le montant reste identique. Dans le cas contraire, notre recette serait de l'ordre de 90 000 € soit 23 % de ce que nous avons perdu à l'occasion de la mise en place du relèvement du seuil d'assujettissement.

### 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 2020, la dotation est estimée à 3 360 000 €.

### 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, hausse qui s'est stabilisée en 2019. 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 2019, bien que partiels, 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.

$110\,000 * 1.00$  € = 110 000 € +  $1\,000\,000 * 0.20$  €, soit 310 000 € TTC (258 000 € 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, de la variation du calendrier scolaire et des nouveaux prix issus de la consultation en cours concernant les marchés renouvelés à compter du mois d'août 2020. Par ailleurs, le niveau de dépense global pourra être revu en fonction des résultats 2019 et des éléments ci-après :

##### I. 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,
- Prise en compte de nouvelles dessertes visant à mieux irriguer le pôle métropolitain dans le cadre du nouveau Syndicat Mixte NFC. Des dessertes reliant Delle à Montbéliard, Feschés-le-Chatel à l'Hôpital, Héricourt à Belfort et Montbéliard.... pourraient voir le jour.
- Interopérabilité avec la ligne Belfort-Delle.

##### II. 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 devrait confier 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.



### III. 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 2020, mettre en place le transport solidaire, son 4<sup>ème</sup> pilier de la mobilité pour le Territoire de Belfort. Inscrite au budget depuis 2 ans cette action a été repoussée compte tenu des incertitudes qui pèsent sur nos finances. Toutefois nous sommes convaincus de la plus-value que ce type de service pourrait apporter à notre offre.

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 transport solidaire 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.

### IV. Optymo proche de vous

- Après des débuts prometteurs en 2019, nous allons, en 2020, accentuer les opérations terrains nous permettant de repartir au plus près de nos clients et prospects.

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 les bonnes pratiques en matière de mobilité à nos clients porteurs de Pass Optymo, qui parfois ont oublié les avantages proposés par nos services.

Nous positionnerons, dans des lieux de fort passage, des stands d'information.

Nous irons également à la rencontre des entreprises, des administrations et des structures d'aides à la population.

#### c. La section d'investissement

Il n'y aura pas d'investissements importants en 2020 compte tenu du renouvellement massif opéré en 2019 (billettique, distribution GO, SAE, véhicules, ...).

En fonction des marges disponibles, nous envisageons toutefois d'inscrire des dépenses pour l'installation de la climatisation dans le bâtiment administratif de la RTTB, pour un coût de 60 000 €.

Nous terminerons le renouvellement de la flotte de véhicules en libre-service avec l'achat de 10 nouvelles voitures pour un montant d'environ 120 000 €. Cet investissement pourrait être contre balancé par la recette de 100 K€ liée à la revente de nos véhicules d'occasion. De plus, afin de garantir notre assise technologique, nous allons changer l'informatique embaquée de la flotte auto-partage pour un montant de 25 K€.

Dans un autre registre, nous allons poursuivre la rénovation de nos agences commerciales en rafraichissant l'agence rue de Madrid, après 12 ans de bons et loyaux services. Les coûts estimés sont de l'ordre de 15 000 €.

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. 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	1800
Financement statutaire	54.5 %	23 %	13.66 %	8.84 %	100 %
Fourchette basse	1 122 700 €	473 800 €	281 396 €	182 104 €	2 060 000 €
Fourchette haute	1 684 050 €	710 700 €	422 094 €	273 156 €	3 090 000 €
Montant annuel	GBCA	CD90	CCST	CCVS	Total
Fourchette basse	280 675 €	118 450 €	70 349 €	45 526 €	515 000 €
Fourchette haute	421 013 €	177 675 €	105 524 €	68 289 €	772 500 €

La réalisation des travaux 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.

**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 le sera d'autant plus compte tenu du contexte instable et du manque de visibilité. Les décisions qui vont intervenir chez GE ainsi que sur 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 VT.

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. Par ailleurs, la procédure d'appel d'offres qui concerne la totalité des marchés suburbain et scolaire pourrait elle aussi modifier substantiellement la prévision.

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

La simulation présentée ci-après ne prend pas en compte les éléments concernant l'achat et les frais de fonctionnement des bus à Hydrogène. Le projet prévoit en effet que les différents coûts soient couverts par les subventions en provenance du PIA, de l'Ademe, de la Région Bourgogne Franche-Comté et des Agglomérations de Montbéliard et Belfort.

### a. Les recettes

- I. Les recettes de billetterie : le calcul est fait sur la base d'une stabilité des fréquentations par rapport à 2019.
- II. La recette VT est inscrite en tenant compte d'une baisse d'effectifs de 300 emplois en 2020. A compter du dernier trimestre 2021 il est pris en compte l'augmentation de 1 000 emplois.
- 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. Les produits de cession d'actifs : un montant de 125 000 € est inscrit sur l'année 2020, représentant la cession de 25 voitures en libre-service du fait du plan de renouvellement des véhicules.

### 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 2021, 2022 et 2023.
- III. 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.
- IV. Le crédit-bail : prise en compte d'un renouvellement partiel de la flotte de bus à compter de novembre 2020.
- 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.

## 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.

### b. Les dépenses :

- I. Le remboursement des emprunts : prise en compte du plan d'amortissement des emprunts.
- II. Matériel : le plan d'investissement ne prend en compte que le renouvellement habituel dû à l'obsolescence. Les investissements majeurs ont tous été réalisés en 2019 (système billettique, système d'aide à l'exploitation, système de distribution carburant, radio téléphone...) pour un total supérieur à 2 millions d'€.

III. Véhicules : renouvellement des dernières voitures de la flotte ALS, soit une dizaine de véhicules.

### LES PREVISIONS DE RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Recettes		2020	2021	2022	2023	2024
Postes						
<b>Recettes issues du transport</b>		<b>5 722 000</b>	<b>5 722 000</b>	<b>5 722 000</b>	<b>5 722 000</b>	<b>5 722 000</b>
Ventes billetterie		3 063 000	3 063 000	3 063 000	3 063 000	3 063 000
Transfert de compétences		2 464 000	2 464 000	2 464 000	2 464 000	2 464 000
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>87 000</b>	<b>87 000</b>	<b>87 000</b>	<b>87 000</b>	<b>87 000</b>
<b>Versement Transport</b>		<b>18 990 000</b>	<b>19 090 000</b>	<b>19 390 000</b>	<b>19 390 000</b>	<b>19 390 000</b>
<b>Subvention des collectivités</b>		<b>924 500</b>	<b>924 500</b>	<b>924 500</b>	<b>924 500</b>	<b>924 500</b>
Subv. Statutaire		892 500	892 500	892 500	892 500	892 500
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>20 000</b>	<b>20 000</b>	<b>20 000</b>	<b>20 000</b>
<b>Produits Exceptionnels</b>		<b>10 000</b>	<b>10 000</b>	<b>10 000</b>	<b>10 000</b>	<b>10 000</b>
<b>Rembt personnel</b>		<b>50 000</b>	<b>20 000</b>	<b>20 000</b>	<b>20 000</b>	<b>20 000</b>
<b>Divers</b>						
<b>Participation membres SDAP</b>						
<b>Totaux</b>	<b>0</b>	<b>25 908 500</b>	<b>25 873 500</b>	<b>26 173 500</b>	<b>26 173 500</b>	<b>26 173 500</b>

## LES PREVISIONS DE DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

DEPENSES	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Postes</b>					
<i>Charges fonctionnement smtc</i>					
Achats	120 000	120 000	120 000	120 000	120 000
Charges locatives	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000
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	1 260 000	1 204 000	1 186 000	1 136 000	1 136 000
Autres charges de gestion	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000
<i>Charges fonctionnement transport</i>					
<i>Sous Traitance</i>					
611 Régie	13 000 000	13 000 000	13 000 000	13 000 000	13 000 000
611 Affrètement lignes sub+scol	6 700 000	6 700 000	6 700 000	6 700 000	6 700 000
611 RPI	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
611 PMR	300 000	330 000	330 000	330 000	330 000
611 Divers (IAT,abnt sncf ,...)	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
Crédit Bail	1 312 000	1 312 000	871 000	871 000	871 000
Locations	140 000	140 000	140 000	140 000	140 000
Frais / Sms	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
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	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000
Intérêts des emprunts	438 000	398 000	356 700	313 800	269 500
Charges diverses	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
vnc des immos cédées					
Dotation aux Amortissements	1 061 000	1 022 000	987 000	897 000	803 000
Restitution de taxe VT	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000
<i>Sdap</i>					
Dépenses imprévues					
Virement à section Invest					
<b>TOTAUX</b>	<b>26 360 000</b>	<b>26 255 000</b>	<b>25 719 700</b>	<b>25 536 800</b>	<b>25 398 500</b>



## LA SECTION D'INVESTISSEMENTS

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>DEPENSES</b>					
Remboursement Emprunts	1 336 130	1 373 558	1 412 871	1 438 258	1 396 254
immo incorp	110 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Batiments	75 000				
Matériel	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Agencement et installations					
Véhicules	145 000				300 000
TCSP					
Dépenses imprévues					
<b>Total dépenses</b>	<b>1 766 130</b>	<b>1 523 558</b>	<b>1 562 871</b>	<b>1 588 258</b>	<b>1 846 254</b>

<b>RECETTES</b>					
Subventions Grenelle 3 Emprunts					
Amortissements VNC Immos cédées reserve	1 061 000	1 022 000	987 000	897 000	803 000
TCSP					
Virt de la section Fonct.					
<b>Total recettes</b>	<b>1 061 000</b>	<b>1 022 000</b>	<b>987 000</b>	<b>897 000</b>	<b>803 000</b>

<b>Besoins de la section Invest.</b>					
Recettes- Dépenses	-705 130	-501 558	-575 871	-691 258	-1 043 254
Report à nouveau N-1					
Crédit Report N+1					
<b>Besoin de financement affectation du résultat</b>	<b>-705 130</b>	<b>-501 558</b>	<b>-575 871</b>	<b>-691 258</b>	<b>-1 043 254</b>
<b>Besoin de financement cumulé</b>	<b>-705 130</b>	<b>-1 206 688</b>	<b>-1 782 559</b>	<b>-2 473 817</b>	<b>-3 517 071</b>

## RESSOURCES DISPONIBLES

## Ressources disponibles SMTC

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Fonctionnement</b>					
Total des Recettes	25 908 500	25 873 500	26 173 500	26 173 500	26 173 500
Total des Dépenses	26 360 000	26 255 000	25 719 700	25 536 800	25 398 500
<b>Recettes - Dépenses</b>	<b>-451 500</b>	<b>-381 500</b>	<b>453 800</b>	<b>636 700</b>	<b>775 000</b>
Excédents cumulés	-451 500	-833 000	-379 200	257 500	1 032 500
<b>Affectation du résultat a section investissement</b>					
RAN 533877	<b>-451 500</b>	<b>-833 000</b>	<b>-379 200</b>	<b>257 500</b>	<b>1 032 500</b>
<b>Investissement</b>					
Besoin Investissement	-705 130	-501 558	-575 871	-691 258	-1 043 254
Cumul	-705 130	-1 206 688	-1 782 559	-2 473 817	-3 517 071
<b>SOLDE DE GESTION</b>	<b>-1 156 630</b>	<b>-2 039 688</b>	<b>-2 161 759</b>	<b>-2 216 317</b>	<b>-2 484 571</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 2 500 000 €. Dès le vote du budget 2020, il sera nécessaire d'inscrire une subvention à charge des membres afin d'assurer l'équilibre budgétaire. En effet, la prévision pour 2019 ne devrait pas engendrer d'excédent. A ce stade, il est certain que la baisse de notre recette VT qui passe de 19 630 000 € en 2018 à 18 990 000 € pour 2020 explique à elle seule la dégradation des résultats. 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.

Il est à noter aussi 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 résultats financiers annoncés. 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 2020.

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

- prend acte de la tenue du Débat d'Orientations Budgétaires 2020 ;
- prend acte de l'existence du rapport d'orientations budgétaires ;
- adopte les orientations budgétaires 2020.

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

