



syndical mixte des transports en commun

Envoyé en préfecture le 15/02/2022

Reçu en préfecture le 15/02/2022

Affiché le 15 FEV. 2022

ID : 090-259000016-20220210-2022_03_1-DE



Conseil syndical du 10 février 2022

Monsieur Roland JACQUEMIN
Président

Délibération n° 03

Objet : Débat d'Orientations Budgétaires 2022

Extrait du registre des délibérations du conseil syndical

Date de la convocation	03 février 2022	Présents
Observation : Arrivée de Mesdames Chekouat et Ternant Départ de Messieurs Guyod et Bonin		GBCA (840 voix) : Titulaires : Jacquemin, Aymonier Bonnans-Weber, Chekouat, Gilbert, Jager, Kneip, Moutarlier, Picard - Suppléant : Castaldi RBFC (140 voix) : Titulaire : Ternant CCST (80 voix) : Titulaire : Hottlet - Suppléant : Racine CCVS (80 voix) : Titulaire : Coddet - Suppléant : Salort
Nombre de voix	1 140	Procurations
-Nombre de voix pour	1 140	De M Bonin (GBCA) à M Picard
-Nombre de voix contre	0	De M Constantakatos (GBCA) à M Moutarlier
-Abstentions	0	De M Guyod (GBCA) à M Jacquemin
Délibération adoptée à	l'unanimité des votants	De M Oternaud (RBFC) à M Coddet De Mme Larcher (CCST) à M Racine De M Grosclaude (CCVS) à M Coddet

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

Comme tous les autres secteurs d'activités, le transport public n'est pas épargné par la crise sanitaire. La pandémie accélère la modification des comportements et de l'activité économique, ce qui a pour conséquence un impact durable sur les chiffres de fréquentation et sur le versement mobilité.

Après une forte période de baisse enregistrée en 2020 du fait des différents confinements, les voyages 2021 affichent encore une perte globale de 28 % par rapport à 2019 et une hausse de 19 % par rapport à 2020. Cette situation n'est pas unique à Belfort mais est constatée de manière générale sur tous les réseaux de transports français. Une récente étude de l'Union des transports publics du mois de novembre 2021 montre que la fréquentation ne remonte pas alors même que l'offre de transport, elle, est revenue à son niveau nominal. Cette étude fait le constat que les usagers préfèrent utiliser leur véhicule particulier plutôt que le bus quitte à polluer plus et ce en dépit des objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Deux raisons essentielles sont mises en avant pour expliquer la moindre fréquentation des transports collectifs. La première raison tient tout simplement au fait que 56 % des Français interrogés par l'Ifop disent se déplacer moins. La fréquence des voyages domicile-travail a plongé, avec l'enracinement du télétravail et la catégorie des séniors limite au maximum ses déplacements.

La seconde raison mesurable de cette désaffection inquiète davantage les responsables des transports collectifs : les passagers potentiels craignent d'être contaminés. 64 % des Français jugent que les transports collectifs sont un vecteur de propagation de la Covid-19, contre 25 % pour les restaurants et seulement 14 % pour les musées et cinémas, selon ce même sondage.

Pour la seconde année consécutive, cette baisse du trafic aura donc un impact sur nos recettes billetterie. Bien qu'en hausse de 23.5 % par rapport à 2020, la recette est en baisse de 19 % par rapport à 2019, soit une perte de + de 500 000 €, et ce malgré une augmentation de tarifs pratiquée à compter du 1^{er} janvier 2021. (Pour mémoire la perte de recette du trafic de 2020 a été compensée par une avance remboursable de l'Etat sur 10 ans pour un montant d'environ 1 000 000 €).

S'agissant du versement mobilité, nous avons eu la chance de pouvoir bénéficier pour 2020 et 2021 de la clause de sauvegarde de l'Etat, nous assurant une recette égale à la moyenne de celle perçue au titre des années 2017 à 2019. Pour 2020, l'Etat nous a versé 1 544 000 € et au titre de 2021 nous avons reçu un acompte de 463 000 €.

Les prévisions de versement mobilité, habituellement difficiles, sont du fait de la pandémie et des différentes mesures prises par l'Etat (quoi qu'il en coûte) pour accompagner les entreprises, totalement impossibles. Nous ne connaissons ni les entreprises qui sont totalement exonérées, ni celles qui ont obtenu des délais de paiement, ni celles qui ne pourront définitivement s'acquitter de leur dû. L'impact de l'augmentation du taux de VM à compter du 1^{er} juillet 2021 est lui aussi impossible à mesurer à ce jour.

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

Dans ce contexte incertain, le SMTC doit activer les leviers permettant de continuer à assurer le lien social en garantissant un droit à la mobilité pour tous. De ce point de vue, il doit contribuer à l'émergence d'une Autorité Organisatrice de Mobilité unique sur le ressort du Pôle Métropolitain dont les travaux sont en cours. Deux études importantes seront menées en 2022.

Il lui faut aussi soutenir l'investissement qui est fondamental tant pour les entreprises et les emplois que pour le réseau de transport. Nous devons démontrer notre capacité à répondre aux enjeux de la société concernant le changement climatique. Répondant à cette logique de création d'un écosystème autour de l'hydrogène, le SMTC a acquis 7 bus hydrogène qui devraient arriver fin 2022 et être mis en exploitation début 2023. Une deuxième commande de 20 bus supplémentaires devrait intervenir courant 2023, marquant ainsi la volonté des élus d'aller vite dans la transition énergétique. Le réseau de bus fera figure d'exemplarité pour l'amélioration de la qualité de l'air.

I. LES ELEMENTS DE CONTEXTE

1. L'emploi et les indicateurs régionaux

Le nombre d'emplois, bien qu'affichant une stabilité en 2021, demeure inférieur à 2020 (-600 emplois) et est loin de son niveau d'avant crise (50 300 emplois en 2019). Cette année encore cela constitue la plus mauvaise variation de la Région. Dans le détail, on constate que c'est le secteur industriel qui est le plus touché.



Emploi salarié total

	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	3 ^e trim. 2020	2 ^e trim. 2021	3 ^e trim. 2021	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	213,5	216,4	218,6	1	2,4
Doubs	192,9	193,1	192,9	-0,1	0
Jura	84,8	86,3	86,5	0,3	2
Nièvre	65,2	65,1	65,1	0	-0,2
Haute-Saône	65,5	66	66	0	0,8
Saône-et-Loire	181,4	184,4	185,6	0,7	2,3
Yonne	106,7	107,5	107,8	0,3	1,1
Territoire de Belfort	49	48,4	48,4	0	-1,2
Bourgogne-Franche-Comté	958,9	967,2	970,9	0,4	1,3
France hors Mayotte	25 231,20	25 677,40	25 785,60	0,4	2,2

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

Le taux de chômage, France entière, est en net recul par rapport à 2020. La baisse dans le département suit la tendance de la Région mais le taux de chômage demeure malheureusement le plus élevé de la Région (9.2 %) et est supérieur au niveau national.

Taux de chômage

	Taux de chômage (en %)			Variation (en points de %)	
	3 ^e trim. 2020	2 ^e trim. 2021	3 ^e trim. 2021	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	7	6	6	0	-1
Doubs	8,7	7,3	7,4	0,1	-1,3
Jura	6,6	5,4	5,5	0,1	-1,1
Nièvre	7,6	6,6	6,7	0,1	-0,9
Haute-Saône	8,2	6,9	7	0,1	-1,2
Saône-et-Loire	7,9	6,8	6,8	0	-1,1
Yonne	8,3	7,3	7,4	0,1	-0,9
Territoire de Belfort	10,6	9	9,2	0,2	-1,4
Bourgogne-Franche-Comté	8	6,8	6,8	0	-1,2
France hors Mayotte	9,1	8	8,1	0,1	-1

Source : Insee, Enquête Emploi et Taux de chômage localisé.



Le nombre d'emplois intérimaires est en baisse par rapport à 2020 et n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise (2 000 emplois).

Emplois intérimaires

	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	3 ^e trim. 2020	2 ^e trim. 2021	3 ^e trim. 2021	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	5,7	6,4	6,9	9,1	22,6
Doubs	8	7,4	6,7	-9,2	-15,9
Jura	2,9	3,3	3,4	1,9	15,9
Nièvre	1,8	1,8	1,8	0,1	-0,9
Haute-Saône	2,9	2,9	2,9	-2	-1,8
Saône-et-Loire	6,7	7,1	7,5	5,2	12,3
Yonne	4,3	4,5	4,6	3,8	8,7
Territoire de Belfort	1,6	1,7	1,4	-16,6	-9,4
Bourgogne-Franche-Comté	33,8	35,1	35,2	0,5	4,3
France hors Mayotte	705	767,1	779,2	1,6	10,5

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

A contrario des indicateurs, ci-avant, le département reste attractif au vu de la progression du nombre de création d'entreprises, + 19.9 % sur un an. Hors micro-entreprises, il y a eu 112 créations d'entreprises sur les 12 derniers mois glissants.

Créations d'entreprises

	Nombre de créations sur un an			Glissement du cumul annuel (en %)	
	sept. 2020	juin-21	sept. 2021	sur un trimestre	sur une année
Côte-d'Or	5 605	6 738	6 664	-1,1	18,9
Doubs	4 817	5 712	5 663	-0,9	17,6
Jura	2 022	2 483	2 465	-0,7	21,9
Nièvre	1 263	1 632	1 638	0,4	29,7
Haute-Saône	1 589	1 808	1 784	-1,3	12,3
Saône-et-Loire	4 289	5 405	5 347	-1,1	24,7
Yonne	2 712	3 314	3 321	0,2	22,5
Territoire de Belfort	1 264	1 572	1 516	-3,6	19,9
Bourgogne-Franche-Comté	23 561	28 664	28 398	-0,9	20,5
France entière	813 220	1 005 724	1 000 152	-0,6	23

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

2. L'impact sur le Versement Mobilité

Le Versement Mobilité, qui constitue notre principale ressource (72 % de nos recettes), est difficilement appréhendable tant il est étroitement lié à la conjoncture économique. Cette recette est assise sur la masse salariale des entreprises de + de 10 salariés qui acquittent une taxe de 1.8 % (taux en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2021), calculée sur les salaires bruts.

Les indicateurs, ci-dessus, nous montrent que le Territoire de Belfort demeure le département qui perd le plus d'emplois en région Bourgogne Franche-Comté. Heureusement, la situation semble se stabiliser en 2021. Étroitement liée à l'emploi, la recette du Versement Mobilité est donc fragilisée. Par ailleurs, le contexte actuel de la crise sanitaire rend impossible toute projection.

En effet, depuis 2 ans maintenant, le gouvernement a mis en place différents dispositifs afin de soutenir l'activité économique et maintenir les emplois ainsi que les rémunérations notamment par le biais du chômage partiel, la mise en place du télétravail,...

Le SMTC, en tant qu'AOM, a bénéficié d'une mesure de sauvegarde de sa recette VM où l'Etat s'est engagé à nous garantir un montant équivalent à la moyenne de notre recette 2017 à 2019. A ce titre, l'Etat nous a versé une compensation de 1 544 000 € au titre de 2020 et a déjà versé un acompte de 463 000 € au titre de 2021.

Pour autant, les différentes décisions prises par l'Etat complexifient la visibilité de notre recette. En effet, nous sommes dans l'incapacité de quantifier quelles sont les sommes perçues réellement au titre de 2021 et quelles sont celles qui ont trait aux régularisations de 2020 suite aux délais de paiement accordés aux entreprises.

Heureusement, à compter de 2022, grâce à un travail mené par le GART, un groupe d'AOM (dont Belfort) et l'ACOSS, plusieurs évolutions législatives entrent en vigueur et vont simplifier l'approche globale de notre recette. Désormais, les URSSAFS nous reverseront directement ce que les entreprises déclarent et non plus ce qu'elles paient. Par ailleurs, les délais de paiement sont raccourcis (M+1 au lieu de M+2) et nous n'aurons plus à subir les impayés et décalages de paiement des entreprises, c'est l'URSSAF qui assumera ce risque. Pour cela, il est appliqué une retenue de non recouvrement équivalente à 0.5 % des sommes perçues (ce taux révisable est valable 5 ans et résulte d'une étude sur les 10 dernières années). En contrepartie, le prélèvement pour frais de gestion est ramené de 1 % à 0.5 %.

Au final, pour le SMTC, notre recette sera comme auparavant, imputée de frais à hauteur de 1 % mais sera plus facile à quantifier et contrôler puisqu'elle correspondra aux déclarations mensuelles faites par les entreprises.

A titre d'exemple, pour le budget 2022, nous tiendrons compte des déclarations faites par les entreprises au titre de 2021 soit une prévision de 19 040 000 €.

3. La tarification

Après avoir perdu environ 40 % de la fréquentation en 2020, l'année 2021 devrait se terminer par un écart de 25 % par rapport à 2019 et en hausse de 20 % par rapport à l'année précédente. Concrètement, pour le SMTC il s'agit d'une perte d'environ 600 000 €, soit environ 20 % de nos recettes habituelles. Contrairement à l'année 2020, cette perte ne sera pas compensée par l'Etat, seul le Versement Mobilité a fait l'objet d'une mesure de compensation.

En prévision de la perte évoquée ci-avant, il est rappelé que nous avons pratiqué une augmentation de tarifs à compter du 1^{er} janvier 2021, dans les conditions suivantes :

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

Le prix du voyage unitaire demeure inchangé à 1 €.

Ces augmentations ont généré un chiffre d'affaires supplémentaire de 109 000 € au lieu des 200 000 € escomptés.



Evolution de nos canaux de vente

En 2021, le SMTNFC, dont le SMTC est membre, a acté la création de titres interopérables dans le bassin de mobilité du Nord Franche-Comté.

Pour concrétiser cette ambition, le SMTNFC a lancé le 11 janvier 2021, son application mobile dédiée aux mobilités dans le Nord Franche-Comté.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, Evolity, le réseau de bus de l'agglomération du Pays de Montbéliard, a rejoint cette application. Cela permet à tous les clients du Pôle Métropolitain et d'ailleurs, d'acheter un ticket de bus pour l'un des réseaux (Héricourt, Montbéliard ou Belfort) mais aussi un ticket de bus Métropolitain permettant de voyager sans distinction sur l'ensemble du Nord Franche-Comté.

De plus, un site internet commun aux 3 AOM verra le jour en 2022, permettant une information clients unique via un portail web unique.

Cette synergie, nous a également permis, fin 2021, d'harmoniser le fonctionnement de la ligne X, ligne directe par autoroute, entre Belfort et Montbéliard. Une tarification et une communication commune entre Optymo et Evolity, va permettre une meilleure compréhension de cette ligne par nos clients communs et ainsi favoriser les validations et donc les recettes.

La période actuelle nous encourage à offrir des moyens de paiement sans contact et l'application Mobile Nord Franche-Comté Mobilités, associée au ticket SMS, sont des outils performants. C'est pourquoi, en 2022, une campagne de communication sur l'application NFC Mobilités sera lancée. Cette campagne sera principalement diffusée sur le web et les réseaux sociaux.

4. L'offre de transport

Le SMTC, sous le label OPTYMO, a pour objet l'organisation et l'exploitation des transports collectifs sur l'ensemble du Territoire de Belfort. Optymo a la singularité d'associer le bus, le vélo et la voiture dans un projet de mobilité globale. Pour ce faire, le SMTC propose une offre innovante avec son offre « Triple-Play » permettant au bus de bénéficier de l'apport des usagers de l'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.

Il est précisé que malgré le contexte sanitaire, l'offre décrite ci-après n'a pas été dégradée au cours de l'année 2021.

L'offre proposée est donc la suivante :

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

La production kilométrique annuelle est d'environ 2 933 000 km. Le coût au kilomètre est d'environ 4.22 €.

- **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 X qui relie Belfort à Montbéliard par autoroute,
 - des services spéciaux scolaires assurant 1 aller-retour par jour.

Nous effectuerons environ 2 125 500 kilomètres, soit 1 739 800 kms sur le réseau régulier et 385 700 sur le réseau scolaire. Le coût moyen au kilomètre est d'environ 2.90 €.

Les marchés sont attribués depuis le 24 août 2020 pour une durée de 7 ans.

- **Desserte du Ballon d'Alsace**

Le SMIBA, en partenariat avec le SMTC, a souhaité renouveler l'offre de transport en commun spécifique, sous la forme d'une navette reliant Belfort au Ballon d'Alsace, le « Bus du Ballon » sur la période hivernale 2021-2022, 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 18 décembre 2021 au dimanche 13 mars 2022. Les bus sont équipés de rack à vélo d'une capacité de 8 attaches en complémentarité de la soute à ski.

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

Ce service est réservé :

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

Le service a connu une baisse de fréquence en 2020 à cause de la crise sanitaire de la Covid-19. Depuis juin 2021, nous constatons une forte reprise du service avec 8 337 courses pour l'année 2021. Le coût moyen d'une course est de 32 €.

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

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

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

Le service de vélos en libre-service est opéré en collaboration, entre la RTTB pour l'exploitation technique ainsi que la maintenance et le SMTC pour le service client et le support réclamation/facturation. En 2022, notre offre regroupe 280 vélos répartis sur 34 stations situées sur Belfort et sur les communes de la première couronne que sont Bavilliers, Offemont, Essert, Valdoie et Delle.



En effet, depuis l'été 2021, les vélos en libre-service sont accessibles aux clients Optymo de Delle avec 2 nouvelles stations à la gare et à la médiathèque. Ces nouvelles implantations nous permettent en plus d'expérimenter un nouveau mode de gestion partagée. Dans les faits, le rééquilibrage des stations et la maintenance de 1^{er} niveau sont gérés par les agents techniques de la mairie de Delle. Nous fournissons les pièces de rechange et nous effectuons les maintenances plus importantes telle que les révisions complètes et l'échange des vélos dégradés.

La tarification est de 2 cts € la minute. On réalise environ 60 000 locations par an.

Nous savons que la mobilité de demain sera électrique (bus hydrogène, auto zéro émission), c'est pourquoi le SMTC réfléchi à la mise en place, en complément des vélos « musculaires », à une offre de e-VLS. Des solutions techniques pouvant s'intégrer à nos systèmes d'exploitation et de facturation actuels seront à l'étude cette année.

○ L'offre de voitures en libre-service

Optymo ambitionne de proposer, sur l'agglomération du Grand Belfort, 73 véhicules en autopartage. Aujourd'hui, notre flotte ne compte plus que 59 véhicules. Des accidents et des incendies volontaires, auquel s'ajoute l'impossibilité de les remplacer par manque d'offre, ont réduit notre parc disponible. En effet, depuis 2020, la production automobile est exsangue et les délais de livraison dépassent les 250 jours.

Malgré cela, nous conservons un nombre important de stations, en redéployant des stations multiples, ceci afin d'assurer un service de mobilité de proximité à nos clients.

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

2021 a vu le lancement de la nouvelle application mobile, offrant à nos clients une totale autonomie dans la gestion de leurs locations. Ce système de location par réservation permet toujours à nos clients d'être assurés de disposer d'un véhicule à une heure précise dans un lieu précis en 24/7, et ajoute la gestion autonome des pauses pendant le trajet, des annulations, des prolongations de leurs locations ainsi que l'ouverture et la fermeture du véhicule via leur téléphone.

Pour le SMTC, le lancement de cette application mobile a permis de diviser par 2 le coût de notre plateforme clients.

En 2021, nous devrions comptabiliser 22 000 locations (18 000 en 2020 et 27 000 en 2019).

Comme pour les autres services de mobilités de l'offre Triple-Play Optymo qui évoluent, nous envisageons de passer à l'électrique pour une transition énergétique zéro émission. Pour cela, en 2022, en collaboration avec la Ville de Belfort et Territoire d'Energie 90, nous allons travailler sur l'implantation de stations hybrides proposant des véhicules thermiques et des véhicules électriques.

Par ailleurs, afin de poursuivre notre croissance, nous travaillons toujours sur le projet d'ouverture du service aux établissements publics et aux associations de loi 1901. Cela 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.

5. L'endettement

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

a. Les emprunts

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

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

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

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

Le capital restant dû au 1^{er} janvier 2022 est de **12 866 049.98 €**.

ANNEE ENCAISSEMENT	OBJET DE LA DETTE	ORGANISME PRETEUR	1ère ECH	DUREE EN ANNEE	TAUX	INDEX	DETTE A L'ORIGINE	DETTE EN CAPITAL 01/01/2022	ANNUITE AU COURS DE L'EXERCICE		
									DONT		CAPITAL
								INTERETS			
2010	TCSP	CFFL	2011	17	3,42%	VAR	3 754 442,73	1 762 084,07	313 717,28	61 100,27	252 617,01
2012	O Phase II	Crédit Agricole	2013	15	4,75%	FIXE	2 000 000,00	972 264,24	187 184,52	43 651,02	143 533,50
2012	O Phase II	Crédit Mutuel	2013	15	4,80%	FIXE	2 000 000,00	974 072,22	187 809,16	44 196,14	143 613,02
2012	O Phase II	Caisse d'Epargne	2013	15	4,83%	FIXE	2 000 000,00	975 156,58	188 184,52	44 524,05	143 660,47
2013	O Phase II	Caisse des Dépôts	2015	30	2,25%	FIXE	6 000 000,00	4 758 620,70	290 172,41	83 275,86	206 896,55
2013	Jonxion	Caisse d'Epargne	2014	15	3,61%	FIXE	850 000,00	453 685,80	73 636,32	15 598,25	58 038,07
2013	Jonxion	CFFL	2014	15	3,46%	FIXE	850 000,00	451 339,82	72 877,32	14 869,10	58 008,22
2014	O Phase II	CFFL	2014	10	2,59%	FIXE	750 000,00	187 500,00	79 127,81	4 127,81	75 000,00
2014	O Phase II	CFFL	2015	15	2,06%	FIXE	1 800 000,00	990 000,00	139 467,00	19 467,00	120 000,00
2018	Flotte ALS 1/3	Crédit Mutuel	2018	5	0,39%	FIXE	315 000,00	110 949,03	63 646,96	340,19	63 306,77
2019	Billettique	Caisse Epargne	2020	10	0,45%	FIXE	1 000 000,00	828 230,69	102 323,12	3 560,54	98 762,58
2019	Billettique	Crédit Agricole	2020	10	0,54%	FIXE	500 000,00	402 146,83	51 395,88	2 071,83	49 324,05
TOTAUX							21 819 442,73	12 866 049,98	1 749 542,30	336 782,06	1 412 760,24



b. Avance remboursable de l'Etat au titre des pertes de recettes mobilité

En date du 15 janvier 2021, le SMTC a signé une convention tripartite avec le Représentant de l'Etat et le DGFIP portant sur l'attribution d'une avance remboursable qui s'apparente à un emprunt à taux 0 pour compenser nos pertes de recettes VM et tarifaires en application des dispositions du décret 2020-1713 du 28 décembre 2020 pris pour application de l'article 10 de la loi 2020-1473 du 30 novembre 2020 de finances rectificative pour 2020 (LFR4).

Il y a donc lieu de garder en mémoire que dès que nos recettes du trafic seront au même niveau que celle de la moyenne 2017-2019, nous devons rembourser à l'Etat l'avance qui nous a été faite en 2020. Celle-ci est de 1 074 634 €. Cette dette sera toutefois à rembourser au plus tard le 1^{er} janvier 2031.

c. Les crédits-bails

Le SMTC n'est pas propriétaire de la majeure partie de la flotte de bus. Sur un total de 56 bus, le SMTC a eu recours au crédit-bail pour acquérir 36 bus (contrat sur 12 ans) en 2007 et 10 bus en 2013 (contrat sur 8 ans). En 2019, le SMTC a fait l'acquisition de 30 nouveaux bus pour remplacer la flotte au GPL. Cette acquisition s'est faite par crédit-bail pour une durée de 10 ans. Le taux obtenu auprès de la Banque Postale (0.6 % au lieu de 5.4 % en 2007) permet de baisser substantiellement les annuités.

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

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

Alors que nous avons envisagé de les porter à 2 000 000 € en 2020, la crise sanitaire ayant eu des répercussions lourdes sur l'activité économique et donc sur la recette Versement Mobilité, nous avons été contraints de recourir à une ligne de trésorerie supplémentaire de 1.5 million d'euros (à taux 0) pour faire face à notre déficit de trésorerie. En 2021, grâce aux aides de l'Etat, les lignes de trésorerie ont seulement été engagées à hauteur de 3 000 000 €, mais nous n'en n'avons pas eu besoin. Pour 2022, compte tenu des incertitudes qui pèsent sur notre trésorerie, nous prévoyons de pouvoir engager des lignes de trésorerie encore à hauteur de 3 000 000 €, même si à ce jour seul 1 500 000 € sont tirés.

Etat d'engagement des lignes de trésorerie

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
6 000 000	6 000 000	4 000 000	3 700 000	3 000 000	3 000 000	4 500 000	3 000 000	3 000 000



Etat des intérêts payés

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
77 591	50 550	45 402	28 452	19 317	14 000	8 324	2 448

6. 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. Alors que nous comptons deux agents qui ont fait le choix de travailler à temps partiel pour une quotité équivalente à 0.8 ETP, au 1^{er} février 2022 ils seront 3.

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

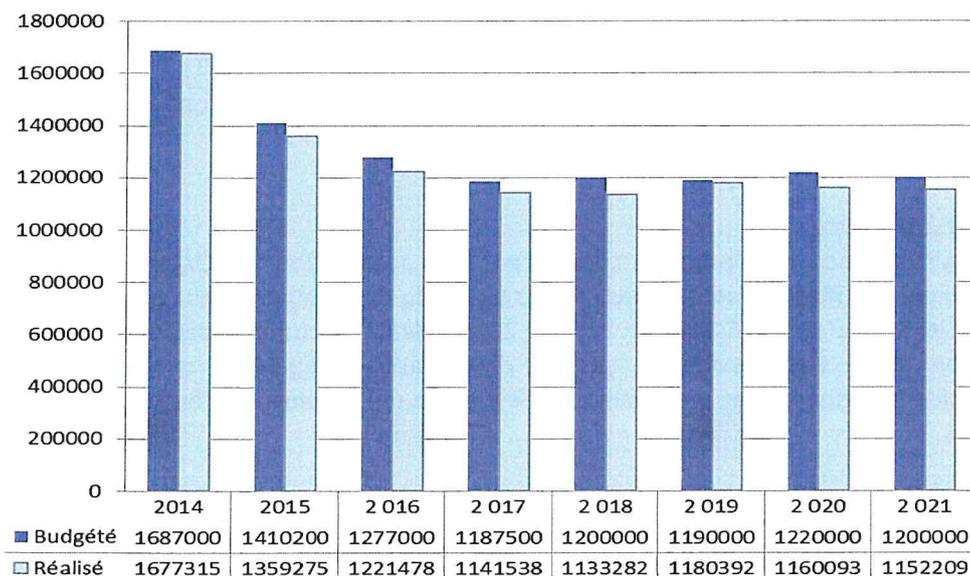
	2021	Prévisions 2022
Agents titulaires et stagiaires	15	15
Agents non titulaires permanents	6	6
Agents en CAE	1	1
	22 agents	22 agents

Par filières

	2021	Prévisions 2022
<u>Administrative</u>		
Emplois permanents	18	18
Emplois non permanents	0	0
<u>Technique</u>		
Emplois permanents	4	4
Emplois non permanents	0	0
	22 agents	22 agents

*Evolution prévisionnelle et exécution des dépenses de personnel

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



		2020			2021		
		bp + dm	Realise	Difference	bp + dm	Realise	Difference
6218	Autre personnel extérieur	15 000	0	15 000	10 000	0	10 000
6411	Salaire de base	670 000	638 818	31 182	665 000	647 141	17 859
6451	Cotisations à l'URSSAF	485 000	487 873	-2 873	475 000	490 044	-15 044
648	Prestations actions sociales	50 000	36 850	13 150	50 000	15 024	34 976
		1 220 000	1 163 541	56 460	1 200 000	1 152 209	47 791
6419	Atténuation des charges de p	94 000	126 156	32 156	38 000	67 377	29 377
74712	Contrat aidé, (Tournefier)	6 000			3 500	6 968	
74718	Assurance du personnel						
TOTAL		1 120 000	1 037 384	88 616	1 158 500	1 084 832	77 168

Les charges de personnel représentent quasi 4.7 % des dépenses de fonctionnement en 2021.

Les effectifs se stabilisent au SMTC. Les compétences et aptitudes de l'équipe actuelle permettent d'assurer le fonctionnement de la collectivité de façon efficiente. Au cours de 2022, un agent fera valoir ses droits à la retraite et sera remplacé en interne.

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

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

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

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

La délibération citée ci-dessus sera appliquée en 2022.

7. Le renouvellement de la flotte de bus

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

Actuellement, la flotte de bus du SMTC (mise à disposition de la RTTB) est constituée de 58 véhicules assurant l'offre commerciale proposée à la clientèle sur le réseau urbain de Belfort (Belfort et première couronne) dont 43 sont utilisés au quotidien pour l'exploitation (services réguliers et renforcements scolaires inclus).

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

Le projet s'est concrétisé au cours de l'année 2021 par la commande des 7 premiers bus qui arriveront fin 2022 et seront mis en service commercial dès 2023. Les conventions de subventions ont été signées. L'année 2022 sera aussi consacrée à la mise aux normes ATEX de l'atelier de réparation. L'approvisionnement en hydrogène se fera auprès d'une station qui sera implantée à proximité du dépôt de bus à Danjoutin sur l'ancien site Dekra.

Le plan de financement de la 1^{ère} phase est arrêté comme suit :

PLAN DE FINANCEMENT

Programme H2	Coût total de l'opération	ADEME	RBFC	PIA	CEF Blending	Prêt BdT	SMTC
Mise aux normes ATEX Atelier	510 000 €		204 000 €	0 €	0 €	0 €	306 000 €
Achat 7 bus	4 868 144 €	857 000 €	0 €	542 500 €	522 775 €	1 500 000 €	1 445 869 €
TOTAL	5 378 144 €	857 000 €	204 000 €	542 500 €	522 775 €	1 500 000 €	1 751 869 €

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

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

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

8. Le Syndicat Mixte des Transports Nord Franche-Comté

Depuis sa création en décembre 2019, le SMTNFC a mené une réflexion globale sur la connaissance des services proposés par chaque AOM. Début 2021, la réflexion sur une tarification commune a débouché sur la mise en place d'une application mobile dédiée aux mobilités dénommée « Nord Franche-Comté Mobilités » qui permet à tous la possibilité d'acheter, en ligne, les e-tickets valables sur les 3 réseaux de bus : Evolity, Hériva et Optymo.

Le budget consacré à cette action et au fonctionnement du SMTNFC a été de 10 068 € en 2021.

L'année 2021 a été consacrée à la réflexion sur la possibilité de créer une AOM unique ainsi que sur l'amélioration des lignes inter-AOM. Ce travail a alimenté les réflexions du comité de projet « transports et mobilité » constitué au sein du Pôle Métropolitain. Ces réflexions ont abouti :

- à une étude pilotée par le cabinet Mensia sur l'AOM unique qui a débutée en décembre 2021 et devrait se terminer en mars 2022.
- au lancement probable d'une enquête ménage au niveau du bassin de vie du Pôle Métropolitain permettant de mieux comprendre les mobilités à l'échelle de ce territoire afin de faire évoluer les services offerts à la population.

Ces décisions auront un impact non négligeable sur le budget 2022. En effet, le coût de l'étude sur l'AOM unique est d'environ 40 000 € et celui d'une enquête ménage d'environ 400 000 €. Le SMTNC devrait financer ces dépenses à hauteur de 46.83 %.

9. Les résultats 2021

Les résultats 2021 sont encore très impactés par la crise de la Covid-19. Les usages de tous nos services connaissent une baisse de l'ordre de 20 % par rapport à 2019, ce qui se traduit par une baisse de nos recettes du trafic de l'ordre de 20 %. S'agissant du Versement Mobilité nous sommes assurés de percevoir, à minima, un montant égal à la moyenne des exercices 2017-2019, soit 19 398 000 €.

a. *Les clients*

L'activité commerciale, même réduite, a repris doucement en 2021 et nous devrions accueillir près de 4 000 nouveaux clients (2 000 en 2020).

Le nombre de cartes valides sera de 94 000 environ (dont 84 000 habitants dans le département) fin 2021. La grande majorité des habitants du département possèdent aujourd'hui un Pass Optymo, même si tous ne l'utilisent pas régulièrement.

Sur les 94 000 clients, environ 40 000 ont utilisé au moins une fois les services Optymo en 2021. En moyenne, chaque mois, on dénombre plus de 20 500 clients différents qui utilisent au moins un de nos services.

Nombre moyen de clients mensuel par type de mode :

Mode	Nombre moyen de client / mois	/ N-1
BUS	20 130	+ 15 %
VLS	813	+ 7 %
ALS	392	+ 12 %

Nombre moyen de clients mensuel par nombre de mode :

Nombre de mode	Nombre moyen de client / mois	/ N-1
Un seul mode	19 788	+ 15 %
Deux modes	759	+ 15 %
L'offre Triple-Play	49	+ 8 %

b. Les voyages

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

La tendance s'est inversée en 2017 où nous avons totalisé 8 501 397 voyages (+ 2.66 %) et s'est confirmée en 2018 avec 8 635 439 voyages (+ 1.58 %) et stabilisée en 2019 avec 8 667 429 (+ 0.37 %). Malheureusement, la crise de la Covid-19 a annihilé tous les efforts faits ces dernières années et la fréquentation est tombée à 5 281 422 en 2020, soit - 39.1 % par rapport à 2019. L'année 2021 est en progression par rapport à 2020 de 19 % mais reste encore bien en deçà de 2019 (-28 %).

■ Nombre de voyages cumulés

Mois	Année 2020	Année 2021	%		Cumul 2020	Cumul 2021	%	
Janvier	843 913	547 891	↓	-35,1%	843 913	547 891	↓	-35,1%
Février	737 086	434 341	↓	-41,1%	1 580 999	982 232	↓	-37,9%
Mars	340 355	657 647	↑	93,2%	1 921 354	1 639 879	↓	-14,6%
Avril	57 843	324 094	↑	460,3%	1 979 197	1 963 973	→	-0,8%
Mai	116 077	526 865	↑	353,9%	2 095 274	2 490 838	↑	18,9%
Juin	294 498	567 625	↑	92,7%	2 389 772	3 058 463	↑	28,0%
Juillet	294 432	333 797	↑	13,4%	2 684 204	3 392 260	↑	26,4%
Août	261 673	287 449	↑	9,9%	2 945 877	3 679 709	↑	24,9%
Septembre	689 477	692 317	→	0,4%	3 635 354	4 372 026	↑	20,3%
Octobre	573 327	640 540	↑	11,7%	4 208 681	5 012 566	↑	19,1%
Novembre	512 240	605 510	↑	18,2%	4 720 921	5 618 076	↑	19,0%
Décembre	560 501				5 281 422			

c. L'offre Vélo en Libre-Service

Là aussi les résultats sont dégradés. Après avoir, au titre de 2018, repassé la barre des 100 000 locations et stabilisé les résultats en 2019, l'année 2020 s'est achevée avec une baisse de - 38.8 %. Même si les chiffres de fréquentation de 2021 repartent à la hausse à compter de septembre, le nombre de locations devrait être identique à 2020. Malgré tout, notre offre demeure une offre parmi les meilleures du marché. Le Pass Optymo et la tarification simple (0.02 € la minute) sont sans conteste les clés du succès.

■ Nombre de locations VLS cumulées

Mois	Année 2020	Année 2021	%		Cumul 2020	Cumul 2021	%	
Janvier	4 648	1 260	↓	-72,9%	4 648	1 260	↓	-72,9%
Février	4 547	2 153	↓	-52,7%	9 195	3 413	↓	-62,9%
Mars	3 429	3 847	↑	12,2%	12 624	7 260	↓	-42,5%
Avril	2 178	4 041	↑	85,5%	14 802	11 301	↓	-23,7%
Mai	4 035	4 842	↑	20,0%	18 837	16 143	↓	-14,3%
Juin	6 443	7 063	↑	9,6%	25 280	23 206	↓	-8,2%
Juillet	8 330	6 072	↓	-27,1%	33 610	29 278	↓	-12,9%
Août	7 202	5 086	↓	-29,4%	40 812	34 364	↓	-15,8%
Septembre	7 689	8 045	→	4,6%	48 501	42 409	↓	-12,6%
Octobre	6 425	7 445	↑	15,9%	54 926	49 854	↓	-9,2%
Novembre	2 799	4 841	↑	73,0%	57 725	54 695	↓	-5,2%
Décembre	2 064				59 789			

d. L'offre Auto en Libre-Service

En restant positif, les résultats 2021 sont encourageant et meilleurs que 2020, mais restent nettement inférieurs à 2019. Plus que des chiffres d'exploitation, les années 2020 et 2021 ont « cassé » la dynamique du service qui restait sur une croissance annuelle à deux chiffres.

Comme l'ensemble de la mobilité en France, l'auto en libre-service Optymo n'a pas fonctionné à plein régime.

Sans surprise, les résultats 2021, même en croissance par rapport à 2020 restent insuffisants :

- Nombre de locations : 22 000, en augmentation de 22 % sur N-1 (-18 % / 2019),
- Nombre de kilomètres parcourus : 660 000 km, en augmentation de 22 % sur N-1 (-34 % / 2019),
- Temps de location : 80 000 h, en augmentation de 33 % sur N-1 (- 30 % / 2019).

Point positif, en 2021 la nouvelle application mobile a été plébiscitée par nos clients et sera pour l'avenir un vecteur de croissance et d'économie pour le service.

Cette année encore les dépenses ont été très contraintes. En plus des économies, notamment sur le carburant, une attention particulière a été portée sur chaque dépense de fonctionnement. Les économies devraient correspondre à 30 % du budget primitif. Ces dépenses devraient atteindre 280 K€ (hors frais de personnel) pour l'exercice 2021.

En termes d'investissement, notre projet est de revenir dès que possible à une offre de 73 voitures. Nous sommes cependant tributaires du marché automobile qui, encore pour 2022, ne présente pas de perspectives réjouissantes concernant la disponibilité des stocks. Dès que la situation le permettra, nous souhaitons acheter une quinzaine de véhicules dont une dizaine 100 % électriques.

Cette transition énergétique, se fera en collaboration avec la Ville de Belfort et Territoire d'Énergie 90 afin d'harmoniser au mieux les emplacements des stations et des points de recharge.

Année	Nbre de locations	Heures de location	Kms parcourus
2017	23 763	88 652	845 636
2018	26 000	103 000	950 000
2019	27 000	110 000	1 000 000
2020	18 000	60 000	540 000
2021	22 000	80 000	660 000

e. Les recettes

i. Billetterie

Les différents indicateurs de fréquentation étant en hausse par rapport à l'année 2020, les recettes suivent la même tendance avec une hausse de 23.5 % au 30 novembre 2021, mais restent en baisse de 19.1 % par rapport à 2019.

■ Recettes cumulées

Mois	Année 2020	Année 2021	%		Cumul 2020	Cumul 2021	%	
Janvier	258 097	207 636	↓	-19,6%	258 097	207 636	↓	-19,6%
Février	250 419	184 110	↓	-26,5%	508 516	391 746	↓	-23,0%
Mars	138 192	202 207	↑	46,3%	646 709	593 952	↓	-8,2%
Avril	14 651	153 994	↑	951,0%	661 360	747 946	↑	13,1%
Mai	105 781	202 975	↑	91,9%	767 141	950 921	↑	24,0%
Juin	146 029	196 802	↑	34,8%	913 170	1 147 723	↑	25,7%
Juillet	155 970	195 298	↑	25,2%	1 069 140	1 343 021	↑	25,6%
Août	148 119	157 492	↑	6,3%	1 217 259	1 500 513	↑	23,3%
Septembre	210 692	226 285	↑	7,4%	1 427 951	1 726 798	↑	20,9%
Octobre	180 312	215 468	↑	19,5%	1 608 263	1 942 266	↑	20,8%
Novembre	143 414	221 353	↑	54,3%	1 751 677	2 163 618	↑	23,5%
Décembre	189 703				1 941 380			

ii. Versement Mobilité

Tout comme en 2020, l'année 2021 a été impactée par la pandémie et les conséquences qu'elle a encore sur le monde économique et l'emploi et donc la recette issue du versement mobilité. Cela en fait une recette qui reste difficilement appréhendable en raison :

- du maintien du « quoi qu'il en coûte » dans certains domaines d'activités
- du report du paiement des charges des établissements qui ont eu la possibilité de le faire. Aujourd'hui les échéanciers ne sont pas encore tous mis en place.
- de l'impossibilité pour les URSSAF de communiquer aux AOM le contenu des recettes mensuelles versées à ces dernières : il est impossible de flécher sur les montants encaissés ce qui relèvent des cotisations VM et ceux qui correspondent aux régularisations de charges des mois précédents.



Et alors que nous avons porté le taux du VM à 1.8 % depuis le mois de juillet 2021 (il était à 1.7 %), l'augmentation de la recette n'est pas mesurable à ce jour pour les mêmes raisons qu'évoquées ci-avant.

Pourtant au niveau trésorerie, nous avons la certitude que la recette du VM 2021 sera au moins de 19 398 466 € car l'Etat a décidé de reconduire le « bouclier de protection » permettant aux AOM de continuer à exercer leur activité afin de ne pas léser davantage les transporteurs et les usagers des transports publics.

Pour 2021, nous avons déjà perçu une avance au mois de décembre dernier d'un montant de 463 268 € représentant 30 % de ce que nous a versé l'Etat au titre de 2020 (1 544 227.66 €).

Recettes du Versement Mobilité

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
18 811	18 420	18 142	17 809	19 123	19 697	19 375	17 854	19 222
K€								

* Recettes hors compensations de l'ETAT °Estimées

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) pour un montant identique d'environ 98 870 €.

2017	2018	2019	2020	2021
167 951 €	181 562 €	187 141 €	98 870 €	98 870 €

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 2021, la recette est égale à 3 326 042 € et en baisse de 0.66 %.

Montant de la subvention (en milliers d'€)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Scolaire	3 310	3 196	2 840	2 520	2 373	2 373	2 415	2 458	2 442
Statutaire	1 139	1 099	1 000	912	859	859	875	890	884
Total	4 449	4 295	3 840	3 432	3 232	3 232	3 290	3 348	3 326
Différence /an		-154	-455	-408	-200	0	58	58	-22

f. Prévision du compte administratif 2021

Compte tenu du contexte Covid-19 et de l'incertitude qui pèse sur nos recettes, le plan drastique d'économies mis en place en 2020 a été reconduit en 2021. Cela était nécessaire compte tenu de la flambée du prix des carburants qui pèse sur les comptes de la Régie mais aussi au vu du plan de renouvellement de la flotte. Le SMTC se devait bien évidemment de dégager un maximum de marges afin de ne pas faire peser sur les seuls membres le coût de cet investissement.



Compte tenu des décisions de l'Etat de compenser la perte de VM, l'année 2021 devrait s'achever sur un excédent nous permettant de dégager des marges pour financer en totalité le plan d'investissement et thésauriser en vue des dépenses de fonctionnement inhérentes au choix de la filière hydrogène.

La totalité des décisions prises encore cette année nous permet de ne pas faire d'appel de fonds auprès des membres du SMTC au titre de l'année 2021.

II. LE CADRE DE L'ELABORATION DU BP EN 2022

1. La section de fonctionnement

A. Les recettes de fonctionnement

Pour l'année 2022, considérant les usages du dernier trimestre 2021 et comptant sur une stabilité de la situation sanitaire, il sera tenu compte d'une baisse de la fréquentation de l'ordre de 20 % en année pleine par rapport à 2019, soit une augmentation de + 12 % par rapport à 2021. Les recettes seront établies sur la base de la fréquentation et du prix moyen au voyage.

a. *Le Versement Mobilité*

Pour l'année 2022, la prévision est établie en se basant sur les sommes déclarées par les entreprises au titre de l'année 2021, soit 19 040 000 € (cf. point 2 ci-avant). A ce stade, nous espérons que l'emploi sera stabilisé tel que semble le démontrer les dernières données conjoncturelles.

Quant à la compensation annuelle issue de la loi Macron concernant le relèvement du seuil d'assujettissement des entreprises, nous prévoyons une recette identique à 2021 soit 98 000 €.

b. *La dotation statutaire*

Le montant tient compte de l'accord de la CLERCT établi entre le Département et la Région Bourgogne-Franche-Comté soit 3 232 305 € - montant de référence perçu en 2018. Ce montant, revalorisé selon la formule contenue dans une convention, prend en compte les indices de la profession. Pour 2022, la dotation est arrêtée à 3 400 385 €. Soit 2.2 % de plus que la dotation de 2021.

c. *Les recettes du trafic*

i. **Bus**

La recette moyenne par voyage est stabilisée à 0.30 €. Nous avons retenu une fréquentation en baisse de 20 % par rapport à 2019. Au total, la fréquentation devrait être de 6 934 000 voyages contre une prévision pour 2021 de 6 200 000.

Recette envisagée : $6\,934\,000 * 0.30 = 2\,080\,000$ €.

ii. **VLS**

Actuellement la moyenne du temps de location est de 20 minutes et on réalise en temps normal environ 100 000 locations par an. Compte tenu des résultats du dernier trimestre 2021, pour l'année 2022, nous espérons un retour à 70 % de la normale, soit une recette attendue de $70\,000 * 20 * 0.02 = 28\,000$ € TTC, soit **23 000 € HT**.

En complément du montant payé par le client, les communes disposant de stations VLS versent au SMTC une redevance de 350 € par an et par vélo, soit une recette de 91 000 €.



iii. ALS

En 2022, nous espérons que la courbe ascendante actuelle continue avec un nombre de location proche des 25 000 locations représentant 100 000 heures de locations et 900 000 kilomètres. La recette prévisionnelle pourrait être de :

$100\,000 * 1.00 \text{ €} = 100\,000 \text{ €} + 900\,000 * 0.20 \text{ €}$, soit 280 000 € TTC (233 000 € HT)

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

Par ailleurs, nous allons travailler, en 2022, à faire baisser notre taux d'impayés, important sur l'ALS. En effet, les clients peuvent louer des véhicules pendant 45 jours avant la facturation. Dans ce délai, les sommes peuvent rapidement s'accumuler avant de pouvoir les bloquer pour non-paiement.

Un système de plafond avec une facture intermédiaire pourrait être envisagé. Arrivé à une certaine somme, le client devra s'acquitter de cette facture avant de continuer à louer des véhicules.

B. Les dépenses de fonctionnement

L'offre kilométrique restera stable sur les réseaux réguliers. Depuis le déconfinement, seuls les services de soirée ont été réduits. Le montant de la dépense ne variera qu'en fonction de la formule d'indexation, de la variation du calendrier scolaire. Par ailleurs, le niveau de dépense global pourra être revu en fonction des résultats 2021 et des éléments ci-après :

a. Réseau urbain

Pas de changement particulier à prévoir. L'offre restera stable. Une vigilance particulière sera de mise sur le prix des carburants.

b. 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 le projet d'amélioration de la ligne 39 sur le secteur Dorans, Botans. Le projet d'amélioration de la desserte de la zone de Fontaine ne devrait être effectif qu'en début d'année 2023.
- Prise en compte de nouvelles dessertes visant à mieux irriguer le Pôle Métropolitain dans le cadre du nouveau Syndicat Mixte de Transports NFC. Des dessertes reliant Feschés-le-Châtel à l'Hôpital, les sites universitaires, Belfort et Montbéliard en passant par la RD.... pourraient voir le jour.

c. Pôle Métropolitain et plan de mobilité

Lancement de l'étude d'opportunité sur l'AOM unique ainsi que l'étude Ménages et Déplacements. Les résultats de cette dernière devraient servir de base concrète au lancement d'un nouveau plan de mobilité simplifié au niveau du Territoire de Belfort qui pourrait faire office de guide pour les 10 prochaines années.

d. Optymo proche de vous

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

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

2. La section d'investissement

Il n'y aura pas d'investissements importants en 2022. Le plan d'investissement total concernant l'hydrogène ayant été inscrit en totalité en 2021, il ne sera tenu compte que du remplacement des matériels devenus obsolètes.

SDA'AP

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

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

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

Bilan de l'année 2 :

Au total pour l'année 2, 46 quais ont été réalisés pour une dépense conforme aux prévisions de 13 737.18 € par quai.

Intitulé	Montant HT en €	Nombre de quais
Quais à rembourser aux communes	7 040,00	2
Quais réalisés en année 2	536 076,66	44
Honoraires SODEB	46 758,60	
Honoraires BEJ	41 360,00	
Divers (frais de publication, etc.)	675,04	
TOTAL	631 910,30	46

EPCI	%	Montant HT en €
Département du Territoire de Belfort	23%	145 339,37
Grand Belfort	54,50%	344 391,11
Communauté de Communes du Sud Territoire	13,66%	86 318,95
Communauté de Communes des Vosges du Sud	8,84%	55 860,87

La réalisation des travaux de l'année 3 entrainera une inscription budgétaire identique en dépenses et en recettes de l'ordre de 1 400 000 € (compte tenu du jeu de doubles écritures) sur la section d'investissement.

III. LES PREVISIONS A 5 ANS

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

Traditionnellement difficile à évaluer, le VM le sera cette année encore tant la crise sanitaire a bouleversé la donne. Heureusement, les annonces de créations d'emplois déjà connues notamment sur l'aéroparc de Fontaine peuvent faire varier de manière importante la recette VM et compenser les pertes d'emplois constatées ces dernières années.

Les dépenses varieront essentiellement du fait du plan hydrogène avec la mise en service commerciale de 7 bus en avril 2023 et 20 supplémentaires en janvier 2025.

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

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

La prévision sur cinq ans a été établie sur la base des résultats consolidés de 2014 à 2020 ainsi que sur les prévisions 2021. Cette prévision est en € constant.

1. Principaux postes de la section de Fonctionnement

La simulation présentée, ci-après, prend en compte les éléments concernant les frais de fonctionnement des bus à Hydrogène ainsi que le projet d'investissement à horizon 2025 de 14 020 000 € dont le solde à charge sera financé par le crédit-bail :

Programme H2	Prix unitaire	Coût total de l'opération	ADEME 45%	SMTC
Achat 14 bus standards	650 000 €	9 100 000 €	2 520 000 €	6 580 000 €
Achat 6 bus articulés	820 000 €	4 920 000 €	1 350 000 €	3 570 000 €
TOTAL		14 020 000 €	3 870 000 €	10 150 000 €

A. Les recettes

- Les recettes de billetterie : le calcul est fait sur la base d'une fréquentation en baisse en 2022 par rapport à 2019, année de référence, de 20 %. En 2023 la baisse retenue est de 20 %, puis 10 % en 2024 et les années suivantes.
- Les recettes ALS : la recette est calculée en prenant en compte 20 % des usages en 2022 et 2023, puis un retour à la normale en 2024.
- Les recettes VLS : la recette est calculée en prenant en compte 70 % des usages en 2022 et 2023, et 90 % à compter de 2024.
- La recette Versement Mobilité est inscrite, compte tenu du changement de la méthode de reversement par les Urssaf, en prenant en compte le montant déclaré par les entreprises au titre de 2021. Pour l'année 2022, compte tenu des dernières statistiques qui montrent une stabilité de l'emploi, on retiendra le montant déclaré au titre de 2021 soit 19 040 000 € auquel on rajoute la compensation dite « Macron » de 98 000 €. Pour 2023 et 2024, il est tenu compte d'une création d'emploi respectivement de 1 600 et 500 sur la Zac de Fontaine.

- Les recettes en provenance de la RBFC : le montant de la CLERCT tient compte d'une revalorisation définie par une formule d'indexation notifiée dans une convention liant les deux parties.
- Les produits de cession d'actifs : un montant de 90 000 € est inscrit sur les années 2024 à 2026, représentant la cession de voitures en libre-service du fait du plan de renouvellement des véhicules.

B. Les dépenses

- Les frais de personnel : prise en compte des départs en retraite de 3 agents en 2022 et 2023.
- Les autres charges de gestion : elles sont en forte augmentation en 2022 du fait de la prise en compte de la participation au SMTNFC pour les 2 études concernant l'AOM unique et l'enquête ménage.
- Les frais de transports : pas de variation envisagée sur l'offre kilométrique. Seule la revalorisation tenant compte de l'arrivée des bus H2 (voir ci-après) est prise en compte pour le réseau urbain. Pour le réseau suburbain il est tenu compte des prix issus de la consultation et valables à compter de 2021 et du renforcement de la desserte de la zone de Fontaine à compter du 1^{er} janvier 2023 pour un montant de 200 000 €.

Sur les coûts de la RTTB, il est tenu compte de l'arrivée de 7 bus H2 à compter du 1^{er} janvier 2023 et de 20 bus à compter du 1^{er} janvier 2025. Compte tenu de nos connaissances, ces acquisitions entraînent des coûts supplémentaires annuels de fonctionnement respectivement de 186 000 € et de 625 000 €.

- Le crédit-bail : prise en compte de la fin des échéances concernant les bus achetés en 2013 à compter de 2022. Les 7 premiers bus H2 sont financés par le biais des subventions, d'un prêt auprès de la BdT et le solde en autofinancement. Les 20 suivants seront financés en crédit-bail à compter de 2025 à hauteur de 10 150 000 € sur 10 ans, soit une annuité estimée à 1 043 000 €.
- Intérêt des emprunts : prise en compte du plan d'amortissement des emprunts. A compter du 1^{er} janvier 2023 il est tenu compte du remboursement de l'emprunt de 1 500 000 € contracté pour financer les bus H2.
- Dotation aux amortissements : prise en compte du plan d'amortissement technique.

2. Principaux postes de la section d'investissement

A. Les recettes :

- La dotation aux amortissements : prise en compte du plan d'amortissement technique. Il s'agit d'une opération d'ordre.
- Les subventions : elles concernent le renouvellement de la flotte par des bus H2 en 2025 et correspondent à 45 % des dépenses.
- Les emprunts : à ce stade il n'est pas prévu d'emprunt du fait du financement par crédit-bail des bus H2 à acquérir en 2025

B. Les dépenses :

- Le remboursement des emprunts : prise en compte du plan d'amortissement des emprunts.
- Matériel : le plan d'investissement ne prend en compte que le renouvellement habituel dû à l'obsolescence.
- Véhicules : il est tenu compte d'un renouvellement partiel de la flotte ALS en 2024.

LES PREVISIONS DE RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Recettes					
Postes	2022	2023	2024	2025	2026
Recettes issues du transport	4 996 903	4 996 903	5 296 903	5 296 903	5 296 903
Ventes billetterie	2 350 000	2 350 000	2 650 000	2 650 000	2 650 000
Transfert de compétences RBFC	2 496 903	2 496 903	2 496 903	2 496 903	2 496 903
Communes et RPI	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Fraude	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
VLS	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
Versement Transport	19 138 000	19 688 000	19 908 000	19 908 000	19 908 000
Subvention des collectivités	934 482	934 482	934 482	934 482	934 482
Subv. Statutaire RBFC	903 482	903 482	903 482	903 482	903 482
Subv statutaire membres					
Subv. Réforme tarifaire GBCA	31 000	31 000	31 000	31 000	31 000
Communes	0	0	0	0	0
Région BFC	0	0	0	0	0
Produits de cession d'actifs	20 000	20 000	90 000	90 000	90 000
Produits Exceptionnels	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Rembt personnel	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Totaux	25 200 385	25 750 385	26 340 385	26 340 385	26 340 385



LES PREVISIONS DE DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

DEPENSES	2022	2023	2024	2025	2026
Postes					
Charges fonctionnement smtc					
Achats	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Charges locatives	23 000	23 000	23 000	23 000	23 000
Assurances	64 000	64 000	64 000	64 000	64 000
Documentation	3 300	3 300	3 300	3 300	3 300
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	41 000	41 000	41 000	41 000	41 000
Cotisations pro	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Frais de personnel	1 182 000	1 126 000	1 126 000	1 126 000	1 126 000
Autres charges de gestion	293 000	78 300	78 300	78 300	78 300
Charges fonctionnement transport					
Sous Traitance					
Régie	12 000 000	12 140 000	12 186 000	12 811 000	12 811 000
Affrètement lignes sub+scol	6 800 000	7 000 000	7 000 000	7 000 000	7 000 000
RPI	580 000	580 000	580 000	580 000	580 000
PMR	320 000	320 000	320 000	320 000	320 000
Divers (IAT, abnt sncf ,,,)	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000
Crédit Bail	871 000	871 000	871 000	1 914 000	1 914 000
Locations	130 000	130 000	130 000	130 000	130 000
Frais s/ Sms	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
ALS	400 000	400 000	400 000	400 000	400 000
MKG + Com	400 000	400 000	400 000	400 000	400 000
Entretien et réparations	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Impôts et taxes	32 000	32 000	32 000	32 000	32 000
Intérêts des emprunts	357 000	323 000	278 000	223 000	166 000
Charges diverses	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
vnc des immos cédées					
Dotations aux Amortissements	920 000	1 226 000	1 074 000	1 077 000	1 078 000
Restitution de taxe VT	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Frais de gestion VM 1 %	190 000	196 000	198 000	198 000	198 000
Dépenses imprévues					
Virement à section Invest					
TOTAUX	25 111 300	25 458 600	25 309 600	26 925 600	26 869 600

LA SECTION D'INVESTISSEMENTS

	2022	2023	2024	2025	2026
DÉPENSES					
Remboursement Emprunts	1 413 000	1 534 000	1 493 000	1 501 000	1 550 000
immo incorp	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Batiments					
Matériel	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Agencement et installations					
Véhicules			300 000	0	0
SD'AP	1 400 000	1 400 000			
Dépenses imprévues					
Total dépenses	2 963 000	3 084 000	1 943 000	1 651 000	1 700 000

RÉCETTES					
Subventions				3 870 000	0
Emprunts				0	0
Amortissements	920 000	1 226 000	1 074 000	1 077 000	1 078 000
VNC Immos cédées reserve					
SDAP	1 400 000	1 400 000			
Virt de la section Fonct.					
Total recettes	2 320 000	2 626 000	1 074 000	4 947 000	1 078 000

Besoins de la section Invest.					
Recettes- Dépenses	-643 000	-458 000	-869 000	3 296 000	-622 000
Report à nouveau N-1					
Crédit Report N+1					
Besoin de financement affectation du résultat	-643 000	-458 000	-869 000	3 296 000	-622 000
Besoin de financement cumulé	-643 000	-1 101 000	-1 970 000	1 326 000	704 000

RESSOURCES DISPONIBLES

	2022	2023	2024	2025	2026
Fonctionnement					
Total des Recettes	25 200 385	25 750 385	26 340 385	26 340 385	26 340 385
Total des Dépenses	25 111 300	25 458 600	25 309 600	26 925 600	26 869 600
Recettes - Dépenses	89 085	291 785	1 030 785	-585 215	-529 215
Excédents cumulés	89 085	380 870	1 411 655	826 440	297 225
Affectation du résultat a section investissement					
RAN	89 085	380 870	1 411 655	826 440	297 225
Investissement					
Besoin Investissement	-643 000	-458 000	-869 000	3 296 000	-622 000
Cumul	-643 000	-1 101 000	-1 970 000	1 326 000	704 000
SOLDE DE GESTION	-553 915	-720 130	-558 345	2 152 440	1 001 225

Conclusion

Au total, en euros constants et sous réserve des éléments factuels pris en compte, l'excédent de gestion sur la période de 5 ans serait d'environ 1 million d'€. Il faut toutefois relativiser ce résultat qui ne tient pas compte de l'inflation et contrairement aux années précédentes où elle était contenue, celle-ci devrait être importante.

Dès le vote du budget 2022, il sera nécessaire d'inscrire une subvention à charge des membres afin d'assurer l'équilibre budgétaire. Pour autant, au regard des résultats provisoires de 2021, il est peu probable que cette participation soit appelée. En effet, compte tenu du plan de sauvegarde mis en place par l'Etat sur notre recette VM l'excédent global de gestion devrait être supérieur au million d'€.

Enfin il y a lieu de garder en mémoire que dès que nos recettes du trafic seront au même niveau que celles de la moyenne 2017-2019, nous devons rembourser à l'Etat l'avance qui nous a été faite en 2020. Celle-ci est de 1 074 634 €.

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 2022.

Après en avoir délibéré, le Conseil Syndical :

- prend acte de l'existence du rapport d'orientations budgétaires,
- prend acte par un vote de la tenue du débat d'orientations budgétaires 2022.

Le Président,
Roland JACQUEMIN