



syndicat mixte des transports en commun

Envoyé en préfecture le 02/02/2023

Reçu en préfecture le 02/02/2023

Publié le

ID : 090-259000016-20230202-2023_03-DE



Conseil syndical du 02 février 2023

Monsieur Roland JACQUEMIN
Président

Délibération n° 03

Objet : Rapport d'orientations budgétaires 2023

Extrait du registre des délibérations du conseil syndical

Date de la convocation	26 janvier 2023	Présents Mesdames, Messieurs
Observation : Arrivée de Mesdames et Monsieur Oternaud, Mammar, Ternant et Chekouat		GBCA (840 voix) : Titulaires : Jacquemin, Aymonier, Bonin, Bonnans Weber, Chekouat, Guyod, Jager, Kneip, Moutarlier, Picard, Rousseau – Suppléants : Cabrol, Castaldi, Meslot, RBFC (140 voix) : Oternaud, Ternant CCST (120 voix) : Titulaire : Hottlet - Suppléant : Racine CCVS (80 voix) : Titulaire : Coddet, Mammar
Nombre de voix	1 180	Procurations
-Nombre de voix pour	1 180	De M Constantakatos (GBCA) à M Guyot (GBCA)
-Nombre de voix contre	0	De M Rousse (CCST) à M Meslot (GBCA)
-Abstentions	0	De Mme Larscher (CCST) à Monsieur Hottlet (CCST)
Délibération adoptée à	l'unanimité des votants	

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

Entre Covid et télétravail, notre activité a perdu de la clientèle. Même si on constate que les usagers du transport public renouent peu à peu avec leurs habitudes d'antan, la crise sanitaire perdure et continue à impacter la fréquentation de notre réseau. La prudence reste donc de mise quant aux perspectives d'évolution de la fréquentation.

L'année 2020, période des confinements, a eu pour effet de ramener la fréquentation du réseau 10 ans en arrière (- 40 % par rapport à 2019). Les années 2021 et 2022 marquent un retour de la clientèle même si nous sommes encore loin des chiffres enregistrés en 2019 (-18 % par rapport à 2019). L'observatoire de la mobilité, paru en octobre 2022, montre que cette tendance est nationale. Aujourd'hui, 59 % des français utiliseraient régulièrement les transports publics contre 79% en 2019. Espérons qu'ils seront plus nombreux en 2023, mais dans le même temps on assiste à une prise de conscience de la population qui déclare, pour 38 % d'entre elle, effectuer davantage de déplacements de proximité à pied ou à vélo.

Pour arriver à endiguer cette crise nous avons fait l'effort de ne pas dégrader notre offre de mobilité et de maintenir des tarifs bas, ceci afin de toujours offrir le même service au même coût à la population. Cela a dégradé nos ratios de performances qui se seraient traduits sur nos résultats financiers sans la mise en place des aides de l'Etat qui a compensé nos pertes de recettes du trafic et du versement mobilité.

Pour 2023, dans la foulée de la crise sanitaire, nous devons faire face à une inflation galopante ainsi qu'à la poursuite de la crise de l'énergie. Les carburants et électricité représentaient en 2021 environ 12 % des dépenses d'exploitation de la régie soit environ 1,4 million d'€. La guerre en Ukraine a aggravé la situation et compte tenu du contexte géopolitique, le prix des énergies risque encore d'augmenter et ce poste de peser de plus en plus lourd dans les comptes. Espérons que la hausse des carburants ramène de la clientèle pour des raisons budgétaires.

S'agissant de notre recette principale, le versement mobilité, nous avons la satisfaction de constater en augmentation du fait de la hausse importante des salaires accordée par les entreprises ainsi qu'à un nombre d'emploi en hausse. Espérons là aussi que le contexte favorable de 2022 le sera tout autant en 2023.

C'est dans ce contexte incertain qu'il est demandé aux transports publics de jouer un rôle essentiel pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Souhaitant répondre à ce défi, le SMTC s'est engagé, dans la logique de création d'un écosystème autour de l'hydrogène voulu par le Grand Belfort, à acquérir 7 bus H2 qui seront mis en exploitation en avril 2023. Une commande supplémentaire de 20 bus devrait intervenir courant 2024, 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 et détiendra la plus grosse flotte H2 de France (50 % de son parc).

I. LES ELEMENTS DE CONTEXTE

1. L'emploi et les indicateurs régionaux

Le nombre d'emplois, bien qu'affichant une stabilité en 2022, est en légère augmentation par rapport à 2021 mais est loin de son niveau d'avant crise (50 300 emplois en 2019). Cette année encore cela constitue la moins bonne variation de la Région.

Emploi salarié total

	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	2 ^e trim. 2021	1 ^e trim. 2022	2 ^e trim. 2022	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	214	216,8	216,6	-0,1	1,2
Doubs	195,9	197,8	198	0,1	1,1
Jura	87,2	87,8	88,2	0,4	1,1
Nièvre	63,8	64,4	64,5	0,1	1
Haute-Saône	68,6	69,1	69	-0,1	0,6
Saône-et-Loire	189,1	191,5	191,6	0	1,3
Yonne	109,4	110,2	110,1	0	0,7
Territoire de Belfort	49,2	49,4	49,4	0,1	0,5
Bourgogne-Franche-Comté	977,2	987,1	987,4	0	1,1
France hors Mayotte	26 082,00	26 547,80	26 643,10	0,4	2,2

Sources : Insee

Le taux de chômage, France entière, est en net recul par rapport à 2021. La baisse, dans le département, est supérieure à celle constatée au niveau de la Région mais le taux de chômage demeure malheureusement le plus élevé de la Région (8.5 %) et est supérieur au niveau national.

Taux de chômage

	Taux de chômage (en %)			Variation (en points de %)	
	2 ^e trim. 2021	1 ^e trim. 2022	2 ^e trim. 2022	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	6,1	5,5	5,7	0,2	-0,4
Doubs	7,4	6,6	6,8	0,2	-0,6
Jura	5,4	4,9	5,1	0,2	-0,3
Nièvre	6,8	6,4	6,7	0,3	-0,1
Haute-Saône	6,8	6,4	6,5	0,1	-0,3
Saône-et-Loire	6,6	6,2	6,4	0,2	-0,2
Yonne	7,2	6,6	6,9	0,3	-0,3
Territoire de Belfort	9,1	8,1	8,5	0,4	-0,6
Bourgogne-Franche-Comté	6,8	6,2	6,4	0,2	-0,4
France hors Mayotte	7,9	7,3	7,4	0,1	-0,5

Le nombre d'emplois intérimaires est en baisse par rapport à 2021 et n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise (2 000 emplois).

Emplois intérimaires

	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	2 ^e trim. 2021	1 ^e trim. 2022	2 ^e trim. 2022	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	6,5	6,7	6,2	-8,6	-5,3
Doubs	7,6	7,9	7,7	-2,9	0,8
Jura	3,4	3,6	3,6	-1,2	6,2
Nièvre	1,8	2	1,9	-2,2	7,4
Haute-Saône	3	3,1	3	-4,1	1,9
Saône-et-Loire	7,3	7,9	7,4	-6,5	1,3
Yonne	4,5	4,9	4,7	-3,9	3,4
Territoire de Belfort	1,8	1,5	1,4	-3,7	-20,7
Bourgogne-Franche-Comté	35,8	37,6	35,8	-4,7	0
France hors Mayotte	777,5	815,2	794,7	-2,5	2,2

Le nombre de créations d'entreprises affiche aussi une tendance à la baisse et, bien qu'en progression sur le trimestre, reste très en deçà des chiffres régionaux, - 9,7 % sur un an.

Créations d'entreprises

	Nombre de créations sur un an			Glissement du cumul annuel (en %)	
	sept. 2021	juin-22	sept. 2022	sur un trimestre	sur une année
Côte-d'Or	7 172	6 774	6 812	0,6	-5
Doubs	6 296	6 120	6 136	0,3	-2,5
Jura	2 788	2 706	2 777	2,6	-0,4
Nièvre	1 819	1 834	1 852	1	1,8
Haute-Saône	2 080	2 141	2 177	1,7	4,7
Saône-et-Loire	6 012	5 755	5 863	1,9	-2,5
Yonne	3 681	3 579	3 622	1,2	-1,6
Territoire de Belfort	1 674	1 498	1 511	0,9	-9,7
Bourgogne-Franche-Comté	31 522	30 407	30 750	1,1	-2,4
France entière	1 055 841	1 034 018	1 050 357	1,6	-0,5

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 dans le Territoire de Belfort l'emploi demeure stable et que le taux de chômage est en baisse sur un an. Étroitement liée à l'emploi, la recette du Versement Mobilité devrait donc être appréhendée sur les bases des recettes 2022. Malgré tout, la projection de recette reste difficile car les différents dispositifs mis en place par le gouvernement ces deux dernières années, pour soutenir l'activité économique et maintenir les emplois, complexifient la compréhension de la situation.

En effet, le montant du versement mobilité estimé pour 2022 devrait atteindre un montant record d'environ 21 millions. Cela est sans aucun doute dû à 3 mesures. La première est l'augmentation du taux qui est passé de 1.7 % à 1.8 % à compter du 1^{er} juillet 2021. La seconde concerne les augmentations de salaires accordées par les entreprises qui sont très largement supérieures aux années précédentes pour permettre de faire face à une inflation galopante. Enfin la troisième est très certainement due à la situation de l'emploi.

Au regard des sommes perçues en 2020 et 2021, où l'Etat nous a garanti un montant équivalent à la moyenne de notre recette 2017 à 2019, soit 19 398 k€, la recette supplémentaire en 2022 est de 1,8 million dont 1,1 million d'€ attribué à la seule augmentation du taux.

3. La tarification

Afin de ne pas alourdir la pression sur les ménages, il n'y a pas eu d'augmentation générale sur les tarifs en 2022 et il n'y en aura pas au 1^{er} janvier 2023.

Pour mémoire, il est rappelé que nous avons pratiqué une augmentation de tarifs à compter du 1er janvier 2021, qui a consisté à augmenter les plafonds de facturation mensuels de 2 € tout en maintenant un prix unitaire du voyage à 1 €.

Par ailleurs, dans le contexte actuel et face aux difficultés rencontrées par les étudiants, nous avons décidé une baisse drastique des tarifs en leur faveur, à compter du 1^{er} septembre 2022, en ramenant le plafond de facturation de 36 € à 18 €.

L'augmentation de la fréquentation constatée à fin novembre (+ 14.4 %) génère une augmentation des recettes de 15.5 %. Malgré toute la recette tarifaire globale reste inférieure à celle de 2019 (- 6,6 %).

	2019	2020	2021	2022
Recettes cumulées au 30 novembre	2 674 258 €	1 751 677 €	2 163 618 €	2 498 718 €

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 rappelé que malgré le contexte sanitaire, l'offre décrite ci-après n'a pas été dégradée.

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 2 982 000 km. Le coût au kilomètre est d'environ 4.28 €.

- **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 effectuons environ 2 188 754 kilomètres, soit 1 769 540 kms sur le réseau régulier et 419 214 sur le réseau scolaire. Le coût moyen au kilomètre est d'environ 3,09 €, soit une hausse de 6,55% par rapport à 2021 (2,90 €).

Cette hausse s'explique de la façon suivante : la guerre en Ukraine a provoqué la hausse des prix de l'énergie et particulièrement du gasoil. Le secteur du transport est particulièrement sensible aux prix des carburants qui pèsent fortement sur leur activité. Or, pour faire face aux défis de la transition écologique et la cohésion territoriale, il était nécessaire d'assurer la continuité du service public.

Conformément aux préconisations avérées des transporteurs, nous avons modifié la périodicité de révision du prix. Ainsi, à titre exceptionnel et de manière provisoire, il a été procédé à une révision mensuelle de la formule sur le seul indice gasoil du 1^{er} juin au 31 décembre 2022. Ainsi, une partie de la hausse des prix a été absorbée cette année.

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 2022-2023, 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 17 décembre 2022 au dimanche 12 mars 2023. Les bus sont équipés de rack à vélo d'une capacité de 8 attaches en complémentarité de la soule à ski.

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

Ce service est réservé :

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

Ce service connaît une forte reprise depuis le mois de juin 2021 et le nombre de courses continue à croître. Pour l'année 2022, 10 318 courses ont été réalisées soit + 1 981 par rapport à 2021.

Le coût moyen d'une course est de 31,16 €.

○ **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 clients et le support réclamation/facturation. En 2023, notre offre regroupe 280 vélos répartis sur 35 stations situées sur Delle, Belfort et sur les communes de sa première couronne que sont Bavilliers, Offemont, Essert, Valdoie. Cette année, 2 nouvelles stations entre officiellement en exploitation, après quelques mois

de test concluants. Il s'agit des stations UTBM à Sevenans et Hôpital Nord Franche-Comté à Trévenans.

Cette année, après 10 ans d'exploitation, nous allons mener une réflexion approfondie sur l'évolution de notre flotte vers une offre de vélos en libre-service 100 % électrique. Cette réflexion sera basée sur notre expérience ainsi que sur la modification des habitudes en matière de déplacements doux. Les études et les expériences d'autres réseaux démontrent que l'apport de l'électrique favorise des utilisations plus fréquentes et plus longues des clients. Cette évolution dans les usages pourrait nous amener à étendre notre offre VLS au-delà de Belfort et de sa 1ere couronne, favorisant ainsi l'essor de la mobilité partagée entre les principales villes du département.

Cette (R)évolution du service aura un certain coût, principalement en investissement pour l'achat des nouvelles stations et des nouveaux vélos.

La tarification est de 2 cts d'€ la minute. En 2022, nous avons réalisé environ 70 000 locations, soit une augmentation de 15 % sur 1 an. Dans le cadre d'un passage à des vélos en libre-service électriques, nous pourrions également envisager d'adapter nos tarifs.

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

En termes de locations et d'adhésion de nos clients au service d'auto en libre-service, l'année 2022 est satisfaisante. En effet en 2 ans nous avons récupéré près de 40 % de notre fréquentation (-10 % par rapport à la période avant Covid). Les 24 000 locations sont à mettre en parallèle avec le nombre constant de nouvelles inscriptions, 430 en 2022, pour dépasser les 5 100 clients inscrits au service à ce jour.

Cependant et même si Optymo ambitionne toujours de proposer, sur l'agglomération du Grand Belfort, 70 véhicules en autopartage, ce nombre atteint un seuil critique impactant l'évolution du nombre de location et l'ouverture vers une nouvelle clientèle. En effet, 2022 a été le théâtre d'un grand nombre d'incendies et d'accidents matériels portant la flotte à 54 véhicules (7 incendies volontaires et 2 véhicules épaves suite à des accidents). Cette situation couplée à une production automobile en crise depuis 3 ans, nous oblige à réagir pour cette année.

Deux objectifs pour 2023, revenir à un nombre de véhicules en adéquation avec l'offre que l'on souhaite proposer et passer le cap de la transition énergétique en intégrant des voitures 100 % électriques. C'est pourquoi, nous pourrions commander environ 20 véhicules (citadines et breaks) dont 6 à 8 en propulsion tout électrique.

Dans cette optique, nous travaillons avec Territoire d'énergie 90 en charge de la compétence IRVE.

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 13 prêts pour un total d'un peu plus de 23,3 millions d'euros. Cette année 2022, un nouveau prêt d'1,5 million d'euros a été contracté pour l'achat des 7 bus hydrogène auprès de la Caisse des Dépôts.

Objet	Montant en €
Optymo phase I	3 754 443
Optymo phase II	14 550 000
Siège social Jonxion	1 700 000
Flotte ALS	315 000
Billettique	1 500 000
Flotte H2	1 500 000
Total	23 319 443

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
La CDC	2022	2037	1 500 000,00
TOTAL			23 319 442,73

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 806 000 €, soit 2 fois moins qu'en 2027, puis 653 000 € en 2029 et 429 000 € en 2030. En deux ans, le montant de l'annuité aura été divisé par 4.

Le capital restant dû au 1^{er} janvier 2023 est de **12 953 289.74 €**.

ANNEE ENCAISS	1 ^{ère} échéance	OBJET DE LA DETTE	ORGANISME PRETEUR	Duree en mois	Taux	Dettes à l'origine	Dettes en capital au 01.01	Annuité due à la banque	CAPITAL	INTERET
2010	2011	TCSP	CFFL	204	3.42%	3 754 442.73	1 509 467.06	320 114.80	267 774.03	52 340.77
2012	2013	Optymo Phase II	Crédit Mutuel BV	180	4.80%	2 000 000.00	830 459.20	187 809.16	150 631.54	37 177.62
2012	2013	Optymo Phase II	Caisse d'Epargne	180	4.83%	2 000 000.00	831 496.11	188 184.52	150 725.97	37 458.55
2012	2013	Optymo Phase II	Crédit Agricole	180	4.75%	2 000 000.00	828 730.74	187 184.52	150 473.75	36 710.77
2013	2015	Optymo Phase II	CDC	360	2.25%	6 000 000.00	4 551 724.15	297 931.03	206 896.55	91 034.48
2013	2014	Locaux Jonxion	Caisse d'Epargne	180	3.61%	850 000.00	395 647.73	73 636.32	60 161.78	13 474.54
2013	2014	Locaux Jonxion	CFFL	180	3.46%	850 000.00	393 331.60	72 877.32	60 041.49	12 835.83
2014	2014	Optymo Phase II	CFFL	120	2.59%	750 000.00	112 500.00	77 185.32	75 000.00	2 185.32
2014	2015	Optymo Phase II	CFFL	180	2.06%	1 800 000.00	870 000.00	136 995.00	120 000.00	16 995.00
2018	2018	Flotte ALS 1/3	Crédit Mutuel BC	60	0.39%	315 000.00	47 642.26	47 735.19	47 642.26	92.93
2019	2020	Billettique	Crédit agricole	120	0.54%	500 000.00	352 822.78	51 395.88	49 590.95	1 804.93
2019	2020	Billettique	Caisse d'Epargne	120	0.45%	1 000 000.00	729 468.11	102 323.12	99 207.77	3 115.35
2021	2022	7 bus Hydrogène	CDC	180	0.62%	1 500 000.00	1 500 000.00	104 788.20	95 731.52	9 056.68
TOTAUX						23 319 442.73	12 953 289.74	1 848 160.38	1 533 877.61	314 282.77

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 DE CONTRAT	NATURE BIEN	BAILLEUR	DUREE	MONTANT DES REDEVANCES						
				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
2019	30 BUS MAN	LB POSTALE	10	-	870 708	870 708	870 708	870 708	870 708	870 708
		TOTAL		-	870 708	870 708	870 708	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.

Si nous avons connu une période particulièrement difficile (entre 2014 et 2017 = LT portée à 6 000 000 €), nous sommes depuis revenus au montant habituel de 3 000 000 € (sauf en 2020 : LT = 4 500 000 €, la crise sanitaire ayant eu des répercussions lourdes sur l'activité économique et donc sur la recette Versement Mobilité).

Pour 2023, compte tenu des incertitudes qui pèsent sur l'activité économique, 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

2019	2020	2021	2022
3 000 000	4 500 000	3 000 000	3 000 000

Etat des intérêts payés

2019	2020	2021	2022
14 000	8 324	2 448	2 069

6. Le Personnel

En déclinaison des 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 2023 ils seront 4. 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

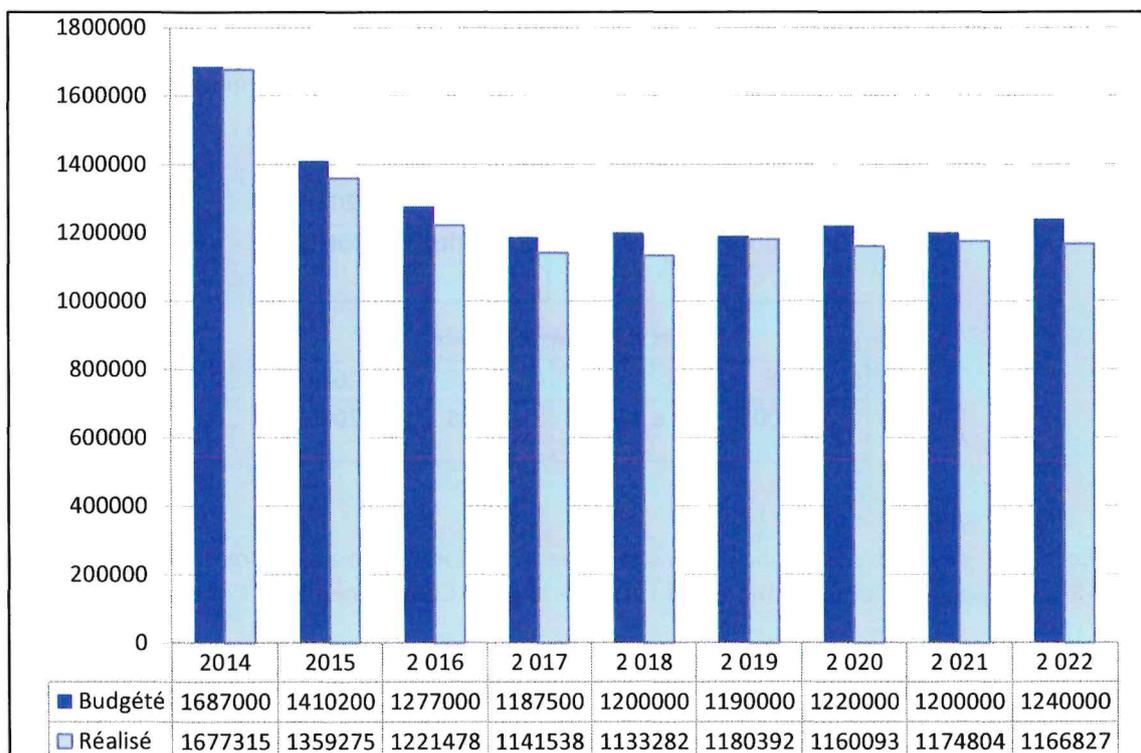
	Au 31 12 2022	Prévisions 2023
Agents titulaires et stagiaires	14	14
Agents non titulaires permanents	5	5
Agents en CAE	1	1
	20 agents	20 agents

Par filières

	Au 31 12 2022	Prévisions 2023
Administrative		
Emplois permanents	17	17
Emplois non permanents	0	0
Technique		
Emplois permanents	2	2
Emplois non permanents - CAE	1	1
	20 agents	20 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.



		2021			2022		
		bp + dm	Realise	Difference	bp + dm	Realise	Difference
6218	Autre personnel extérieur	10 000	0	10 000	10 000	0	10 000
6411	Salaires de base	665 000	647 141	17 859	680 000	663 410	16 590
6451...	Cotisations sociales	475 000	491 489	-16 489	500 000	486 635	13 365
648	Prestations actions sociales	50 000	36 174	13 826	50 000	16 783	33 217
		1 200 000	1 174 804	25 196	1 240 000	1 166 828	73 172
6419	Atténuation des charges de person	38 000	32 205	-5 795	44 000	43 805	-195
64198	Assurance du personnel		43024	43 024		18 152	18 152
74718	Contrat aidé	3 500	6 968	3 468	6 000	8 981	2 981
	TOTAL	1 158 500	1 092 607	19 401	1 190 000	1 095 890	72 978

Les charges de personnel représentent quasi 5 % des dépenses de fonctionnement en 2022.

Les effectifs sont stables au SMTC. Les compétences et aptitudes de l'équipe actuelle permettent d'assurer le fonctionnement de la collectivité de façon efficiente. Au cours de 2023, un agent fera valoir ses droits à la retraite et un autre continuera sa Période Préparatoire au Reclassement débutée en octobre 2022.

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** : depuis 2016, par une délibération relative au régime indemnitaire et à l'action sociale au SMTC, 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,
- à compter du 1^{er} janvier 2023, les cartes libres circulation sont proposées aux agents et à leurs ayants droit.

7. Le renouvellement de la flotte de bus

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).

Dans le cadre de la transition énergétique, le SMTC a fait le choix de se doter d'une flotte de bus à Hydrogène. La phase I du projet est désormais terminée et 7 bus ont été commandés. Ils seront livrés en mars 2023 et circuleront sur les lignes du réseau urbain à compter d'avril. En parallèle, les travaux concernant la mise aux normes ATEX de l'atelier de la RTTB ont été effectués au cours du 2^{ème} semestre 2022. Quant à la station de production et de distribution d'1 MW, les travaux sont eux aussi

en cours et la station devrait être en fonctionnement à compter d’avril 2023. Les aménagements de voirie nécessaires à l’accès à la station sont eux aussi engagés par le Grand Belfort.

Au cours de l’année 2022, nous avons engagé la 2^{ème} phase qui consiste en l’achat de 20 bus H2 supplémentaires pour une mise en exploitation à compter de 2025. Notre demande d’aide auprès de l’Ademe a été retenue et nous sommes déjà assurés d’une aide à hauteur de 3 870 000 € pour un surcoût (par rapport à des bus diesel) estimé à 9 300 000 €, soit un financement de 42 %.

Ainsi, à l’horizon 2025, la flotte urbaine du SMTC serait constituée de 47 % de véhicules zéro émission et plus aucun véhicule antérieur à la norme Euro6 ne circulera. Cela constituera la plus grosse flotte hydrogène de France.

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%

Le coût de l’électricité, compte tenu de son explosion récente liée à la guerre en Ukraine, va peser fortement dans nos coûts de roulage. Heureusement lors de la signature du contrat de fourniture nous sommes convenus d’un prix fixe pour les années 2023 et 2024 basé sur le prix connu en décembre 2021.

8. Le Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté

Les travaux menés dans cette structure avancent à petits pas. L’ambition qui consistait à envisager la création d’une AOM unique sur les périmètres du Territoire de Belfort, de PMA et de la CCPH semble s’éloigner au vu de l’opposition de PMA. Pour autant, l’étude de faisabilité est toujours en cours et le cabinet Mensia, qui en est en charge, devrait rendre ses conclusions dans le courant du 1^{er} trimestre 2023.

Sans en attendre l’issue, le SMTNFC a acté le lancement d’une enquête ménage qui devrait débiter en octobre 2023 et dont les résultats, connus courant 2024, devrait permettre d’améliorer l’offre de mobilité aux habitants du Nord Franche-Comté et peut-être servir d’électrochoc pour la création de l’AOM unique.

En 2022, et ce malgré les divergences, nous avons pu nous accorder sur la réduction de moitié du titre campus, réservé aux étudiants, qui permet de voyager sur la totalité du pôle métropolitain pour un prix de 18 € au lieu de 36 € auparavant.

9. La hausse de l’inflation et des prix de l’énergie

Comme toutes les collectivités, nous devons faire face à une hausse des prix de l’énergie. Nous serons peu touchés par l’augmentation de l’électricité et du gaz, par contre l’augmentation du prix des carburants pèsera lourd sur notre budget 2023. En 2022, compte tenu des 5,5 millions de kilomètres que nous avons parcouru, l’impact est évalué à environ 500 000 €.

A cela, il faut y ajouter l'accroissement de la masse salariale liée au dégel du point d'indice des fonctionnaires et aux augmentations consenties à la RTTB compte tenu de la conjoncture inflationniste. L'impact global peut être estimé à 200 000 €.

10. Les résultats 2022

a. Les clients

Avec tous les voyants au vert, 2022 a redonné à tous du baume au cœur. En effet, sur l'ensemble de nos offres de mobilité, le chemin vers une situation « normale » se précise. L'activité commerciale et la communication étant reparties, de nouveaux clients nous ont rejoints et des clients qui s'étaient éloignés des transports en commun sont revenus. 4500 nouveaux clients en 2022 et des augmentations de fréquentation à deux chiffres sur l'ensemble de nos services démontrent que la dynamique est de nouveau orientée vers la croissance.

Le Pass Optymo a été lancé en 2007 et depuis cette date un client inscrit le restait « à vie » (sauf demande de sa part). C'est pourquoi, dans un souci de lisibilité et de transparence, nous allons, courant janvier de cette année, supprimer tous les clients n'ayant pas voyagé depuis 3 ans. Nous estimons le chiffre à 50 000 clients actifs. Chaque année nous effectuerons ce nettoyage de notre base de clients permettant ainsi d'avoir des données encore plus proches de la réalité.

Nombre mensuel moyen de clients par type de mode :

Mode	Nombre moyen de clients / mois	/ N-1
BUS	20 130	8%
VLS	813	13%
ALS	392	9%

Nombre mensuel moyen de clients par nombre de mode :

Nombre de mode	Nombre moyen de clients / mois	/ N-1
Un seul mode	19 788	7%
Deux modes	759	13%
L'offre Triple-Play	49	12%

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 était retombée à 8 280 974.

La tendance s'est inversée en 2017 où nous avons totalisé 8 501 397 voyages (+ 2.66 %), 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 %). L'année 2022 quant à elle affiche une progression de +14.4 % par rapport à 2021 et permet de réduire l'écart avec l'année 2019 (-17 %).

■ Nombre de voyages cumulés

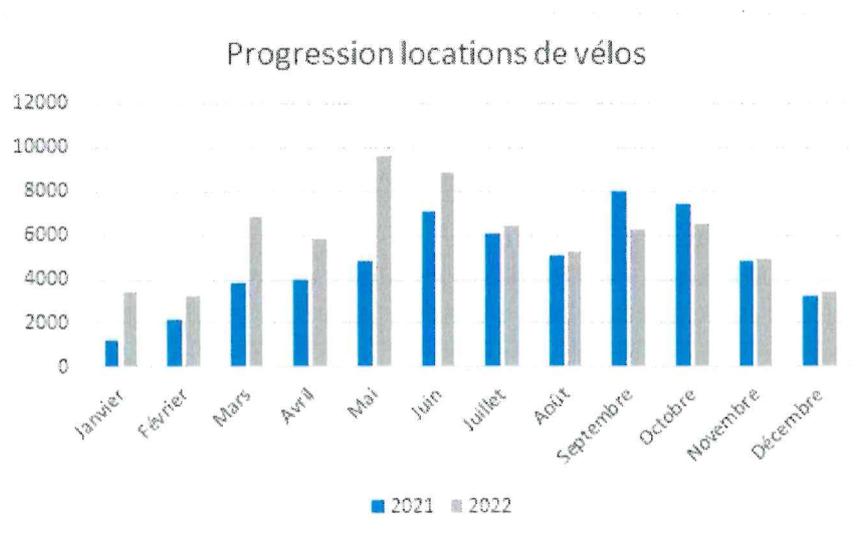
Mois	Année 2021	Année 2022	%		Cumul 2021	Cumul 2022	%	
Janvier	547 891	630 900	↑	15,2%	547 891	630 900	↑	15,2%
Février	434 341	491 131	↑	13,1%	982 232	1 122 031	↑	14,2%
Mars	657 647	751 657	↑	14,3%	1 639 879	1 873 688	↑	14,3%
Avril	324 094	521 138	↑	60,8%	1 963 973	2 394 826	↑	21,9%
Mai	526 865	665 571	↑	26,3%	2 490 838	3 060 397	↑	22,9%
Juin	567 625	600 136	↑	5,7%	3 058 463	3 660 533	↑	19,7%
Juillet	333 797	348 199	→	4,3%	3 392 260	4 008 732	↑	18,2%
Août	287 449	323 929	↑	12,7%	3 679 709	4 332 661	↑	17,7%
Septembre	692 317	748 606	↑	8,1%	4 372 026	5 081 267	↑	16,2%
Octobre	640 540	674 301	↑	5,3%	5 012 566	5 755 568	↑	14,8%
Novembre	605 510	670 395	↑	10,7%	5 618 076	6 425 963	↑	14,4%
Décembre	636 914				6 254 990			

c. L'offre Vélos en Libre-Service

Réchauffement climatique, soleil plus présent ou simplement changement des habitudes, le vélo en libre-service profite énormément de tout cela et voit ses locations augmenter de plus de 20 % en 2022 par rapport à 2021.

Les efforts réalisés sur la qualité de la maintenance et une offre tarifaire attractive sont aussi des facteurs de réussite.

Belfort étant déjà une terre de vélo, avec son label « Ville du Tour de France » et ses nombreuses récompenses pour la quantité et qualité de ses pistes cyclables ; une potentielle électrification de la flotte pourrait faire entrer encore plus le vélo en libre-service dans la mobilité du quotidien des Terrifortains.



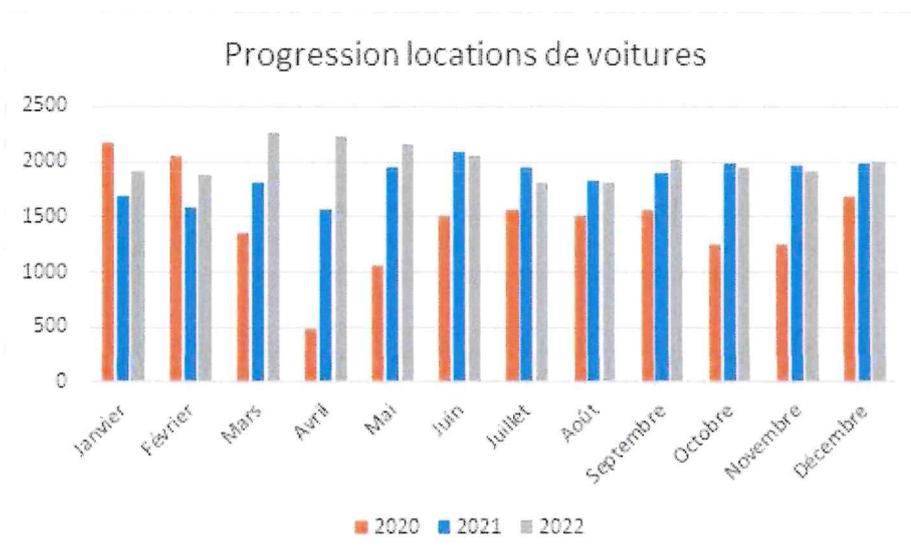
d. L'offre Autos en Libre-Service

Toujours en croissance depuis 2020, la progression des locations d'auto en libre-service est moins forte en 2022 pour se situer autour des 10 %. Nous pourrions expliquer ce ralentissement par un manque de véhicules disponibles et un report modal sur le bus ou encore le vélo pour les trajets intramuros. Cependant, les clients qui utilisent nos véhicules en autopartage font plus de kilomètres

et on retrouve les chiffres d'avant Covid avec une progression de 20 % entre 2021 et 2022. Un résultat certainement dû à la hausse du prix des carburants et à des tarifs agressifs, inchangés malgré la hausse des charges.

Nombre de locations : 24 000 en augmentation de 10 % (+ 37 % / 2020)
 Nombre de kilomètres : 850 000 en augmentation de 20 % (+ 51 % / 2020)
 Durée de location : 105 000 h en augmentation de 21 % (+ 70 % / 2020)

Cette année encore et malgré la hausse des charges (carburant, réparations véhicules), les dépenses sont restées dans le budget alloué.



e. Les recettes

i. Billetterie

Les différents indicateurs de fréquentation étant en hausse par rapport à l'année 2021, les recettes suivent la même tendance avec une hausse de 15.5 % au 30 novembre 2022, mais restent en baisse de 6,5 % par rapport à 2019.

■ Recettes cumulées

Mois	Année 2021	Année 2022	%		Cumul 2021	Cumul 2022	%	
Janvier	207 636	220 165	↑	6,0%	207 636	220 165	↑	6,0%
Février	184 110	217 662	↑	18,2%	391 746	437 827	↑	11,8%
Mars	202 207	259 985	↑	28,6%	593 952	697 812	↑	17,5%
Avril	153 994	234 760	↑	52,4%	747 946	932 573	↑	24,7%
Mai	202 975	236 923	↑	16,7%	950 921	1 169 496	↑	23,0%
Juin	196 802	227 439	↑	15,6%	1 147 723	1 396 935	↑	21,7%
Juillet	195 298	175 772	↓	-10,0%	1 343 021	1 572 707	↑	17,1%
Août	157 492	190 177	↑	20,8%	1 500 513	1 762 884	↑	17,5%
Septembre	226 285	242 569	↑	7,2%	1 726 798	2 005 453	↑	16,1%
Octobre	215 468	246 375	↑	14,3%	1 942 266	2 251 828	↑	15,9%
Novembre	221 353	246 891	↑	11,5%	2 163 618	2 498 718	↑	15,5%
Décembre	234 936				2 398 554			

ii. Versement Mobilité

Si les années 2020 et 2021 ont été fortement impactées par la pandémie et ses conséquences sur le monde économique et l'emploi, grâce au bouclier de protection fiscale mis en place par l'Etat pour compenser les recettes, nous n'avons pas eu à souffrir au niveau de la trésorerie du manque de VM provenant directement des assujettis. L'Etat « a colmaté » en 2020 la somme de 1 544 227 € et en 2021 la somme de 463 268.30 €. Sur le budget 2022, nous aurons eu à rembourser au titre du trop-perçu 2021 un montant de 286 772.82 € puisque nous avons un montant de VM de référence de 19 388 466 € (moyenne du VM des années 2017 à 2019).

En 2022, le VM connaît une réelle embellie qui se justifie à la fois par une reprise de l'activité économique, l'impact de l'augmentation de 0,1 % sur une année pleine et sans doute du changement de méthode comptable dans le reversement du VM aux AOM.

En effet, depuis le 1^{er} janvier 2022, le dispositif de l'URSSAF Caisse Nationale (anciennement dénommée ACOSS) concernant le versement du VM ne repose plus sur le VM réellement payé par les assujettis mais sur les sommes dues par ces derniers. Le VM est ainsi versé à M+1 – donc plus facile à suivre et avec beaucoup moins de fluctuation que dans la méthode précédente.

Cela s'est accompagné de la baisse des frais de gestion passant ainsi de 1 à 0.5 % et de la création d'un taux dit de réfaction de 0.5 %. Il permet de couvrir le risque pris par l'UCN en nous versant les sommes déclarées et non réellement collectées auprès des redevables.

Le passage à ce dispositif au 1^{er} janvier 2022 s'accompagne par le versement en notre faveur de la somme de 380 493.74 € en 2022 dit Restes à recouvrer. Ce montant correspond à 70 % de la valeur estimée recouvrable des créances de l'UCN pour le SMTC au 31 décembre 2021.

Recettes du Versement Mobilité (en k€)

2018	2019	2020	2021	2022
19 697	19 375	17 854*	19 222*	21 250°

* 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 d'environ 98 884.79 € au titre de 2021.

Année d'encaissement	2018	2019	2020	2021	2022
Montant	181 562 €	187 141 €	98 870 €	98 870 €	98 884.79 €

Eu égard aux chiffres connus à ce jour, la recette VM est estimée à quasi 21 350 000 € pour 2022.

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 2022, la recette est égale à 3 400 384.86 € et en augmentation de plus de 2.2 % par rapport à 2021.

Montant de la subvention (en milliers d'€)

	2018	2019	2020	2021	2022
Scolaire	2373	2415	2458	2442	2497
Statutaire	859	875	890	884	903
Total	3232	3290	3348	3326	3400
Différence / an	0	58	58	-22	74

f. Prévision du compte administratif 2022

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 et 2021 a été reconduit en 2022.

Grâce aux résultats 2021, nous avons pu amortir les différents impacts liés à la crise énergétique et à la hausse de l'inflation qui ont grevés les comptes 2022. La bonne tenue du versement mobilité en 2022, ainsi que l'augmentation de nos recettes billetterie (+ 15% par rapport à 2021) nous permettra aussi de dégager des marges pour l'exercice 2023 qui s'annonce plein d'incertitudes. En effet nous aurons à faire face aux premières dépenses de l'hydrogène ainsi qu'à la continuité de l'explosion de nos dépenses énergétiques.

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 2022.

II. LE CADRE DE L'ELABORATION DU BP EN 2023

1. La section de fonctionnement

A. Les recettes de fonctionnement

Pour l'année 2023, considérant les usages des 11 premiers mois de 2022 et comptant sur une stabilité de la situation sanitaire, il sera tenu compte d'une baisse de la fréquentation de l'ordre de 12 % en année pleine par rapport à 2019, soit une augmentation de + 5 % par rapport à 2022. Les recettes seront établies sur la base de la fréquentation et du prix moyen au voyage qui s'établit à 0,32 €.

a. Le Versement Mobilité

Pour l'année 2023, la prévision est estimée en se basant sur les sommes déclarées par les entreprises au titre de l'année 2022 et versées par l'Urssaf et la MSA, soit 21 000 000 € (cf. point ii ci-avant). A ce montant, on ajoute une progression de 3 % liée aux augmentations de salaires accordées par les entreprises. 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 2022 soit 99 000 €.

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 2023, la dotation est arrêtée à 3 688 060 €. Soit + 8.46 % de plus que la dotation de 2022.



c. Les recettes du trafic

i. Bus

La recette moyenne par voyage est en augmentation et est de l'ordre de 0.32 €. Nous avons retenu une fréquentation en baisse de 12 % par rapport à 2019 et en hausse de 6 % par rapport à 2022. Au total, la fréquentation devrait être de 7 600 000 voyages contre une prévision pour 2022 de 7 000 000.

Recette envisagée : $7\,600\,000 * 0.32 = 2\,432\,000$ €.

ii. VLS

Actuellement la moyenne du temps de location est de 20 minutes et si nous nous basons sur la progression 2022, nous pourrions réaliser en 2023 près de 85 000 locations, soit une recette clients de $85\,000 * 20 * 0.02 = 34\,000$ TTC, soit 28 000 € HT.

En complément du montant payé par le client, les communes et autres établissements disposant de stations VLS versent au SMTC une redevance de 350 € HT par an et par vélo, soit une recette de près de 100 000 € HT pour 2023. Cette redevance est en augmentation suite à l'intégration des stations de l'UTBM et de l'Hôpital.

iii. ALS

En 2023, et malgré le manque de véhicules disponibles à la location, nous espérons que la courbe ascendante actuelle continue avec un nombre de location proche des 26 000 locations représentant 120 000 heures de locations et 950 000 kilomètres. La recette prévisionnelle pourrait être de : $120\,000 * 1.00$ € = 120 000 € + $950\,000 * 0.20$ €, soit 310 000 € TTC, soit 258 000 € HT.

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

B. Les dépenses de fonctionnement

L'offre kilométrique restera stable sur les réseaux réguliers. Depuis le déconfinement, seuls les services de soirée ont été réduits. Le montant de la dépense ne variera qu'en fonction de la formule d'indexation, de la variation du calendrier scolaire et des renforcements scolaires supplémentaires mis en place sur le réseau urbain pour se conformer à la législation (voir ci-après). La hausse des salaires, l'inflation galopante, la hausse des prix du carburant seront autant d'éléments qui auront un fort impact sur nos dépenses.

Par ailleurs, le niveau de dépense global pourra être revu en fonction des résultats 2022 et des éléments ci-après :

a. Sobriété énergétique

Le contexte climatique ainsi que le conflit en Ukraine bouleversent notre société. Nous nous attacherons en 2023 à modifier nos habitudes afin de réduire au maximum notre empreinte carbone et ce conformément au plan de sobriété souhaité par le gouvernement. Par ailleurs, conformément à la loi REEN (Réduire l'Empreinte Environnemental du Numérique), un travail sera entrepris sur notre informatique (serveurs, sites Web, messageries, matériel informatique...) afin de contribuer au développement du numérique responsable et baisser substantiellement notre impact. Ce travail devrait permettre d'élaborer un plan stratégique.

b. Réseau urbain

Pas de changement particulier à prévoir sur l'offre qui restera stable. La flotte de bus sera renforcée par l'arrivée des 7 premiers bus à hydrogène qui vont générer des dépenses supplémentaires de carburant compte tenu de l'écart entre le prix au Kg d'H2 et le litre de GO. Une vigilance particulière sera de mise sur le prix des carburants.



c. Réorganisation des réseaux suburbain et scolaire

Globalement il n'y aura pas de changement sur l'offre proposée, seuls des ajustements pourraient intervenir en fonction de la variation des élèves inscrits dans les établissements scolaires. A partir de la rentrée de septembre 2023 il sera tenu compte de la mise en place de renforcements scolaires supplémentaires en lieu et place de ceux réalisés par la RTTB. En effet la jurisprudence récente nous oblige à transporter les élèves assis y compris dans les services de renforcement du réseau urbain. Il y a donc lieu de remplacer les bus par des autocars ce qui induit le fait de doubler le nombre de moyens puisqu'un car ne peut transporter qu'environ la moitié de la capacité d'un bus. Cette décision engendrera une dépense supplémentaire d'environ 125 000 € en 2023 et de 320 000 € en année pleine.

d. Pôle Métropolitain et plan de mobilité

Le lancement de l'enquête ménage ayant été acté et son financement assuré par les contributions des membres en 2022, seules les dépenses de fonctionnement normales de la structure administrative seront appelées en 2023. L'étude d'opportunité sur l'AOM unique, actuellement en cours, ne devrait pas engendrer de dépenses supplémentaires en 2023 compte tenu des décisions qui tardent à venir. Quant au plan de mobilité simplifié à l'échelle du Territoire de Belfort et qui pourrait faire office de guide pour les 10 prochaines années, celui-ci ne le sera que sur la base des premiers résultats de l'enquête ménage qui devraient être connus fin 2024. Les dépenses liées à ce nouveau plan devraient intervenir en 2025.

e. Lancement de la flotte de bus hydrogène

Moment phare dans la vie de notre réseau de bus, la mise en exploitation des 7 premiers bus H² Opymo au printemps 2023. Ce lancement sera l'occasion, lors de réceptions et de campagnes de communication, de mettre également en avant l'offre triple-play Opymo.

f. Le covoiturage

Ce pourrait être le 4^{ème} pilier d'Opymo. Principalement dévolu aux trajets domicile <-> travail, ce nouveau service déjà largement répandu en France pourrait faire son entrée dans la palette de services proposés par Opymo à ses clients. Aujourd'hui deux possibilités sont à l'étude. Première solution, s'adosser à un spécialiste en ligne type Karos ou Klaxit. Ces applications ont déjà fait leurs preuves mais demandent, pour que cela fonctionne, une forte subvention des acteurs publics. Deuxième hypothèse, travailler avec la région Bourgogne Franche-Comté à une intégration de leur solution à nos offres. La solution RBFC, développée notamment par Citiway, est incluse dans notre partenariat, mais n'est pas encore à 100 % opérationnelle et reste loin des standards de la profession.

2. La section d'investissement

En 2023, nous procéderons au renforcement de notre flotte de voitures en libre-service avec l'achat notamment de véhicules électriques du type E208. Un effort particulier sera fait pour maintenir à niveau notre logiciel de facturation et le lancement de l'application Opymo. 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 et logiciels devenus obsolètes ainsi que des éléments suivants :

Lancement de la nouvelle application mobile Opymo

Dès le mois de mars, nous allons travailler au développement de la nouvelle application mobile multimodale Opymo. Cette application permettra à nos clients de gérer leur compte personnel ainsi que l'offre de mobilité Triple-Play depuis leur téléphone. Encore plus pratique, plus simple et plus économique. Cet investissement déjà prévu depuis 2 ans, aura un coût de 190 K€. Un complément de 70 K€ sera inscrit en 2023.

L'Auto en Libre-Service

En terme d'investissement, notre projet est de revenir dès que possible à une offre de 70 voitures. Malgré des délais de livraison encore longs (6 à 8 mois) et des constructeurs ne faisant plus aucune offre tarifaire, nous devrions commander une vingtaine de véhicules thermiques et 100 % électriques pour un coût avoisinant les 450 K€.

De plus, nous devons prévoir une remise en état des stations qui datent de 2014. Les travaux à entreprendre sont principalement la réalisation de massifs en béton pour les Totems, le remplacement de Totems et poteaux et le marquage au sol. Pour cette année, nous prévoyons un investissement de 12 000 €, budget qui sera affiné après consultation.

Mobilier aux arrêts réseau suburbain

Dans la continuité de 2022, nous allons poursuivre la rénovation de nos poteaux aux arrêts sur le réseau suburbain. Après les lignes principales de L20 à L26, nous allons moderniser les lignes de L30 à L35 pour un coût estimé de 40 000 €.

SDA'AP

Conformément au mandat qui nous a été donné pour réaliser la mise aux normes des quais PMR, cette année 2023 marquera la fin des travaux. Au total 206 quais auront été réalisés, dont 47 pour la seule année 2023. Le budget estimé est de 807 000 €. Pour mémoire, le financement est assuré par les EPCI et le CD 90 selon les modalités suivantes :

	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 réalisation des travaux de l'année 4 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 ainsi que sur nos dépenses compte tenu de l'augmentation des coûts de l'énergie et de l'inflation.

Traditionnellement difficile à évaluer, le VM a connu une forte hausse en 2022, gageons que cette tendance se maintienne en 2023 et pour les années futures. Les fortes augmentations de salaires tant dans le privé que le public, ainsi que l'augmentation du taux en année pleine ont généré une progression importante qui nous permet de palier aux augmentations importantes de nos dépenses. Par ailleurs, les annonces de créations d'emplois déjà connues notamment sur l'Aéroparc de Fontaine peuvent faire varier de manière importante la recette VM, à compter de 2024, et compenser les pertes d'emplois constatées ces dernières années.

Les dépenses de fonctionnement 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, et de l'impact des renforcements scolaires sur le réseau urbain.

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

La prévision sur cinq ans a été établie sur la base des résultats consolidés à fin 2021 ainsi que sur les prévisions 2022. 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 14 888 000 € dont le solde à charge sera financé par le crédit-bail. Actuellement, seul le financement de l'Ademe est acté.

Programme H2	Prix unitaire	Coût total de l'opération	ADEME 41,488%	SMTC
Achat 12 bus standards	650 000 €	7 800 000 €	1 991 424 €	5 808 576 €
Achat 8 bus articulés	886 000 €	7 088 000 €	1 878 576 €	5 209 424 €
TOTAL		14 888 000 €	3 870 000 €	11 018 000 €

A. Les recettes

- Les recettes de billetterie : le calcul est fait sur la base d'une fréquentation en baisse en 2023 par rapport à 2019, année de référence, de 12 %. Cette hypothèse est retenue pour les 5 années, soit 7 600 000 voyages*0.32€
- Les recettes ALS : la recette est calculée en prenant en compte une baisse de 4% par rapport à 2019, soit 26 000 locations par an.
- Les recettes VLS : la recette est calculée en prenant en compte une baisse de 13% par rapport à 2019, soit 85 000 locations par an.
- La recette Versement Mobilité est inscrite, compte tenu des résultats estimés au 31/12/2022, soit environ 21 millions d'€ augmentée pour 2023 de 3 % compte tenu de l'inflation qui générera des augmentations de salaires (prévisions établies par le cabinet PB CBM). A compter de 2024, il est inscrit une prévision de 600 emplois supplémentaires attendus sur le site 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 2023 à 2027, 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 du départ d'un agent non remplacé à compter du 1/1/2024.
- Les autres charges de gestion : elles sont en augmentation pour prendre en compte l'inflation et la hausse des carburants.
- 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 de la formule de revalorisation

des prix et de la mise en place des renforcements scolaires sur le réseau urbain qui entraîne un surcoût annuel de 300 000 €.

- Sur les coûts de la RTTB, il est tenu compte de l'arrivée de 7 bus H2 à compter du 1^{er} avril 2023 et de 20 bus à compter du 1^{er} juillet 2025. Compte tenu de nos connaissances, ces acquisitions entraînent des coûts supplémentaires annuels, en année pleine, de fonctionnement respectivement de 186 000 € et de 625 000 €.
- Le crédit-bail : prise en compte des bus Mild Hybrides achetés en 2019. 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 1 juillet 2025 à hauteur de 11 000 000 € sur 10 ans, soit une annuité estimée à 1 130 000 €.
- 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 41,5 % 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.
- Immobilisations incorporelles : il est tenu compte d'une provision récurrente de 50 000 € ainsi que :
 - Etude sur la refonte du réseau suburbain dans le cadre du projet convergence pour 50 000 € à réaliser en 2023
 - Complément pour l'application Optymo + 70 000 € en 2023
 - Refonte du logiciel de post facturation + 200 000 € en 2024
 - Changement du système de priorité aux feux + 200 000 € en 2025
- Matériel : le plan d'investissement ne prend en compte que le renouvellement habituel dû à l'obsolescence pour 100 000 € ainsi que l'électrification de l'offre VLS qui est prise en compte sur 2 années en 2024 et 2025 pour un total de 800 000 €.
- Véhicules : il est tenu compte d'un rachat de véhicules pour la flotte ALS en 2023 pour 450 000 €. Ainsi qu'un renouvellement partiel en 2024,2025 et 206 pour 400 000 €.

LES PREVISIONS DE RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Recettes					
Postes	2023	2024	2025	2026	2027
Recettes issues du transport	5 658 000	5 658 000	5 658 000	5 658 000	5 658 000
Ventes billetterie	2 800 000	2 800 000	2 800 000	2 800 000	2 800 000
Transfert de compétences RBFC	2 708 000	2 708 000	2 708 000	2 708 000	2 708 000
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	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Versement Transport	21 600 000	22 000 000	22 000 000	22 000 000	22 000 000
Subvention des collectivités	1 011 000	1 011 000	1 011 000	1 011 000	1 011 000
Subv. Statutaire RBFC	980 000	980 000	980 000	980 000	980 000
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	90 000	90 000	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	28 480 000	28 880 000	28 880 000	28 880 000	28 880 000



LES PREVISIONS DE DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

DEPENSES	2023	2024	2025	2026	2027
Postes					
Charges fonctionnement smtc					
Achats	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000
Charges locatives	23 000	23 000	23 000	23 000	23 000
Assurances	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000
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	1 240 000	1 180 000	1 180 000	1 180 000	1 180 000
Autres charges de gestion	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000
Charges fonctionnement transport					
Sous Traitance					
Régie	13 300 000	13 486 000	13 798 000	14 111 000	14 111 000
Affrètement lignes sub+scol	7 135 000	7 310 000	7 310 000	7 310 000	7 310 000
RPI	610 000	610 000	610 000	610 000	610 000
PMR	340 000	340 000	340 000	340 000	340 000
Divers (IAT, abnt enof, ,,,)	160 000	160 000	160 000	160 000	160 000
Crédit Bail	871 000	871 000	1 436 000	2 001 000	2 001 000
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	450 000	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	324 000	279 000	233 000	186 000	137 000
Charges diverses	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
vnc des immos cédées					
Dotations aux Amortissements	910 000	860 000	870 000	840 000	720 000
Restitution de taxe VT	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Frais de gestion VM 1 %	216 000	220 000	220 000	220 000	220 000
Dépenses imprévues					
Virement à section Invest					
TOTAUX	26 810 300	26 970 300	27 811 300	28 612 300	28 443 300

LA SECTION D'INVESTISSEMENTS

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
DEPENSES						
Remboursement Emprunts	1 412 760	1 534 000	1 493 000	1 501 000	1 550 000	1 600 000
Dotation	120 000					
Amort Subventions	509 292					
immo incorp	6 000	170 000	250 000	250 000	50 000	50 000
Batiments	321 000					
Matériel	296 569	100 000	500 000	500 000	100 000	100 000
Agencement et installations						
Véhicules	321 065	450 000	400 000	400 000	400 000	0
SD'AP	1 400 000	1 400 000				
Dépenses imprévues						
Total dépenses	4 386 686	3 654 000	2 643 000	2 651 000	2 100 000	1 750 000

RECETTES						
Subventions				3 870 000	0	0
Emprunts				0	0	0
Amortissements	960 000	910 000	860 000	870 000	840 000	720 000
VNC Immos cédées	89 335					
reserve						
SDAP	1 400 000	1 400 000				
Virt de la section Fonct.	1 937 351					
Total recettes	4 386 686	2 310 000	860 000	4 740 000	840 000	720 000

Besoins de la section Invest.						
Recettes- Dépenses	0	-1 344 000	-1 783 000	2 089 000	-1 260 000	-1 030 000
Report à nouveau N-1						
Crédit Report N+1						
Besoin de financement	0	-1 344 000	-1 783 000	2 089 000	-1 260 000	-1 030 000
affectation du résultat						
Besoin de financement cumulé	0	-1 344 000	-3 127 000	-1 038 000	-2 298 000	-3 328 000



RESSOURCES DISPONIBLES

	2023	2024	2025	2026	2027
Fonctionnement					
Total des Recettes	28 480 000	28 880 000	28 880 000	28 880 000	28 880 000
Total des Dépenses	26 810 300	26 970 300	27 811 300	28 612 300	28 443 300
Recettes - Dépenses	1 669 700	1 909 700	1 068 700	267 700	436 700
Excédents cumulés	1 669 700	3 579 400	4 648 100	4 915 800	5 352 500
Affectation du résultat a section investissement					
RAN	1 669 700	3 579 400	4 648 100	4 915 800	5 352 500
Investissement					
Besoin Investissement	-1 344 000	-1 783 000	2 089 000	-1 260 000	-1 030 000
Cumul	-1 344 000	-3 127 000	-1 038 000	-2 298 000	-3 328 000
SOLDE DE GESTION	325 700	452 400	3 610 100	2 617 800	2 024 500

Conclusion

Au total, en euro constant et sous réserve des éléments factuels pris en compte, l'excédent de gestion sur la période de 5 ans serait d'environ 2 millions 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. On note également que les excédents de fonctionnement se réduisent considérablement à compter de 2025 du fait de la mise en service des 20 bus H2.

Par ailleurs, la recette du versement mobilité, actuellement très dynamique, devra faire l'objet d'une attention particulière.

Contrairement aux années passées, il ne devrait pas être nécessaire d'inscrire une participation d'équilibre à charge des membres lors du vote du Budget Primitif.

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 soumets au débat, conformément à l'article L2312.1 du Code Général des Collectivités Territoriales. Ils conditionneront la construction du Budget Primitif 2023.

Après en avoir délibéré, le Conseil Syndical :

- prend acte de l'existence du Rapport d'Orientations Budgétaires 2023,
- prend acte de la tenue du Débat d'Orientations Budgétaires 2023,

Le Président,
Roland JACQUEMIN