



syndical mixte des transports en commun

Envoyé en préfecture le 02/02/2024

Reçu en préfecture le 02/02/2024

Publié le - 2 FEV. 2024

ID : 090-259000016-20240201-2024_03-DE



Conseil syndical du 1^{er} février 2024

Monsieur Roland JACQUEMIN
Président

Délibération n° 03

Objet : Rapport d'orientations budgétaires 2024

Extrait du registre des délibérations du conseil syndical

Date de la convocation	25 janvier 2024	Présents
Observation :		Mesdames, Messieurs
Courrier du 12.12.2023 de la RBCF (réf DADC-SR-0114-2023) : Par jugement du TA de Besançon en date du 05.12.2023, la délibération du 23.07.2021 relative à la désignation de représentants du conseil régional au sein d'organismes extérieurs a été annulée.		GBCA (910 voix) : Titulaires : Jacquemin, Aymonier, Bonin, Bonnans-Weber, Constantakatos, Gilbert, Jeannin, Ketfi-Charif, Kneip, Moutarlier, Picard, Rousseau – Suppléant : Castaldi
Arrivée de Mme Ketfi-Charif		RBFC : /
Départ de Mme Ketfi-Charif avant le vote qui donne pouvoir à M Kneip		CCST (40 voix) : Titulaire : Hottlet
Départ de M Kneip qui donne pouvoir à M Picard		CCVS (40 voix) : Titulaire : Coddet – Suppléant : Salort
Nombre de voix	990	Procurations
-Nombre de voix pour	990	De M Guyod (GBCA) à M Moutarlier (GBCA)
-Nombre de voix contre	0	De M Jager (GBCA) à Mme Bonnans-Weber (GBCA)
-Abstentions	0	De Mme Ketfi-Charif (GBCA) à M Kneip (GBCA)
Délibération adoptée à	l'unanimité des votants	De M Kneip (GBCA) à M Picard (GBCA)

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.

Au niveau national, la crise sanitaire de 2020 a provoqué une très forte chute de la fréquentation et force est de constater que la fréquentation de notre réseau n'a pas retrouvé son niveau d'antan, alors que le niveau d'offre est identique à celui de 2019. Les effets sont multiples et s'expliquent majoritairement par une perte de confiance d'une frange de la clientèle, par la généralisation du télétravail et une diversification des modes de déplacement. Plusieurs études anticipent d'ailleurs une baisse durable de la fréquentation des transports en commun. Pour autant, à Belfort, nous pouvons nous enorgueillir des performances de notre réseau. La fréquentation pour 2023 devrait être en progression de 6 % / 2022 et être stabilisée à -12 % par rapport à 2019, faisant de cette année 2023, avec 7 600 000 voyages, notre nouvelle année référence compte tenu des changements sociétaux durables qui se sont mis en place (télétravail, mobilités actives...).

Dans ce contexte difficile, la transition énergétique est désormais une obligation qui va impliquer d'importantes dépenses. L'objectif de neutralité carbone en 2050, annoncé par l'Etat, est un important défi qui repose en partie sur la capacité des AOM à activer tous les leviers pour proposer une offre attractive de mobilité. Le challenge qui nous est posé tient tant dans l'articulation indispensable de l'offre actuelle et des usages futurs que les enjeux environnementaux et les dynamiques démographiques imposeront.

Le SMTC a, pour relever ces défis, mis en place une série d'actions ambitieuses pour décarboner les mobilités :

- La première d'entre elles est, bien entendu, l'électrification de la flotte de bus en ayant acquis 7 bus à hydrogène qui roulent depuis septembre 2023. Cette flotte sera renforcée par 20 bus supplémentaires à l'horizon 2026, conférant à Belfort la plus grosse flotte de bus à hydrogène en terme de densité (50 % du parc) et permettant de réduire de 3 000 T par an les émissions de CO2.
- La deuxième consiste à développer les mobilités partagées en proposant un parc de voitures en autopartage de 75 véhicules dont 8 électriques. A cela, s'ajoute le déploiement d'une offre de covoiturage, via Karos, pour les déplacements au sein du ressort territorial et où nous prendrons à notre charge 50 % du coût passager. Ces deux offres doivent nous permettre de lutter contre l'autosolisme.
- La troisième consiste en la mise en place d'une offre de location de vélos électriques en longue durée. La pratique du vélo demeure la mobilité la plus vertueuse et nous souhaiterions aller encore plus loin en remplaçant notre offre VLS par une offre électrifiée, afin de permettre de réduire les disparités territoriales.

Toutes les actions décrites, ci-avant, ne sont possibles que grâce à la dynamique de notre recette versement mobilité. Nous avons la satisfaction, en 2023, de constater une augmentation plus conséquente que celle envisagée, probablement du fait des hausses importantes des salaires accordées par les entreprises ainsi que grâce à un nombre d'emploi en augmentation. Espérons là aussi que le contexte favorable de 2023 perdurera en 2024.

En terme de dépenses, la flambée des prix des carburants et de l'énergie en 2022 et leur maintien à haut niveau en 2023, ainsi que la forte inflation dégradent nos performances financières. Les carburants et électricité représentaient en 2023 environ 14.5 % des dépenses d'exploitation de la RTTB, soit 2 millions d'€ contre 1.4 million en 2022.

C'est dans ce contexte incertain, et fort de la volonté de ne pas alourdir la fiscalité des ménages, qu'il nous faut être ambitieux dans la conception de l'offre de mobilité et dans sa mise en œuvre, tout en étant respectueux des finances publiques. Pour maximiser les impacts en faveur de la population résidant sur le bassin de vie du pôle métropolitain, la question de la gouvernance et de l'AOM unique doit être au cœur des débats.

I. LES ELEMENTS DE CONTEXTE

1. L'emploi et les indicateurs régionaux

Les indicateurs ci-après, même s'ils sont provisoires, incitent à la prudence. Les annonces faites concernant les créations d'emplois, notamment dans le domaine de l'hydrogène, ne sont pas encore totalement réalisées.

Le nombre d'emplois est en légère diminution par rapport à 2022 (-1 %) 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. Ces éléments sont toutefois à relativiser compte tenu de leurs caractères provisoires.



Emploi salarié total

Zonage	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	3 ^e trim. 2022	2 ^e trim. 2023	3 ^e trim. 2023	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	219.3	221.2	221.3	0.1	0.9
Doubs	200.2	200.2	200.3	0.1	0.1
Jura	87.7	87.9	87.8	-0.1	0.1
Nièvre	64.6	64.7	64.6	-0.2	0.1
Haute-Saône	70.1	69.8	69.4	-0.6	-1.0
Saône-et-Loire	192.0	192.3	191.8	-0.2	-0.1
Yonne	110.3	110.3	109.9	-0.3	-0.3
Territoire de Belfort	50.0	49.8	49.5	-0.4	-1.0
Bourgogne-Franche-Comté	994.2	996.1	994.7	-0.1	0.0
France hors Mayotte	26 831.6	27 002.0	27 038.7	0.1	0.8

Notes : données provisoires pour le dernier trimestre et révisées pour les trimestres précédents ; données CVS, en fin de trimestre.

Le taux de chômage, France entière, est en légère augmentation par rapport à 2022. Dans le Département, cette hausse est supérieure à celle constatée au niveau de la Région et le taux de chômage demeure malheureusement le plus élevé de la Région (8.7 %) et est supérieur au niveau national.

Taux de chômage

Zonage	Taux de chômage (en %)			Variation (en points de %)	
	3 ^e trim. 2022	2 ^e trim. 2023	3 ^e trim. 2023	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	5.7	5.7	5.8	0.1	0.1
Doubs	6.5	6.5	6.7	0.2	0.2
Jura	5.1	5.2	5.4	0.2	0.3
Nièvre	6.8	6.6	6.8	0.2	0.0
Haute-Saône	6.4	6.3	6.5	0.2	0.1
Saône-et-Loire	6.4	6.5	6.7	0.2	0.3
Yonne	6.7	6.9	7.0	0.1	0.3
Territoire de Belfort	8.3	8.5	8.7	0.2	0.4
Bourgogne-Franche-Comté	6.3	6.3	6.5	0.2	0.2
France métropolitaine	7.0	7.0	7.2	0.2	0.2
France hors Mayotte	7.2	7.2	7.4	0.2	0.2

Notes : données provisoires pour le dernier trimestre et révisées pour les trimestres précédents ; données CVS.

Le nombre d'emplois intérimaires est en baisse par rapport à 2022 et n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise (2 000 emplois).

Emplois intérimaires

Zonage	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	3 ^e trim. 2022	2 ^e trim. 2023	3 ^e trim. 2023	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	6.1	6.2	5.8	-5.4	-5.1
Doubs	8.5	7.8	7.8	-1.0	-8.6
Jura	3.5	3.4	3.2	-5.2	-8.3
Nièvre	2.0	2.0	1.9	-4.4	-5.9
Haute-Saône	3.3	3.3	3.0	-7.9	-8.8
Saône-et-Loire	7.5	7.3	7.1	-2.3	-5.0
Yonne	4.6	4.6	4.5	-2.9	-4.1
Territoire de Belfort	1.6	1.6	1.5	-5.7	-8.7
Bourgogne-Franche-Comté	37.1	36.0	34.7	-3.7	-6.6
France hors Mayotte	809.3	784.9	768.6	-2.1	-5.0

Notes : données provisoires pour le dernier trimestre et révisées pour les trimestres précédents ; données CVS, en fin de trimestre.

2. Prévisions inflation et augmentation des salaires

D'après le rapport économique, social et financier publié dans le cadre du PLF pour 2024, l'inflation au titre de 2024 devrait être de 2.6 % en moyenne.

	2021	2022	2023	2024
Inflation annuelle	1.6 %	5.2 %	4.9 %	2.6 %

Avec le reflux de l'inflation, les entreprises devraient limiter les augmentations de salaires pour 2024 à 3.5%.

	2021	2022	2023	2024
Augmentation annuelle	1.5 %	3 %	4.75 %	3.5 %

3. L'impact sur le Versement Mobilité

Le Versement Mobilité, qui constitue notre principale ressource (environ 72 % de nos recettes), est difficilement appréhendable tant il est 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.

Etroitement liée à l'emploi, la recette du Versement Mobilité devrait donc être appréhendée sur les bases des recettes 2023. Malgré tout, la projection de recettes 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 davantage la compréhension de la situation.

En effet, le montant du Versement Mobilité estimé pour 2023 devrait atteindre un montant record d'environ 22.5 millions d'euros. 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 % depuis le 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 ;
- La troisième est très certainement due à la situation de l'emploi et ce malgré les indicateurs ci-avant qui montrent une baisse de l'emploi et une augmentation du chômage (les chiffres sont encore provisoires) mais qui vraisemblablement concernent plutôt des établissements de moins de 11 salariés et donc non assujettis au VM.

4. 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 2023 et il n'y en aura pas au 1^{er} janvier 2024.

Pour mémoire, nous avons pratiqué une augmentation de tarifs depuis le 1^{er} 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 (+ 5.2 %) génère une augmentation des recettes de 12 %. La recette billetterie est supérieure à celle de 2019. Si les chiffres sont confirmés à fin décembre, nous devons procéder au remboursement de l'aide de l'Etat. (cf 6.b).

	2019	2020	2021	2022	2023
Recettes cumulées au 30/11	2 674 258 €	1 751 677 €	2 163 618 €	2 498 718 €	2 808 032 €

5. L'offre de transport

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

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

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



L'offre proposée est donc la suivante :

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

La production kilométrique annuelle est d'environ 3 000 000 km. Le coût au kilomètre est d'environ 4.66 €.

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

Nous effectuons environ 2 182 635 km, soit 1 756 938 km sur le réseau régulier et 425 697 sur le réseau scolaire. Le coût moyen au kilomètre est d'environ 3.19 €, soit une hausse de 3.24 % par rapport à 2022 (3.09 €).

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

c. Desserte du Ballon d'Alsace

Le SMIBA, en partenariat avec le SMTTC, 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 2023-2024. Des modifications ont été apportées par rapport aux années précédentes, à savoir que les navettes ne circulent que lorsque la station est ouverte et à raison de 2 allers/retours les samedis, dimanches et vacances scolaires.

Le déficit d'exploitation de cette ligne est entièrement à la charge du SMIBA. Le « Bus du Ballon » circule du samedi 23 décembre 2023 au dimanche 10 mars 2024. Les bus sont équipés de rack à vélo d'une capacité de 8 attaches en complémentarité de la soute à ski.

d. Le service de transport de Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Ce service est réservé aux habitants du Territoire de Belfort possédant un Pass Optymo et justifiant d'un taux d'invalidité de 80 %.

Depuis 2019, l'accès a été élargi aux personnes âgées à partir de 90 ans et depuis janvier 2020, aux mineurs pour des déplacements hors motif scolaire.

Pour l'année 2023, 10 170 courses ont été réalisées, soit -148 courses par rapport à 2022. Le coût moyen d'une course est de 32.50 €.

Ce marché arrivera à son terme début janvier 2025. Aussi, il sera nécessaire de lancer une consultation cette année.



e. 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.

f. L'offre de Vélos en Libre-Service (VLS)

Les Vélos en Libre-Service Optymo sont déployés sur un ensemble de 35 stations sur un territoire comprenant Belfort et sa 1^{ère} couronne, l'HNFC, l'UTBM de Sevenans et la Ville de Delle. C'est au total presque 280 vélos qui sont à la disposition de nos clients qui effectuent près de 5 500 locations en moyenne par mois.

Ce service est exploité par la RTTB. Ses équipes et son atelier dédiés aux vélos sont en charge de la maintenance préventive et curative du parc, ainsi que du rééquilibrage quotidien afin d'homogénéiser l'offre sur l'ensemble des stations.

Depuis quelques années, le nombre de location est stable ou en légère baisse. Plusieurs enquêtes de satisfaction montrent que nos clients, après avoir utilisé nos VLS, réparent ou achètent leur propre vélo et continuent à pratiquer. En soit, c'est une bonne chose et Optymo aura servi à relancer ce mode de transport doux.

Aujourd'hui, le service en place est facturé 2 centimes d'euros la minute. En 2023, nous avons réalisé environ 65 000 locations, soit une baisse de quasi 8 % sur 1 an.

g. L'offre de Vélos à assistance électrique en location Longue Durée (VLD)

Lancée en octobre 2023 en collaboration avec la startup belfortaine Parco cycles, l'offre de VLD Optymo a connu un rapide succès avec les 50 premiers vélos réservés en 48h. Aujourd'hui, la quasi-totalité des vélos a été livrée et la production de 50 vélos supplémentaires commencera à la fin du mois de janvier 2024. Sur cette nouvelle production, 30 sont déjà réservés.

Avec cette nouvelle prestation, Optymo poursuit son rôle de facilitateur des mobilités et souhaite, par le biais d'une location, donner le goût aux personnes pour les mobilités douces.

h. L'offre des Autos en Libre-Service (ALS)

L'un des objectifs affichés pour 2023 était de revenir à une flotte de véhicules proche de 75. Malgré les difficultés imposées par un marché de l'automobile en tension et aux incendies volontaires, nous avons aujourd'hui 65 voitures disponibles à la location.

Sur ces 65 véhicules (36 citadines, 19 breaks compacts et 10 petits utilitaires), 8 (citadines) sont électriques et utilisent les bornes de recharge (IRVE) déjà disponibles sur Belfort. Cela valide notre deuxième objectif de 2023 et nous a permis de « dépolluer » la convention d'occupation de l'espace public avec la Ville de Belfort en réalisant 15 K€ d'économie annuelle grâce à la suppression de la redevance de stationnement.

Pour les véhicules électriques, nous avons conventionné avec Territoire d'Énergie 90, pour une redevance annuelle, hors énergie, de 810 € HT par station, comprenant l'investissement, le fonctionnement et la maintenance.

2024 fêtera les 10 ans de ce service qui aura permis à nos clients de faire des millions de kilomètres sans posséder de voiture. Autant de places libérées dans la ville, autant de kilos de CO² économisés. Ces 10 années ont permis d'apporter une alternative à la voiture individuelle tout en offrant des services complémentaires comme le choix d'un véhicule pour chaque besoin du quotidien. Dans les années à venir, le défi sera celui de la transition énergétique avec des véhicules électriques en gérant le manque d'infrastructure de recharge.

i. Le covoiturage Optymo

Dernièrement arrivée dans le bouquet des mobilités Optymo, le covoiturage est accessible via l'application mobile Karos depuis le 4 décembre 2023. Cette offre permet, pour des trajets impossibles avec nos lignes de bus, de voyager en covoiturage sur l'ensemble du Territoire de Belfort pour le prix d'un ticket de bus.

En effet, sur le coût pour le passager de 2 €, Optymo en finance la moitié, soit un reste à charge pour le client de 1 €.

Cette offre permet d'offrir une solution de transport pour, par exemple, les salariés en horaires de travail décalés, pour les étudiants soucieux de faire des économies et des rencontres ou encore de permettre une gestion optimisée du stationnement en centre-ville.

6. L'endettement

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

a. Les emprunts

A ce jour, le SMTC a contracté 12 prêts pour un total d'un peu plus de 23 millions d'euros. Le dernier en 2022, l'a été pour un montant d'1,5 million d'euros 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
Billettique	1 500 000
Flotte H2	1 500 000
Total	23 004 443

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
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			23 004 442.73 €

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 2024 est de **11 419 412,13 €**.

ANNEE ENCAIS SEMEN	1 ^{ière} échéance	OBJET DE LA DETTE	ORGANISME PRETEUR	Duree en mois	Taux	Dettes à l'origine	Dettes en capital au 01 01 2024	Annuité due à la banque	CAPITAL	INTERET	
2010	2011	TCSP	CFFL	204	3.42%	3 754 442.73	1 241 693.03	327 014.13	283 840.46	43 173.67	
2012	2013	Optymo Phase II	Crédit Mutuel BV	180	4.80%	2 000 000.00	679 827.66	187 809.16	157 993.04	29 816.12	
2012	2013	Optymo Phase II	Caisse d'Epargne	180	4.83%	2 000 000.00	680 770.14	188 184.52	158 138.97	30 045.55	
2012	2013	Optymo Phase II	Crédit Agricole	180	4.75%	2 000 000.00	678 256.99	187 184.52	157 749.59	29 434.93	
2013	2015	Optymo Phase II	CDC	360	2.50%	6 000 000.00	4 344 827.60	293 793.10	206 896.55	86 896.55	
2013	2014	Locaux Jonxion	Caisse d'Epargne	180	3.61%	850 000.00	335 485.95	73 636.32	62 363.20	11 273.12	
2013	2014	Locaux Jonxion	CFFL	180	3.46%	850 000.00	333 290.11	72 877.32	62 146.04	10 731.28	
2014	2014	Optymo Phase II	CFFL	120	2.59%	750 000.00	37 500.00	37 864.22	37 500.00	364.22	
2014	2015	Optymo Phase II	CFFL	180	2.06%	1 800 000.00	750 000.00	134 523.00	120 000.00	14 523.00	
2019	2020	Billetique	Crédit agricole	120	0.54%	500 000.00	303 231.83	51 395.88	49 859.29	1 536.59	
2019	2020	Billetique	Caisse d'Epargne	120	0.45%	1 000 000.00	630 260.34	102 323.12	99 654.96	2 668.16	
2022	2023	7 bus Hydrogène	CDC	180	0.62%	1 500 000.00	1 404 268.48	104 788.20	96 325.06	8 463.14	
ROB 2024						TOTAUX	23 004 442.73	11 419 412.13	1 761 393.49	1 492 467.16	268 926.33

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 la 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 lors de la période Covid, 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).

L'engagement pris indique que nous devons rembourser à l'Etat l'avance qui nous a été faite en 2020 – d'un montant de 1 074 634 €- lorsque nos recettes de trafic seront au même niveau que celles de la moyenne 2017-2019 et ce au plus tard le 1^{er} janvier 2031.

Les résultats au 30 novembre 2023 semblent indiquer que nos recettes de trafics de 2023 vont atteindre à la clôture de l'exercice le montant de référence.

Si cela se confirme, il nous faudra déterminer les modalités de remboursement et inscrire le versement d'une première échéance au BP 2024.

c. Les crédits-bails

Le SMTC n'est pas propriétaire de la majeure partie de la flotte de bus.

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.

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

Pour 2024, comme 2023, nous ne prévoyons pas d'engager des lignes de trésorerie. Pour mémoire nous avons l'habitude d'engager une ligne de trésorerie qui pouvait varier de 1,5 à 4,5 millions d'euros.

Etat d'engagement des lignes de trésorerie (en €)

2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
3 000 000	4 500 000	3 000 000	3 000 000	1 500 000	0	0

Etat des intérêts payés (en €)

2019	2020	2021	2022	2023
14 000	8 324	2 448	2069	768.75

7. 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.

a. Temps de travail

Tous les postes sont créés à temps complet. Depuis le 1^{er} février 2023, 4 agents travaillent à temps partiel. La durée de travail effectif est de 1 607 heures par an au sein du SMTC.

b. 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 2023	Prévisions 2024
Agents titulaires et stagiaires	13 <i>+ 2 en disponibilité</i>	13 <i>+ 2 en disponibilité</i>
Agents non titulaires permanents	4	4
Agents en CAE	1	1
	18 agents	18 agents

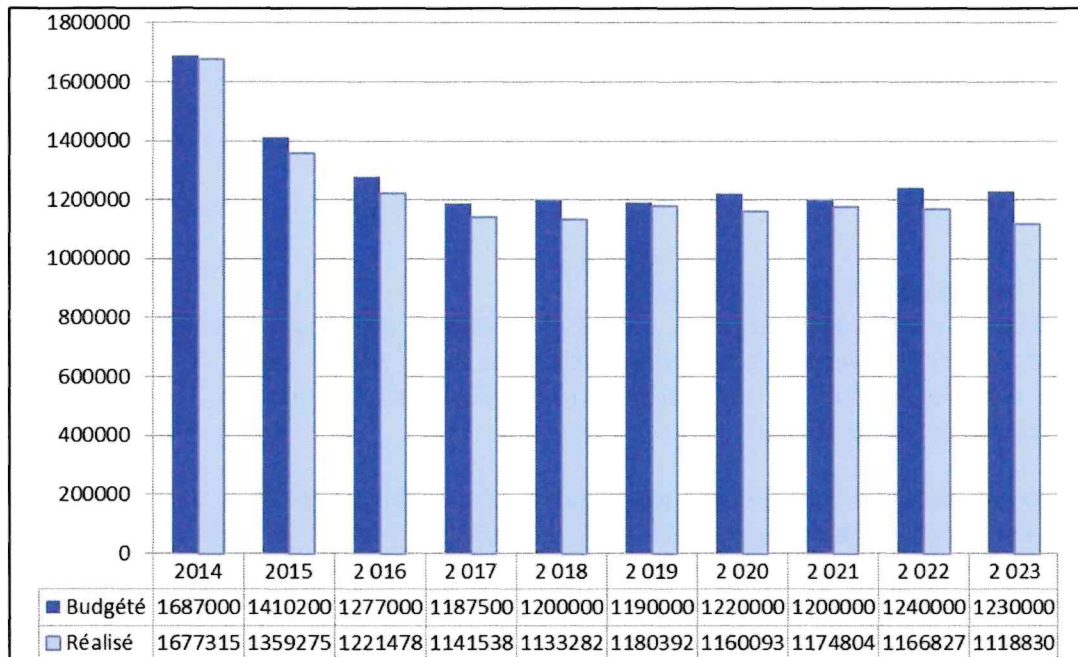
Par filières

	Au 31 12 2023	Prévisions 2024
Administrative		
Emplois permanents	16 <i>+ 1 en disponibilité</i>	16 <i>+ 1 en disponibilité</i>
Emplois non permanents	0	0
Technique		
Emplois permanents	1 <i>+ 1 en disponibilité</i>	1 <i>+ 1 en disponibilité</i>
Emplois non permanents - CAE	1	1
	18 agents	18 agents



c. 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.



		2022			2023		
		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	680 000	663 410	16 590	680 000	633 621	46 379
6451...	Cotisations sociales	500 000	486 635	13 365	490 000	466 115	23 885
648	Prestations actions sociales	50 000	16 783	33 217	50 000	19 095	30 905
		1 240 000	1 166 828	73 172	1 230 000	1 118 830	111 170
6419	Atténuation des charges de person	44 000	43 805	-195	30 000	70 347	40 347
64198	Assurance du personnel		18 152	18 152	6 000	9 806	
74718	Contrat aidé	6 000	8 981	2 981			
TOTAL		1 190 000	1 095 890	72 978	1 194 000	1 038 677	151 517

Les charges de personnel représentent 4.54 % des dépenses de fonctionnement en 2023.

Les effectifs sont en légère diminution au SMTC du fait du départ (mai 2023) et non remplacement d'un agent non titulaire sur un poste permanent. Les compétences et aptitudes de l'équipe actuelle permettent d'assurer le fonctionnement de la collectivité de façon efficiente. Au cours de 2024, un agent fera valoir ses droits à la retraite et sera remplacé (poste ESO) et deux autres agents seront en disponibilité.

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).

d. 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 titres déjeuners qui seront dématérialisés à compter de janvier 2024,
- aux chèques cadeaux,
- et depuis janvier 2023, les cartes libres circulation sont proposées aux agents et à leurs ayants droit.

8. 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).

Face au défi 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 livrés à l'été 2023 et sont régulièrement mis en exploitation depuis septembre. La station n'est pas encore terminée et ne permet pas l'avitaillement régulier des bus. Elle devrait l'être en février 2024. Les travaux concernant la mise aux normes ATEX de l'atelier de la RTTB ont été effectués au cours du 2^{ème} semestre 2022.

La phase 2 du projet qui consiste en l'acquisition de 20 bus supplémentaires est donc, elle aussi, décalée d'environ une année. Pour autant, cela ne remet pas en cause l'aide de l'Ademe qui nous assure d'une subvention 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 2026, 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.

9. Le Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté

La structure créée en 2019 devait préfigurer la création d'une AOM unique. En 2023, il n'y a pas eu d'avancées notoires, faute d'accord de la part de PMA, sur ce projet de création d'AOM unique sur les périmètres du Territoire de Belfort, de PMA et de la CCPH. Actuellement, nous restons dans l'attente des conclusions du cabinet Mensia, en charge de l'étude de faisabilité.

Sans en attendre l'issue, le SMTNFC a lancé une enquête ménage, sur le bassin de vie du pôle métropolitain, qui a débuté en octobre 2023 et qui devrait s'achever en février 2024. Les résultats, connus fin 2024, devraient 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.

Enfin, il est à noter que le nouveau président, issu de PMA, a souhaité la mise en place de deux groupes de travail « tarification » et « mobilité solidaire » afin d'harmoniser les pratiques entre les trois AOM, sans toutefois relancer le débat sur l'AOM unique.

10. Les résultats 2023

a. Les clients

En janvier 2023, nous avons procédé à une mise à jour de notre base clients. Le principe était, en suivant les règles du mandat Sepa, de supprimer les clients qui n'avaient utilisé aucun de nos services depuis 3 ans. Cette opération est réalisée chaque année. Plus proche de la réalité et des usages, nous comptabilisons, en janvier 2023, 51 660 clients soit près de 43 % de la population du département.

Grâce aux campagnes de communication et aux actions commerciales menées tout au long de l'année, nous avons aujourd'hui plus de 62 000 clients soit une progression de 17 %.

Nombre mensuel moyen de clients par type de mode :

Mode	Nombre moyen de client / mois	/ N-1
BUS	21 721	8 %
VLS	856	6 %
ALS	469	17 %

Nombre mensuel moyen de clients par nombre de mode :

Nombre de mode	Nombre moyen de client / mois	/ N-1
Un seul mode	22 058	10 %
Deux modes	853	11 %
L'offre Triple-Play	61	20 %

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 %). En 2022, la progression par rapport à 2021 a été de + 13,9 % mais les résultats restent inférieurs de 18 % par rapport à 2019.

S'agissant de 2023, la progression devrait se situer aux alentours de 6 % par rapport à 2022 et, compte tenu des changements durables constatés sur la mobilité, il y a tout lieu de penser que nous ne retrouverons pas la fréquentation de 2019. La fréquentation devrait s'établir à environ 7 600 000 voyages.

■ Nombre de voyages cumulés

Mois	Année 2022	Année 2023	%		Cumul 2022	Cumul 2023	%	
Janvier	630 900	723 630	↑	14,7%	630 900	723 630	↑	14,7%
Février	491 131	558 587	↑	13,7%	1 122 031	1 282 217	↑	14,3%
Mars	751 657	779 894	→	3,8%	1 873 688	2 062 111	↑	10,1%
Avril	521 138	553 140	↑	6,1%	2 394 826	2 615 251	↑	9,2%
Mai	665 571	675 666	→	1,5%	3 060 397	3 290 917	↑	7,5%
Juin	600 136	651 150	↑	8,5%	3 660 533	3 942 067	↑	7,7%
Juillet	348 199	353 130	→	1,4%	4 008 732	4 295 197	↑	7,1%
Août	323 929	323 551	→	-0,1%	4 332 661	4 618 748	↑	6,6%
Septembre	748 606	739 780	→	-1,2%	5 081 267	5 358 528	↑	5,5%
Octobre	674 301	684 095	→	1,5%	5 755 568	6 042 623	→	5,0%
Novembre	670 395	715 175	↑	6,7%	6 425 963	6 757 798	↑	5,2%
Décembre	666 157				7 125 337			

c. L'offre Vélos en Libre-Service

La pratique du vélo est incontestablement soumise aux conditions climatiques et, dans ce domaine, la météo en 2023 a alterné entre canicule et déluge. Cela impacte directement les locations de vélos en libre-service. Sans raison technique ou de disponibilité du service, nous ne pouvons que constater une baisse de près de 8 % entre 2022 et 2023, avec 64 327 locations.

Progression locations de vélos



d. L'offre de vélo à assistance électrique en location longue durée

Les 50 premiers vélos mis en location ont été réservés en 48 heures. A ce jour, et après quelques retards de fabrication (fabrication locale à Belfort et Auxelles-Bas), la 1ère vague de vélos a été livrée aux locataires.

Fort de ce succès, nous avons commandé 50 vélos supplémentaires qui seront fabriqués fin du mois de janvier, sur une ligne de montage améliorée et industrialisée. 30 sont déjà pré-réservés.

La répartition des locations est de 50 % sur une période de 12 mois, 35 % sur une période de 6 mois et 15 % sur une période de 3 mois. Les locataires sont à 54 % des hommes et 46 % des femmes et habitent pour 30 % d'entre eux à Belfort, les autres locataires étant répartis sur une 15aine de communes.

e. L'offre Autos en Libre-Service

Avec une baisse des véhicules disponibles (incendies volontaires), le nombre de locations est resté stable en 2023 avec 24 400 locations (+ 2 %). Nous n'avons pas encore récupéré le nombre de locations d'avant Covid. Cependant, et c'est ce qui fait le chiffre d'affaires, le nombre de kilomètres et d'heures d'utilisation en 2023 n'ont jamais été aussi importants depuis le lancement du service. Donc même si nous n'avons pas beaucoup plus de locations, les usages permettent de générer un chiffre d'affaires plus important.

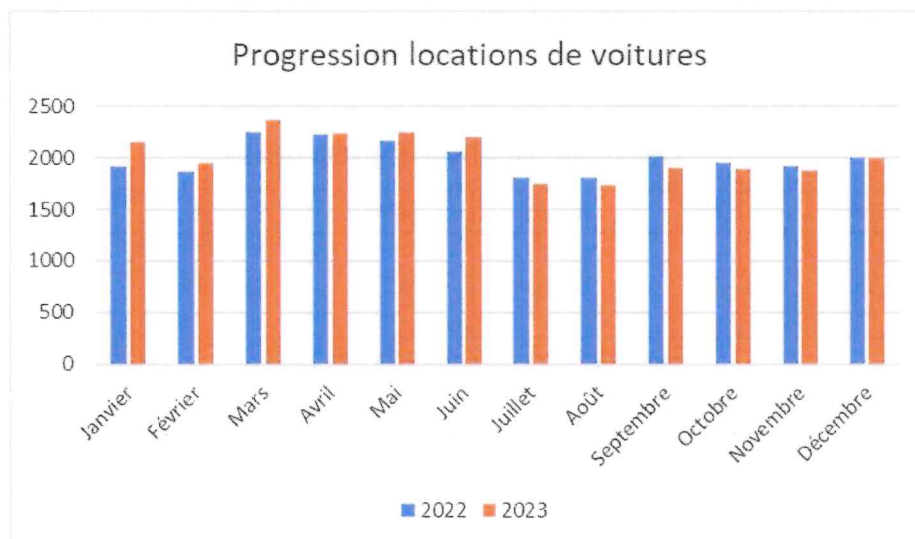
Le challenge de ces prochaines années sera de garder un nombre de véhicules disponibles à la location stable pour accroître le nombre de locations et les durées d'utilisation. L'achat prévu en 2024 de nouveaux véhicules contribuera à cet objectif.

Nombre de locations : 24 400 en augmentation de 2 % / n-1

Nombre de kilomètres : 1 000 000 en augmentation de 13 % / n-1

Durée de location : 120 000 h en augmentation de 13 % / n-1

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



f. L'offre de covoiturage

Lancé le 4 décembre dernier, les statistiques sont insuffisantes. Un chiffre cependant montre le potentiel de ce service : 940 covoiturages en 3 semaines.

g. Les recettes

i. Billetterie

Si les différents indicateurs de fréquentation indiquent une hausse par rapport à l'année 2022 (+6 %), les recettes affichent une hausse encore plus importante (+12 %) du fait de la renégociation du contrat SMS qui nous assure une meilleure recette par titre. En effet, la commission opérateurs est passée de 50 % à 12 % en moyenne assurant un produit net supplémentaire d'environ 120 000 €.

Recettes cumulées

Mois	Année 2022	Année 2023	%		Cumul 2022	Cumul 2023	%	
Janvier	220 165	261 162	↑	18,6%	220 165	261 162	↑	18,6%
Février	217 662	262 015	↑	20,4%	437 827	523 177	↑	19,5%
Mars	259 985	293 134	↑	12,8%	697 812	816 311	↑	17,0%
Avril	234 760	254 355	↑	8,3%	932 573	1 070 666	↑	14,8%
Mai	236 923	247 674	→	4,5%	1 169 496	1 318 340	↑	12,7%
Juin	227 439	241 247	↑	6,1%	1 396 935	1 559 587	↑	11,6%
Juillet	175 772	199 352	↑	13,4%	1 572 707	1 758 939	↑	11,8%
Août	190 177	191 671	→	0,8%	1 762 884	1 950 610	↑	10,6%
Septembre	242 569	256 804	↑	5,9%	2 005 453	2 263 947	↑	12,9%
Octobre	246 375	280 273	↑	13,8%	2 251 828	2 544 220	↑	13,0%
Novembre	246 891	263 812	↑	6,9%	2 498 718	2 808 032	↑	12,4%
Décembre	236 504				2 735 222			

ii. Versement Mobilité

Depuis 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 % en juillet 2021 et du changement de méthode comptable dans le reversement du VM aux AOM.

Recettes du Versement Mobilité (en k€)

2018	2019	2020	2021	2022	2023
19 697	19 375	17 854	19 222	21 232	22 500*

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 98 919 € au titre de 2023.

Année d'encaissement	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Montant	181 562 €	187 141 €	98 870 €	98 870 €	98 885 €	98 920 €

Eu égard aux chiffres connus à ce jour, la recette VM est estimée à quasi 22 599 000 € pour 2023.

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 2023, la recette est égale à 3 688 060 € et en augmentation de plus de 8,46 % par rapport à 2022.

h. Prévion du compte administratif 2023

L'effort fait sur les dépenses de fonctionnement courantes ainsi que la bonne tenue de nos recettes nous permet de confirmer les résultats envisagés lors du BS, à savoir la thésaurisation d'environ 4 000 000 € en vue de l'achat des 20 bus supplémentaires à hydrogène. Pour rappel, le budget prévisionnel de l'opération est de 14 888 000 € pour laquelle l'Ademe s'est déjà engagée à verser une subvention de 3 870 000 €. Avec cette inscription complémentaire, le projet est financé à hauteur de 55 %, ce qui limitera l'emprunt ou le crédit-bail.

La bonne tenue du Versement Mobilité en 2023, ainsi que l'augmentation de nos recettes billetterie (+ 12% par rapport à 2022) nous permettra aussi de dégager des marges pour l'exercice 2024 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'augmentation de nos dépenses de salaires et 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 2023.

II. LE CADRE DE L'ELABORATION DU BP EN 2024

1. La section de fonctionnement

A. Les recettes de fonctionnement

Pour l'année 2024, considérant les usages des 11 premiers mois de 2023, il est probable que la fréquentation du réseau de transport soit désormais stabilisée et que cette année devienne l'année de référence post Covid.

Il est donc prévu une fréquentation égale à 7 600 000 voyages pour 2024. 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 2024, la prévision est estimée en se basant sur les sommes déclarées par les entreprises au titre de l'année 2023 et versées par l'Urssaf et la MSA, soit **23 175 000 €** (cf. point ii ci-avant). C'est une bonification de 3 % qui a été appliquée prenant en compte notamment l'augmentation des salaires et le GVT.

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 2023 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 2024, la dotation est arrêtée à **3 839 978,34 €**, soit + 4.12 % de plus que la dotation de 2023.

Montant de la subvention (en milliers d'€)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Scolaire	2373	2415	2458	2442	2497	2708	2820
Statutaire	859	875	890	884	903	980	1019
Total	3232	3290	3348	3326	3400	3688	3839
Différence / an	0	58	58	-22	74	288	151

c. Les recettes du trafic

i. **Bus**

La recette moyenne par voyage est stable à 0.32 €. Nous avons retenu une fréquentation identique à la prévision de 2023. Au total, la fréquentation devrait être de 7 600 000 voyages et la recette envisagée est égale à : $7\,600\,000 * 0.32 = 2\,432\,000$ €.

ii. **VLS**

Actuellement, la moyenne du temps de location est de 20 minutes et, si nous nous basons sur la progression 2023, nous pourrions réaliser en 2024 près de 75 000 locations, soit une recette clients de $75\,000 * 20 * 0.02 = 30\,000$ TTC, soit **25 000 € HT**.

En complément du montant acquitté 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 2024, stable par rapport à 2023.

iii. **VLD**

En prenant comme référence les statistiques de location des 2 mois d'exploitation en 2023, le chiffre d'affaires hors taxe généré par la location des VAE en longue durée pourrait être de 20 600 € TTC (**17 170 € HT**) en supposant que les 100 vélos soient tous loués toute l'année.

L'estimation repose sur

- 50 % des vélos loués à l'année (200 €),
- 35 % des vélos loués sur 2 périodes de 6 mois (100 €),
- et 15 % des vélos loués sur 4 périodes de 3 mois (60 €).

iv. **ALS**

En 2024, 75 véhicules seront mis à la disposition des usagers et nous espérons que la courbe actuelle continue son ascension avec un nombre de locations proche des 27 000 locations, représentant 140 000 heures de locations et 1 000 000 kilomètres. La recette prévisionnelle pourrait être de :

$140\,000 * 1.00 € = 140\,000 € + 1\,000\,000 * 0.20 €$, soit 340 000 € TTC, soit **283 000 € 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 variera uniquement sur le réseau suburbain en raison du renforcement de la ligne 23. Le montant de la dépense n'évoluera 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.

La flambée des prix des carburants et de l'énergie en 2022 et leur maintien à haut niveau en 2023 impactent fortement notre budget à l'instar de toutes les collectivités. Bien que peu touché par l'augmentation de l'électricité et du gaz, c'est bien le prix du carburant qui pèsera sur les dépenses 2024. En 2023, compte tenu des 5,5 millions de kilomètres que nous avons parcourus, l'impact est évalué à environ 600 000 €.

A cela, il faut y ajouter l'inflation, prévue à 2.6 %, ainsi que l'impact des augmentations de salaires qui peut être estimé à 300 000 €.



Par ailleurs, le niveau de dépense global pourra être revu en fonction des résultats 2023 et des éléments ci-après :

a. Réseau urbain

Pas de changement particulier à prévoir sur l'offre qui restera stable. La flotte de bus a été renforcée courant 2023 par l'arrivée des 7 premiers bus à hydrogène. Ces bus devraient être mis en exploitation régulière à compter de mi-février 2024 et vont donc 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.

b. Réorganisation des réseaux suburbain et scolaire

Pour cette année, la principale modification porte sur la ligne 23. En effet, suite au développement de la ZAC de l'Aéroparc de Fontaine, plusieurs entreprises sont venues s'implanter et d'autres sont en cours d'installation. Afin de permettre une meilleure desserte de cette zone, le SMTC a modifié le circuit et le cadencement de cette dernière. Ce changement, bénéfique pour les employés, l'est aussi pour les communes de Fosse-magne, Fontaine et Frais qui sont désormais desservies par une ligne principale cadencée à l'heure et renforcée à la demi-heure en heure de pointe.

S'agissant du réseau scolaire, les renforcements mis en place en septembre 2023 sont stabilisés et aucune modification n'est envisagée pour cette année, hormis des ajustements qui pourraient intervenir en fonction de la variation du nombre d'élèves inscrits dans les établissements scolaires.

c. Etude sur le Sud Territoire

Depuis plusieurs mois, la Région a une réelle volonté de relancer le dynamisme du réseau TER dont la ligne entre Belfort et Delle.

Aussi, le SMTC souhaite prendre les devants et mener ainsi une réflexion, via un cabinet d'étude, sur une partie de son réseau afin d'améliorer la coordination entre ses lignes et le réseau ferroviaire. En effet, cette étude vise à améliorer la desserte de la population du Sud Territoire en offrant davantage de possibilité de transports ou en tout cas de connexions (ferroviaire, TAD et/ou TC). Cela permettrait de relier plus aisément les 27 communes à Belfort et première couronne. Il sera nécessaire d'étudier les impacts que pourrait avoir le transfert de nos services sur le train en termes de temps de trajet et de positionnement horaire et de capacité (rames de train, réseau urbain à Belfort gare, etc.).

Le fait de passer par un prestataire permet au SMTC d'apporter une vision et un point de vue externe.

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 2024. L'étude d'opportunité sur l'AOM unique, actuellement en cours, ne devrait pas engendrer de dépenses supplémentaires en 2024 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 éventuelles liées à ce nouveau plan devraient intervenir en 2025 - 2026. La dépense envisagée est égale à **28 000 €**.

e. Le covoiturage

Pour la mise en place de ce service, nous nous sommes adossés à l'application Karos via la plateforme d'achats publics UGAP. Cette méthode nous a permis d'obtenir les meilleurs tarifs possibles.

Le coût de ce service est basé sur une partie fixe (la maintenance du système) et une partie variable en fonction du nombre de covoiturages effectués. Cette partie variable est composée de la marge de Karos, 0.60 € et de la participation d'Optymo, 1 €.

En espérant réaliser 18 000 covoiturages en 2024, le coût de fonctionnement serait d'environ 50 K€.

f. Le VAE en location longue durée

Suite au MAPA passé en 2023, le coût du fonctionnement de ce service sera facturé par la société PARCO cycles. Le coût est de 273 € HT par an et par vélo, soit un fonctionnement annuel de **27 300 € HT pour les 100 vélos.**

Ces frais comprennent, la mise à disposition d'une agence de location, la gestion des clients (de A à Z), les révisions trimestrielles avec les consommables, l'assistance sur le Territoire de Belfort.

g. L'application mobile multimodale Optymo

La nouvelle application mobile multimodale Optymo (MaaS), sera lancée au cours du 1^{er} trimestre de cette année. Cette outil, permettra l'accès à l'ensemble des informations mobilités d'Optymo, à un calculateur multimodal, aux informations trafic en temps réel, à une e-boutique pour l'achat des tickets de bus ainsi qu'à la location de vélos en libre-service et d'autos en libre-service.

Les clients pourront également demander leur Pass Optymo en ligne et via leur espace personnel mettre à jour leurs coordonnées.

La maintenance de cette application mobile engendra une dépense de **46 K€ par an.**

2. La section d'investissement

En 2024, nous procéderons au renforcement de notre flotte de voitures en libre-service avec l'achat d'une vingtaine de véhicules pour la porter à 75. Un effort particulier sera fait pour maintenir à niveau notre logiciel de facturation et le lancement de l'application Optymo. Le plan d'investissement total concernant l'hydrogène, phase 1 a été inscrit en totalité en 2021, la phase 2 quant à elle le sera en 2025. Pour 2024, il ne sera tenu compte que du remplacement des matériels et logiciels devenus obsolètes ainsi que des éléments suivants :

Application mobile multimodale Optymo – Phase 2 : Nous devons déjà prévoir les améliorations de notre future application mobile. En effet, certaines fonctionnalités découvertes pendant le développement n'ont pu être mises en place dans la phase 1.

Par exemple, l'intégration du covoiturage dans le calculateur d'itinéraire multimodal ou encore l'intégration des modes de paiement intégré comme Google ou Apple pay.

A ce stade nous prévoyons une enveloppe de 40 K€.

Système de facturation multimodale (SFM) : En complément des 300 000 € déjà provisionnés il y a lieu d'y rajouter une enveloppe de 100 000 €.

L'Auto en Libre-Service : En terme d'investissement, notre projet est de maintenir une offre de 75 voitures disponibles à la location. En 2024, nous allons commencer le renouvellement des véhicules les plus kilométrés (+ de 100 000 km). Nous devrions commander environ 26 véhicules.

Cette commande devra tenir compte des obligations en matière de transition énergétique en intégrant des véhicules à faibles émissions de CO² et des équipements embarqués permettant leur mise en location. L'investissement devrait avoisiner les 500 K€.

Les stations ALS : 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 15 000 €, budget qui sera affiné après consultation.

Le vélo en libre-service à assistance électrique : Nous devons capitaliser sur le retour en grâce du deux roues pour proposer, après le lancement du VLS il y a 10 ans, un service de E-VLS (vélos en libre-service avec assistance électrique) et une nouvelle expérience client. Nous devons proposer de pouvoir aller plus loin plus facilement en desservant plus de territoires.

Avec une autonomie de 60 km et un confort d'utilisation sans effort, un maillage repensé des stations de E-VLS pourraient apporter plus qu'un complément, une solution complète de mobilité douce. Le budget global d'une telle opération est estimé à 1 500 000 € sur 3 ans.

Cela devra faire l'objet d'échanges au sein du SMTC ainsi qu'au sein des EPCI membres. En effet, en fonction des ambitions, les coûts d'investissement et de fonctionnement de ce projet, tant pour l'achat que pour l'installation et la maintenance des stations et des vélos, sont très importants. Afin de garder ce service accessible et populaire, nous pourrions, notamment, revoir la redevance demandée aux communes qui est aujourd'hui de 350 € / vélo / an.

Mobilier aux arrêts du réseau suburbain : Dans la continuité de 2022 et 2023, nous allons terminer la rénovation de nos poteaux aux arrêts sur le réseau suburbain pour un coût estimé de 40 000 €.

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 2023, gageons que cette tendance se maintienne en 2024 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 de l'inflation estimée à 2.6 % en 2024, du plan hydrogène, avec la mise en service commerciale en année pleine des 7 bus à compter de février 2024 et des 20 supplémentaires en juin 2026, et de l'impact de la modification de la ligne 23.

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 2022 ainsi que sur les prévisions 2023. 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 2026 de 14 888 000 €, dont le solde à charge pourrait être 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 constante en 2024 par rapport à 2023. Cette hypothèse est retenue pour les 5 années, soit 7 600 000 voyages*0.32€.
- Les recettes ALS : elles sont calculées en prenant en compte une légère augmentation par rapport à 2023, soit 27 000 locations par an.
- Les recettes VLS : elle est évaluée en prenant en compte 75 000 locations par an
- La recette Versement Mobilité est inscrite, sur la base des résultats estimés au 31/12/2023, soit environ 22,5 millions d'€ augmentée pour 2024 de 3 % compte tenu de l'inflation qui générera des augmentations de salaires (prévisions établies par le cabinet PB CBM). A ce stade il n'est pas tenu compte de créations d'emplois supplémentaires notamment 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 45 000 € est inscrit sur les années 2024 à 2028, 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 de l'application des 5 points d'indice pour tous les agents au 1^{er} janvier, du départ d'un agent à compter du 1/7/2024, de la stagiérisation d'un agent actuellement en contrat aidé et des impacts du changement de directeur à compter du 1^{er} février 2025.
- Les autres charges de gestion : elles sont en augmentation pour prendre en compte l'inflation et la hausse des carburants.

Les frais de transports : Une variation des kilomètres sur la ligne 23 est prise en compte soit 55 000 kilomètres. Pour la Régie, seule la revalorisation tenant compte de l'exploitation des bus H2 (voir ci –après) impactera les coûts de fonctionnement. Pour le réseau suburbain, il est tenu compte de la formule de revalorisation des prix à hauteur de 4.2 %.

- Sur les coûts de la RTTB, il est tenu compte de l'exploitation de 7 bus H2 à compter du 1^{er} février 2024 et de 20 bus à compter du 1^{er} juillet 2026. 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 du 1^{er} juillet 2026, à hauteur de 6 700 000 € sur 10 ans (compte tenu d'un autofinancement de 2 830 000 €), soit une annuité estimée à 688 000 € en année pleine.

- Intérêt des emprunts : prise en compte du plan d'amortissement des emprunts. Depuis le 1^{er} janvier 2023, il est tenu compte du remboursement de l'emprunt de 1 500 000 € contracté pour financer les bus H2.
- Remboursement de l'avance remboursable de l'Etat à hauteur de 215 K€/ an durant 5 ans.
- Dotation aux amortissements : comptabilisation 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, soit 3 870 000 €.
- 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 2026.

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 :
 - Complément Etude sur la refonte du réseau suburbain dans le cadre du projet convergence pour 15 000 €
 - Complément pour l'application Optymo + 40 000 € en 2024
 - Refonte du logiciel de post facturation + 100 000 € en 2024 et 100 000 € en 2025
 - 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 3 années en 2024, 2025 et 2026 marquant notre volonté d'extension de la politique vélo à l'ensemble du département portant le nombre de vélos à 500 en 2026, soit un total de 1 500 K €.
- Véhicules : il est tenu compte d'un rachat de véhicules pour le renouvellement partiel de la flotte ALS en 2024 pour 500 000 €.

Ce renouvellement partiel se poursuivra en 2025 et 2026 pour 500 000 €.

Envoyé en préfecture le 02/02/2024

Reçu en préfecture le 02/02/2024

Publié le **2 FEV. 2024**



ID : 090-259000016-20240201-2024_03-DE

LES PREVISIONS DE RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Recettes						
Postes		2024	2025	2026	2027	2028
Recettes issues du transport		5 877 000	5 877 000	5 877 000	5 877 000	5 877 000
Ventes billetterie		3 007 000	3 007 000	3 007 000	3 007 000	3 007 000
Transfert de compétences RBFC		2 820 000	2 820 000	2 820 000	2 820 000	2 820 000
Fraude		50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
VLS		100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Versement Transport		23 175 000	23 175 000	23 175 000	23 175 000	23 175 000
Subvention des collectivités		1 154 000	1 154 000	1 154 000	1 154 000	1 154 000
Subv. Statutaire RBFC		1 019 000	1 019 000	1 019 000	1 019 000	1 019 000
Subv statutaire membres						
Subv. Réforme tarifaire GBCA		0	0	0	0	0
Communes		135 000	135 000	135 000	135 000	135 000
Région BFC		0	0	0	0	0
Produits de cession d'actifs		45 000	45 000	45 000	45 000	45 000
Amortissement Subventions		155 215	155 215	316 465	477 715	477 715
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		30 527 215	30 527 215	30 688 465	30 849 715	30 849 715



LES PREVISIONS DE DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

DEPENSES	2024	2025	2026	2027	2028
Postes					
<i>Charges fonctionnement smtc</i>					
Achats	41 000	41 000	41 000	41 000	41 000
Charges locatives	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000
Assurances	108 000	108 000	108 000	108 000	108 000
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	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
Frais télécom	43 000	43 000	43 000	43 000	43 000
Cotisations pro	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Frais de personnel	1 240 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000
Autres charges de gestion	121 000	121 000	121 000	121 000	121 000
Rbt avance Etat	215 000	215 000	215 000	215 000	215 000
<i>Charges fonctionnement transport</i>					
Sous Traitance					
Régie	13 451 000	13 451 000	13 764 000	14 111 000	14 111 000
Affètement lignes sub+scol	7 377 000	7 377 000	7 377 000	7 377 000	7 377 000
RPI	708 000	708 000	708 000	708 000	708 000
PMR	354 000	354 000	354 000	354 000	354 000
Divers (IAT, abnt sncf ,,,,)	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Crédit Bail	871 000	871 000	1 215 000	1 559 000	1 559 000
Locations	130 000	130 000	130 000	130 000	130 000
Frais s/ Sms	47 000	47 000	47 000	47 000	47 000
Modes Partagés	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
MKG + Com	440 000	440 000	440 000	440 000	440 000
Entretien et réparations	28 000	28 000	28 000	28 000	28 000
Impôts et taxes	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
Intérêts des emprunts	279 000	233 000	185 000	136 000	95 000
Charges diverses	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
vnc des immos cédées	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
Dotation aux Amortissements	1 427 000	1 537 000	1 642 000	1 449 000	1 347 000
Restitution de taxe VT	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Frais de gestion VM 1 %	232 000	232 000	232 000	232 000	232 000
Dépenses imprévues					
Virement à section Invest					
TOTAUX	28 287 300	28 311 300	29 025 300	29 474 300	29 331 300

Envoyé en préfecture le 02/02/2024

Reçu en préfecture le 02/02/2024

Publié le **- 2 FEV. 2024**



ID : 090-25900016-20240201-2024_03-DE

LA SECTION D'INVESTISSEMENTS

	2024	2025	2026	2027	2028
DEPENSES					
Remboursement Emprunts	1 493 000	1 501 000	1 550 000	1 600 000	721 400
Dotation					
Amort Subventions	155 215	155 215	316 465	477 715	477 715
immo incorp	155 000	100 000	50 000	50 000	50 000
Batiments	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Matériel	640 000	800 000	600 000	100 000	100 000
Agencement et installations	0	0	0	0	0
Véhicules	500 000	500 000	500 000	0	0
SD'AP					
Dépenses imprévues					
Total dépenses	2 973 215	3 086 215	3 046 465	2 257 715	1 379 115

	2024	2025	2026	2027	2028
RECETTES					
Subventions			3 870 000	0	0
Emprunts		0	0	0	0
Amortissements	1 427 000	1 537 000	1 642 000	1 449 000	1 347 000
VNC Immos cédées	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
reserve					
SDAP					
Virt de la section Fonct.					
Total recettes	1 517 000	1 627 000	5 602 000	1 539 000	1 437 000

Besoins de la section Invest.					
Recettes- Dépenses	-1 456 215	-1 459 215	2 555 535	-718 715	57 885
Report à nouveau N-1					
Crédit Report N+1					
Besoin de financement affectation du résultat	-1 456 215	-1 459 215	2 555 535	-718 715	57 885
Besoin de financement cumulé	-1 456 215	-2 915 430	-359 895	-1 078 610	-1 020 725

RESSOURCES DISPONIBLES

	2024	2025	2026	2027	2028
Fonctionnement					
Total des Recettes	30 527 215	30 527 215	30 688 465	30 849 715	30 849 715
Total des Dépenses	28 287 300	28 311 300	29 025 300	29 474 300	29 331 300
Recettes - Dépenses	2 239 915	2 215 915	1 663 165	1 375 415	1 518 415
Excédents cumulés	2 239 915	4 455 830	6 118 995	7 494 410	9 012 825
Affectation du résultat a section investissement					
RAN	2 239 915	4 455 830	6 118 995	7 494 410	9 012 825
Investissement					
Besoin Investissement	-1 456 215	-1 459 215	2 555 535	-718 715	57 885
Cumul	-1 456 215	-2 915 430	-359 895	-1 078 610	-1 020 725
SOLDE DE GESTION	783 700	1 540 400	5 759 100	6 415 800	7 992 100

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 8 millions d'€. Il faut toutefois relativiser ce résultat qui ne tient pas compte de l'inflation qui devrait être importante ainsi que de l'augmentation de l'électricité qui impacte fortement le calcul du prix de l'hydrogène. On note également que les excédents de fonctionnement se réduisent considérablement à compter de 2027 du fait de la mise en service des 20 bus H2 en année pleine.

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

A l'instar du budget 2023, 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 remarquer que nous inscrivons, à compter de 2024, le remboursement à l'Etat de l'avance qui nous a été faite en 2020. Celle-ci était de 1 074 634 €. Nos recettes du trafic 2023 devraient être supérieures à celle de la moyenne 2017-2019.

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 2024.

Après en avoir délibéré, le Conseil Syndical :

- prend acte de l'existence du rapport d'orientations budgétaires 2024,
- prend acte du débat intervenu sur le rapport de présentation des orientations budgétaires pour l'année 2024.

Le Président,
Roland JACQUEMIN