



syndicat mixte des transports en commun

Conseil syndical du 06 février 2025

Monsieur Roland JACQUEMIN
Président

Délibération n° 03

Objet : Rapport d'orientations budgétaires 2025

Extrait du registre des délibérations du conseil syndical

Date de la convocation	30 janvier 2025	Présents Mesdames, Messieurs
Observation : Arrivée de Mmes Aymonier et Ketfi-Charif		GBCA (910 voix) : Titulaires : Jacquemin, Aymonier, Bonin, Bonnans-Weber, Constantakatos, Guyod, Jager, Jeannin, Ketfi-Charif, Kneip, Moutarlier, Rousseau – Suppléants : Cabrol, Castaldi, Meslot, Trapp RBFC (210 voix) : Titulaires : Neugnot, Oternaud, Ternant CCST (120 voix) : Titulaires : Hottlet, Rousse CCVS (40 voix) : Titulaire : Coddet – Suppléant : Salort
Nombre de voix	1280	Procurations De M Picard (GBCA) à M Guyod (GBCA) De Mme Larcher (CCST) à M Hottlet (CCST)
- Nombre de voix pour	1280	
- Nombre de voix contre	0	
- Abstentions	0	
Délibération adoptée à	l'unanimité des votants	

Le Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB) constitue une pierre angulaire dans l'élaboration du futur Budget Primitif. Véritable boussole stratégique, ce document s'impose comme un instrument incontournable permettant d'anticiper, de hiérarchiser les priorités et de structurer la gestion des ressources financières du Syndicat Mixte des Transports en Commun. Il offre non seulement une radiographie du contexte économique et institutionnel, mais projette également des éclairages sur les perspectives à venir, orientant ainsi les choix stratégiques.

Le paysage des transports publics en 2024 s'inscrit dans une dynamique de changements profonds, nourrie par des impératifs environnementaux, des percées technologiques et des mutations sociétales majeures. Si l'impact de la pandémie de Covid-19 s'estompe peu à peu, il continue néanmoins de laisser une empreinte durable sur les habitudes de déplacement, redéfinissant les priorités des acteurs de la mobilité.

Les systèmes de transport collectif peinent encore à retrouver leur pleine affluence d'avant 2020, en raison de transformations structurelles dans les modes de vie et les comportements :

- La généralisation du télétravail dans les secteurs publics et privés, particulièrement marquée dans les régions où les emplois tertiaires dominent, a profondément modifié les besoins en



mobilité. Moins de trajets domicile-travail se traduisent par une demande moindre aux heures de pointe.

- Une frange importante de la population s'est tournée vers des modes de déplacement individuels et écologiques, tels que le vélo, la trottinette électrique ou encore la marche. Ces alternatives, souvent perçues comme plus flexibles et adaptées aux courtes distances, concurrencent directement les transports urbains.
- Bien que la peur de la contamination s'atténue, elle a laissé un souvenir indélébile pour certains usagers. Cette méfiance persistante oblige les opérateurs à renforcer leurs efforts en matière de propreté, de communication et de fiabilité des services.

Pour relever le défi du retour à des niveaux de fréquentation similaires, voire supérieurs, à ceux de 2019, plusieurs leviers stratégiques s'imposent :

- Investir dans l'expérience client :
Moderniser les infrastructures, améliorer la régularité des services et proposer des solutions numériques intuitives sont autant d'atouts pour reconquérir les usagers.
- Encourager des choix de mobilité durable :
Une campagne continue de sensibilisation à l'impact environnemental des choix de transport, couplée à des tarifs attractifs, devrait encourager les citoyens à opter pour les transports publics.
- Renforcer l'offre en périphérie :
Dans les zones peu denses, une amélioration de la fréquence et de la qualité, ainsi que la diversification des services sont cruciales pour attirer un public souvent contraint à la voiture individuelle.

Au sein du Territoire de Belfort, les efforts constants déployés pour adapter les services aux nouvelles réalités se traduisent par des résultats probants. En 2024, le département enregistre une fréquentation atteignant 90 % des niveaux de 2019, une performance remarquable dans un contexte encore fragile. Avec une croissance annuelle de plus de 2 %, soit un total impressionnant de 7 685 000 voyages, Belfort se positionne comme un exemple de résilience et d'adaptabilité.

Alors que les tendances globales témoignent d'une transition vers une mobilité davantage axée sur la durabilité, les Autorités Organisatrices de la Mobilité doivent poursuivre une démarche proactive pour répondre aux besoins diversifiés des citoyens. Ce moment charnière appelle à une collaboration renforcée entre tous les acteurs du secteur. Les transports publics, bien qu'en pleine transformation, demeurent une cheville ouvrière pour un avenir plus vert et accessible.

Face à ces défis, le SMTC s'affirme comme un acteur clé de la transition vers des mobilités durables. Avec une feuille de route audacieuse et des projets d'envergure, notre collectivité concrétise une vision où innovation et responsabilité environnementale se conjuguent harmonieusement :

- La pierre angulaire des initiatives du SMTC réside dans la transformation progressive de sa flotte de bus. En visant une conversion à 50 % d'ici 2026, nous misons sur une technologie innovante : les moteurs à hydrogène électrique. Cette transition, déjà amorcée, franchira un cap majeur dès novembre 2025, avec l'arrivée de huit nouveaux bus articulés Solaris. Cette deuxième phase du projet mettra fin à la période de tests pour lancer une exploitation à plein régime, nous plaçant à l'avant-garde des mobilités urbaines propres. Malgré le revers majeur causé par l'incendie survenu le 2 janvier dernier, ayant détruit nos sept premiers bus, le projet global demeure intact dans son ambition. Toutefois, cet événement nous oblige à ajuster et repenser certains aspects pour garantir sa résilience et sa réussite à long terme.
- Le covoiturage, occupe une place de choix dans le plan du SMTC grâce à son partenariat avec Karos. En prenant en charge 50 % des frais de covoiturage, nous offrons une alternative crédible à l'autosolisme, particulièrement bénéfique dans les zones périurbaines et rurales.



- À l'été 2025, le SMTC élargira son offre de mobilité douce avec le déploiement de 300 vélos en libre-service, incluant une flotte moderne de vélos à assistance électrique. Ces derniers, alliant ergonomie et légèreté, réduisent l'effort nécessaire tout en augmentant l'autonomie des cyclistes, ouvrant la pratique à un plus large éventail de profils. Par ailleurs, en valorisant les infrastructures cyclables locales, cette initiative ambitionne de stimuler un usage accru des modes actifs tout en renforçant l'image écologique et conviviale du territoire.
- En tant qu'acteur public engagé, le SMTC souhaite également incarner un modèle de responsabilité en renouvelant sa flotte de véhicules de service. Les anciens modèles de plus de 10 ans, souvent énergivores, seront remplacés par des véhicules 100 % électriques. Ce geste symbolique reflète une cohérence entre les politiques publiques et les pratiques internes, renforçant la crédibilité de l'organisme en tant que précurseur de la mobilité durable.

La dynamique de la recette du versement mobilité constitue un pilier essentiel de notre équilibre budgétaire. Cependant, après une période prolongée de croissance soutenue, nous observons, en 2024, un ralentissement notable de cette progression. Ce phénomène semble esquisser l'apparition d'un palier, où la stabilisation des recettes pourrait devenir une réalité à court terme.

L'environnement économique, marqué par une instabilité persistante, nous impose une vigilance accrue dans l'élaboration de nos orientations stratégiques. En effet, les prévisions annoncent une croissance du PIB modérée de 1.1 %, tandis que l'inflation, bien qu'en décline, demeure ancrée autour de 2 %. Parallèlement, les perspectives sur le marché de l'emploi ne se révèlent guère plus encourageantes, avec un taux de chômage susceptible de franchir la barre des 8 % en 2025.

Sur le plan local, malgré d'importants efforts déployés en faveur du développement économique, les créations d'emplois attendues semblent devoir s'étaler dans le temps, repoussant les effets escomptés à l'horizon de 2026. Cette temporalité décalée exige une gestion prudente et ajustée, afin de transformer ces opportunités en leviers de développement durable.

Dans cet environnement marqué par l'incertitude, notre détermination à ne pas alourdir la fiscalité pesant sur les ménages demeure une priorité absolue. Toutefois, cette contrainte exige que nous fassions preuve d'une ambition renouvelée dans la conception et l'exécution de notre offre de mobilité. Il s'agit de trouver un délicat équilibre entre des solutions audacieuses et une gestion rigoureuse des finances publiques.

Pour maximiser les bénéfices tangibles en faveur des habitants du bassin de vie du Nord Franche-Comté, la question cruciale de la gouvernance et de l'instauration d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité unique doit impérativement rester au centre des discussions stratégiques. Cette réflexion, essentielle, permettra d'harmoniser les efforts, d'optimiser les ressources, et de structurer une mobilité à la fois performante et équitable.

I. LES ELEMENTS DE CONTEXTE

1. L'emploi et les indicateurs régionaux

Sur le territoire national, les perspectives alarmantes de suppressions massives d'emplois, corroborées par les indicateurs provisoires énoncés ci-après, appellent à une vigilance accrue et mesurée. Tandis que les promesses de création de postes, particulièrement dans le secteur émergent de l'hydrogène, demeurent pour l'heure inachevées, le retard dans la structuration de cette filière stratégique suggère un déphasage notable dans l'accélération attendue de l'emploi lié à cette industrie en devenir.

Le nombre d'emplois est stable par rapport à 2023 (-0.1 %) 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. 2023	2 ^e trim. 2024	3 ^e trim. 2024	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	221,5	223,1	224,3	0,6	1,3
Doubs	199,0	199,8	199,3	-0,3	0,2
Jura	88,4	87,9	88,2	0,3	-0,2
Nièvre	64,8	64,7	64,7	-0,1	-0,2
Haute-Saône	69,6	69,3	69,1	-0,3	-0,7
Saône-et-Loire	191,6	191,5	191,9	0,2	0,1
Yonne	110,0	109,8	109,8	0,0	-0,1
Territoire de Belfort	49,3	49,1	49,0	-0,3	-0,5
Bourgogne-Franche-Comté	994,2	995,3	996,4	0,1	0,2
France hors Mayotte	27 047,1	27 129,3	27 178,0	0,2	0,5

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

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

Le taux de chômage, France entière, est en légère augmentation en 2024. Si au niveau du Territoire de Belfort, ce taux est aussi en augmentation, il demeure aussi le plus élevé de la Région avec un taux à 8.7 % au second trimestre 2024.

Taux de chômage

Zonage	Taux de chômage (en %)			Variation (en points de %)	
	3 ^e trim. 2023	2 ^e trim. 2024	3 ^e trim. 2024	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	5,8	5,7	5,9	0,2	0,1
Doubs	6,6	6,8	7,0	0,2	0,4
Jura	5,3	5,3	5,4	0,1	0,1
Nièvre	6,7	6,8	6,9	0,1	0,2
Haute-Saône	6,5	6,6	6,7	0,1	0,2
Saône-et-Loire	6,7	6,6	6,7	0,1	0,0
Yonne	7,0	7,2	7,3	0,1	0,3
Territoire de Belfort	8,6	8,8	9,0	0,2	0,4
Bourgogne-Franche-Comté	6,5	6,5	6,7	0,2	0,2
France métropolitaine	7,2	7,1	7,2	0,1	0,0
France hors Mayotte	7,4	7,3	7,4	0,1	0,0

Notes : données provisoires pour le dernier trimestre et révisées pour les trimestres précédents ; données CVS.
Sources : Insee, Estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Urssaf, Dares, Insee.

Le nombre d'emplois intérimaires est en baisse par rapport à 2023 et n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise.

Emplois intérimaires

Zonage	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	3 ^e trim. 2023	2 ^e trim. 2024	3 ^e trim. 2024	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	5,9	5,8	5,8	0,5	-0,4
Doubs	7,7	7,4	7,0	-5,8	-9,4
Jura	3,2	3,0	3,0	1,5	-5,4
Nièvre	1,9	1,8	1,8	-0,6	-4,0
Haute-Saône	3,0	2,7	2,8	3,4	-5,6
Saône-et-Loire	7,1	6,9	6,8	-1,6	-4,9
Yonne	4,4	3,9	4,1	4,2	-7,2
Territoire de Belfort	1,4	1,4	1,4	0,1	-5,6
Bourgogne-Franche-Comté	34,6	32,9	32,7	-0,7	-5,5
France hors Mayotte	768,4	735,8	729,5	-0,9	-5,1

Notes : données provisoires pour le dernier trimestre et révisées pour les trimestres précédents ; données CVS.
Sources : Insee, Estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Urssaf, Dares, Insee.

2. Prévisions inflation et augmentation des salaires

Selon le rapport économique, social et financier présenté dans le cadre du Projet de Loi de Finances (PLF) pour l'année 2025, l'inflation moyenne prévue pour cette période devrait s'établir à un taux modéré de 2 %.

	2022	2023	2024	2025
Inflation annuelle	5.2 %	4.9 %	2.6 %	2%

Avec le reflux de l'inflation, les entreprises devraient limiter les augmentations de salaires pour 2025 à 2.5 %.

	2022	2023	2024	2025
Augmentation annuelle	3 %	4.75 %	3.5 %	2.5 %

3. L'impact sur le Versement Mobilité

Le Versement Mobilité, représentant environ 72 % de nos ressources financières, illustre parfaitement la fragilité d'une dépendance étroite à la conjoncture économique. Ce mécanisme, arrimé à la masse salariale des entreprises employant plus de 10 salariés, repose sur un impôt de 1.8 % prélevé sur les salaires bruts (taux fixé depuis le 1^{er} juillet 2021).

Son essence même étant intrinsèquement liée à l'évolution de l'emploi, la prévision des recettes générées par ce dispositif en 2025 s'avère particulièrement ardue. Bien que la masse salariale puisse offrir un cadre de référence, les paramètres imprévisibles de l'économie en font un exercice délicat.

Les récentes mesures gouvernementales, déployées pour soutenir l'activité économique et préserver les emplois, ajoutent une couche de complexité à cette équation. Ces dispositifs, tout en ayant permis de stabiliser temporairement des pans entiers de l'économie, voient désormais leur disparition engendrer des répercussions significatives. De nombreuses entreprises, fragilisées par le retrait de ces soutiens, se retrouvent en difficulté.

La menace de répercussions sur l'emploi, oscillant entre un ralentissement modéré et des restructurations plus sévères, plane sur les mois à venir. Si la résilience de certaines entreprises peut amortir ces chocs, le spectre de plans sociaux pourrait néanmoins devenir une réalité pour d'autres secteurs.

Ainsi, l'avenir du Versement Mobilité demeure enveloppé dans un flou où chaque variable économique contribue à accroître l'incertitude. Le défi consiste à concilier des prévisions prudentes avec des ajustements stratégiques pour préserver l'équilibre de ce pilier financier essentiel.

4. La tarification

En vue de préserver l'équilibre financier des ménages, aucune augmentation générale des tarifs n'a été appliquée en 2024, et il en sera de même pour l'année 2025. Toutefois, une révision ciblée sera soumise à la commission tarifaire : le tarif des minutes de Vélo en Libre-Service (VLS) pourrait passer de 0.02 € à 0.04 €. Cette évolution tarifaire s'explique par l'introduction d'un service innovant de vélos électriques, visant à enrichir l'offre de mobilité durable.

Par ailleurs, une progression modérée de la fréquentation, enregistrée à fin novembre (+1.5 %), contribue à stabiliser les recettes de billetterie. Ces revenus, désormais supérieurs à ceux de 2019, impliquent l'obligation de provisionner le remboursement de l'aide de l'État (cf. 6.b.)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Recettes cumulées au 30/11	2 674 258 €	1 751 677 €	2 163 618 €	2 498 718 €	2 808 032 €	2 821 642 €



5. L'offre de transport

Sous l'égide du SMTC, la marque Optymo incarne une approche avant-gardiste de la mobilité dans le Territoire de Belfort. Ce modèle unique conjugue harmonieusement bus, vélo et voiture pour proposer une solution de mobilité globale, adaptée aux besoins contemporains.

Avec son offre emblématique « Triple-Play », Optymo repense les déplacements quotidiens en permettant une interconnexion fluide entre différents modes de transport.

Grâce au Pass Optymo, les clients accèdent librement aux services de bus, de vélos en libre-service (VLS) et d'autos en libre-service (ALS), tout en bénéficiant d'une facturation simplifiée :

- Un seul titre de transport pour tous les services.
- Un paiement à la consommation, éliminant abonnements, cautions et frais fixes.

Cette approche révolutionnaire garantit flexibilité et praticité, rendant la mobilité à la fois accessible et attractive pour les clients.

Le SMTC, conscient des enjeux liés à l'efficacité et à la pérennité de son offre, a choisi de conserver un contrôle direct sur ses principaux outils :

- Exploitation directe : le réseau urbain et le système VLS sont gérés en régie, assurant une cohérence optimale.
- Marchés délégués : les réseaux suburbains, scolaires et le service pour personne à mobilité réduite (PMR) sont confiés à des transporteurs indépendants locaux pour une gestion spécialisée.
- Gestion autonome du service ALS, orchestrée directement en interne.
- Propriété des recettes : le SMTC conserve l'intégralité des revenus de billetterie, assumant ainsi les risques industriels et commerciaux associés.

Optymo illustre une vision ambitieuse et pragmatique : faire cohabiter plusieurs modes de mobilité dans un système unique, simple et économique. Ce modèle, à la croisée de l'innovation et de la gestion responsable, pourrait bien inspirer d'autres territoires en quête de solutions durables et efficaces.

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 :

- 7 lignes principales cadencées à l'heure avec un renforcement à la ½ heure en heure de pointe,
- 11 lignes secondaires desservant toutes les communes du département à raison de 6 courses par jour,

- 4 lignes en service du dimanche 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 2 224 125 km, soit 1 804 666 km sur le réseau régulier et 419 458 sur le réseau scolaire. Le coût moyen au kilomètre est d'environ 3.38 €, soit une hausse de 5.96 % par rapport à 2023 (3.19 €).

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

c. Desserte du Ballon d'Alsace

Depuis 2019, le service « Bus du Ballon », organisé par Optymo et financé par le SMIBA, offrait une solution de mobilité appréciée pour rejoindre le Ballon d'Alsace. Cependant, pour la saison 2024-2025, ce dispositif n'est pas reconduit. Cette décision, prise unilatéralement par le SMIBA, échappe totalement à notre volonté. Par conséquent, aucune desserte n'est assurée par Optymo cette année pour la liaison entre Belfort et le Ballon d'Alsace.

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 %. Ce dernier est aussi accessible aux personnes âgées de 90 ans ainsi qu'aux mineurs pour les déplacements hors motif scolaire.

Pour l'année 2024, 9 905 courses ont été réalisées, soit -265 par rapport à 2023. Le coût moyen est de 34.72 €.

Le marché est renouvelé depuis début janvier 2025 et c'est l'entreprise SYNERGIHP qui assure ce service.

e. Les services des Regroupements Pédagogiques Intercommunaux (RPI)

Le SMTC a fait le choix de participer aux transports des élèves scolarisés dans l'enseignement du 1^{er} degré (élémentaire et maternelle). A cet effet, il participe à hauteur 50 % du coût du transport.

Deux modes de gestion coexistent :

- 18 organisateurs secondaires organisent le transport et le SMTC rembourse sur présentation des factures des transporteurs ;
- 5 organisateurs secondaires ont confié au SMTC le marché de transport scolaire et remboursent à leur tour le SMTC.

Le marché arrive à son terme début juillet 2025. Aussi, il sera nécessaire de lancer une consultation cette année.

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

Depuis 2013, le SMTC propose à ses clients un service de vélos en libre-service (VLS) présent sur Belfort et sa première couronne. Il est composé actuellement de 35 stations. Dans le cadre de l'électrification de la flotte, 4 autres viendront compléter cette offre courant 2025 :

- Deux nouvelles stations seront déployées au niveau de l'Avenue Jean Jaurès : une à proximité de la rue Houbré et une aux alentours du stade Mattler ;
- Deux autres : à proximité du Conservatoire de Belfort et Place de la Révolution Française.

Ces nouveaux emplacements seront créés pour répondre favorablement à la demande de la population belfortaine.

Avec quasiment 280 vélos disponibles, nous enregistrons environ 5 000 locations par mois.



L'exploitation des VLS est sous le responsabilité de la Régie des Transports.

Malgré une organisation bien établie et une infrastructure adéquate, le nombre de locations de VLS est en légère baisse avec une diminution d'environ 10 % en 2024 par rapport à l'année précédente, totalisant environ 58 000 locations.

Ceci peut s'expliquer en partie par la nouvelle offre Optymo mise en place avec la location de Vélos à assistance électrique de Longue Durée (VLD) mais aussi du fait de l'obsolescence des vélos et de la non adéquation avec la demande des clients.

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

Lancée en octobre 2023, en partenariat avec la startup belfortaine Parco Cycles, l'offre de Vélos à assistance électrique en location Longue Durée (VLD) d'Optymo a rencontré un succès immédiat. Actuellement, les 100 vélos électriques d'Optymo sont tous réservés et nous comptons 25 clients en liste d'attente.

Son succès initial et l'intérêt manifeste des usagers soulignent l'importance de cette initiative pour encourager un changement de comportement en matière de mobilité.

Cette initiative s'inscrit dans la volonté d'Optymo de promouvoir les mobilités douces et de faciliter la transition vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

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

Fort de 4 515 usagers actifs, le service d'Autos en Libre-Service met à la disposition de ses clients 62 véhicules. Le parc auto est composé de 25 citadines, 19 breaks compacts, 10 petits utilitaires et 8 citadines électriques.

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

Notre objectif étant de stabiliser la flotte à 70 véhicules, nous envisageons un renouvellement partiel en 2025 afin de remplacer les plus anciens.

Ce service reste déterminant dans le bouquet de mobilité Optymo contribuant à la réduction des véhicules particuliers, augmentant la place disponible dans les villes, le tout pour un meilleur partage de l'espace public et la baisse de l'autosolisme.

i. Le covoiturage Optymo

L'offre de covoiturage mise en place en décembre 2023, accessible via l'application Karos, constitue une action prometteuse pour améliorer les options de mobilité dans le Territoire de Belfort.

Les principaux points à retenir de cette offre :

- La possibilité de se déplacer en covoiturage sur l'ensemble du Territoire de Belfort pour effectuer des trajets impossibles avec nos lignes de bus,
- Et de le faire 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 €.

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 11 prêts pour un total d'un peu plus de 22.2 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	3 754 442.73
Optymo phase II	13 800 000.00
Siège social Jonxion	1 700 000.00
Billettique	1 500 000.00
Flotte H2	1 500 000.00
Total	22 254 442.73

Prêteur	Année début	Année Fin	Montant en €
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	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			22 254 442.73

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 877 212 €, soit 2 fois moins qu'en 2027, puis 719 980 € en 2029 et 491 557 € en 2030. En deux ans, le montant de l'annuité aura quasi été divisé par 4.

Le capital restant dû au 1^{er} janvier 2025 est de **9 926 944.53 €**.

Envoyé en préfecture le 10/02/2025

Reçu en préfecture le 10/02/2025

Publié le 10 FEV. 2025

ID : 090-25900016-20250206-2025_03-DE



ANNEE ENCAISEMENT	1 ^{ière} échéance	OBJET DE LA DETTE	ORGANISME PRETEUR	Duree en mois	Taux	Dettes à l'origine en €	Dettes en capital au 01/01/2025	Annuité due à la banque	CAPITAL	INTERET	
2010	2011	TCSP	CFFL	204	3.42%	3 754 442.73	957 852.57	334 084.43	300 870.89	33 213.54	
2012	2013	Optymo Phase II	Crédit Mutuel BV	180	4.80%	2 000 000.00	521 834.62	187 809.16	165 714.30	22 094.86	
2012	2013	Optymo Phase II	Caisse d'Epargne	180	4.83%	2 000 000.00	522 631.17	188 184.52	165 916.55	22 267.97	
2012	2013	Optymo Phase II	Crédit Agricole	180	4.75%	2 000 000.00	520 507.40	187 184.52	165 377.22	21 807.30	
2013	2015	Optymo Phase II	CDC	360	2.50%	6 000 000.00	4 137 931.05	372 413.79	206 896.55	165 517.24	
2013	2014	Locaux Jonxion	Caisse d'Epargne	180	3.61%	850 000.00	273 122.75	73 636.32	64 645.17	8 991.15	
2013	2014	Locaux Jonxion	CFFL	180	3.46%	850 000.00	271 144.07	72 877.32	64 324.35	8 552.97	
2014	2015	Optymo Phase II	CFFL	180	2.06%	1 800 000.00	630 000.00	132 051.00	120 000.00	12 051.00	
2019	2020	Billetique	Crédit agricole	120	0.54%	500 000.00	253 372.54	51 395.88	50 129.07	1 266.81	
2019	2020	Billetique	Caisse d'Epargne	120	0.45%	1 000 000.00	530 605.38	102 323.12	100 104.16	2 218.96	
2022	2023	7 bus Hydrogène	CDC	180	0.62%	1 500 000.00	1 307 943.42	104 788.20	96 922.28	7 865.92	
ROB 2024						TOTAUX	22 254 442.73	9 926 944.97	1 806 748.26	1 500 900.54	305 847.72

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.

Ayant atteint le montant de référence des recettes, nous indiquons, au ROB 2024, envisager de commencer à rembourser dès 2024 cette avance. Bien que nous ayons saisi les services de la Préfecture et de la DDFIP, afin de déterminer les modalités de remboursement et inscrire le versement d'une première échéance en 2024, nous n'avons à ce jour aucun retour.

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 2025, comme 2024, 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	2024
14 000	8 324	2 448	2069	768.75	0

7. Le personnel

En déclinaison des nouveaux principes énoncés par la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), 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. Le 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 31/12/2024	Prévisions 2025
Agents titulaires et stagiaires	14 <i>+ 2 en disponibilité</i>	14 <i>+ 1 en disponibilité</i>
Agents non titulaires permanents	5	4
	21 agents	19 agents

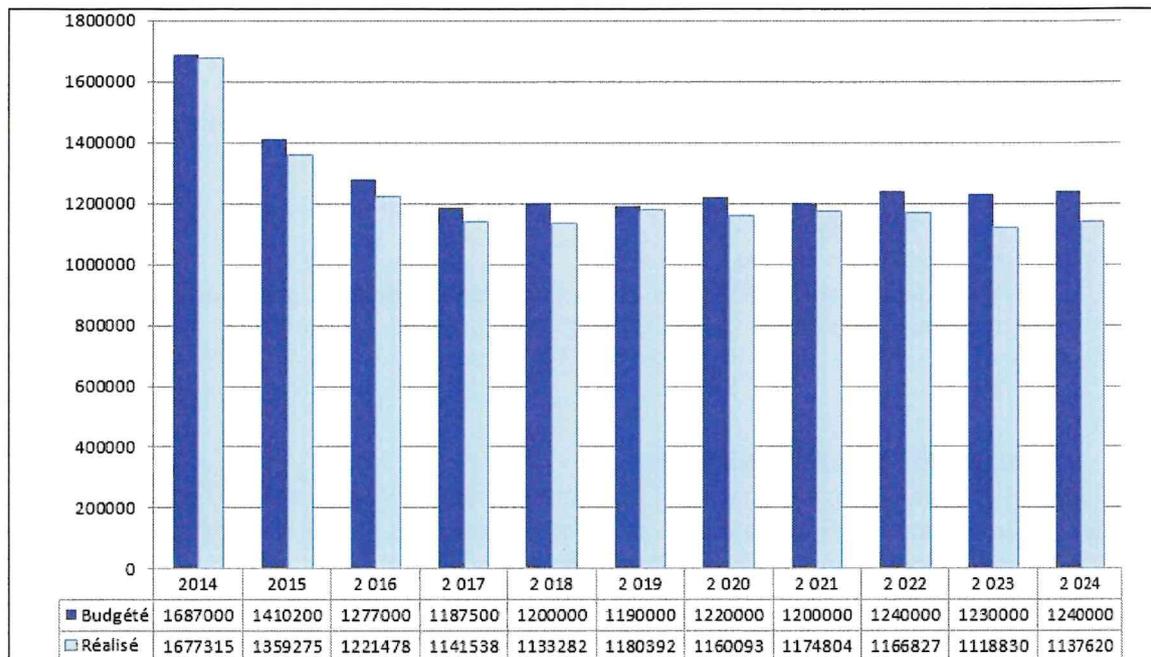
Par filières

	Au 31/12/2024	Prévisions 2025
Administrative		
Emplois permanents	17 <i>+ 1 en disponibilité</i>	17 <i>+ 1 en disponibilité</i>
Emplois non permanents	0	0
Technique		
Emplois permanents	2 <i>+ 1 en disponibilité</i>	1
	21 agents	19 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.



	2023			2024		
	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	633 621	46 379	670 000	632 284	37 716
6451... Cotisations sociales	490 000	466 115	23 885	510 000	464 607	45 393
648 Prestations actions sociales	50 000	19 095	30 905	50 000	40 729	9 271
	1 230 000	1 118 830	111 170	1 240 000	1 137 620	102 380
6419 Atténuation des charges de personnel	30 000	70 347	40 347	20 000	3 599	-16 401
64198 Assurance du personnel				0	10 680	10 680
74718 Contrat aidé	6 000	9 806	3 806	5 500	5 846	346
TOTAL	1 194 000	1 038 677	155 323	1 214 500	1 117 495	97 005

Les charges de personnel représentent 4.33 % des dépenses de fonctionnement en 2024.

Les compétences et aptitudes de l'équipe actuelle permettent d'assurer le fonctionnement de la collectivité de façon efficiente.

Courant 2025,

- Au 1er janvier, il sera procédé à la mutation d'un agent en disponibilité depuis septembre 2023,
- Au 1er février, il sera procédé au remplacement du Directeur général qui fera valoir ses droits à la retraite et sera remplacé.

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 ;
- 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, nos agents 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,
- 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

La flotte actuelle de bus opérée par la RTTB, comprend 55 véhicules dédiés à l'offre commerciale desservant le réseau urbain de Belfort et sa première couronne. Parmi ces véhicules, 41 circulent quotidiennement pour répondre aux besoins de l'exploitation.

Conscient des enjeux climatiques pressants, le SMTC a entrepris une transformation ambitieuse de son parc en optant pour une électrification progressive avec une technologie à hydrogène.

La première phase de ce projet s'est conclue en juillet 2023, marquée par l'acquisition de sept bus hydrogène de 12 mètres, fabriqués par Van Hool et acquis via l'UGAP. Ce jalon représente bien plus qu'un simple renouvellement matériel : il s'agit d'une avancée décisive vers la neutralité carbone.

D'ici 2026, cette transformation se poursuivra avec l'arrivée de 20 nouveaux bus hydrogène, dont 8 bus articulés et 12 de 12 mètres, ce qui portera à 50 % la part des véhicules hydrogène dans la flotte totale. Ce pas audacieux placera Belfort au rang de ville pionnière en France en termes de densité de bus à hydrogène, contribuant à une réduction annuelle des émissions de CO₂ de 2 500 tonnes.

En juillet 2023, le SMTC a franchi un nouveau cap en commandant 8 bus hydrogène articulés, annonçant ainsi la mise en œuvre de la deuxième phase de ce programme visionnaire.

Au terme de ce processus de renouvellement, la flotte urbaine sera structurée selon une typologie profondément remaniée, mêlant innovation technologique et réduction significative de l'empreinte carbone. Cette évolution stratégique illustre la détermination du SMTC à concilier service public de qualité et responsabilité environnementale.

Dans la nuit du 2 janvier dernier, un incendie a dévasté les sept premiers bus de notre parc, infligeant un coup sévère à notre projet. Bien que cette perte ne remette pas en question l'ambition globale de l'initiative, elle constitue un obstacle supplémentaire auquel nous devons faire face.

Des expertises sont en cours pour connaître la nature exacte du sinistre. Une chose est certaine, c'est que le système hydrogène, n'est pas en cause et le défaut serait plutôt électrique.

L'indemnisation prévue par notre assureur permettra de compenser les pertes matérielles, mais cet incident nous impose une réflexion approfondie sur les protocoles de sécurisation des futurs véhicules. Malgré cela, à partir de novembre 2025, 8 bus à hydrogène sillonneront les rues de Belfort et de ses environs, consolidant ainsi l'engagement du territoire pour une mobilité écologiquement durable.

9. Le Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté

En 2019, une structure destinée à préfigurer la mise en place d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) unique a vu le jour. Cependant, en 2024, ce projet n'a enregistré aucune avancée significative, principalement en raison de l'absence d'un consensus de la part de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA). L'objectif initial était de créer une AOM unique couvrant les territoires du Territoire de Belfort, de PMA et de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt (CCPH).

Une enquête commanditée au cabinet Mensia a néanmoins mis en lumière la pertinence d'une telle initiative. Ce rapport a détaillé les mesures nécessaires pour assurer la faisabilité de cette restructuration institutionnelle. Toutefois, des divergences demeurent quant à l'apport concret de cette structure centralisée, notamment sur sa capacité à générer une réelle valeur ajoutée. À l'avenir, ce projet nécessitera un portage politique déterminé, à même de transcender les blocages actuels.

Par ailleurs, l'Enquête Ménage Déplacements (EMC²), initiée en 2023, a livré une première série de résultats qui seront examinés par l'Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort (AUTB) au cours du premier semestre. Ces données alimenteront un rapport, lequel sera soumis à débat lors d'un conseil dès que possible.

Les premiers enseignements révèlent une évolution notable depuis la dernière enquête menée en 2004. Une diminution de 20 % des déplacements en semaine a été enregistrée. Dans le même temps, la part modale des transports en commun a progressé de 8 %, tandis que l'usage du vélo a connu une hausse de 4 %, soulignant un frémissement vers des mobilités plus durables, particulièrement à Belfort.

Concernant les autres commissions et projets connexes, leur avancement reste étroitement lié au déblocage du projet global d'AOM unique. Ce dernier, pierre angulaire des futures orientations en matière de mobilité, incarne un défi institutionnel autant qu'une opportunité stratégique pour les territoires concernés. En somme, la concrétisation de cette ambition passera par un dialogue renforcé et une volonté politique affirmée.

10. Les résultats 2024

a. Les clients

En janvier 2024, nous comptabilisons 62 305 clients. En moyenne, sur l'année 2024, nous atteignons une moyenne de 64 136 clients avec un pallier fin 2024 à plus de 67 000 clients, grâce aux différentes campagnes de communication et aux actions commerciales menées sur l'année soit une progression de 7.5%

Nombre mensuel moyen de clients par nombre de mode :

Mode	Nombre moyen de clients/mois	/N-1
Un seul mode	22 344	1.3 %
Deux modes	793	-7.3 %
L'offre Triple-Play	64	5 %

Nombre mensuel moyen de clients par type de mode :

Mode	Nombre moyen de clients/mois	/N-1
BUS	22 862	5.3 %
VLS	780	-8.8 %
ALS	482	2.8 %

b. Les voyages

En 2006, année de référence avant la réorganisation des réseaux, le total de voyages effectués atteignait 4.8 millions, dont 3.6 millions sur le pôle urbain, soit un ratio de 48 voyages par an et par habitant. Ce chiffre a plus que doublé en 2014, où le réseau a dépassé le seuil des 9.5 millions de voyages, grâce à des efforts de restructuration et à une amélioration globale de l'offre.

Cependant, les réformes successives de 2014, 2015 et 2016 ont impacté la fréquentation. En 2016, le nombre de voyages a chuté à 8 280 974, marquant un recul significatif.



La tendance s'est néanmoins redressée en 2017, avec une augmentation de 2.66 % pour atteindre 8 501 397 voyages, confirmée en 2018 (+1.58 %, soit 8 635 439 voyages) et stabilisée en 2019, avec une progression plus modeste de 0.37 % pour culminer à 8 667 429 voyages.

La crise de la Covid-19 en 2020 a marqué un tournant dramatique pour le réseau, réduisant la fréquentation à 5 281 422 voyages, soit une chute vertigineuse de -39.1 % par rapport à 2019.

En 2021, un léger redressement a été observé avec une hausse de 19 % par rapport à 2020, mais le total restait inférieur de -28 % par rapport à 2019. L'année 2022 a enregistré une nouvelle progression de +13.9 %, bien que les chiffres soient encore -18 % en deçà des niveaux d'avant-crise.

La trajectoire ascendante s'est poursuivie en 2023, avec une croissance de 6 % par rapport à 2022. Cependant, la fréquentation demeurait inférieure de -12 % à celle de 2019, confirmant que les changements structurels dans les habitudes de mobilité auront un impact durable.

Les projections actuelles estiment que la fréquentation en 2024 devrait dépasser les 7.6 millions de voyages, marquant une progression de 2 % par rapport à 2023. Cela représenterait une récupération d'environ 90 % des niveaux de 2019, bien que le retour intégral à ces chiffres semble improbable dans un avenir proche.

Cette nouvelle normalité reflète une transformation durable des comportements de mobilité, influencée à la fois par des facteurs conjoncturels, tels que la pandémie, et par des évolutions structurelles, comme une plus grande adoption du télétravail et des modes de transport alternatifs.

■ Nombre de voyages cumulés

Mois	Année 2023	Année 2024	%		Cumul 2023	Cumul 2024	%	
Janvier	723 630	675 011	↓	-6,7%	723 630	675 011	↓	-6,7%
Février	558 587	615 933	↑	10,3%	1 282 217	1 290 944	→	0,7%
Mars	779 894	760 794	→	-2,4%	2 062 111	2 051 738	→	-0,5%
Avril	553 140	600 806	↑	8,6%	2 615 251	2 652 544	→	1,4%
Mai	675 666	671 869	→	-0,6%	3 290 917	3 324 413	→	1,0%
Juin	651 150	650 354	→	-0,1%	3 942 067	3 974 767	→	0,8%
Juillet	353 130	403 387	↑	14,2%	4 295 197	4 378 154	→	1,9%
Août	323 551	343 379	↑	6,1%	4 618 748	4 721 533	→	2,2%
Septembre	739 780	743 010	→	0,4%	5 358 528	5 464 543	→	2,0%
Octobre	684 095	693 055	→	1,3%	6 042 623	6 157 598	→	1,9%
Novembre	715 175	693 369	→	-3,0%	6 757 798	6 850 967	→	1,4%
Décembre	808 380				7 566 178			

c. L'offre Vélos en Libre-Service

2024 montre une fois de plus que notre offre n'est plus en adéquation avec la demande de nos clients. C'est pourquoi, l'électrification de nos vélos donnera un second souffle à notre service de vélos en libre-service.

Nous constatons une baisse de 10 % entre 2023 et 2024 avec environ 58 000 locations.



Progression de location de vélos



d. L'offre de Vélos à assistance électrique en location Longue Durée

Les 100 vélos sont loués en permanence avec 25 personnes en liste d'attente.

En 2024, nous avons contractualisé 140 locations dont 41 % sur 12 mois, 39 % sur 6 mois et 20 % sur 3 mois. Nous constatons que 56 % de nos utilisateurs sont des femmes. De plus, on compte plus de 38 000 km parcourus.

e. L'offre des Autos en Libre-Service

En 2024, la baisse des sinistres et le fait de ne pas avoir eu d'incendie volontaire a permis, avec l'introduction de 24 nouvelles voitures l'été dernier, de revoir les chiffres repartir à la hausse. En effet, nous observons une hausse entre 15 % et 20 % chaque mois depuis juillet 2024.

Nous espérons que cette tendance continuera avec l'arrivée de nouvelles voitures cette année.

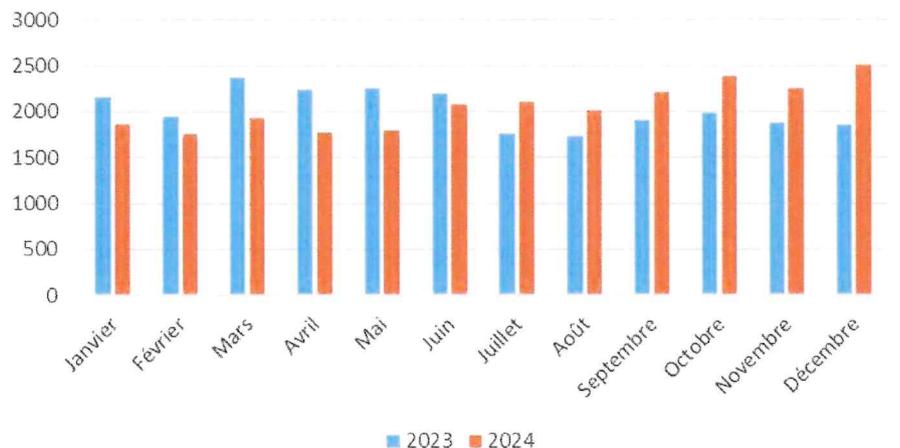
Nombre de locations : 24 700 en augmentation de 2 % / N-1

Nombre de kilomètres : 1 055 000 en augmentation de 9 % / N-1

Durée de location : 128 000 h en augmentation de 6 % / N-1

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

Progression de location de voitures



f. L'offre de covoiturage

Lancée le 4 décembre 2023, l'offre de covoiturage a très bien fonctionné en 2024 et les clients sont au rendez-vous.

Après un an d'exploitation, nous comptons pour le dernier trimestre environ 2 000 trajets par mois dont 1 100 trajets cofinancés. À l'avenir, nous devons prêter une attention particulière aux dépenses de cofinancement nécessaires pour accompagner le développement du service, tout en veillant à limiter leur impact sur notre budget.

Le nombre des locations va normalement augmenter en 2025 dans le cadre du nouveau partenariat avec le Centre Hospitalier Nord Franche-Comté.

g. Les recettes

i. Billetterie

Comme la fréquentation, les recettes 2024 devraient être équivalentes à celles de 2023.

■ Recettes cumulées

Mois	Année 2023	Année 2024	%		Cumul 2023	Cumul 2024	%	
Janvier	270 160	282 290	→	4,5%	270 160	282 290	→	4,5%
Février	259 568	255 931	→	-1,4%	529 728	538 221	→	1,6%
Mars	303 253	270 188	↓	-10,9%	832 981	808 409	→	-2,9%
Avril	261 956	252 459	→	-3,6%	1 094 937	1 060 868	→	-3,1%
Mai	256 795	270 216	↑	5,2%	1 351 732	1 331 084	→	-1,5%
Juin	250 576	250 210	→	-0,1%	1 602 308	1 581 294	→	-1,3%
Juillet	206 149	230 741	↑	11,9%	1 808 458	1 812 035	→	0,2%
Août	198 685	212 431	↑	6,9%	2 007 143	2 024 466	→	0,9%
Septembre	256 804	259 164	→	0,9%	2 263 947	2 283 629	→	0,9%
Octobre	280 273	277 708	→	-0,9%	2 544 220	2 561 337	→	0,7%
Novembre	261 497	260 305	→	-0,5%	2 805 717	2 821 642	→	0,6%
Décembre	258 302				3 064 020			

ii. Versement Mobilité

Si en 2022 et 2023, le VM a connu une réelle embellie, 2024 démontre que l'activité économique est en souffrance.

Recettes du Versement Mobilité (en k€)

2019	2020	2021	2022	2023	2024
19 375	17 854*	19 222	21 232	22 613	23 000**

*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	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Montant	187 141 €	98 870 €	98 870 €	98 885 €	98 920 €	98 920 €

Eu égard aux chiffres connus à ce jour, la recette VM est estimée à 23 000 k€ pour 2024 soit un écart de 175 000 € en moins par rapport au BP 2024.

iii. Les recettes 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 2024, la recette est égale à 3 839 978.34 € et en augmentation de plus de 4.12 % par rapport à 2023.

h. Prévision du compte administratif 2024

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.

Le Versement Mobilité, malgré une stagnation en 2024, et la régularité de nos recettes billetterie par rapport à 2023, nous permettrons de dégager des marges pour l'exercice 2025 qui s'annonce plein d'incertitudes.

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 2024.

II. LE CADRE DE L'ELABORATION DU BP EN 2025

1. La section de fonctionnement

A. Les recettes de fonctionnement

Sur la base des données recueillies lors des 11 premiers mois de 2024, il apparaît que la fréquentation de notre réseau a atteint un rythme de croisière stable. Cette tendance constitue un indicateur clé pour établir les prévisions de l'année 2025.

La fréquentation projetée pour 2025 est fixée à 7 600 000 voyages. Cette estimation repose sur les performances observées en 2024, confirmant une consolidation de l'usage du réseau par les usagers. Les recettes prévues pour 2025 seront calculées à partir de ce volume de fréquentation et du prix moyen par voyage, qui s'établit actuellement à 0.32 €.

a. *Le Versement Mobilité*

Pour l'année 2025, la prévision budgétaire repose sur les montants déclarés par les entreprises pour l'exercice 2024, collectés via l'Urssaf et la MSA auxquels il a été retiré 300 000 € en raison du transfert d'activité de la société STELLANTIS AUTO SAS de Bessoncourt dans le Pays de Montbéliard.

Ce total, établi à **23 060 000 €** (cf. point ii susmentionné), intègre une timide majoration de **1.5 %**, justifiée principalement par l'évolution des rémunérations et le Glissement-Vieillesse-Technicité (GVT). Cette estimation s'inscrit dans un cadre d'analyse prudentielle, tenant compte des incertitudes inhérentes au climat politique et économique actuel. L'absence de Projet de Loi de Finances (PLF), conjuguée à des perspectives de chômage préoccupantes, amplifie la complexité de ces projections, appelant à une vigilance accrue dans leur interprétation et leur mise en œuvre.

Quant à la compensation annuelle issue de la loi Macron concernant le relèvement du seuil d'assujettissement des entreprises, dans l'attente du vote de la Loi de finances 2025, nous prévoyons une recette identique à 2024, soit quasi **99 000 €**.

b. *La dotation statutaire*

Le montant repose sur 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. Revalorisé selon la formule contenue dans une convention, il prend en compte les indices de la profession. Pour 2025, la dotation est arrêtée à **3 859 372.17 €**, soit + 0.51 % de plus que celle de 2024.

Montant de la subvention (en milliers d'€)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scolaire	2415	2458	2442	2497	2708	2820	2835
Statutaire	875	890	884	903	980	1019	1024
Total	3290	3348	3326	3400	3688	3839	3859
Différence / an	58	58	-22	74	288	151	20

c. *Les recettes du trafic*

i. **Bus**

La recette moyenne par voyage est stable à 0.32 €. Nous avons retenu une fréquentation très légèrement supérieure à la prévision de 2024. Au total, la fréquentation devrait être de 7 600 000 voyages et la recette envisagée est égale à : $7\,600\,000 \times 0.32 = 2\,432\,000 \text{ €}$.

ii. ALS

Bien que les prévisions initiales aient anticipé un déploiement plus large, seules 62 voitures ont effectivement été mises en service courant 2024. Cela a permis de réaliser environ 24 500 locations, marquant une légère progression par rapport aux chiffres précédents. Ce résultat, bien qu'en deçà des attentes, confirme une adoption croissante de l'offre malgré des contraintes opérationnelles.

Pour l'année 2025, l'achat de véhicules supplémentaires permettra de renforcer l'offre. Avec cette montée en puissance, les objectifs prévisionnels incluent :

- 140 000 heures de location **sur l'ensemble de l'année.**
- 1 000 000 de kilomètres parcourus, **signe d'une utilisation accrue par les usagers.**

Ces chiffres témoignent d'une ambition forte de répondre à la demande croissante pour des solutions de mobilité durable, tout en capitalisant sur l'attractivité des voitures électriques.

La recette prévisionnelle pourrait être de :

$140\,000 * 1.00 \text{ €} = 140\,000 \text{ €} + 1\,000\,000 * 0.20 \text{ €}$, 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.

iii. VLS

L'année 2025 marquera une étape cruciale pour l'offre de Vélos en Libre-Service (VLS) sur le pôle urbain de Belfort, avec le déploiement d'une flotte de VLS électriques. Cette modernisation promet de transformer le quotidien des usagers adeptes des mobilités actives, en particulier pour les trajets courts et intermédiaires. Cependant, la mise en œuvre de ce service s'accompagnera de perturbations temporaires liées aux travaux nécessaires à son déploiement, susceptibles d'affecter l'exploitation et la disponibilité des vélos.

Compte tenu des éventuelles interruptions de service pendant les travaux, les recettes prévues pour 2025 sont maintenues au même niveau que celles de 2024, soit **20 000 € HT** pour les locations par les clients, basées sur les projections suivantes :

- Nombre de locations prévu pour 2024 : 60 000 locations.
- Temps moyen de location : 20 minutes.
- Tarif client : 0.02 € TTC par minute, soit 0.01667 € HT.

En complément des recettes des utilisateurs, les communes et autres établissements dotés de stations VLS versent une redevance annuelle par vélo. Pour 2025, cette redevance devrait connaître une évolution :

- Premier semestre 2025 : 350 € HT par vélo.
- Deuxième semestre 2025 : 400 € HT par vélo (estimation qui sera discutée en commission).

Malgré l'arrêt de quelques stations sans usage, cette augmentation tarifaire, permettra de maintenir une recette totale de **100 000 € HT**, identique à celle de 2024.

iv. VLD

En prenant comme référence les statistiques de location de 2024, le chiffre d'affaires hors taxe généré par la location des VLD pourrait être de **16 625 € HT.** Le service pourrait générer 150 locations en 2025 avec la répartition suivante :

- 41 % des vélos loués à l'année (200 €),
- 39 % des vélos loués sur 2 périodes de 6 mois (100 €),
- 20 % des vélos loués sur 4 périodes de 3 mois (60 €).

B. Les dépenses de fonctionnement

Dans un contexte où l'offre kilométrique sur les réseaux réguliers demeure inchangée, les fluctuations budgétaires prévues s'articuleront essentiellement autour des formules d'indexation et des ajustements liés au calendrier scolaire. Les indicateurs économiques actuels laissent entrevoir un retour progressif des augmentations de salaire et de l'inflation à des niveaux comparables à ceux d'avant la crise, dès l'horizon 2025.

La variabilité marquée des prix du carburant et de l'électricité constitue une incertitude majeure. Cette volatilité continuera d'exercer une pression significative sur les coûts d'exploitation. Bien que les années 2022 et 2023 aient été marquées par des hausses spectaculaires, et que 2024 s'inscrive encore dans une dynamique de prix élevés, certains analystes anticipent un infléchissement des cours du pétrole pour 2025. Toutefois, afin de se prémunir contre d'éventuelles fluctuations imprévues, il a été décidé de maintenir un budget consacré aux carburants fossiles identique à celui des exercices précédents.

L'inflation, projetée à 2 % pour 2025, s'ajoutera aux autres facteurs de pression budgétaire. Par ailleurs, les ajustements salariaux, estimés à un impact financier de 250 000 € à la RTTB, viendront alourdir les dépenses globales. Ces deux variables combinées nécessiteront une gestion rigoureuse afin de préserver l'équilibre financier tout en garantissant la continuité des services.

Par ailleurs, le niveau de dépense global pourra être revu en fonction des résultats 2024 et des éléments ci-après :

a. Réseau urbain

L'offre actuelle ne subira aucune modification notable et demeurera inchangée à court terme. La flotte sera renforcée par l'arrivée de huit bus articulés hydrogène d'ici la fin de l'année.

Ces nouvelles acquisitions engendreront une hausse des dépenses en carburant sur quelques mois, attribuable à la différence significative entre le coût au kilogramme de l'hydrogène et celui du GPL. Une surveillance accrue devra donc être exercée sur l'évolution des prix des carburants et de l'électricité.

b. Réorganisation des réseaux suburbain et scolaire

S'agissant du réseau scolaire, les renforcements mis en place depuis 2 ans 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. 2025 sera principalement consacrée à l'élaboration du cahier des charges des liaisons suburbaines et scolaires, support du marché public qui sera lancé courant 2026.

c. Auto en Libre-Service (ALS)

Depuis trois ans, les coûts associés au carburant et à l'entretien des véhicules ont connu une hausse significative, reflétant des pressions économiques globales et sectorielles. Ces deux postes, constituant les principales dépenses d'exploitation, ont néanmoins été maîtrisés dans le respect des enveloppes budgétaires, grâce à une gestion rigoureuse.

À partir d'avril 2025, une problématique critique se profile :

- Scénario pessimiste : une absence totale d'assurance, qui contraindrait à un arrêt complet des activités.
- Scénario optimiste : une prime d'assurance nettement augmentée, ne couvrant que des garanties minimales.

Cette situation trouve son origine dans une sinistralité particulièrement élevée, principalement due à la grêle de 2023 et aux incendies volontaires. La frilosité des compagnies, un climat global de défiance et un durcissement des critères d'acceptation, pourraient mener à la résiliation du contrat actuel.

Consciente de l'urgence, l'équipe a initié dès novembre des démarches actives pour sécuriser une couverture alternative avant la fin du premier trimestre 2025. Il nous faut identifier des compagnies prêtes à accepter des profils à sinistralité élevée, réduire les garanties non essentielles pour contenir le coût des primes et analyser des solutions hybrides telles que des fonds d'auto-assurance partiels.

d. Covoiturage

Après une première année d'exploitation, le service de covoiturage affiche des résultats prometteurs : 14 000 trajets ont été réalisés, dont 7 600 bénéficiant d'un cofinancement par le SMTC. Ces chiffres témoignent d'un intérêt croissant pour cette solution de mobilité partagée. En s'appuyant sur les tendances observées au cours des derniers mois, ainsi que sur le partenariat stratégique conclu entre Karos et l'HNFC, les projections pour 2025 s'élèvent à 25 000 trajets, dont 60 % devraient être cofinancés.

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 €.

Avec ces données, le coût de fonctionnement serait d'environ **60 K€ HT**.

e. E-VLS : le Vélo en Libre-Service électrique

L'électrification des Vélos en Libre-Service, bien qu'innovante et favorable à la mobilité durable, introduit une charge financière non négligeable liée à la consommation électrique. Cette nouvelle composante budgétaire, englobant à la fois les abonnements énergétiques et les coûts d'utilisation, peut être évaluée à un total annuel avoisinant **17 000 €**.

f. Vélo à assistance électrique en location Longue Durée (VLD)

Suite au MAPA passé en 2023 et remporté par la société PARCO Cycles, le coût du fonctionnement annuel de ce service s'élève à **27 300 € HT pour 100 vélos** (273 € HT par an et par vélo).

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

g. Application mobile multimodale Optymo

La nouvelle application mobile multimodale Optymo (MaaS) sera lancée au 1er trimestre de cette année. Cet outil offrira un accès complet aux informations liées à la mobilité d'Optymo : un calculateur multimodal, des données sur le trafic en temps réel, une e-boutique pour l'achat de tickets de bus, ainsi que des services de location en libre-service de vélos et de voitures.

Les utilisateurs demanderont leur Pass Optymo en ligne et pourront mettre à jour leurs coordonnées via leur espace personnel.

La maintenance annuelle de cette application mobile représentera un coût de 46k €.

h. Etude sur le Sud Territoire

En avril 2024, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC), en partenariat avec la Communauté de Communes du Sud Territoire et la Région Bourgogne-Franche-Comté, a mandaté le cabinet TTK pour mener une analyse approfondie des scénarios possibles de restructuration des dessertes dans le Sud du Territoire de Belfort.

Suite à plusieurs réunions d'échanges et ateliers collaboratifs de co-construction, deux pistes se dégagent, variant par leur degré d'interconnexion avec les lignes TER. Ces scénarios nécessitent encore des ajustements et des évaluations précises pour en déterminer la faisabilité technique et

financière. Si les solutions proposées s'avèrent pertinentes et réalistes, elles seront intégrées dans les spécifications du futur marché public.

Le recours à un prestataire spécialisé offre au SMTC l'avantage d'un regard extérieur et d'une expertise indépendante, enrichissant ainsi la réflexion stratégique sur les mobilités locales.

i. Pôle Métropolitain et plan de mobilité

Peu de projet devrait être lancé en 2025. L'activité du pôle et du SMTNFC devrait être consacrée à l'analyse de l'enquête ménage. La dépense envisagée est égale à **28 000 €**.

Jusqu'à présent, l'absence d'un EPCI regroupant plus de 100 000 habitants dispensait notre territoire de l'élaboration d'un plan de mobilité. Cependant, une évolution des règles récemment notifiée par la Préfecture modifie cette situation, introduisant de nouvelles obligations auxquelles nous devons désormais nous conformer. L'élaboration d'un plan de mobilité représente un investissement conséquent, avec un coût estimé à **150 000 € minimum**. Afin de clarifier les nouvelles obligations et d'explorer les marges de manœuvre, un rendez-vous a été sollicité avec le nouveau Préfet.

2. La section d'investissement

Les principaux investissements prévus pour 2025 se concentreront sur le développement du vélo en libre-service électrique, marquant une étape clé dans l'engagement vers une mobilité durable. Les autres projets, reportés de 2024, feront l'objet de certains ajustements nécessaires pour s'aligner avec les évolutions techniques et financières récentes, garantissant ainsi leur pertinence et leur efficacité.

En ce qui concerne les bus à hydrogène, la phase 2.1 (8 articulés) bénéficie déjà d'un financement sécurisé, assurant la continuité des travaux et des objectifs fixés. Toutefois, le mode de financement de la phase 2.2 (12 standards) reste à définir et fera l'objet de discussions approfondies au cours de l'année, afin de structurer une stratégie financière adaptée et durable. Ces orientations témoignent d'une approche proactive et réfléchie pour répondre aux besoins de mobilité en constante évolution.

a. Application mobile multimodale Optymo – Phase 2

Le développement de la future application mobile a pris plus de temps que prévu, en raison de certaines fonctionnalités complexes découvertes en cours de projet et qui n'ont pas pu être intégrées dans la phase 1. Cela permettra à l'application mobile Optymo de bénéficier, dès sa sortie, d'une amélioration notable avec l'ajout d'un module dédié aux vélos en libre-service (VLS). Cette nouvelle fonctionnalité s'inscrit dans une stratégie d'enrichissement global de l'application, qui inclura également l'intégration du covoiturage dans le calculateur d'itinéraires multimodal, offrant ainsi une vision complète et optimisée des options de déplacement.

De plus, l'application proposera des modes de paiement modernes et sécurisés, tels que Google Pay et Apple Pay, afin de faciliter les transactions pour les usagers et de répondre aux attentes des utilisateurs en matière de praticité.

Pour concrétiser ces améliorations, une enveloppe budgétaire de **50 000 €** est prévue, reflétant un investissement mesuré mais stratégique dans l'innovation technologique et la transition vers une mobilité plus connectée et performante.

b. Autos en Libre-Service et véhicules de service

En matière d'investissement, notre objectif demeure le maintien d'une flotte de 70 véhicules disponibles à la location. Ce projet, initialement planifié pour 2024, a été reporté à 2025. Il inclut le remplacement des véhicules les plus sollicités, affichant un kilométrage supérieur à 100 000 km, ainsi que celui des véhicules de service appartenant à la RTTB et au SMTC.

Une commande d'environ 30 véhicules est envisagée, répartie entre 20 modèles à essence et 10 électriques. Cette acquisition devra répondre aux exigences liées à la transition énergétique, en privilégiant des véhicules à faibles émissions de CO₂ et en intégrant des équipements embarqués facilitant leur mise en location.

L'investissement, initialement budgété à 520 000 € dans le plan prévisionnel 2024, sera ajusté à **545 000 €** pour 2025. Cette augmentation de 25 000 € vise à compenser les hausses tarifaires et l'impact de la suppression des bonus écologiques, reflétant une adaptation aux réalités économiques et réglementaires en constante évolution.

c. Vélos en Libre-Service à assistance électrique

Après 12 années d'exploitation, le SMTC a pris la décision stratégique de moderniser sa flotte de Vélos en Libre-Service (VLS) en optant pour des modèles électriques. Dans une première phase de ce projet ambitieux, 300 vélos électriques seront déployés à Belfort et dans sa première couronne, remplaçant progressivement les stations existantes.

Lancé à la fin de l'année 2024, ce projet entamera ses premières opérations concrètes dès avril, avec l'installation des premières stations. L'investissement total pour cette phase 1 est évalué à 1 500 000 €, incluant les stations, les vélos, les travaux de génie civil ainsi que les raccordements réalisés par Enedis.

Pour compléter cet effort financier et garantir la réalisation de cette première phase, une enveloppe supplémentaire de **500 000 €** sera allouée dans le budget 2025, en complément des 1 M d'€ de crédits report de 2024. Cette démarche illustre l'engagement du SMTC envers une mobilité durable et innovante, en phase avec les besoins évolutifs de la collectivité.

d. Mobilier aux arrêts du réseau suburbain-scolaire

Dans la continuité de la période 2022/2024, nous allons terminer la rénovation de nos poteaux aux arrêts sur le réseau suburbain. Pour 2025, l'objectif est de changer l'ensemble des têtes et cadres pour les poteaux du réseau scolaire. Nous prévoyons la modification de 115 poteaux, soit une enveloppe de 30 k€.

Actuellement exécuté par la Ressourcerie 90, nous allons renouveler le marché nettoyage des poteaux sur le réseau suburbain en 2025.

e. Rénovation de l'agence Carnot

L'agence Optymo, située au 1 Boulevard Carnot à Belfort, va faire l'objet d'une rénovation. Louée depuis Optymo phase 2, des travaux rapides avaient été effectués pour pouvoir ouvrir l'espace rapidement. Compte tenu de la vétusté des sanitaires des agents, ainsi que l'aspect esthétique défraîchi, une rénovation importante est envisagée. Pour ce projet, un budget d'environ 20 k€ est prévu.

III. LES PREVISIONS A 5 ANS

L'élaboration d'un plan quinquennal constitue une entreprise intrinsèquement ardue, exacerbée par les incertitudes pesant tant sur les recettes anticipées, particulièrement celles du Versement Mobilité (VM), que sur les dépenses, elles-mêmes affectées par l'escalade des coûts énergétiques et les impératifs de la transition écologique. Cette équation délicate exige une vigilance accrue et une approche stratégique fondée sur des hypothèses prudentes.

Après une progression significative en 2023, le Versement Mobilité a marqué un certain essoufflement en 2024. Ce ralentissement est imputable à une conjoncture politique et financière instable, suscitant l'appréhension dans les sphères économiques, notamment chez les principaux acteurs créateurs d'emplois.

La baisse récente de l'inflation, couplée à des prévisions salariales revues à la baisse, laisse présager une stagnation, voire une contraction du VM à moyen terme. En parallèle, les retards dans le développement de certaines filières stratégiques, tels que ceux observés dans les gigafactories de MCPHY et INNOCEL, risquent de freiner la dynamique des emplois connexes, amplifiant les tensions dans le paysage économique local.

Cependant, des augmentations modérées des salaires, des prix des carburants et des coûts de réparations mécaniques pourraient contribuer à limiter la croissance des dépenses globales. Cette stabilisation relative offre une opportunité de réajuster les projections sans recourir à des hypothèses trop optimistes ou spéculatives.

Dans cet exercice de prévision, aucune recette d'équilibre émanant des contributions des membres n'a été inscrite. Cette démarche vise à garantir une identification claire des besoins ou excédents potentiels sur l'ensemble de la période de cinq ans. Ce choix méthodologique renforce la lisibilité des données et favorise une gestion proactive, alignée sur des objectifs réalistes.

Les projections quinquennales s'appuient sur les résultats consolidés à fin 2024 et sur les prévisions établies pour 2025. Toutes les données ont été exprimées en euros constants, permettant d'écarter l'influence des variations monétaires et de fournir une évaluation stable et cohérente.

1. Principaux postes de la section de fonctionnement

A. Les recettes

- **Recettes de Billetterie : une stabilisation anticipée**

Les projections de recettes de billetterie reposent sur une hypothèse de fréquentation stable en 2025, identique à celle observée en 2024. Ce maintien présumé s'appuie sur une base de 7 600 000 voyages à 0.32 €. Cette prévision reste constante sur l'ensemble des cinq années, traduisant une stratégie prudente et ancrée sur des données historiques.

- **Recettes des Autos en Libre-Service (ALS) : une croissance dynamique**

Les revenus issus de l'ALS prévoient une augmentation de 10 % par rapport à 2024. Cette progression repose sur l'intégration de véhicules supplémentaires au parc existant, conduisant à une estimation de 27 000 locations annuelles. Une telle évolution reflète l'expansion progressive de l'offre et un appétit croissant des utilisateurs pour des solutions de mobilité partagée.



- **Recettes des Vélos en Libre-Service (VLS) : une impulsion électrique**

L'introduction des vélos à assistance électrique, prévue pour l'été, marque une étape clé pour les VLS. Les prévisions tablent sur environ **70 000 locations annuelles**, traduisant une adoption rapide et un attrait accru pour ce mode de déplacement écologique et pratique.

- **Recettes du Versement Mobilité : Une croissance modérée**

Le Versement Mobilité repose sur les résultats estimés au 31 décembre 2024, soit une contribution avoisinant 23 millions d'euros. Cette somme est majorée de 1.5 %, une hausse modérée reflétant l'impact d'une inflation contenue et d'un ralentissement anticipé dans l'augmentation des salaires. Toutefois, cette prévision n'intègre pas encore les créations d'emplois attendues, notamment sur la ZAC de Fontaine et dans le secteur de l'hydrogène, qui pourraient rehausser ces recettes.

- **Contributions de la Région Bourgogne-Franche-Comté (RBFC)**

Les recettes issues de la CLERCT intègrent une revalorisation annuelle déterminée par une formule d'indexation contractualisée. Cette approche garantit une stabilité des contributions, tout en offrant une marge d'adaptation à l'évolution des conditions économiques locales.

- **Produits de cession d'actifs**

Un montant de 45 000 € par an est inscrit pour la période 2025-2029, correspondant principalement à la revente d'Autos en Libre-Service. Ce chiffre reflète le plan de renouvellement du parc automobile. Une réévaluation est prévue pour inclure d'autres actifs, tels que la cession des bus hydrogène incendiés.

B. Les dépenses

- **Frais de personnel : ajustements organisationnels**

Les frais de personnel incluent plusieurs ajustements significatifs :

- Départ et remplacement du Directeur Général, prévu le 1^{er} février 2025.
- Stagiairisation d'un agent en CDD, intégrant la transformation de son contrat, avec un impact durable sur la masse salariale.
- Changement de Directeur Marketing, pris en compte sur une base annuelle.

Ces modifications traduisent des dynamiques internes influant directement sur les coûts RH.

- **Charges de gestion : une stabilité anticipée**

Les autres charges de gestion devraient rester stables grâce à une diminution attendue de l'inflation, conjuguée à une baisse des coûts énergétiques. Cette projection reflète une gestion prudente, s'appuyant sur des tendances économiques observées.

- **Frais de transport : équilibre et marges de variation**

- Réseaux urbain et suburbain : Aucune augmentation notable des kilomètres parcourus n'est prévue, limitant les variations des coûts d'exploitation.
- Carburants et hydrogène : en 2025, l'impact des achats d'hydrogène pour le parc de la RTTB sera marginal, en raison de son intégration progressive. Le réseau suburbain intègre néanmoins une revalorisation tarifaire modeste de 0.50 % conformément à la formule contractuelle.

Les coûts liés à l'arrivée de 8 bus H2 articulés au quatrième trimestre restent limités, bien que la location temporaire de véhicules soit nécessaire pour compenser les dommages causés par l'incendie des bus hydrogène survenu le 2 janvier dernier.

- **Crédit-bail et investissements**

Le financement des véhicules inclut deux volets :

- Les bus Mild Hybrides acquis en 2019 sont pris en compte dans les frais de crédit-bail actuels.
- Les 8 prochains bus H2 articulés, financés sur fonds propres avec une subvention de l'ADEME, n'impactent pas directement la ligne de crédit-bail pour 2025. Cependant, le programme H2 prévoit une extension en 2026 avec la possibilité de recourir à ce mode de financement pour les derniers véhicules.

- **Intérêts et remboursements d'emprunts**

Les intérêts d'emprunts suivent le plan d'amortissement en cours, notamment le remboursement du crédit de 1 500 000 € contracté pour les bus H2 depuis le 1^{er} janvier 2023. Par ailleurs, un remboursement annuel de 215 000 € de l'avance remboursable de l'État est inscrit sur cinq ans, ajoutant une contrainte budgétaire maîtrisée.

- **Dotations aux amortissements**

Les amortissements techniques liés aux actifs de la collectivité sont comptabilisés selon le plan en vigueur. Cette méthodologie garantit une répartition cohérente des charges d'investissement sur la durée de vie des équipements.

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 2026 correspondant aux 12 bus de la phase 2.2.
- 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.
- Les immobilisations incorporelles : à la provision récurrente de 50 000 € s'ajoute :
 - La mise à jour des logiciels métiers + 60 000 € en 2025
 - Le complément pour l'application Optymo + 50 000 € en 2025
 - Les divers travaux de réhabilitations des locaux 100 000 € en 2025
 - Le changement du système de priorité aux feux + 200 000 € en 2025
- Le 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 2 000 K€.
- Les véhicules : il est tenu compte d'un achat de véhicules pour le renouvellement partiel de la flotte ALS en 2025 pour 550 000 €, qui se poursuivra en 2026 et 2027 pour 500 000 €.

LES PRÉVISIONS DE RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Recettes						
Postes		2025	2026	2027	2028	2029
Recettes issues du transport		5 935 000	5 935 000	5 935 000	5 935 000	5 935 000
Ventes billetterie		3 050 000	3 050 000	3 050 000	3 050 000	3 050 000
Transfert de compétences RBFC		2 835 000	2 835 000	2 835 000	2 835 000	2 835 000
Fraude		50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
VLS		100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Versement Mobilité		23 060 000	23 060 000	23 060 000	23 060 000	23 060 000
Subvention des collectivités		1 160 000	1 160 000	1 160 000	1 160 000	1 160 000
Subv. Statutaire RBFC		1 025 000	1 025 000	1 025 000	1 025 000	1 025 000
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		200 381	372 381	510 381	510 381	510 381
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		30 521 381	30 693 381	30 831 381	30 831 381	30 831 381



LES PRÉVISIONS DE DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

DEPENSES	2025	2026	2027	2028	2029
Postes					
<i>Charges fonctionnement smtc</i>					
Achats	51 000	51 000	51 000	51 000	51 000
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	1 150 000	1 150 000	1 150 000	1 150 000	1 150 000
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>					
<i>Sous Traitance</i>					
Régie	13 300 000	13 700 000	14 700 000	14 700 000	14 700 000
Affrètement lignes sub+scol	7 700 000	7 700 000	7 955 000	8 470 000	8 470 000
RPI	708 000	708 000	708 000	708 000	708 000
PMR	355 000	355 000	355 000	355 000	355 000
Divers (Evolity, abnt sncf)	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Crédit Bail	871 000	1 060 000	1 600 000	1 600 000	1 600 000
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	400 000	400 000	400 000	400 000	400 000
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	316 000	265 000	211 000	166 000	150 000
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
Dotations aux Amortissements	1 733 000	2 550 000	2 437 700	2 316 700	2 156 300
Restitution de taxe VM	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Frais de gestion VM 1 %	230 000	230 000	230 000	230 000	230 000
Dépenses imprévues					
Virement à section Invest					
TOTAUX	28 681 300	30 036 300	31 665 000	32 014 000	31 837 600



LA SECTION D'INVESTISSEMENT

	2025	2026	2027	2028	2029
DEPENSES					
Remboursement Emprunts	1 501 000	1 550 000	1 600 000	721 400	680 000
Dotation					
Amort Subventions	200 381	372 381	510 381	510 381	510 381
immo incorp	100 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Batiments	50 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Matériel (VLS)	500 000	600 000	100 000	100 000	100 000
Agencement et installations	50 000	0	0	0	0
Véhicules	550 000	500 000	500 000	0	0
Dépenses imprévues					
Total dépenses	2 951 381	3 102 381	2 790 381	1 411 781	1 370 381

RECETTES					
Subventions		1 991 000	0	0	0
Emprunts	0	0	0	0	0
Amortissements	1 733 000	2 550 000	2 437 700	2 316 700	2 156 300
VNC Immos cédées	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
reserve					
SDAP					
Virt de la section Fonct.					
Total recettes	1 823 000	4 631 000	2 527 700	2 406 700	2 246 300

Besoins de la section Invest.					
Recettes- Dépenses	-1 128 381	1 528 619	-262 681	994 919	875 919
Report à nouveau N-1					
Crédit Report N+1					
Besoin de financement	-1 128 381	1 528 619	-262 681	994 919	875 919
affectation du résultat					
Besoin de financement cumulé	-1 128 381	400 238	137 557	1 132 476	2 008 395

RESSOURCES DISPONIBLES**Ressources disponibles SMTC**

	2025	2026	2027	2028	2029
Fonctionnement					
Total des Recettes	30 521 381	30 693 381	30 831 381	30 831 381	30 831 381
Total des Dépenses	28 681 300	30 036 300	31 665 000	32 014 000	31 837 600
Recettes - Dépenses	1 840 081	657 081	-833 619	-1 182 619	-1 006 219
Excédents cumulés	1 840 081	2 497 162	1 663 543	480 924	-525 295
Affectation du résultat à section investissement					
RAN	1 840 081	2 497 162	1 663 543	480 924	-525 295
Investissement					
Besoin Investissement	-1 128 381	1 528 619	-262 681	994 919	875 919
Cumul	-1 128 381	400 238	137 557	1 132 476	2 008 395
SOLDE DE GESTION	711 700	2 897 400	1 801 100	1 613 400	1 483 100

Conclusion

Au terme d'une analyse consolidée sur une période quinquennale, il apparaît que l'excédent de gestion, exprimé en euros constant et ajusté des paramètres factuels actuels, pourrait avoisiner les 1.5 million d'euros. Ce résultat, bien que positif, nécessite d'être nuancé face aux défis écologiques à relever et à l'instabilité politique et financière qui affecte le contexte national.

Un déficit de fonctionnement est anticipé à partir de 2027. Cette situation résulte principalement du financement en crédit-bail des bus à hydrogène de la phase 2.2, de leur mise en exploitation ainsi que la hausse des prix du transport suburbain et scolaire du futur marché. Cette dernière génère une hausse significative des charges d'exploitation, notamment en matière de carburant et de sous-traitance.

La recette du versement mobilité, essentielle au financement des infrastructures et des services, est projetée en stagnation dès 2025. Une surveillance accrue de cet indicateur s'impose afin de préserver l'équilibre budgétaire global.

Par ailleurs, l'incendie des 7 bus à hydrogène représente une charge imprévue dont l'impact sur les comptes reste à évaluer. Il est impératif d'attendre la proposition d'indemnisation de l'assureur pour en mesurer les conséquences financières et ajuster les prévisions en conséquence.

Il faut noter également notre faible niveau d'endettement qui sera divisé par deux dès 2028.

Comme ce fut le cas pour le budget 2024, il ne devrait pas être nécessaire d'inscrire une participation d'équilibre à la charge des membres lors du vote du Budget Primitif 2025. Cette stabilité financière constitue un atout à souligner dans un contexte marqué par des incertitudes économiques.

Les axes évoqués ci-dessus forment les lignes directrices soumises au débat conformément à l'article L2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales. Ces orientations influenceront de manière déterminante la construction du Budget Primitif 2025, alliant rigueur budgétaire et anticipation des défis futurs.

Il est primordial d'aborder ces enjeux avec lucidité et pragmatisme, tout en gardant à l'esprit les impératifs d'investissement et de résilience économique face aux aléas conjoncturels.



Après en avoir délibéré, le Conseil Syndical :

- prend acte de l'existence du rapport d'orientations budgétaires 2025,
- prend acte du débat intervenu sur le rapport de présentation des orientations budgétaires pour l'année 2025.

Certifiée exécutoire,
Le Président,
Roland JACQUEMIN

Le Secrétaire de séance,
Stéphane GUYOD