



syndicat mixte des transports en commun

Conseil syndical du 05 février 2026

Monsieur Roland JACQUEMIN
Président

Délibération n° 03

Objet : Rapport d'Orientations Budgétaires 2026

Extrait du registre des délibérations du conseil syndical

Date de la convocation	29 janvier 2026	Présents Mesdames, Messieurs
Observation : Arrivée de M Moutarlier et de Mmes Ketfi-Charif et Ternant Départ de Monsieur Kneip, de Madame Larcher qui remet pouvoir à M Hottlet et Mme Ketfi-Charif qui remet pouvoir à Monsieur Moutarlier		GBCA (840 voix) : Titulaires : Jacquemin, Aymonier Constantakatos, Jager, Jeannin, Moutarlier, Picard, Rousseau – Suppléant : Castaldi, Trapp RBFC (140 voix) : Titulaires : Neugnot, Ternant CCST (120 voix) : Titulaires : Hottlet, Rousse CCVS (80 voix) : Titulaire : Coddet – Suppléant : Salort
Nombre de voix	1 180	Procurations De M Bonin (GBCA) à M Constantakatos (GBCA) De Mme Bonnans-Weber (GBCA) à M Picard (GBCA) De Mme Ketfi-Charif (GBCA) à M Moutarlier (GBCA) De M Guyod (GBCA) à M Jacquemin (GBCA) De Mme Larcher (CCST) à M Hottlet (CCST) De M Vallverdu (CCVS) à M Coddet (CCVS)
-Nombre de voix pour	1 180	
-Nombre de voix contre	0	
-Abstentions	0	
Délibération adoptée à	l'unanimité des votants	

Le Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB) occupe une place centrale dans la préparation du futur Budget Primitif. Il constitue un repère essentiel pour anticiper les évolutions à venir, définir les priorités et organiser de manière cohérente la gestion des ressources financières du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC). Loin d'être un simple exercice formel, il s'inscrit pleinement dans la réflexion stratégique et donne sens aux choix budgétaires qui seront opérés.

En offrant une lecture claire du contexte économique et institutionnel, le ROB permet également de se projeter avec davantage de sérénité dans les exercices futurs. Il met en lumière à la fois les contraintes auxquelles le SMTC est confronté et les leviers d'action dont il dispose, afin d'orienter les décisions dans une logique d'équilibre, de responsabilité et de soutenabilité financière. À ce titre, il constitue un outil de pilotage précieux, au service d'une gestion prudente mais résolument tournée vers l'avenir.

En dehors des grands centres urbains, les transports collectifs n'ont pas encore retrouvé leur niveau de fréquentation d'avant 2020. Cette situation s'explique principalement par des changements durables dans les modes de vie et les habitudes de déplacement. L'installation pérenne du télétravail, tant dans le secteur public que privé, a entraîné une diminution des trajets domicile-

travail, en particulier aux heures de pointe. Cette tendance, confirmée par l'étude mobilité menée par le Pôle métropolitain en 2024, a un impact direct sur la demande de transport, notamment dans les territoires où les emplois tertiaires sont majoritaires et où l'utilisation de la voiture n'est pas contrainte.

Parallèlement, une part croissante des usagers se tourne vers des modes de déplacement individuels tels que le vélo, la trottinette électrique ou la marche. Adaptées aux courtes distances et perçues comme plus flexibles et pratiques, ces alternatives viennent concurrencer les transports collectifs traditionnels. Enfin, bien que les craintes sanitaires se soient globalement atténuées, une certaine méfiance persiste chez une partie de la population. Face à ces évolutions structurelles, les transports en commun doivent se réinventer en s'appuyant sur l'amélioration continue de la qualité de service, l'innovation et une approche durable de la mobilité.

Dans ce contexte, et en tenant compte de ces transformations désormais durablement ancrées dans le quotidien des usagers, le SMTC est confronté à un défi majeur. Malgré certaines incertitudes sur ses ressources financières et le poids des investissements nécessaires à la transition écologique, il lui revient de maintenir un service de qualité sans réduire l'offre proposée à la population, tout en poursuivant et en renforçant le développement des mobilités douces et partagées.

Les années 2024 et 2025 ont marqué une phase dynamique dans le déploiement de ces nouvelles mobilités. Le lancement du covoiturage, du vélo en location longue durée et du vélo électrique en libre-service, désormais regroupés au sein d'une application mobile multimodale, a permis d'élargir significativement l'offre de services. L'année à venir devra prioritairement être consacrée à la consolidation de l'exploitation de ces dispositifs et à l'accompagnement de leur montée en charge, notamment par le renforcement des actions commerciales et de communication.

S'agissant de la flotte de bus, l'engagement du SMTC en faveur de la transition énergétique demeure inchangé. Toutefois, les limites actuelles de la filière hydrogène pour la mobilité ne peuvent être ignorées, tant du fait d'une production d'hydrogène vert encore insuffisamment mature que d'un soutien de l'État revu à la baisse. Afin de garantir la continuité et la qualité du service public, une décision devra être arrêtée d'ici l'été concernant l'orientation stratégique à retenir pour le renouvellement de la future flotte de bus.

La recette du versement mobilité (VM) reste le pilier essentiel de l'équilibre budgétaire du SMTC. Son ralentissement en 2024, suivi d'une baisse attendue en 2025, annonce des perspectives financières plus contraintes en l'absence de nouvelles ressources. Cette évolution intervient alors même que le renouvellement du matériel roulant devient incontournable. Dans ce contexte, l'année 2026 devra être consacrée à un examen approfondi des dépenses, des sources de financement et de la stratégie financière globale.

Par ailleurs, le contexte économique national demeure incertain et appelle à la prudence dans la définition des orientations budgétaires. Les prévisions tablent sur une croissance du PIB limitée à 1 % et une inflation estimée à 1.3 %. Le marché de l'emploi reste fragile, avec un taux de chômage susceptible de dépasser 8 % à l'horizon 2026.

À l'échelle locale, malgré des efforts soutenus en matière de développement économique, les créations d'emplois attendues ne produiront leurs effets que progressivement. Les résultats tangibles sont ainsi repoussés à la fin de la décennie, ce qui impose une gestion attentive, pragmatique et anticipatrice afin que ces perspectives deviennent, à terme, de véritables leviers de développement durable du territoire.

Dans ce contexte encore incertain, la volonté de ne pas accroître la pression fiscale sur les ménages constitue un cap clair et assumé. Cette orientation impose néanmoins au SMTC de faire preuve de créativité et de responsabilité dans la définition de sa politique de mobilité, en conciliant ambition, rigueur budgétaire, efficacité du service public et équité territoriale.

Enfin, pour que les habitants du bassin de vie du Nord Franche-Comté bénéficient concrètement de ces orientations, la question de la gouvernance demeure centrale. La mise en place d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité unique doit continuer à structurer les échanges et les décisions stratégiques, notamment en vue de la mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM). Elle constitue un levier essentiel pour coordonner les actions, optimiser les moyens disponibles et construire une offre de mobilité cohérente, performante et accessible à tous.

I. LES ELEMENTS DE CONTEXTE

1. L'emploi et les indicateurs régionaux

À l'échelle nationale, le manque de visibilité sur la croissance, combiné à une instabilité politique persistante, freine nettement les investissements des entreprises. Cette situation pèse sur la dynamique économique globale. À l'échelon local, même si les emplois liés à la filière hydrogène tardent encore à se concrétiser, Belfort peut néanmoins compter sur des perspectives plus encourageantes dans les secteurs du nucléaire et du transport, qui devraient générer des emplois dans les années à venir.

Localement, l'emploi recule de 1.6 % par rapport à 2024, ce qui représente une perte de 1 100 postes depuis 2023. Cette évolution reste, une nouvelle fois, la plus défavorable de la Région. Bien que ces chiffres demeurent provisoires et doivent être interprétés avec prudence, leur répétition commence à dessiner une tendance qui ne peut plus être ignorée.

Emploi salarié total

Zonage	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	3 ^e trim. 2024	2 ^e trim. 2025	3 ^e trim. 2025	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	225,5	224,5	223,5	-0,5	-0,9
Doubs	199,0	197,6	197,2	-0,2	-0,9
Jura	87,7	87,5	87,4	-0,1	-0,4
Nièvre	64,5	64,1	63,9	-0,3	-0,9
Haute-Saône	68,8	68,4	68,4	-0,1	-0,7
Saône-et-Loire	194,1	192,0	191,5	-0,2	-1,3
Yonne	109,7	109,8	109,5	-0,3	-0,2
Territoire de Belfort	49,0	48,4	48,2	-0,5	-1,6
Bourgogne-Franche-Comté	998,3	992,3	989,4	-0,3	-0,9
France hors Mayotte	27 161,7	27 117,9	27 107,3	-0,0	-0,2

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

En 2025, le taux de chômage en France augmente légèrement pour atteindre 7.7 %. Ce niveau, le plus élevé depuis 2021, constitue le point de départ d'une tendance qui devrait se poursuivre en 2026, selon les dernières prévisions de l'Insee. Dans le Territoire de Belfort, le taux de chômage progresse également et reste le plus élevé de la Région, à 9.3 % au troisième trimestre 2025.

Taux de chômage

Zonage	Taux de chômage (en %)			Variation (en points de %)	
	3 ^e trim. 2024	2 ^e trim. 2025	3 ^e trim. 2025	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	5,8	5,9	6,0	0,1	0,2
Doubs	7,0	7,5	7,5	0,0	0,5
Jura	5,4	5,6	5,6	0,0	0,2
Nièvre	6,8	7,0	7,1	0,1	0,3
Haute-Saône	6,6	6,9	6,9	0,0	0,3
Saône-et-Loire	6,6	6,7	6,8	0,1	0,2
Yonne	7,3	7,4	7,6	0,2	0,3
Territoire de Belfort	9,0	9,2	9,3	0,1	0,3
Bourgogne-Franche-Comté	6,6	6,8	6,9	0,1	0,3
France métropolitaine	7,2	7,4	7,5	0,1	0,3
France hors Mayotte	7,4	7,6	7,7	0,1	0,3

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

Fait marquant, la nette diminution des emplois intérimaires, indicateur sensible de la conjoncture économique du Territoire. Leur nombre recule de 5.6 % par rapport à 2024.

Emplois intérimaires

Zonage	Emplois (en milliers)			Variation (en %)	
	3 ^e trim. 2024	2 ^e trim. 2025	3 ^e trim. 2025	trimestrielle	annuelle
Côte-d'Or	5,9	5,7	5,2	-7,4	-10,8
Doubs	7,0	6,4	6,4	1,0	-7,5
Jura	3,0	2,9	2,8	-4,4	-6,8
Nièvre	1,8	1,5	1,5	0,9	-15,1
Haute-Saône	2,8	3,0	2,9	-3,3	3,6
Saône-et-Loire	6,7	6,7	6,6	-0,7	-2,0
Yonne	4,1	4,1	4,1	0,0	2,0
Territoire de Belfort	1,4	1,3	1,3	0,2	-5,6
Bourgogne-Franche-Comté	32,6	31,5	30,9	-1,9	-5,1
France hors Mayotte	726,3	709,9	705,6	-0,6	-2,9

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 2026, l'inflation moyenne prévue pour cette période devrait s'établir à un taux modéré de 1.3 %.

	2023	2024	2025	2026
Inflation annuelle	4.9 %	2.6 %	2 %	1.3 %

Avec le reflux de l'inflation, les entreprises devraient limiter les augmentations de salaires pour 2026 à 1.7 %.

	2023	2024	2025	2026
Augmentation annuelle	4.75 %	3.5 %	2.5 %	1.7 %

3. L'impact sur le Versement Mobilité (VM)

Le Versement Mobilité, qui représente environ 77 % de nos ressources financières (76.9 % au CA 2024), met en lumière la vulnérabilité d'un modèle fortement dépendant de la conjoncture économique. Ce prélèvement de 1.8 % sur les salaires bruts des entreprises de plus de 10 salariés (taux en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2021 sur notre ressort territorial) est directement indexé sur la masse salariale, elle-même conditionnée par l'évolution de l'emploi. Cette dépendance rend particulièrement complexe toute projection des recettes attendues.

L'instabilité politique persistante et les perspectives macro-économiques récentes montrent que la croissance du PIB français devrait rester modérée dans les années à venir, avec une progression estimée à environ 0.7 % en 2025, suivie d'une accélération légère à 0.9 % en 2026 selon la Commission européenne et d'environ 1 % d'après d'autres institutions. Cette dynamique de croissance faible reflète une demande intérieure qui reste contenue, un investissement privé encore hésitant et des incertitudes persistantes tant sur le plan national qu'international.

Dans ce contexte, la prévision des recettes liées au VM devient d'autant plus délicate : la croissance économique réduite se traduit souvent par une évolution plus timide de la masse salariale et, par ricochet, des impôts et taxes qui en découlent. Même si la masse salariale peut offrir un cadre de référence, la faible croissance projetée du PIB en 2025 et 2026 limite la lisibilité des recettes attendues.

Les mesures gouvernementales mises en place pour soutenir l'activité et préserver les emplois ajoutent une autre couche d'incertitude à cet exercice. Si ces dispositifs ont permis de stabiliser certains secteurs, la fin progressive de ces soutiens expose aujourd'hui des entreprises déjà fragilisées à de nouveaux risques.

Cette situation renforce également la menace sur l'emploi, avec un risque réel d'impacts allant d'un simple ralentissement des embauches jusqu'à des restructurations plus profondes selon les secteurs. Alors que certaines entreprises pourraient absorber ces chocs, d'autres pourraient être confrontées à des ajustements sociaux car certains secteurs sont plus touchés que d'autres. Le secteur automobile est fragilisé et notre territoire en dépend de façon substantielle.

Ainsi, l'avenir du Versement Mobilité reste enveloppé d'une forte incertitude économique, où les prévisions de croissance modérée du PIB pour 2025–2026 accentuent encore la difficulté à établir des prévisions fiables. Le défi consiste à concilier des projections prudentes avec une gestion

stratégique flexible, afin de préserver l'équilibre de cette ressource essentielle et à réalité économique de notre territoire.

4. La tarification

Aucune augmentation générale des tarifs n’a été appliquée en 2025, et il en sera de même pour l’année 2026, ce qui garantit une stabilité des prix depuis 10 ans. Cependant, les investissements nécessaires pour maintenir un service public de qualité et développer les mobilités douces nécessitera, à l’avenir, une refonte des ressources. Dans le cadre d’une harmonisation des tarifs sur le bassin de vie du Pôle Métropolitain, une réflexion devra être menée afin d’assurer une participation équitable des usagers aux coûts des services de transport public.

Par ailleurs, malgré une très légère contraction de la fréquentation, enregistrée à fin novembre (- 1.9 %), les recettes de billetterie sont restées stables. Ces revenus, qui restent supérieurs à ceux de 2019, impliquent l’obligation de provisionner le remboursement de l’aide de l’État (cf. 6.b.).

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Recettes cumulées au 30/11	1 751 677 €	2 163 618 €	2 498 718 €	2 808 032 €	2 821 642 €	2 820 000 €

5. L’offre de transport

Sous l’impulsion du SMTC, la marque Optymo incarne une ambition politique forte en matière de mobilité sur le territoire du Territoire de Belfort. Elle porte une approche innovante et intégrée, fondée sur la complémentarité des modes de déplacement – bus, vélo et automobile – afin de proposer une solution globale, lisible et adaptée aux usages quotidiens.

À travers son offre emblématique « Triple-Play », Optymo redéfinit les mobilités du quotidien en favorisant l’intermodalité et la continuité des parcours entre les différents services de transport. Le Pass Optymo constitue le socle de ce modèle, en donnant un accès unifié aux bus, aux vélos en libre-service (VLS) et aux véhicules en autopartage (ALS), dans un cadre tarifaire volontairement simplifié :

- un titre unique pour l’ensemble des services,
- une tarification à l’usage, sans abonnement, sans caution et sans frais fixes.

Ce choix structurel traduit une volonté affirmée de lever les freins à l’usage des transports collectifs et partagés, en privilégiant la souplesse, l’accessibilité et l’attractivité pour les usagers.

Conscient des enjeux de maîtrise publique, d’efficacité opérationnelle et de soutenabilité économique, le SMTC a fait le choix stratégique de conserver un pilotage direct de ses principaux outils :

- l’exploitation en régie du réseau urbain et du système de vélos en libre-service, garantissant cohérence, réactivité et qualité de service ;
- la délégation des réseaux suburbains, scolaires et du service de transport des personnes à mobilité réduite (PMR) à des opérateurs locaux, dans une logique de proximité et de spécialisation ;
- la gestion internalisée du service d’autopartage (ALS) ;
- la conservation de l’intégralité des recettes de billetterie, avec l’acceptation assumée des risques industriels et commerciaux afférents.

Optymo illustre ainsi une vision à la fois ambitieuse et pragmatique de l'action publique locale : organiser la coexistence et l'articulation de plusieurs modes de déplacement au sein d'un système unifié, simple et économiquement maîtrisé. Ce modèle, fondé sur l'innovation, la responsabilité publique et l'intérêt général, constitue une référence susceptible d'inspirer d'autres territoires engagés dans la transition vers des mobilités durables et performantes.

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 5 €.

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 2 222 555 km, soit 1 801 635 km sur le réseau régulier et 420 921 sur le réseau scolaire. Le coût moyen au kilomètre est d'environ 3.43 €, soit une hausse de 1.48 % par rapport à 2024 (3.38 €).

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

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

Réservé aux habitants du Territoire de Belfort possédant un Pass Optymo et justifiant d'un taux d'invalidité de 80 %, ce service est aussi accessible aux personnes âgées de 90 ans et plus ainsi qu'aux mineurs pour les déplacements hors motif scolaire.

Pour l'année 2025, 9 931 courses ont été réalisées, soit 5 courses en moins par rapport à 2024. A noter que ce service a été fermé durant le mois d'août. Le coût moyen d'une course est de 32.00 €.

Suite à la liquidation judiciaire de l'entreprise SYNERGIHP en juillet 2025, nous avons été contraints de relancer un marché.

Depuis janvier 2026, l'entreprise SOLD'PARK assure l'exploitation de ce service.

d. Les services des Regroupements Pédagogiques Intercommunaux (RPI)

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

Deux modes de gestion coexistent :

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

Le marché a été renouvelé en septembre 2025 pour une durée de 4 ans (avec 1 an de reconduction).

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

Lancée en 2013, le SMTC propose à ses clients un service de vélos en libre-service (VLS), déployé sur la ville de Belfort et sa première couronne.

Afin de répondre au mieux aux attentes des usagers et de faire face au vieillissement des vélos musculaires, un renouvellement complet de la flotte a été réalisé et mis en exploitation le 28 juillet 2025. Le service a été temporairement interrompu durant les mois de juin et juillet, afin de permettre la réalisation des travaux nécessaires ainsi que le raccordement électrique des installations.

Cette opération s'est révélée être un véritable succès, les nouveaux vélos, plus performants et mieux adaptés aux usages actuels, ont significativement renforcé l'attractivité du service.

Depuis ce changement, la fréquentation connaît une hausse très significative, avec un nombre de locations en augmentation de plus de 43.5 % par rapport à l'année précédente et de 190 % sur les 5 derniers mois de l'année, traduisant un fort regain d'intérêt pour le service de vélos en libre-service et confirmant la pertinence des investissements engagés.

Le service compte aujourd'hui 300 vélos répartis sur 31 stations et l'exploitation reste sous la responsabilité de la Régie des transports, qui a renforcé son équipe de techniciens afin d'accompagner ces évolutions.

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

Mise en place 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 et durable. Dès sa mise en service, cette offre a suscité un fort engouement de la part des usagers, confirmant l'existence d'un réel besoin pour ce type de solution de mobilité.

Une légère baisse des locations est observée durant la période hivernale, phénomène classique et attendu pour ce type de prestations. Celle-ci n'altère toutefois pas la dynamique globale très positive, le niveau de fréquentation restant élevé et attestant de l'ancrage du service dans les pratiques de déplacement des usagers.

La demande, démontre que ce dernier a pleinement trouvé sa place au sein de l'offre globale de mobilité d'Optymo, en parfaite complémentarité avec les autres services proposés.

En facilitant l'accès à un mode de déplacement fiable, économique et respectueux de l'environnement, cette offre contribue activement à l'évolution des pratiques de mobilité et à l'adoption de comportements de déplacement plus durables. Elle constitue ainsi un levier efficace de

transition vers les mobilités douces, en cohérence avec les orientations stratégiques portées par le SMTC.

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

L'offre d'Autos en Libre-Service est présente depuis 2013 et met à la disposition de ses clients une flotte de 62 véhicules, répartis sur 53 stations. Le parc se compose de 27 citadines, 18 breaks compacts, 9 petits utilitaires et 8 citadines électriques.

Pour les véhicules électriques, une convention a été conclue avec Territoire d'Énergie 90. Celle-ci prévoit, pour chaque station, une redevance annuelle de 1 053 € HT, hors coût de l'énergie, couvrant l'investissement, le fonctionnement et la maintenance des infrastructures.

L'objectif est de stabiliser la flotte à 70 véhicules. Dans ce cadre, un renouvellement partiel est envisagé en 2026 afin de remplacer les véhicules les plus anciens. Cette démarche s'inscrit dans un contexte de hausse continue des locations, entraînant une augmentation du nombre de kilomètres parcourus et accentuant le vieillissement du parc.

Ce service, désormais ancré dans les habitudes, répond pleinement aux priorités du SMTC en matière de transition écologique, de mobilité durable et d'amélioration du cadre de vie.

h. Le covoiturage Optymo

L'offre de covoiturage, lancée en décembre 2023 et accessible via l'application Karos, vient compléter le bouquet de mobilités proposé par le SMTC sur le Territoire de Belfort.

Les principaux atouts de cette offre sont les suivants :

- la possibilité de se déplacer en covoiturage sur l'ensemble du Territoire de Belfort, notamment pour des besoins de mobilité en dehors des horaires de fonctionnement des lignes régulières.
- un service accessible au tarif d'un ticket de bus.

En effet, pour un coût total de 2 € par trajet pour le passager, Optymo prend en charge la moitié du montant, soit un reste à charge de 1 € pour l'utilisateur.

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.

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 2026 est de **8 426 044,44 €**.

ANNEE ENCAISSEMENT	1ière échéance	OBJET DE LA DETTE	ORGANISME PRETEUR	Duree en mois	Taux	Dette à l'origine	Dette en capital au 01 01 2026	Annuité due à la banque	CAPITAL	INTERET
2010	2011	TCSP	CFFL	204	3.42%	3 754 442,73	656 981,68	341 703,98	318 923,14	22 780,84
2012	2013	Optymo Phase II	Crédit Mutuel BV	180	4.80%	2 000 000,00	356 120,32	187 809,16	173 812,92	13 996,24
2012	2013	Optymo Phase II	Caisse d'Epargne	180	4.83%	2 000 000,00	356 714,62	188 184,52	174 076,62	14 107,90
2012	2013	Optymo Phase II	Crédit Agricole	180	4.75%	2 000 000,00	355 130,18	187 184,52	173 373,67	13 810,85
2013	2015	Optymo Phase II	CDC	360	2,50%	6 000 000,00	3 931 034,50	340 551,72	206 896,55	133 655,17
2013	2014	Locaux Jonxion	Caisse d'Epargne	180	3.61%	850 000,00	208 477,58	73 636,32	67 010,64	6 625,68
2013	2014	Locaux Jonxion	CFFL	180	3.46%	850 000,00	206 819,72	72 877,32	66 579,02	6 298,30
2014	2015	Optymo Phase II	CFFL	180	2.06%	1 800 000,00	510 000,00	129 579,00	120 000,00	9 579,00
2019	2020	Billettique	Crédit agricole	120	0.54%	500 000,00	203 243,47	51 395,88	50 400,32	995,56
2019	2020	Billettique	Caisse d'Epargne	120	0.45%	1 000 000,00	430 501,22	102 323,12	100 555,39	1 767,73
2022	2023	7 bus Hydrogène	CDC	180	0.62%	1 500 000,00	1 211 021,15	104 788,20	97 523,20	7 265,00
ROB 2025				TOTAUX		22 254 442,73	8 426 044,44	1 780 033,74	1 549 151,47	230 882,27

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 depuis 2024, en 2025 nous avons commencé à rembourser à hauteur de quasi 215 000 € et cela s'étalera jusqu'en 2029 pour le même montant.

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 2026, comme depuis 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	2023-2025	2025-2026
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	2025
14 000	8 324	2 448	2069	768.75	0	0

7. Le personnel

En déclinaison des 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'orientations budgétaires, 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 31/12/2025	Prévisions 2026
Agents titulaires et stagiaires	14 + 2 en disponibilité	14 + 2 en disponibilité
Agents non titulaires permanents	3	3
	19 agents	19 agents

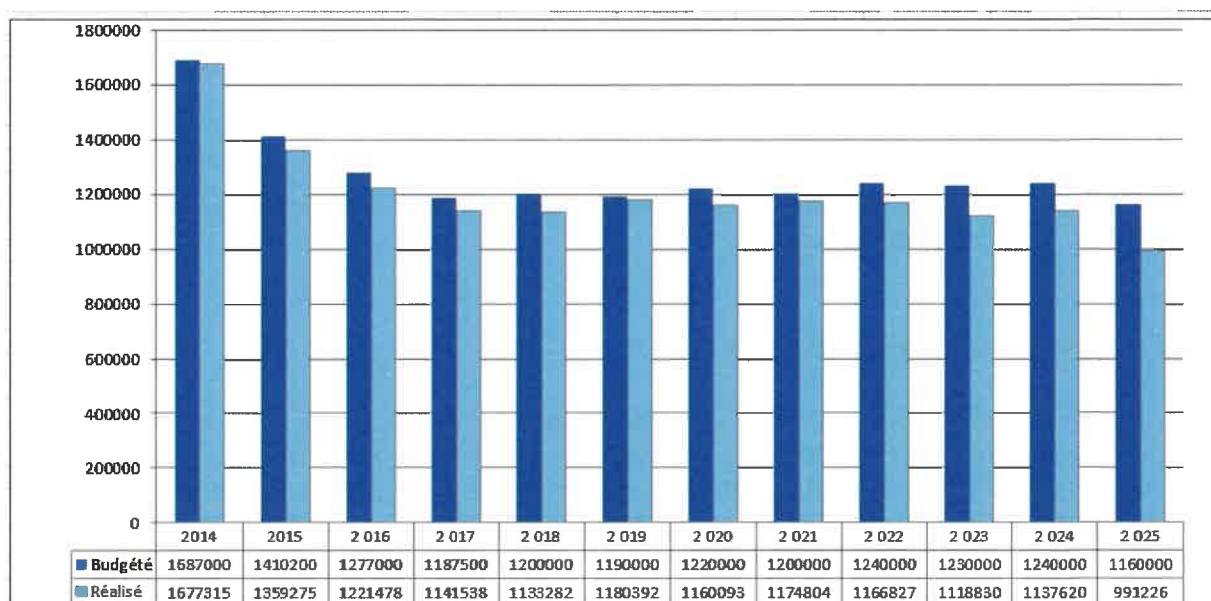
Par filières

	Au 31/12/2025	Prévisions 2026
Administrative		
Emplois permanents	16 + 2 en disponibilité	16 + 2 en disponibilité
Emplois non permanents	0	0
Technique		
Emplois permanents	1	1
	19 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.



		2024			2025		
		bp + dm	Realise	Difference	bp + dm	Realise	Difference
6218	Autre personnel extérieur	10 000	0	10 000	10 000	3 583	6 417
6411	Salaires de base	670 000	632 284	37 716	640 000	547 251	92 749
6451...	Cotisations sociales	510 000	464 607	45 393	460 000	404 928	55 072
648	Prestations actions sociales	50 000	40 729	9 271	50 000	35 463	14 537
		1 240 000	1 137 620	102 380	1 160 000	991 226	168 774
6419	Atténuation des charges de personne	20 000	3 599	-16 401	5 500	0	
64198	Assurance du personnel	0	10 680	10 680	0	3 472	-2 028
74718	Contrat aidé	5 500	5 846	346	0	0	0
TOTAL		1 214 500	1 117 495	97 005	1 154 500	987 754	166 746

Les charges de personnel représentent quasi 3.15 % des dépenses de fonctionnement en 2025.

L'équipe actuelle possède les compétences et aptitudes requises pour assurer de manière efficiente le fonctionnement de la collectivité.

Courant 2026, il n'y a pas de mouvement de personnel prévu à ce jour sauf pour accompagner les agents méritants dans leur évolution de carrière en créant les emplois dans les grades nécessaires.

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

Les difficultés rencontrées par Hynamics pour finaliser sa station de production et de distribution d'hydrogène ont entraîné un décalage important dans la mise en service de notre flotte de bus H2. Avec près de deux ans de retard, nous faisons désormais face à un parc de véhicules très vieillissant — certains atteignant dix-neuf ans — et malgré l'engagement constant de notre atelier, leur maintenance devient de plus en plus complexe.

Bien que notre ambition demeure d'avancer vers une transition écologique cohérente et durable, nous devons aussi garantir notre mission de service public : transporter chaque jour nos clients dans des conditions fiables. Or, un bus neuf nécessite un délai de livraison de 12 à 14 mois. Face à cette urgence, et en attendant les prochaines commandes, nous souhaitons donc acquérir temporairement des bus thermiques d'occasion afin d'assurer la continuité de nos services.

Le Territoire de Belfort étant intégré à un Plan de Prévention de l'Atmosphère (PPA), la réglementation encadre strictement nos choix en matière de motorisation. Ainsi, en dehors des véhicules zéro émission, la loi nous autorise uniquement l'achat de bus, neufs ou d'occasion, fonctionnant au Biogaz ou au Bio-carburant HVO. Le recours au Biogaz nécessiterait toutefois la création d'une infrastructure d'avitaillement dédiée pour un nombre limité de véhicules. À l'inverse, le Bio-carburant HVO présente l'avantage d'être entièrement compatible avec notre flotte actuelle de bus diesel.

Souhaitant agir concrètement en faveur de la transition environnementale, nous souhaitons faire le choix d'une solution à la fois pragmatique et durable. À terme, 100 % de notre flotte diesel

fonctionnerait au Bio-carburant HVO (Huile Végétale Hydrotraitee), marquant une nouvelle fois une évolution significative vers un mode d'exploitation plus respectueux de l'environnement.

Ce biocarburant, entièrement renouvelable, est produit à partir d'huiles végétales durables ou à partir de déchets valorisés (graisses animales, huiles de cuisson usagées, huiles résiduelles, etc.). Une transition progressive, mais essentielle, pour continuer à assurer nos services tout en renforçant notre contribution à une mobilité plus propre.

9. Le Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté

En 2019, les collectivités du pôle métropolitain ont engagé une démarche visant à préfigurer la création d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) unique, avec l'ambition de structurer une gouvernance cohérente et partagée des politiques de mobilité. Force est de constater qu'à ce jour, cette dynamique n'a pas permis d'aboutir à des avancées significatives, en raison de divergences persistantes entre les collectivités constitutives.

Dans ce contexte, les travaux en cours se concentrent aujourd'hui sur l'exploitation des résultats de l'enquête de mobilité, ainsi que sur les études préparatoires du futur SERM Nord Franche-Comté, projet structurant qui appelle une mobilisation renforcée et une clarification rapide du cadre de gouvernance.

10. Les résultats 2025

a. Les clients

L'année 2025 confirme une dynamique positive de la clientèle du réseau. Après avoir clôturé l'année 2024 avec un total de 67 239 clients, le nombre de clients inscrit au Pass Optymo est de 70 879 pour l'année 2025, en progression de 5.2 %. Cela s'explique notamment par les différentes actions de communication et de marketing déployées tout au long de l'année, qui ont contribué à renforcer l'attractivité de l'offre et à accompagner l'évolution des usages.

Nombre mensuel moyen de clients par nombre de mode* :

Mode	Nombre moyen de clients/mois	/N-1
Un seul mode	21 949	-1.24 %
Deux modes	825	2.74 %
L'offre Triple-Play	66	0.5 %

* Comparaison des résultats de janvier à novembre 2024 et 2025, les données de juin et juillet 2025 étant affectées par le renouvellement de la flotte du service vélo (VLS vers e-VLS).

Nombre mensuel moyen de clients par type de mode* :

Mode	Nombre moyen de clients/mois	/N-1
BUS	22 460	-1.28 %
VLS	802	0.1 %
ALS	536	12.6 %

* Comparaison des résultats de janvier à novembre 2024 et 2025, les données de juin et juillet 2025 étant affectées par le renouvellement de la flotte du service vélo (VLS vers e-VLS).

b. Les voyages

La crise sanitaire de 2020 a constitué une rupture majeure pour la fréquentation du réseau bus, avec une baisse d'environ 40 % par rapport à 2019. Malgré un redressement progressif observé entre 2021 et 2023, la fréquentation demeure inférieure de 12 % aux niveaux d'avant-crise. Cette reprise incomplète sur notre réseau confirme l'évolution des pratiques de mobilité depuis la pandémie.

Les projections pour 2025 estiment une fréquentation supérieure à 7.5 millions de voyages, marquant une stabilisation par rapport à 2024 et toujours une récupération d'environ 90 % des niveaux de 2019. Cette situation marque l'entrée dans une phase de consolidation des usages, où la croissance post-Covid laisse place à une stabilisation de la demande, dans un contexte où les pratiques de mobilité ont été durablement modifiées. Cette stagnation traduit avant tout des transformations comportementales et des choix effectués par les usagers à l'issue de la crise sanitaire : essor du télétravail, déménagement en campagne, etc.

L'analyse des autres services Optymo met en évidence une évolution significative des usages. Entre 2024 et 2025, la fréquentation des vélos en libre-service progresse de 43.5 %, celle de l'autopartage de 20 %, tandis que le covoiturage enregistre une hausse de 59 %. Par ailleurs, les retours d'expérience du Challenge Mobilité et de l'enquête sur le territoire montrent que les actifs du département privilégient le train, le vélo, le covoiturage et le télétravail comme alternatives à la voiture individuelle, le bus intervenant en cinquième position. Ces éléments peuvent expliquer la stagnation de la fréquentation du réseau bus, non pas comme un désintérêt, mais comme le résultat d'une modification des habitudes dans une mobilité multimodale et complémentaire.

Cette évolution s'inscrit dans une tendance observée à l'échelle nationale. Les différentes analyses (INSEE, Cerema, GART et UTP) soulignent que de nombreuses autorités organisatrices de la mobilité constatent une reprise partielle des réseaux de bus, sans retour complet aux niveaux d'avant-crise. Dans un contexte marqué par la mise en place massive du télétravail et l'essor des mobilités actives et partagées, cette situation confirme l'entrée dans une nouvelle forme de mobilité avec l'adaptation des transports publics.

■ Nombre de voyages cumulés

Mois	Année 2024	Année 2025		%	Cumul 2024	Cumul 2025		%
Janvier	675 011	734 926	↑	8,9%	675 011	734 926	↑	8,9%
Février	615 933	644 428	→	4,6%	1 290 944	1 379 354	↑	6,8%
Mars	760 794	684 499	↓	-10,0%	2 051 738	2 063 853	→	0,6%
Avril	600 806	646 778	↑	7,7%	2 652 544	2 710 631	→	2,2%
Mai	671 869	653 998	→	-2,7%	3 324 413	3 364 629	→	1,2%
Juin	650 354	601 464	↓	-7,5%	3 974 767	3 966 093	→	-0,2%
Juillet	403 387	383 556	→	-4,9%	4 378 154	4 349 649	→	-0,7%
Août	343 379	321 326	↓	-6,4%	4 721 533	4 670 975	→	-1,1%
Septembre	743 010	746 638	→	0,5%	5 464 543	5 417 613	→	-0,9%
Octobre	693 055	635 225	↓	-8,3%	6 157 598	6 052 838	→	-1,7%
Novembre	693 369	668 430	→	-3,6%	6 850 967	6 721 268	→	-1,9%
Décembre	642 689				7 493 656			

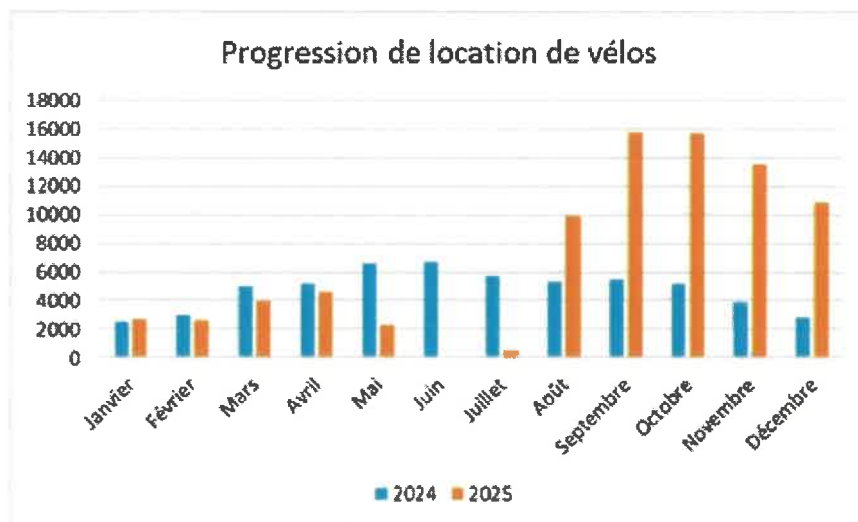
c. L'offre de Vélos en Libre-Service électrique (e-VLS)

Le renouvellement de la flotte de vélos musculaires par des vélos électriques s'est révélé particulièrement bénéfique, comme en témoigne la forte hausse des locations depuis leur mise en service en juillet dernier.

La fréquentation poursuit une dynamique de croissance continue et les retours des usagers sont très positifs, malgré une évolution tarifaire passée de 0.02 € à 0.04 € par minute.

Ainsi, le nombre de locations a progressé de 43.5 % par rapport à l'année précédente, passant de 57 360 à 82 310 locations, et ce malgré une interruption du service de deux mois. Par ailleurs, les distances parcourues ont également connu une forte hausse, passant de 123 126 km en 2024 à 192 565 km en 2025, soit une augmentation significative de l'activité de 56.4 %.

Cette hausse importante confirme l'attractivité du service et laisse entrevoir des perspectives très encourageantes pour les années à venir.



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

En 2025, nous avons contractualisé 138 locations, réparties comme suit : 39 % sur 12 mois, 41 % sur 6 mois et 20 % sur 3 mois.

Cette répartition montre une utilisation comparable à celle de l'année précédente.

Par ailleurs, nous avons enregistré 30 prolongations de contrat.

e. L'offre des Autos en Libre-Service

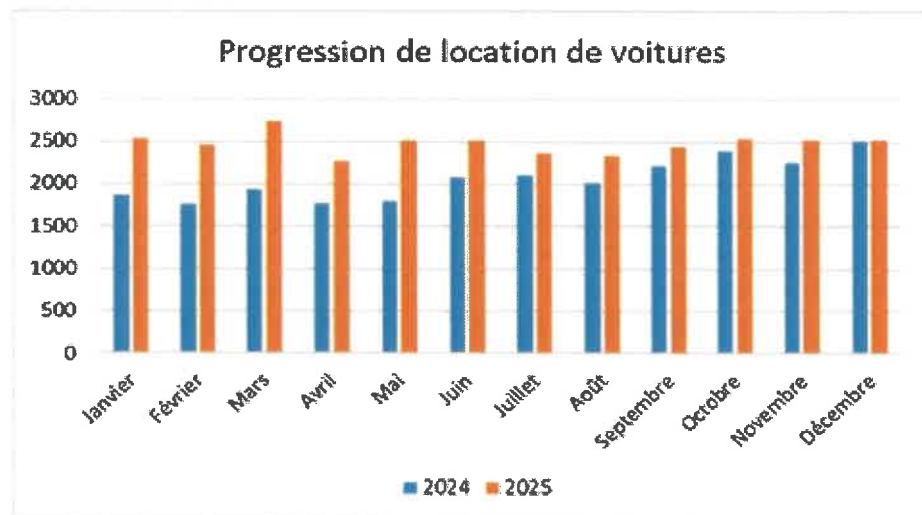
La mise en place de nouveaux véhicules en 2024 et 2025 a permis de renouveler une partie du parc.

L'apport de nouveaux véhicules a entraîné une hausse significative du nombre de locations, mais également du nombre de kilomètres parcourus ainsi que de la durée des locations.

Le service a ainsi battu de nouveaux records, jamais atteints depuis son lancement en 2013.

- Nombre de locations : 29 728, soit une augmentation de 20.5 % par rapport à N-1
- Nombre de kilomètres parcourus : 1 234 899 km, soit une augmentation de 17.1 % par rapport à N-1
- Durée de location : 150 090 heures, soit une augmentation de 17.8 % par rapport à N-1

Ces performances ont nécessité un réajustement du budget, notamment pour les charges liées au carburant et aux réparations des véhicules.



f. L'offre de covoiturage

Depuis décembre 2023, l'offre de covoiturage est venue compléter notre offre de mobilité et a trouvé sa place.

Les trajets ont augmenté cette année avec l'arrivée de nouveaux partenaires, notamment le Centre Hospitalier Nord Franche-Comté, faisant passer le nombre de locations cofinancées de 8 130 à 13 661.

Au total, 24 429 trajets ont été effectués en covoiturage.

Le budget est respecté malgré cette hausse, mais il sera à surveiller de près les années suivantes.

g. Les recettes

i. Billetterie

Les recettes 2025 devraient être légèrement supérieures à celles de 2024.

■ Recettes cumulées

Mois	Année 2024	Année 2025	%		Cumul 2024	Cumul 2025	%	
Janvier	282 290	290 151	→	2,8%	282 290	290 151	→	2,8%
Février	255 931	256 792	→	0,3%	538 221	546 943	→	1,6%
Mars	270 188	282 429	→	4,5%	808 409	829 371	→	2,6%
Avril	252 459	261 493	→	3,6%	1 060 868	1 090 864	→	2,8%
Mai	270 216	259 015	→	-4,1%	1 331 084	1 349 879	→	1,4%
Juin	250 210	269 824	↑	7,8%	1 581 294	1 619 703	→	2,4%
Juillet	230 741	226 355	→	-1,9%	1 812 035	1 846 058	→	1,9%
Août	212 431	189 232	↓	-10,9%	2 024 466	2 035 291	→	0,5%
Septembre	259 164	290 602	↑	12,1%	2 283 629	2 325 893	→	1,9%
Octobre	277 708	268 667	→	-3,3%	2 561 337	2 594 559	→	1,3%
Novembre	260 305	261 508	→	0,5%	2 821 642	2 856 067	→	1,2%
Décembre	265 259				3 086 901			

ii. Versement Mobilité

Si en 2022 et 2023, le VM a connu une réelle embellie, la baisse de recette amorcée en 2024 continue en 2025.

Recettes du Versement Mobilité (en k€)

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
19 375	17 854*	19 222	21 232	22 613	23 054	22 800**

*Recettes hors compensations de l'ETAT

**Estimées

Eu égard aux chiffres connus à ce jour, la recette VM brut est estimée à 22 800 k€ pour 2025 soit un écart de quasi 254 000 € en moins par rapport à 2024.

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 2024.

Année d'encaissement	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Montant	187 141 €	98 870 €	98 870 €	98 885 €	98 920 €	98 920 €	98 920 €

iii. Les recettes institutionnelles

Depuis 2017, à la suite de l'accord conclu dans le cadre de la CLERCT entre le Département et la Région Bourgogne Franche-Comté, le montant versé au SMTC est fixé à 3 232 000 €. Cette somme est désormais indexée sur des indicateurs directement liés à l'activité : coûts des carburants, de la main-d'œuvre, d'achat des véhicules et de leur révision.

Pour l'année 2025, la recette s'élève à 3 839 978.34 €, soit une augmentation de plus de 0.51 % par rapport à 2024. Cette évolution reflète l'adaptation du financement aux charges constatées.

h. Prévision du compte administratif 2025

La maîtrise des dépenses de fonctionnement courant, conjuguée à la bonne tenue de nos recettes, permet de confirmer les résultats anticipés lors du BS.

La baisse du Versement Mobilité en 2025, ainsi que la stagnation des recettes de billetterie par rapport à 2024, laisseront toutefois peu de marges de manœuvre pour l'exercice 2026, qui s'annonce avec des incertitudes.

L'ensemble des décisions prises au cours de l'année permet néanmoins d'éviter tout appel de fonds auprès des membres du SMTC au titre de l'année 2025.

II. LE CADRE DE L'ELABORATION DU BP EN 2026

1. La section de fonctionnement

A. Les recettes de fonctionnement

Sur la base des données consolidées des onze premiers mois de 2025, la fréquentation du réseau montre une stabilisation à un niveau désormais constant. Cette dynamique constitue un repère structurant pour l'élaboration des prévisions de l'exercice 2026.

La fréquentation prévisionnelle pour 2026 est ainsi arrêtée à 7 600 000 voyages, en cohérence avec les résultats constatés en 2025, lesquels traduisent une consolidation durable de l'usage du réseau par les usagers.

Les recettes attendues pour 2026 seront établies à partir de ce volume de fréquentation et du prix moyen par voyage, actuellement fixé à 0.32 €.

a. Le Versement Mobilité

Pour l'année 2025, nous avons évalué la recette du VM à la baisse par rapport à 2024 tant au BP qu'au BS puisqu'aux 20 060 000 € du BP, nous avons encore retranché 300 000 euros au BS totalisant ainsi une recette du VM à hauteur de 22 799 880 euros pour 2025 (hors compensation).

Pour l'année 2026, eu égard à la conjoncture, nous intégrons une majoration de 1.5 % couvrant à peine le Glissement-Vieillessement-Technicité soit **340 000 €**.

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 2026, nous prévoyons une recette identique à 2025, 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 2026, la dotation est arrêtée à **3 891 695.22 €**, soit une progression de + 0.85 % par rapport à 2025, pour une inflation envisagée à 1.3 %.

Montant de la subvention (en milliers d'€)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Scolaire	2458	2442	2497	2708	2820	2835	2860
Statutaire	890	884	903	980	1019	1024	1032
Total	3348	3326	3400	3688	3839	3859	3892
Différence / an	58	-22	74	288	151	20	33

c. Les recettes du trafic

i. Bus

La recette moyenne par voyage demeure stable, établie à 0.32 €. L'hypothèse retenue repose sur une fréquentation très légèrement supérieure à celle prévue en 2025.

Dans ce cadre, la fréquentation totale est estimée à 7 600 000 voyages. La recette correspondante est donc évaluée à 2 432 000 €, selon le calcul suivant : $7\,600\,000 \times 0.32 \text{ €}$.

ii. ALS

L'année 2025 a permis de stabiliser durablement notre flotte à 62 véhicules, garantissant ainsi la continuité et la fiabilité du service. Cette stabilisation constitue une étape essentielle pour répondre à la demande croissante des usagers tout en maintenant un niveau de qualité satisfaisant.

Toutefois, le vieillissement et le fort kilométrage de certains véhicules entraînent une hausse progressive des coûts de maintenance et de réparation, impactant directement le budget d'exploitation. Dans ce contexte, le remplacement ciblé des véhicules les plus sollicités apparaît comme une solution pertinente, permettant à la fois de réduire les dépenses à moyen terme, d'améliorer la disponibilité de la flotte et de renforcer la sécurité ainsi que le confort des usagers.

Si la capacité financière du SMTC le permet, cet investissement s'inscrira dans une démarche d'optimisation des coûts et de pérennisation du service.

L'adoption croissante du service par nos clients laisse par ailleurs entrevoir une augmentation de l'activité comme suit :

- 150 000 heures de location sur l'ensemble de l'année.
- 1 500 000 de kilomètres parcourus.

La recette prévisionnelle pourrait être de :

$(150\,000 \times 1.00 \text{ €}) + (1\,500\,000 \times 0.20 \text{ €})$, soit 450 000 € TTC, soit 375 000 € HT.

En complément, nous ajoutons en moyenne chaque année 15 000 € TTC environ pour les différents frais facturés aux clients.

iii. VLS

L'année 2026 marquera la première année complète d'exploitation des Vélos en Libre-Service électriques et les cinq premiers mois d'exploitation révèlent déjà une forte dynamique du service.

Pour accompagner cette croissance, il sera nécessaire d'adapter les équipes, notamment par la présence des techniciens sur le terrain 7 jours sur 7, afin de garantir la disponibilité et l'entretien des vélos.

Compte tenu de ces évolutions, les prévisions sont les suivantes :

- Nombre de locations prévu pour 2026 : 150 000 locations.
- Temps moyen de location : 20 minutes.
- Tarif client : 0.04 € TTC par minute, soit 0.03333 € HT.

En complément des recettes des utilisateurs, les communes et autres établissements dotés de stations e-VLS versent une redevance annuelle par vélo. Cette redevance connaît une évolution passant de 350 € à 400 € TTC par vélo.

La recette prévisionnelle pourrait être de 120 000 € HT.

iv. VLD

Le service de location de vélo à assistance électrique de longue durée a fonctionné en 2025 de manière stable et conforme aux prévisions. Pour l'année à venir, les modalités de fonctionnement du service demeurent inchangées (tarifs et organisation).

Dans ces conditions, les dépenses de maintenance s'élèvent à 25 550 € HT. Le chiffre d'affaires hors taxes généré par la location des VLD pourrait être à 16 000 € HT si on se réfère au niveau d'activité observé l'année précédente.

B. Les dépenses de fonctionnement

Dans un contexte où l'offre kilométrique des réseaux réguliers reste stable, les évolutions budgétaires attendues dépendront avant tout des mécanismes d'indexation et des ajustements liés au calendrier scolaire. Les indicateurs économiques actuels suggèrent un retour progressif de l'inflation et des hausses de salaires à des niveaux modérés, après une période plus tendue.

La forte variabilité des prix du carburant et de l'électricité demeure toutefois une source d'incertitude majeure. Cette volatilité continuera de peser sur les coûts d'exploitation. À cela s'ajoute le projet de conversion de la flotte diesel actuelle vers le bio-carburant HVO, qui entraînera un surcoût de 0.20 € par litre par rapport au gasoil. Par ailleurs, l'entrée en exploitation, sur une année pleine, de nos 8 bus articulés hydrogène aura également un impact durable sur la structure des dépenses.

L'inflation, estimée à 1.3 % pour 2026, viendra s'ajouter à ces différents facteurs de pression budgétaire. Les ajustements salariaux et les provisions légales, dont l'impact financier est évalué à 400 000 € pour la RTTB, contribueront eux aussi à l'augmentation des charges. La combinaison de ces éléments nécessitera une gestion rigoureuse afin de préserver l'équilibre financier tout en assurant la continuité du service.

Enfin, le niveau global des dépenses pourra être réévalué en fonction des résultats de l'exercice 2025 et des éléments présentés ci-après :

a. Réseau urbain

L'offre actuelle ne fera l'objet d'aucune évolution significative et restera inchangée à court terme. La flotte sera toutefois renforcée par l'acquisition de cinq bus d'occasion, afin de compenser le vieillissement du parc existant et de faciliter une meilleure rotation des véhicules en maintenance.

Par ailleurs, la mise en service des huit bus articulés à hydrogène et le passage de flotte diesel au bio-carburant HVO entraînera une augmentation importante des dépenses de carburant (+ 400 K€). Cette évolution s'explique par l'écart de coût entre l'hydrogène, facturé au kilogramme, et le GPL. De plus le sinistre sur les bus h2 VanHool a pour conséquence un doublement de notre prime d'assurance (+ 330 K€).

b. Réseaux suburbain et scolaire

Pour l'année 2026, seule la ligne 24 va connaître des modifications avec l'ajout de la desserte d'un axe de la Commune de Vézelois. S'agissant du reste du réseau, ce dernier est stabilisé depuis plusieurs années et ne nécessite que des ajustements à la marge, notamment en période de rentrée scolaire.

Courant de cette année, le marché dans sa globalité va être déposé en ligne. Ce dernier expire fin août 2027.

c. Auto en Libre-Service (ALS)

La situation de l'assurance des véhicules en libre-service demeure, à ce jour, complexe. En effet, aucune compagnie d'assurance n'a accepté d'assurer l'ensemble de la flotte en tous risques, ce qui entraîne un surcoût lié aux réparations restant à la charge de la collectivité.

Un nouvel appel d'offres sera lancé en début d'année. En cas d'échec de cette procédure, la collectivité sera contrainte de recourir à un marché de gré à gré, afin d'obtenir à minima les garanties légales obligatoires, indispensables à la continuité du service.

d. Covoiturage

En 2026, le contrat actuellement en vigueur arrivera à son terme. Souhaitant pérenniser cette expérience, la collectivité prévoit de contractualiser, via la CATP, une nouvelle période d'exploitation du service.

Des économies seront réalisées notamment sur le marketing (actuellement réalisé et facturé par Karos) ce qui nous permettra d'absorber la croissance de ce service et de garantir le coût de fonctionnement prévu à 60 000 € HT.

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

Le MAPA passé en 2023 arrivera à son terme cette année, nous souhaitons continuer dans ce sens et une nouvelle consultation sera effectuée pour les 3 prochaines années.

Avec le recul, nous espérons baisser les coûts de maintenance. A ce jour, le coût fonctionnel du service est de 25 550 € HT pour 100 vélos (255 € 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.

f. Application mobile multimodale Optymo

Le lancement de l'application mobile multimodale Optymo (MaaS) a été opéré au début de l'automne 2025 à petite échelle. L'objectif est d'appréhender l'utilisation par les usagers afin d'obtenir des remontées cohérentes et concrètes pour l'améliorer et la faire évoluer. C'est un outil idéal pour concentrer toute sa mobilité en un seul endroit : ses lignes favorites, les horaires du réseau, les notifications d'infos trafic, l'achat de titre de transport, etc. Maintenir l'application mobile représente un coût de 49 000 € pour l'année.

g. Nos clients passifs et les actifs du territoire

Nous avons amorcé 2025 avec des questionnements autour de la mobilité chez les actifs du territoire. A l'aide d'une enquête auprès d'employeurs volontaires sur le département du Territoire de Belfort, nous avons commencé à obtenir un retour sur la connaissance des services Optymo auprès de leurs collaborateurs. Aussi, grâce à l'étude de notre base de données, nous avons un vivier de clients passifs que l'on aimerait réactiver en 2026. Ces deux types d'usagers vont représenter notre cœur de cible pour l'année à venir que l'on souhaite atteindre grâce à des actions de communication, de marketing et de ventes.

h. Renforcer notre présence et notre visibilité sur le département

Afin d'assurer une présence cohérente et renforcée sur l'ensemble du département, des moyens humains et financiers dédiés seront mobilisés. Cette démarche se traduit par le déploiement d'espaces publicitaires ciblés, la mise en œuvre d'actions commerciales de proximité, l'installation de stands d'information, d'événements locaux, ainsi que des actions de communication visant à accroître la notoriété de notre marque. L'objectif est de garantir une visibilité homogène et durable auprès des usagers, tout en renforçant le lien avec les territoires.

i. Pôle Métropolitain et plan de mobilité

Peu de projets devraient être engagés en 2026. L'activité du pôle et du SMTNFC restera principalement dédiée à l'analyse de l'enquête ménages, ainsi qu'aux premières études relatives au SERM. La dépense correspondante est estimée à 33 000 €.

Jusqu'à présent, l'absence d'un EPCI de plus de 100 000 habitants sur le territoire dispensait de l'élaboration d'un plan de mobilité. Une évolution récente de la réglementation, notifiée par la Préfecture, modifie toutefois ce cadre et instaure de nouvelles obligations auxquelles il convient désormais de répondre. L'élaboration d'un plan de mobilité constitue un investissement important, dont le coût est estimé à 150 000 € minimum. À ce stade, bien que la réalisation d'une telle étude

puisse apparaître contre-productive — compte tenu de l'enquête ménages en cours d'analyse et d'un SERM en phase de structuration — cette obligation s'impose désormais au territoire.

2. La section d'investissement

Après une année 2025 marquée par un niveau élevé d'investissements — notamment pour l'acquisition de bus hydrogène, le développement des mobilités douces et la mise en place de logiciels de gestion — l'année 2026 s'inscrira davantage dans une phase de transition. Elle sera consacrée à une pause dans les grands projets structurants, dans l'attente de l'arrivée de la nouvelle flotte de bus prévue pour 2027.

Afin de répondre au vieillissement du parc, l'achat de 5 bus d'occasion est envisagé. Par ailleurs, si la situation financière le permet, un renouvellement partiel de certains véhicules ALS pourra être engagé, tout en constituant des provisions en vue du développement futur des eVLS à l'échelle du département.

Enfin, les projets en cours feront l'objet d'ajustements nécessaires afin de tenir compte des évolutions techniques et des retours d'expérience, dans une logique d'optimisation et de maîtrise des coûts.

a. Flotte de bus

Confrontés au vieillissement prononcé de notre flotte de bus — dont certains véhicules datent encore de 2007 — et tout en réaffirmant notre volonté de progresser vers une transition écologique cohérente et durable, nous devons avant tout assurer notre mission fondamentale de service public : transporter chaque jour nos clients dans des conditions de fiabilité et de sécurité optimales.

Dans cette perspective, il est prévu de procéder à l'acquisition de 5 bus thermiques d'occasion, compatibles avec le bio-carburant HVO. Cette solution intermédiaire, à la fois pragmatique et maîtrisée, permettra de maintenir la continuité du service tout en limitant l'impact environnemental. Le montant estimé de cet investissement s'élève à **250 000 €**.

b. Autos en Libre-Service

Face à des niveaux d'utilisation atteignant des records, la flotte de véhicules en libre-service présente aujourd'hui un vieillissement marqué et un kilométrage élevé. Cette situation rend nécessaire la poursuite du renouvellement du parc afin de garantir la fiabilité, la disponibilité et la continuité de nos missions.

Dans cette optique, l'acquisition d'une dizaine de véhicules thermiques est envisagée, complétée par l'intégration de véhicules électriques. Ces voitures électriques, compléteront la transition énergétique des véhicules de services entamée en 2025.

L'investissement associé à ce programme de renouvellement est estimé à **300 000 €**.

c. Application mobile multimodale et site web Optymo

Lancée à la fin de l'année 2025, la solution a déjà fait l'objet de premiers retours d'usage, mettant en évidence la nécessité de plusieurs améliorations afin d'en renforcer les performances. Celles-ci concernent en particulier le calculateur d'itinéraires ainsi que les modalités de souscription au Pass Optymo, deux leviers essentiels de l'expérience usager.

Par ailleurs, le lancement du nouveau site internet est programmé au cours du premier trimestre de cette année, avec pour objectif d'offrir une interface plus claire, plus accessible et mieux adaptée aux usages actuels.

Pour accompagner et concrétiser ces évolutions, une enveloppe budgétaire de **50 000 €** est prévue. Cet engagement financier traduit une volonté d'investissement raisonnée mais ciblée, au service de l'innovation technologique et de la transition vers une mobilité toujours plus connectée et performante.

d. Vélos en Libre-Service à assistance électrique

Le lancement des nouveaux e-VLS électriques, intervenu le 28 juillet, a rencontré un accueil très favorable de la part de nos clients, se traduisant par une hausse des utilisations multipliée par 2.5. Ce succès confirme la pertinence du service et l'intérêt croissant pour des solutions de mobilité alternatives et durables.

Forts de cette dynamique, et conformément aux orientations annoncées en 2025, nous souhaitons désormais préparer une phase 2 du projet. Celle-ci vise à étendre le déploiement des eVLS au-delà de Belfort et de sa première couronne, afin de répondre à une demande élargie à l'échelle du territoire. Dans cette optique, il est prévu de constituer une provision de **250 000 €** dès cette année, afin d'anticiper les investissements nécessaires et de sécuriser le développement futur de ce service.

e. Dématérialisation du formulaire rouge

Pour faire face à l'augmentation du recours aux inscriptions en ligne dans les établissements scolaires et dans le cadre de l'évolution de nos pratiques visant à réduire l'usage du papier, nous envisageons la dématérialisation du formulaire rouge. Destiné aux élèves de collège ou de lycée, celui-ci sera désormais présenté aux familles sous une forme entièrement dématérialisée. Le coût de développement de l'outil est estimé à **9 000 €** via la société Dicolor.

f. Changement du mur végétal

L'agence Optymo, située rue de Madrid, est décorée d'un mur végétal d'envergure, installé à l'arrière de la zone de vente et d'accueil, dans le dos des agents commerciaux. Mis en place il y a plusieurs années, ce mur végétal subit aujourd'hui de nombreuses contraintes : variations de température, changements d'éclairage, passages fréquents, etc. Son remplacement apparaît nécessaire et permettra de redonner un coup d'éclat à la zone de vente pour **3 000 €** en partenariat avec l'entreprise Les Jardins de Thalia.

g. Renouvellement Totem ALS

Après 12 ans de service les Totem de signalisation des stations ALS sont hors d'usage. Le projet est de les remplacer par du mobilier urbain identique aux stations eVLS. Cela permettra de retrouver une unité visuelle pour nos offres de mobilité douces et partagées. Le coût de cet investissement est estimé à **40 000 €**.

III. LES PREVISIONS A 5 ANS

Élaborer un plan quinquennal reste un exercice complexe, tant les marges de manœuvre sont étroites et les incertitudes nombreuses. Les recettes, et en particulier le Versement Mobilité (VM), sont difficiles à anticiper, tandis que les dépenses demeurent sous pression, portées par la hausse des coûts de l'énergie et les exigences croissantes liées à la transition écologique. Dans ce contexte, la prudence s'impose : seules des hypothèses réalistes et mesurées permettent de construire une trajectoire financière crédible.

Après un premier ralentissement observé en 2024, le Versement Mobilité a connu un recul plus marqué en 2025. Cette évolution s'explique principalement par la dégradation de l'emploi, avec un impact particulièrement visible sur le recours à l'intérim. La baisse récente de l'inflation, combinée à des perspectives salariales moins dynamiques, laisse entrevoir un VM peu évolutif dans les années à venir. Par ailleurs, le développement des filières locales d'emploi, encore en phase de structuration, ne devrait produire que des effets limités d'ici la fin de la décennie.

Dans le même temps, certaines évolutions pourraient contribuer à contenir la progression des dépenses. Des hausses modérées des salaires, une relative stabilisation des prix des carburants et une augmentation maîtrisée des coûts de maintenance mécanique participeraient à freiner la croissance globale des charges. Cette situation offre la possibilité d'ajuster les projections financières sans recourir à des scénarios excessivement optimistes.

Cette approche permet de faire apparaître plus clairement, sur l'ensemble de la période quinquennale, les besoins de financement ou, à l'inverse, les excédents potentiels. Elle améliore la lisibilité des données financières et facilite une gestion anticipative, fondée sur des objectifs concrets et atteignables.

Enfin, les projections s'appuient sur les résultats consolidés arrêtés à la fin de l'année 2025, complétés par les prévisions établies pour 2026. L'ensemble des données est exprimé en euros constants, afin de neutraliser l'effet de l'inflation et de garantir une lecture stable et cohérente des équilibres financiers sur la durée.

1. Principaux postes de la section de fonctionnement

A. Les recettes

- Recettes de billetterie

Les estimations de recettes liées à la billetterie s'appuient sur un postulat de fréquentation inchangée à l'horizon 2026, dans le strict prolongement des niveaux constatés en 2025. Cette trajectoire repose sur un socle de 7 600 000 voyages facturés à 0.32 €, reconduit sans inflexion sur l'ensemble du cycle quinquennal. Une telle constance traduit une lecture prudente du marché, solidement arrimée aux tendances historiques plutôt qu'à des projections spéculatives.

- Recettes des Autos en Libre-Service (ALS)

Les revenus générés par les ALS affichent une progression marquée par rapport à 2024, avec une hausse de 18 %. Pour 2026, le scénario retenu table sur une stabilisation des performances, correspondant à 30 000 locations annuelles, un seuil inédit depuis la mise en service du dispositif. Cette montée en puissance graduelle illustre à la fois l'élargissement maîtrisé du parc et l'adhésion croissante des usagers à des solutions de mobilité souples, partagées et rationnelles.

- Recettes des Vélos en Libre-Service électriques (eVLS)

Le déploiement des vélos à assistance électrique, amorcé à l'été 2025, a agi comme un véritable catalyseur d'usages. Les prévisions font état d'environ 120 000 locations par an, signe d'une appropriation rapide par le public. Cette attractivité renforcée s'explique par la combinaison d'un confort accru, d'une praticité urbaine évidente et d'un positionnement résolument écologique, à l'image d'un courant porteur qui électrifie les habitudes de déplacement.

- Recettes du Versement Mobilité

Le Versement Mobilité est calculé à partir des résultats estimés au 31 décembre 2025, pour un produit avoisinant 23 140 K€. Cette base est revalorisée à hauteur de 1.5 %, traduisant une évolution mesurée. Cette croissance modérée reflète un faisceau de facteurs conjoints : inflation sous contrôle, prise en compte du ralentissement de la dynamique salariale et climat économique encore empreint de retenue.

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

Les recettes issues de la CLERCT intègrent une revalorisation annuelle fondée sur une formule d'indexation contractualisée. Ce mécanisme assure une continuité financière appréciable, tout en ménageant une capacité d'ajustement face aux fluctuations de l'environnement économique local, à la manière d'un amortisseur discret mais efficace.

- Produits de cession d'actifs

Un montant annuel de 45 000 € est inscrit pour la période 2026-2030, principalement issu de la cession d'Autos en Libre-Service et d'anciens véhicules de service. Cette enveloppe s'inscrit dans la logique du programme de renouvellement du parc automobile, traduisant une gestion patrimoniale méthodique et anticipatrice.

B. Les dépenses

- Frais de personnel : ajustements organisationnels

Si 2025 a principalement été marquée par l'arrivée d'un nouveau Directeur général, en 2026, nous n'envisageons pas d'événements influençant de façon substantielle les coûts RH.

- Charges de gestion

Les autres charges de gestion sont appelées à demeurer globalement inchangées, portées par un reflux attendu des tensions inflationnistes et par un allègement progressif des coûts énergétiques. Cette projection s'inscrit dans une logique de pilotage mesuré, fondée sur l'observation attentive des signaux macroéconomiques récents plutôt que sur des hypothèses volontaristes.

- Frais de transport

- Réseaux urbain et suburbain : aucune hausse significative des kilomètres commerciaux n'est anticipée. Cette stabilité des volumes limite mécaniquement les fluctuations des charges d'exploitation, maintenant les coûts dans un corridor maîtrisé.
- Carburants et hydrogène du réseau urbain : à compter de 2026, l'exploitation quotidienne des bus articulés H₂ pèsera sur les charges. Par ailleurs, le basculement de l'ensemble de la flotte diesel et hybride vers le HVO induira un surcoût estimé à 0.20 € par litre.
- Réseau suburbain : une revalorisation tarifaire contenue de 0.80 % est intégrée, conformément aux mécanismes d'indexation prévus par la formule contractuelle.

- **Crédit-bail**

Le financement d'une partie du parc de véhicules :

- Les bus Mild Hybrides acquis en 2019 continuent d'être intégrés aux charges actuelles de crédit-bail, sans évolution notable sur l'exercice considéré.

- **Intérêts et remboursements d'emprunts**

Les intérêts d'emprunts suivent le plan d'amortissement en cours. Par ailleurs, un remboursement annuel de 215 000 € de l'avance remboursable de l'État est inscrit, depuis 2025, sur cinq ans, ajoutant une contrainte budgétaire maîtrisée.

- **Dotation aux amortissements**

Les amortissements techniques des actifs de la collectivité sont comptabilisés conformément au plan en vigueur. Cette méthode permet une répartition régulière et maîtrisée des charges d'investissement sur la durée d'utilisation des équipements.

2. Principaux postes de la section d'investissement

A. Les recettes

- **Dotation aux amortissements** : prise en compte du plan d'amortissement technique. Il s'agit d'une opération d'ordre.
- **Subventions** : elles correspondent au décalage de versement lié à l'acquisition des bus articulés hydrogène.
- **Emprunts** : aucun recours à l'emprunt n'est prévu à ce stade.

B. Les dépenses

- **Remboursement des emprunts** : intégration du plan d'amortissement des emprunts existants.
- **Immobilisations incorporelles** : à la provision récurrente de 50 000 € s'ajoutent :
 - un complément de 50 000 € pour l'application Optymo,
 - divers travaux de réhabilitation des locaux pour 30 000 €,
 - le remplacement du système de priorité aux feux pour 100 000 €.
- **Matériel** : le plan d'investissement intègre uniquement le renouvellement courant lié à l'obsolescence, pour un montant de 100 000 €, ainsi qu'une provision étalée sur deux ans de 200 000 € pour la phase 2 du projet d'extension de l'offre eVLS.
- **Véhicules** : il est prévu un achat de véhicules destiné au renouvellement partiel de la flotte ALS et de bus d'occasion en 2026 pour 500 000 €, puis renouvellement du parc automobile qui se poursuivra en 2027 et 2028 pour un montant annuel de 500 000 €.

LES PRÉVISIONS DE RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Recettes	2026	2027	2028	2029	2030
Postes					
Recettes issues du transport	6 000 000	6 000 000	6 000 000	6 000 000	6 000 000
Ventes billetterie	3 100 000	3 100 000	3 100 000	3 100 000	3 100 000
Transfert de compétences RBFC	2 850 000	2 850 000	2 850 000	2 850 000	2 850 000
Fraude	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
VLS	110 000	110 000	110 000	110 000	110 000
Versement Mobilité	23 100 000	23 100 000	23 100 000	23 100 000	23 100 000
Subvention des collectivités	1 165 000	1 165 000	1 165 000	1 165 000	1 165 000
Subv. Statutaire RBFC	1 030 000	1 030 000	1 030 000	1 030 000	1 030 000
Subv statutaire membres Communes	135 000	135 000	135 000	135 000	135 000
Produits de cession d'actifs	45 000	45 000	45 000	45 000	45 000
Amortissement Subventions	172 977	172 977	172 977	172 977	172 977
Produits Exceptionnels	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Rembt personnel	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000
Totaux	30 599 977	30 599 977	30 599 977	30 599 977	30 599 977

Envoyé en préfecture le 09/02/2026

Reçu en préfecture le 09/02/2026

Publié le 09 FEV. 2026

ID : 090-259000016-20260205-2026_03-DE

LES PRÉVISIONS DE DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

DEPENSES	2026	2027	2028	2029	2030
Postes					
Charges fonctionnement smtc					
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	0	0
Charges fonctionnement transport					
Sous Traitance					
Régie	14 500 000	14 500 000	14 500 000	14 500 000	14 500 000
Affrètement lignes sub+scol	7 700 000	7 830 000	8 100 000	8 100 000	8 100 000
RPI	670 000	700 000	700 000	700 000	700 000
PMR	370 000	370 000	370 000	370 000	370 000
Divers (Evolity, abnt sncf)	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Crédit Bail	871 000	871 000	871 000	871 000	871 000
Locations	130 000	130 000	130 000	130 000	130 000
Frais s/ Sms	45 000	47 000	47 000	47 000	47 000
Modes Partagés	640 000	640 000	640 000	640 000	640 000
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	231 000	178 761	134 762	120 728	110 524
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	2 090 000	1 860 617	1 644 389	1 401 591	1 341 979
Restitution de taxe VM	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Frais de gestion VM 1 %	230 000	230 000	230 000	230 000	230 000
Dépenses imprévues					
Virement à section Invest					
TOTAUX	30 118 300	29 998 678	30 008 451	29 536 619	29 466 803



LA SECTION D'INVESTISSEMENT

	2026	2027	2028	2029	2030
DEPENSES					
Remboursement Emprunts	1 550 000	1 600 000	721 400	580 000	362 400
Dotation					
Amort Subventions	173 000	173 000	173 000	173 000	173 000
immo incorp	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Batiments	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Matériel (VLS)	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Agencement et installations	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Véhicules	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
Dépenses imprévues					
Total dépenses	2 603 000	2 653 000	1 774 400	1 633 000	1 415 400

RECETTES					
Subventions		0	0	0	0
Emprunts	0	0	0	0	0
Amortissements	2 090 000	1 785 617	1 569 389	1 326 591	1 266 979
VNC Immos cédées	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
reserve					
SDAP					
Virt de la section Fonct.					
Total recettes	2 180 000	1 875 617	1 659 389	1 416 591	1 356 979

Besoins de la section Invest.					
Recettes- Dépenses	-423 000	-777 383	-115 011	-216 409	-58 421
Report à nouveau N-1					
Crédit Report N+1					
Besoin de financement	-423 000	-777 383	-115 011	-216 409	-58 421
affectation du résultat					
Besoin de financement cumulé	-423 000	-1 200 383	-1 315 394	-1 531 803	-1 590 224

RESSOURCES DISPONIBLES

Ressources disponibles SMTC

	2026	2027	2028	2029	2030
Fonctionnement					
Total des Recettes	30 599 977	30 599 977	30 599 977	30 599 977	30 599 977
Total des Dépenses	30 118 300	29 998 678	30 008 451	29 536 619	29 466 803
Recettes - Dépenses	481 677	601 299	591 526	1 063 358	1 133 174
Excédents cumulés	481 677	1 082 976	1 674 502	2 737 860	3 871 034
Affectation du résultat à section investissement					
RAN	481 677	1 082 976	1 674 502	2 737 860	3 871 034
Investissement					
Besoin Investissement	-423 000	-777 383	-115 011	-216 409	-58 421
Cumul	-423 000	-1 200 383	-1 315 394	-1 531 803	-1 590 224
SOLDE DE GESTION	58 677	-117 407	359 108	1 206 057	2 280 810

Conclusion

À l'issue d'une analyse consolidée menée sur cinq exercices, l'excédent de gestion, exprimé en euros constants et ajusté aux paramètres actuels, est estimé à quasi 2,3 millions d'euros. Ce résultat demeure positif, mais il doit être apprécié avec discernement, au regard des enjeux environnementaux à relever et d'un contexte national marqué par une instabilité politique et financière persistante.

Il résulte principalement de la hausse structurelle des charges de transport, conjuguée à une stagnation des recettes propres. La mise en service des bus articulés à hydrogène, le doublement des coûts d'assurance, ainsi que la progression attendue des dépenses liées au transport suburbain et scolaire dans le cadre du futur marché, entraîneront une augmentation sensible des charges d'exploitation, notamment en matière de carburant et de sous-traitance.

La recette issue du versement mobilité, qui constitue un levier essentiel du financement des services et des infrastructures, ne devrait connaître qu'une progression très limitée. Une attention particulière devra donc être portée à son évolution afin de préserver l'équilibre budgétaire global.

Par ailleurs, une réflexion devra être engagée à moyen terme sur l'identification de nouvelles ressources.

Il convient également de souligner le faible niveau d'endettement, qui devrait être divisé par deux à partir de 2028, renforçant ainsi la capacité financière de la collectivité.

Les éléments présentés constituent les orientations soumises au débat et serviront de cadre à l'élaboration du Budget Primitif 2026 dans une démarche alliant rigueur budgétaire et projection vers les futurs défis.

Enfin, ces enjeux devront être abordés avec volontarisme, lucidité et pragmatisme, afin de concilier les besoins d'investissement avec les exigences de résilience économique face aux évolutions conjoncturelles.

Après en avoir délibéré, le Conseil Syndical :

- prend acte de l'existence du rapport d'orientations budgétaires 2026,
- prend acte du débat intervenu sur le rapport de présentation des orientations budgétaires pour l'année 2026.

Certifiée exécutoire,
Le Président,
Roland JACQUEMIN

Le Secrétaire de séance,
Jean-Louis HOTTLET