



RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES

Présenté lors du Comité syndical du vendredi 25 février 2022 à 17h30

A – Contexte général : situation du syndicat mixte

Les conséquences de la crise sanitaire qui a débuté en 2020 ont impacté de manière moins importante le fonctionnement des services du ST2B en 2021. Les protocoles sanitaires, globalement acceptés par les usagers des lignes régulières et scolaires, n'ont pas pesé sur la fréquentation du réseau le Fil, au contraire : le nombre global d'usagers des lignes régulières (navettes urbaines et lignes interurbaines) a augmenté de 20% en 2021 (après une hausse de 5% en 2020), atteignant 209 000 voyages. Depuis le lancement de notre nouveau réseau en janvier 2018, la fréquentation a ainsi été multipliée par trois. Les transports scolaires ont quant à eux retrouvé un rythme normal de fonctionnement et de fréquentation depuis la rentrée 2020, avec plus de 5 000 voyages par jour de classe.

Le fonctionnement du service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE), dénommé Filéo, affiche également des résultats très satisfaisants, le parc de VAE étant totalement loué en haute saison (mars à octobre), malgré le renforcement du nombre de vélos disponibles : 50 en 2019, 70 en 2020, 100 en 2021.

Le service d'autopartage interprofessionnel Pro'Fil connaît un démarrage plus mesuré, avec des usagers plus spécifiques qui demandent à être démarchés et convaincus par l'offre. En 2021, 10 employeurs représentant près de 50 usagers ont contractualisé avec le ST2B, pour environ 8 500 km réalisés.

Au niveau financier, le principal point de vigilance pour 2021 concernait les recettes de versement mobilité (VM). Il nous avait conduit à adopter un budget prudent avec des recettes de VM en baisse. Nous verrons qu'au final les recettes nettes et les compensations versées par l'Etat ont permis de lever nos inquiétudes.

La mise en œuvre de notre délégation de service public (DSP) pour le transport scolaire, les lignes régulières et le transport à la demande entre dans sa cinquième année en 2022. Les contrôles du syndicat mixte et les échanges constants avec notre délégataire (Bus Est Briey, filiale Transdev) ont permis de mieux maîtriser et de stabiliser le cadre financier de la DSP. L'impact en 2022 de la hausse des indices d'actualisation des prix liés au carburant sur le montant de la contribution financière forfaitaire devra toutefois faire l'objet d'une attention particulière.

Le ST2B dispose depuis 2020 d'un nouveau siège social et d'une boutique commerciale. Aucun nouvel investissement n'est prévu sur ce poste. Il en est de même pour la flotte de véhicules mise à disposition de notre délégataire. Sur ce dernier point, des études sont actuellement en cours pour nous aider à nous projeter à moyen terme, notamment à l'issue de la DSP en 2024, sur les perspectives d'intégration progressive de véhicules à faibles émissions sur nos lignes régulières et scolaires. L'adaptation du dépôt de

véhicules et son mode de gestion sera également un sujet important pour le ST2B en matière d'investissement dans les années à venir.

Il est donc proposé que le ST2B se fixe 4 objectifs prioritaires pour l'année 2022, dans la continuité des actions engagées depuis 2018 :

- **Maintenir un contrôle financier exigeant de la DSP** permettant d'envisager le financement d'évolutions de notre réseau, avec une efficacité commerciale croissante : maîtrise des dépenses sur les lignes scolaires, nouvelles marges d'évolution des lignes régulières, nouvelles règles de fonctionnement du transport à la demande ;
- **Assurer la continuité de choix politiques forts** (gratuité des transports scolaires, absence de participation financière des communautés de communes) en conservant une bonne visibilité à moyen terme sur nos recettes de versement mobilité et sur notre capacité d'investissement via nos fonds propres ;
- **Préparer progressivement le ST2B à des investissements lissés pluriannuels** dans le matériel roulant à faibles émissions et dans la mise à disposition d'un dépôt de bus apte à assurer la maintenance de ces nouveaux véhicules. Cela nécessite de finaliser une stratégie sur le sujet avant la fin de l'actuel DSP ;
- **Consolider les nouveaux services déployés hors DSP** : service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) Filéo, primes à l'acquisition de VAE, accompagnement des collectivités locales dans la mise en œuvre du schéma directeur cyclable (subventions pour le mobilier urbain), montée en puissance et évolution du service d'autopartage inter-employeurs Pro'Fil, soutien au covoiturage.

Ces objectifs doivent être traduits financièrement dans le budget pour l'année 2022, tant en matière de fonctionnement que d'investissement. Les orientations budgétaires détaillées ci-dessous doivent nous aider dans ce travail de traduction.

B – Orientations budgétaires du syndicat mixte en 2022

a) Recettes de fonctionnement

- *Fiscalité (versement mobilité)*

Le budget 2021 a été construit avec une recette de versement mobilité (VM) de 1,6 M€ (au taux de 0,60%), soit environ 133 000 euros de recettes mensuelles. Il tenait compte d'un scénario lié à la conjoncture intégrant un risque de baisse de 15% de cette recette sur l'exercice budgétaire par rapport à l'exercice 2020 (sur la base d'une étude réalisée en 2020 avec AGIR Transport). Le ST2B a finalement enregistré sur 2021 une recette mensuelle moyenne de 150 777 euros, pour un total annuel de 1 809 319 euros, soit un niveau équivalent à 2019. Un complément pourrait également être versé par l'Etat en 2022 (en attente de confirmation).

L'URSSAF nous a également informé qu'à compter de janvier 2022 les modalités de reversement du produit du versement mobilité allaient évoluer, au profit des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Cette mesure a pour objet de garantir aux AOM le reversement des sommes dues par les employeurs sans subir les aléas de trésorerie qu'occasionnent les retards de paiement de certaines entreprises, voire les omissions de déclaration de certains employeurs. Concrètement, l'URSSAF supprime le mécanisme d'acomptes et de régularisations et versera mensuellement au ST2B sur la base de ses fichiers le montant de VM dû par chaque employeur redevable. Elle adressera ensuite à ces derniers le montant des sommes dues, comme les autres

charges sociales. Ce nouveau dispositif pourrait permettre au ST2B de récupérer des recettes supplémentaires de VM. A confirmer à la fin de l'exercice budgétaire 2022.

Comme chaque année les incertitudes pesant sur les recettes de VM invitent cependant le ST2B à la prudence. Dans l'attente des résultats consolidés du compte administratif 2021 et des dispositifs de compensation de l'Etat, nous devrions construire un budget primitif 2022 avec un objectif de recettes de VM compris entre 1,6 et 1,8 M€.

- Dotations de compensation

Les dotations de compensation issues des conventions de transfert signées en 2015 avec les conseils départementaux de Meurthe-et-Moselle et de Meuse ont représenté en 2021 une recette totale de 3 142 000 euros.

C'est la Région Grand Est, dorénavant compétente en matière de transport de personnes, qui a en charge l'application de ces conventions de transfert.

Rappelons que le montant de ces dotations est fixe et actualisable uniquement lors d'une modification du taux de dotation générale de décentralisation (DGD) versée par l'Etat aux régions (taux gelé depuis plusieurs années). Toutefois, notons que le ST2B a demandé à la Région une augmentation annuelle de 45 573 euros du montant de la compensation, suite à la mise en place de nouvelles lignes scolaires pour desservir le nouveau collège d'Homécourt, et ce conformément aux dispositions de la convention de transfert.

L'augmentation précitée de la dotation n'étant cependant toujours pas actée par le Conseil Régional, malgré nos relances, le ST2B doit donc uniquement se fonder sur une recette de dotation de compensation de 3 142 000 euros pour 2022.

- Autres recettes

Le passage en DSP début 2018 attribue contractuellement les recettes commerciales du réseau Le Fil (lignes régulières, lignes scolaires, TAD) au délégataire, qui assume les risques commerciaux et industriels liés à la délégation de service public.

La DSP prévoit également qu'un ensemble de biens est mis à disposition du délégataire (Bus Est) par le délégant (le ST2B) : véhicules, système billettique, agence commerciale, poteaux d'arrêt. En contrepartie de cette mise à disposition, le contrat de concession engage le délégataire à verser annuellement au ST2B une redevance de 35 863 euros.

Le ST2B a également mis en place des régies de recettes pour trois nouveaux services : location de VAE, abonnement à l'autopartage inter-employeurs et vente de prestations de charge sur ses 5 bornes électriques. Les recettes pour ces 3 services peuvent être estimées à environ 9 000 euros pour les VAE, 4 000 euros pour l'autopartage et 4 000 euros pour les bornes de charge (le ST2B a délégué à la société Freshmile la supervision des bornes de charges).

Rappelons que les communautés de communes membres du syndicat mixte ne versent aucune contribution de fonctionnement au syndicat mixte.

- Evolution de la trésorerie et des fonds propres

Le ST2B dispose depuis le début de son activité d'un niveau de recettes supérieur à ses dépenses qui lui a permis de se constituer rapidement de la trésorerie et de renforcer ses fonds propres. La croissance plus

forte que prévue des recettes de VM sur les 5 premières années d'activité a également contribué à cette situation.

Entre janvier 2016 et décembre 2020, la trésorerie du ST2B a oscillé entre 1,9 et 4 M€ (environ 4,02 M€ au 31 décembre 2021).

Les fonds propres du syndicat mixte (alimentés notamment par l'épargne nette issue de la section fonctionnement) s'élevaient à 1,46 M€ fin 2020. Les fonds propres ont permis d'assurer les investissements liés au démarrage de la DSP : participation à l'acquisition de dix véhicules mis à disposition du délégataire, acquisition et réhabilitation du siège social et de l'agence commerciale.

Leur niveau fin 2021 ne sera appréhendé qu'après validation du compte administratif 2021. Une première estimation permet toutefois de tabler sur environ 2,3 M€, avec un taux d'épargne brute atteignant 17,5% en 2021.

b) Dépenses de fonctionnement

▪ Dépenses de personnel

L'équipe de salariés du syndicat mixte s'organise actuellement de la manière suivante :

- Un directeur, agent contractuel de catégorie A depuis mai 2017 (CDD de trois ans, renouvelé en 2020) au grade d'attaché principal. A temps complet (dont 0,2 ETP de mise à disposition au Pays du bassin de Briey).
- Une coordinatrice du réseau de transport public de voyageurs, agent titulaire de catégorie C depuis mai 2017, au grade d'adjoint administratif. A temps complet.
- Un assistant de direction à temps complet depuis juillet 2021, mis à disposition de l'association du Pays du bassin de Briey pour 0,5 ETP.
- Une comptable à temps partiel (0,24 ETP) en emploi accessoire, agent titulaire de la commune de Val de Briey.
- Une assistance administrative à temps complet, agent titulaire de catégorie C, depuis février 2020.
- Un agent d'entretien à temps partiel (0,28 ETP), agent titulaire de catégorie C, pour l'entretien du siège social, depuis février 2020.
- Une chargée de communication en contrat d'apprentissage, mise à disposition de l'association du Pays du bassin de Briey pour 0,5 ETP.

Au total, l'équipe du ST2B comprend 4,32 ETP pour un coût annuel d'environ 204 000 euros, soit 3,69% des recettes réelles de fonctionnement (faible ratio de rigidité des charges structurelles). Pas d'évolution prévue en 2022.

Les conventions d'assistance et de moyens avec l'association du Pays du bassin de Briey seront reconduites en 2022. Elles permettent de mutualiser les postes de direction, d'assistance de direction et de chargée de communication, ainsi que les frais liés aux locaux et aux matériels partagés. Une convention d'assistance est également conclue avec la commune de Val de Briey pour permettre l'activité de l'agent comptable.

▪ Dépenses liées aux services de transport

Le contrat de concession de la DSP prévoit en 2022 le versement au délégataire d'une contribution financière forfaitaire (CFF) de 3,094 M€ HT, hors actualisations indiciaires contractuelles et hors modifications des unités d'œuvres (nombre de km des lignes).

Sept avenants sont venus modifier le contrat depuis 2018 :

- Avenant n°1 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2018 ;
- Avenant n°2 : Modifications des indices et des taux d'actualisation ;
- Avenant n°3 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2019 ;
- Avenant n°4 : Intégration de l'impact de la crise sanitaire sur le fonctionnement du réseau (baisse de la CFF) ;
- Avenant n°5 : Modification des modalités de calculs des acomptes mensuels de CFF ;
- Avenant n°6 : Modification de 10 articles du contrat, dont l'actualisation du dispositif de pénalités, la clarification du processus de remboursement du CICE et du dispositif qui l'a remplacé en 2019, actualisation à la baisse du montant de la contribution économique territoriale (CET) ;
- Avenant n°7 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2020.

Le ST2B verse également une compensation tarifaire pour la gratuité du transport scolaire et des titres de transport sociaux estimée contractuellement à 303 396 euros pour 2022.

Les autres dépenses de fonctionnement liées à l'activité transport :

- Le coût de fonctionnement annuel du système billettique de nos lignes scolaires et régulières (Ubi Transports, solutions 2School/2Place) s'élève à 100 000 € ;
- Le fonctionnement du système de gestion des transports scolaires (E-Citiz/Edulog) s'élève 37 000 euros ;
- Par ailleurs, les autres projets du ST2B de mise en œuvre de nouveaux services dédiés à la mobilité (Filéo : location de VAE ; Pro'Fil : autopartage inter-employeurs) mobilisent des budgets spécifiques dédiés à la gestion et à la maintenance :
 - Service de location VAE : convention avec l'association SOLAN, location du local sur la base de Serry, maintenance et livraison des VAE : 20 000 euros. Assurances et logiciel de gestion : 5 000 euros.
 - Service d'autopartage : contrat de maintenance et de location de batterie, outil numérique de gestion de flotte en autopartage, contrat d'entretien des véhicules, assurances : 24 000 euros par an pour les 5 véhicules (hors amortissement).
- Le ST2B a lancé en 2021 trois études : un complément du schéma directeur cyclable pour les communes rurales, un schéma directeur d'accessibilité (SDA Ad'AP) et un audit de notre service TAD. Par ailleurs, la pré-étude sur la stratégie de motorisation pour la flotte de bus et cars est maintenant finalisée. Elle doit être suivie en 2022 d'une nouvelle étude plus opérationnelle, cofinancée à hauteur de 80% par la Région Grand Est : étude territoriale de mise en place de flottes faibles émissions, qui pourrait associer OLC et CPH. Une enveloppe de 30 000 euros minimum sera dédiée à cela (à affiner) ;
- Un budget de 25 000 euros pourra être reconduit pour le dispositif d'aide aux particuliers pour l'acquisition de vélos à assistance électrique ;
- Un budget de 50 000 euros pourra être reconduit pour le dispositif d'aide aux communes pour l'acquisition d'abribus et pour le financement du mobilier urbain dédié au stationnement des vélos ;
- Un budget de 15 000 euros pourra être consacré à l'organisation de la fête de la mobilité en mai 2022 ;
- Un budget de 20 000 euros sera consacré à l'impression et à la distribution du journal d'information du ST2B (34 000 foyers concernés) ;

- Un budget de 3 000 euros sera dédié à la maintenance, à l'exploitation et à la supervision des cinq bornes de charge.
 - Autres dépenses
- Un véhicule de service en location longue durée ;
- Dépenses administratives diverses, dont les dépenses de fonctionnement du nouveau siège social, mutualisées avec le Pays du bassin de Briey.

C – Programmation des investissements

- Dettes

Le syndicat mixte a engagé en 2019 un emprunt de 1,9 M€ sur une durée de 180 mois (15 ans) au taux fixe de 1,59%.

C'est le premier emprunt décidé par le ST2B, qui ne disposait auparavant d'aucune dette. Il participe au financement des dix véhicules de type autocar mis à disposition de notre délégataire dans le cadre de la DSP, pour lesquels ce dernier nous verse une redevance. Il participe également au financement des travaux du nouveau siège social.

L'activité du ST2B à moyen terme (renouvellement de la DSP en 2025) nécessite une réflexion poussée (déjà engagée) sur l'évolution vers une flotte de véhicules à faibles émissions, ainsi que sur un dépôt de bus dédié. Ce travail devra aboutir à l'élaboration d'un plan pluriannuel d'investissement.

Intérêt de la dette en 2021 : 36 253 euros. Capital d'emprunt remboursé : 116 268 euros.

- Recettes d'investissement

Des subventions à hauteur d'environ 40% (Etat, Région, Département, certificats d'économie d'énergie) ont été obtenues pour les travaux d'aménagement du nouveau siège social. L'acquisition de 30 nouveaux VAE pour 39 000 euros HT a fait l'objet d'une subvention à hauteur de 50% de la part du Département.

- Dépenses d'investissement

Projets envisagés en 2022 :

- Acquisition de nouveaux poteaux d'arrêt pour le réseau : 5 000 euros HT.
- Acquisition de 12 nouveaux VAE pour remplacer la première flotte de vélos acquise en 2018 (et totalement amortie depuis) : 18 000 euros.
- Acquisition de 3 VAE adaptés aux personnes à mobilité réduite : 21 000 euros HT.
- Acquisition d'un système de vidéosurveillance pour les 10 véhicules de nos lignes régulières : 41 000 euros HT.