



RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES

Présenté lors du Comité syndical du vendredi 15 mars 2024 à 17h30

A – Cadre réglementaire

L'article L.2312-1 du CGCT, complété par les articles D.2312-3 et D.5211-18-1, précise les éléments attendus pour le débat d'orientations budgétaires du syndicat mixte, qui peuvent être regroupés en cinq axes :

- La présentation des hypothèses générales retenues pour les dépenses et les recettes,
- La présentation des engagements pluriannuels, notamment en matière d'investissement,
- La présentation des effectifs de la structure et des évolutions prévues en la matière,
- Une analyse des ratios budgétaires et de leur évolution, permettant de qualifier le projet de budget et l'équilibre budgétaire dans le temps.

Ce rapport, présenté au Comité syndical, est ensuite mis à disposition du public par tous moyens dans les 15 jours suivant la tenue du débat.

B – Contexte général et situation du syndicat mixte

La crise sanitaire liée au COVID 19 a durement touché un certain nombre d'autorités organisatrice de la mobilité, essentiellement urbaines, qui ont enregistré une baisse significative de leur niveau de fréquentation et de leurs recettes sur les années 2020 et 2021 (recettes commerciales ou issues du versement mobilité). L'impact a été beaucoup plus mesuré pour le ST2B et son réseau Le Fil, la part des déplacements domicile-travail dans les voyages enregistrés par son réseau étant plus faible que dans les grandes agglomérations :

- **La fréquentation des lignes régulières du réseau**, en hausse entre 2018 et 2019 (de 68 000 à 164 000 voyages), a simplement stagné en 2020 (173 000 voyages), avant de reprendre sa progression (206 000 voyages en 2021, 242 000 voyages en 2022). L'année 2023 s'est conclue avec une nouvelle hausse de 3% de la fréquentation, à 250 000 voyages.
- La relative diminution du montant de versement mobilité collecté en 2020 et 2021 (-5 à -7%) a été compensée par une dotation exceptionnelle de l'Etat sur ces deux années.

Le ST2B, comme l'ensemble des collectivités, est cependant beaucoup plus impacté par la crise actuelle liée à la guerre en Ukraine et ses conséquences sur **les prix de l'énergie et sur l'inflation** constatées depuis l'année 2022. Cet impact se retrouve essentiellement sur les coûts de ses principales activités, à savoir les lignes urbaines, interurbaines et scolaires, rassemblées au sein d'un même contrat, la délégation de service public (DSP) mise en œuvre depuis 2018. Rappelons que le coût annuel de la DSP pèse entre 75 et 80% des dépenses de fonctionnement. **La contribution financière forfaitaire (CFF)** versée annuellement au délégataire, ainsi que les compensations tarifaires qui lui sont attribuées au titre de la gratuité des voyages scolaires et urbains, sont indexées sur des indices de prix (coût du carburant, salaires, coût des véhicules et de leur réparation pièces et main d'œuvre...) synthétisés au sein d'un taux annuel d'actualisation fixé de manière contractuelle. Ce dernier, appliqué à la CCF, **est en forte augmentation depuis 2022** :

- Entre 2018 et 2021, il oscille entre 2,23 et 4,83% ;
- En 2022, il grimpe à 12,72%, puis à 18,35% en 2023.

Tous les indices sont impactés par cette hausse, mais particulièrement ceux dédiés au Gasoil (+46% entre 2021 et 2022, +4% entre 2022 et 2023) et aux salaires (+3% entre 2021 et 2022, +6% entre 2022 et 2023).

Le transport à la demande (TAD et TAD PMR) continue a rencontré un succès mitigé, malgré une hausse de fréquentation enregistrée en 2023 (690 courses pour 18 000 km, contre 315 courses pour 8 335 km en 2022). Le service a fait l'objet d'une renégociation en 2023 avec le délégataire. L'objectif de production kilométrique a ainsi été ramené à 30 000 km/an (contre 110 000 km auparavant), applicable rétroactivement à partir de l'année 2022. Ceci entraîne une baisse mécanique du montant de la CCF allouée annuellement au délégataire, estimée à 83 000 euros. Le coût du km non réalisé a par ailleurs été revalorisé, passant de 0,10 à 1,08 €/km. Enfin, un nouveau règlement d'utilisation du service va être mis en place en 2024, avec une extension de la plage horaire d'utilisation, une simplification des zones desservies et une amélioration des outils de réservation pour les usagers.

Les transports scolaires ont quant à eux conservé un rythme normal d'abonnement et de fréquentation (180 000 voyages par mois), mais continuent à être perturbés par la pénurie de conducteurs constatée sur le réseau (tout comme le réseau urbain, par ricochet, en application de notre plan de transport adapté qui donne la priorité au transport scolaire en cas de perturbation).

Le fonctionnement du service de **location longue durée de vélos à assistance électrique** (VAE) Filéo affiche un résultat satisfaisant, en légère baisse toutefois (moins 5% par rapport à 2022, 114 locations, dont la moitié sur 6 mois). **109 primes à l'acquisition de VAE** ont par ailleurs été octroyées en 2023.

Le service d'autopartage interprofessionnel Pro'Fil (5 véhicules) continue à stagner et peine à rencontrer son public, avec un nombre d'abonnés en baisse : En 2023, 10 employeurs représentant près de 30 salariés usagers ont contractualisé avec le ST2B, pour environ 20 réservations par mois. 16 083 km ont été parcourus, avec une moyenne de 48 km par réservation. Le service « perso », mis en œuvre en 2023 et permettant aux salariés abonnés d'utiliser les véhicules pour un usage personnel le soir et le weekend, rencontre-lui aussi peu de succès.

Trois autres fonds de soutien ont également été mis en place par le ST2B :

- **Aide à l'installation d'abribus** : 11 nouveaux abribus ont été subventionnés en 2023, portant à 54 le nombre de projets aidés depuis 2019. Les investissements sont portés par les communes. Ce fonds a trouvé son rythme de croisière, avec une dizaine de dossiers soutenus par an.
- **Aide à l'installation de mobilier urbain pour le stationnement vélo** : 10 dossiers communaux ont fait l'objet d'une aide à l'investissement en 2023 (arceaux et abris collectifs ouverts). 18 projets ont ainsi été aidés depuis la mise en place du fonds en septembre 2021, dont 14 concernent la seule ville de Jarny. Cette action s'inscrit dans le cadre du schéma directeur cyclable élaborée en 2020 et 2021 par le ST2B.
- **Soutien aux sorties scolaires** : ce nouveau fonds mis en place en octobre 2022 rencontre un très large succès auprès des établissements scolaires du territoire. Depuis cette date, plus de 200 sorties scolaires ont été accompagnées financièrement par le ST2B.

Enfin, en matière d'investissement, le ST2B a réalisé ces dernières années plusieurs opérations liées à la progression de son activité. Cette dernière s'est accélérée en 2018, trois ans après son premier budget élaboré en 2015 :

- 2018 : Acquisition de **10 bus urbains et interurbains** mis à disposition du délégataire dans le cadre de la DSP, financés sur fonds propres et par emprunt ;
- 2019 - 2020 : Acquisition et rénovation du bâtiment rue Foch à Val de Briey pour y implanter son **siège social** (partagé avec le Pays du bassin de Briey) et son **agence commerciale**, financés sur fonds propres et avec environ 40% de subventions (travaux) ;
- 2018 - 2021 : Acquisition progressive d'une **flotte de 100 vélos à assistance électrique** pour le service de location longue durée Filéo, financée sur fonds propres et avec 50 à 80% de subventions. Renouvelée depuis 2022 à hauteur d'une dizaine de vélos par an ;
- 2019 - 2020 : Acquisition de **5 voitures électriques** et de **5 bornes de charge** pour le service d'autopartage Pro'Fil, financées sur fonds propres et avec 80% de subventions.

Deux études (en 2021-2022 et 2023-2024) ont par ailleurs été initiées afin de définir les perspectives d'investissement à moyens termes, notamment pour la préparation du nouveau contrat qui prendra la suite de l'actuelle DSP en 2025. Elles doivent nous aider à **établir une stratégie d'acquisition de véhicules à faibles émissions** pour nos lignes régulières et scolaires, et à ébaucher un scénario sur l'opportunité pour le ST2B de se doter d'un **centre d'exploitation et de maintenance** (dépôt de bus).

C – Prospectives pluriannuelles et orientations pour 2024

1/ Prospective pluriannuelle à moyen terme (2024-2030)

Les orientations en matière budgétaire pour l'année 2024 et pour celles à venir se doivent de prendre en compte les éléments de contexte suivants :

- ✓ **Rappel des choix politiques actés par le ST2B en termes de fonctionnement du syndicat mixte et de gestion de son activité** : Le ST2B a été créé en 2014 afin de répondre au projet de création d'un réseau urbain et interurbain de transport de voyageurs (lignes régulières et à la demande) sur le bassin de Briey, en donnant naissance à une autorité organisatrice de la mobilité permettant au territoire de devenir acteur dans ce domaine sur son périmètre et à l'échelle du nord lorrain. Le transfert de la compétence transport par le Conseil Départemental lui a également octroyé la responsabilité des transports scolaires. Ces derniers sont exécutés en appliquant le principe de gratuité pour les familles.
Le statut d'autorité organisatrice de la mobilité de notre syndicat mixte, renforcé par la loi LOM de 2019, a également permis au ST2B d'affirmer sa volonté de diversifier l'offre locale de services de mobilité, en étant actif sur les thématiques des mobilités actives (politique vélo) et partagées (autopartage).
La question de la décarbonation de notre activité est également affichée comme une priorité.
Par ailleurs, le principe d'absence de contribution budgétaire des deux communautés de communes membres est appliqué depuis la création de notre établissement public.
- ✓ **Cadre réglementaire et compétences légales du ST2B** : La LOM confère au ST2B un ensemble de compétences en matière d'organisation des mobilités. Certaines sont incontournables, comme l'organisation et l'exploitation de services réguliers de transport publics de personnes (condition nécessaire à la mise en œuvre du versement mobilité) et de services de transport scolaire (obligation d'offrir un aller-retour par jour à tous les élèves du territoire). D'autres dépendent de la capacité du syndicat à leur allouer des moyens (transport à la demande, développement des mobilités actives, partagées et solidaires), ce qui est le cas jusqu'à présent.
Enfin, le cadre réglementaire en matière de mise en œuvre de véhicules à faibles émissions sur les services urbains et interurbains n'obligent pour le moment le ST2B qu'à faire le choix du diesel de norme Euro 6 lors du remplacement de véhicules affectés au réseau, sans imposer d'autres énergies (biogaz, biocarburant, électrique, hydrogène). Mais l'Union Européenne obligera en 2035 à l'achat de véhicules neufs à faibles émissions électriques ou hydrogènes (il sera cependant toujours possible d'exploiter les cars et bus en service avant cette date).
- ✓ **Contexte économique et évolution des dépenses** : Les incertitudes et la volatilité pesant depuis 2022 sur le coût de l'énergie (pétrole, gaz, électricité), corrélées à une accélération de l'inflation et des coûts salariaux, impactent fortement à la hausse les coûts d'exploitation des services de transport « incontournables » (services réguliers et scolaires) sous la responsabilité du ST2B. Aucun signe ne laisse actuellement penser que cette instabilité et ses conséquences en matière de hausse des dépenses pour le syndicat vont s'apaiser dans les quelques années à venir.
- ✓ **Dynamique des recettes** : Le budget du ST2B est établi depuis son origine avec deux recettes principales : **la compensation financière** octroyée par le Conseil Départemental lors du transfert de compétence (dorénavant versée par le Conseil Régional) et **le versement mobilité** (VM) prélevé auprès des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés.
La première recette, la compensation financière de transfert (60% de nos recettes), est juridiquement figée dans le temps (à la hausse comme à la baisse).

La seconde recette, le versement mobilité (35% de nos recettes), même si elle bénéficie de bases fiscales non négligeables issues d'établissements économiques et administratifs relativement importants, atteint depuis 2020 un palier. Le taux de VM est par ailleurs voté depuis son origine à son niveau maximum légal (0,60%), sans possibilité d'augmentation.

Deux autres leviers de recettes n'ont jamais été activés par le ST2B, en cohérence avec ses choix politiques : la tarification du transport scolaire et la participation financière des deux communautés de communes.

- ✓ **Renouvellement des contrats d'exploitation des services de transport** : La nécessité de maîtriser les dépenses du ST2B, dans un contexte de hausse des coûts et de stagnation des recettes, nous impose une vigilance accrue lors de la conception de notre appel d'offres en vue du renouvellement en septembre 2025 du contrat de concession (DSP) des lignes régulières, scolaires et à la demande. Rappelons que ce contrat pèse actuellement près de 75% de nos dépenses de fonctionnement. Une attention particulière sera apportée à la stimulation de la concurrence, au contrôle et au contenu des missions déléguées au(x) prestataire(s), ainsi qu'aux caractéristiques des moyens humains et matériels mis à disposition par ce(s) dernier(s). L'appel d'offres, en cours d'élaboration avec l'aide d'une équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage, doit être lancé avant l'été 2024. Son résultat impactera notre budget à partir de 2025 et jusqu'en 2031 au minimum.
- ✓ **Elaboration d'un plan pluriannuel d'investissement (véhicules, dépôt de bus)** : Le ST2B est propriétaire depuis 2018 d'une **flotte de 3 minibus et 7 bus** qu'il met à disposition du délégataire pour sa mission d'exploitation des lignes régulières urbaines et interurbaines du réseau le Fil. Si les bus présentent aujourd'hui un niveau d'usure et de vétusté normal qui permettra de continuer à les affecter au réseau urbain pour le nouveau contrat, les minibus quant à eux arrivent en fin de vie et devront être remplacés d'ici à 2025.
Par ailleurs, le projet de construction par le ST2B d'un **dépôt de bus** sur la zone industrielle de Val de Briey doit contribuer à notre stratégie de maîtrise des coûts, d'indépendance de nos choix en matière d'exploitation du réseau et de stimulation de la concurrence dans les années à venir. Il nécessite pour cela une analyse fine de nos besoins par le biais d'un travail de programmation qui devra établir l'enveloppe financière prévisionnelle la plus juste pour cette opération. La livraison de l'équipement est prévue pour 2026. Rappelons que le dépôt actuel, également sur la zone industrielle de Briey, est actuellement occupé par notre délégataire qui le loue à une société privée.
L'ensemble de ces investissements devra également intégrer la question de la transition progressive vers des énergies décarbonées, que ce soit pour les motorisations des véhicules, les solutions d'avitaillement intégrées au site, ainsi que la configuration de l'atelier de maintenance.
Le ST2B doit pour cela bâtir un plan pluriannuel d'investissement (PPI), qui décidera de la part de nos fonds propres mobilisable, et impactera à la hausse notre niveau d'endettement. La validation finale de notre PPI nécessitera de croiser son impact sur nos budgets de fonctionnement et d'investissement avec celui de nos futurs contrats de transport.
- ✓ **Evolution du personnel** : Le ST2B dispose depuis 2017 d'une équipe relativement réduite (4,07 ETP) réparti sur les fonctions suivantes : direction, secrétariat, comptabilité, communication institutionnelle, coordination du réseau, gestion des services location de vélos et autopartage, entretien du siège social. Une partie de ces postes est mutualisée avec l'association du Pays du bassin de Briey.
Les fonctions de gestion du réseau le Fil sont quant à elles déléguées à l'opérateur dans le cadre de la DSP : direction du réseau, responsable d'exploitation (gestion des véhicules et des conducteurs), contrôle des usagers, information des usagers, marketing et promotion du réseau.
Le renouvellement du contrat de délégation de service public pour l'exploitation du réseau en 2025 pourra conduire à une réévaluation de la répartition de certaines des fonctions de gestion entre le ST2B et le(s) prestataire(s) retenu(s).

2/ Orientations budgétaires du syndicat mixte en 2024

a) Recettes de fonctionnement

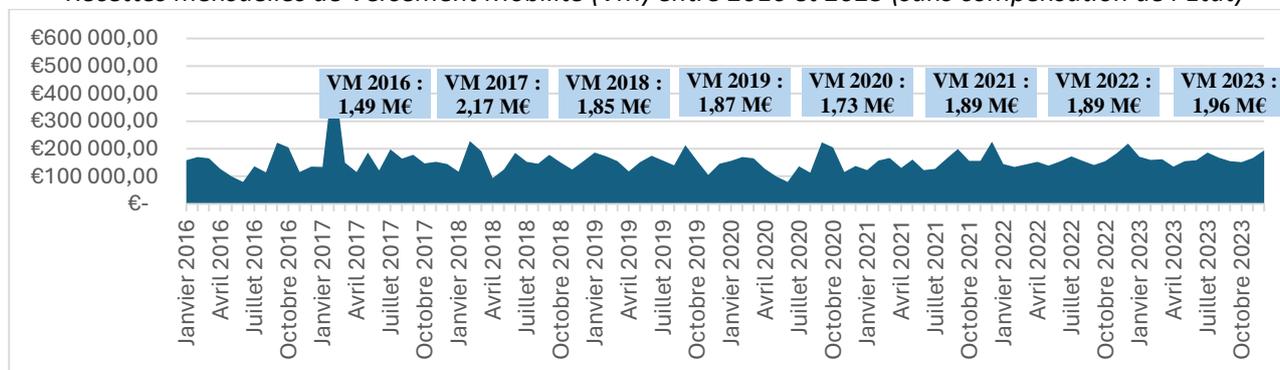
▪ Fiscalité (versement mobilité)

Le budget 2023 a été construit avec une recette de versement mobilité (VM) de 1,7 M€ (au taux de 0,60%), soit environ 140 000 euros de recettes mensuelles. Le ST2B a finalement enregistré une recette mensuelle moyenne de 163 631 euros, pour un total annuel de 1 963 571 euros (1 888 360 euros en 2022).

L'assiette du versement mobilité, constituée des revenus bruts d'activité (identique à ceux utilisés pour le calcul des cotisations à l'assurance maladie), a notamment pu augmenter en 2023 du fait des revalorisations salariales enregistrées depuis 2022 avec le retour de l'inflation.

Dans l'attente des résultats consolidés du compte administratif 2023, nous devrions construire un budget primitif 2024 avec un objectif de recettes de VM inchangé à 1,7M€.

Recettes mensuelles de Versement Mobilité (VM) entre 2016 et 2023 (sans compensation de l'Etat)



▪ 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 2023 une recette totale de 3 139 395 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). L'application de la clause d'actualisation liée à l'ouverture du nouveau collège de la vallée de l'Orne à Homécourt en 2021 a par ailleurs été rejetée par le Conseil Régional, celui-ci n'acceptant qu'un versement unique de 45 573 euros, qui interviendra en 2024.

Le budget 2024 reprendra donc en recettes le même montant de compensation qu'en 2023.

▪ 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 (bénéficiant du taux annuel d'actualisation, soit 42 443 euros en 2023).

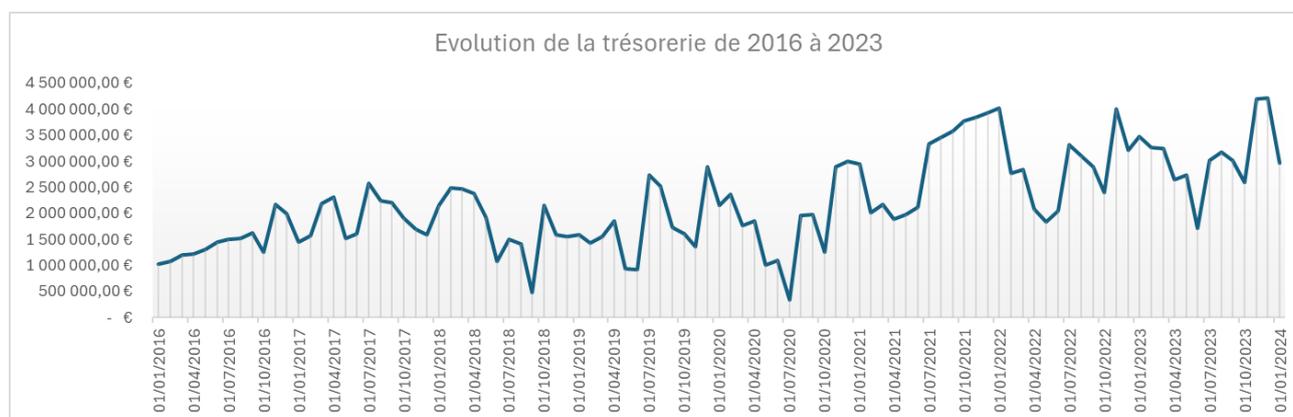
Le ST2B a également mis en place des régies de recettes pour trois nouveaux services : location de VAE, abonnement à l'autopartage inter-employeurs et vente de prestations de charge sur ses 5 bornes électriques. Les recettes pour ces 3 services atteignent en 2023 environ 11 000 euros pour les VAE, 9 000 euros pour l'autopartage et 3 500 euros pour les bornes de charge. Nous repartirons sur ces valeurs pour le budget 2024.

Des conventions spécifiques avec certaines communes du territoire, permettant la prise en charge d'élèves à moins de trois kilomètres ou via un détour kilométrique, génèrent une recette d'environ 50 000 euros par an.

Enfin, la convention de moyens et de mise à disposition de locaux et de personnels avec l'association du Pays du bassin de Briey a engendré une recette de 55 506 euros en 2023.

▪ Evolution de la trésorerie et des fonds propres

Entre janvier 2016 et décembre 2023, le ST2B a réussi à consolider un niveau de trésorerie confortable, oscillant entre 1,9 et 4,02 M€ (2,971 M€ au 31 décembre 2023).



Le ST2B a par ailleurs constitué lors de ses premières années d'activité (2015-2017) des fonds propres grâce à un niveau de recettes supérieur à ses dépenses.

A partir de 2018, année de démarrage de la DSP, les fonds propres ont été en partie mobilisés pour des opérations d'investissement (siège social, acquisition de véhicules).

Les années 2020 et 2021, période « COVID », ont généré des économies de fonctionnement (suspension de services non-rémunérés au délégataire, aides exceptionnelles versées par l'Etat), qui ont permis de reconstituer un niveau de fonds propres satisfaisant.

Les années 2022 et surtout 2023 sont cependant marquées par la hausse des coûts d'exploitation des services de la DSP, cumulée avec une stagnation des recettes, qui ont provoqué une baisse du taux d'épargne brute.

Evolution cumulée des fonds propres en investissement et en fonctionnement

Exercice	Excédent de fonctionnement	Excédent d'investissement	Excédent global annuel	Affectation des résultats			Fonds propres	Evolution annuelle
				Fonctionnement	Investissement			
				002	001	1068		
2015	993 643,02 €	- 1 192,73 €	992 450,29 €	845 800,29 €	- 1 192,73 €	147 842,73 €	992 450,29 €	0,00%
2016	501 651,48 €	- 73 355,82 €	575 007,30 €	1 248 496,43 €	- 72 163,09 €	98 955,34 €	1 419 614,86 €	43,04%
2017	684 137,75 €	- 102 748,08 €	786 885,83 €	1 075 538,38 €	- 174 911,17 €	857 095,80 €	2 107 545,35 €	48,46%
2018	- 32 493,14 €	- 27 597,80 €	- 4 895,34 €	1 043 045,24 €	- 202 508,97 €	- €	1 245 554,21 €	-40,90%
2019	- 210 084,19 €	- 161 322,64 €	- 48 711,55 €	833 011,05 €	- 363 831,61 €	- €	1 196 842,66 €	-3,91%
2020	209 155,37 €	- 56 194,03 €	265 349,40 €	712 166,42 €	- 420 025,64 €	330 000,00 €	1 462 192,06 €	22,17%
2021	682 111,91 €	- 494 865,27 €	1 176 977,18 €	1 064 278,33 €	- 914 890,91 €	330 000,00 €	2 309 169,24 €	57,93%
2022	53 106,21 €	- 407 725,73 €	460 831,94 €	1 117 384,54 €	- 1 322 616,64 €	- €	2 440 001,18 €	5,67%
2023	- 7 397,23 €	- 2 221,78 €	- 9 619,01 €	1 109 987,31 €	- 1 320 394,86 €	- €	2 430 382,17 €	-0,39%

Les fonds propres du syndicat mixte stagnent ainsi à 2,43 M€ fin 2023, avec un taux d'épargne brute baissant à 3,29%, contre 5,84% en 2022, 17,5% en 2021 et 10% en 2020.

Une des objectifs pour l'année 2024 et à venir doit être de retrouver un taux d'épargne brute en hausse, tendant idéalement vers les 8%, qui permettra de maintenir notre capacité de financement de nos investissements à moyens termes.

b) Dépenses de fonctionnement

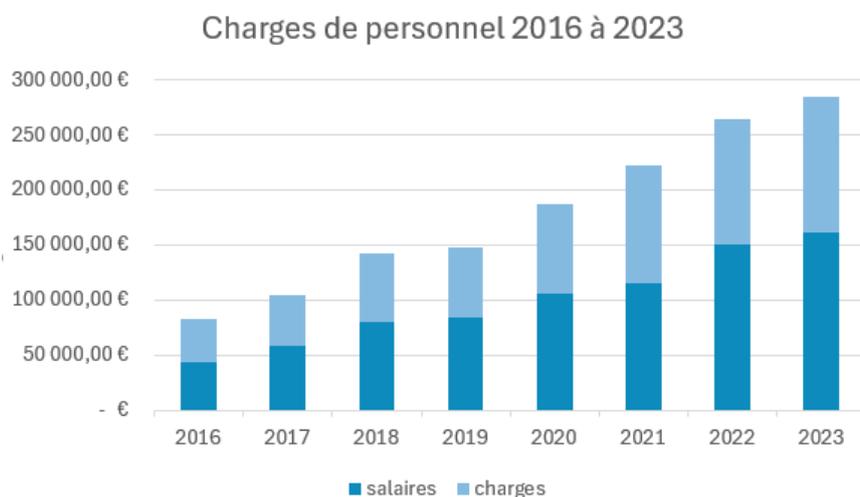
▪ Dépenses de personnel

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

- Un directeur, agent contractuel de catégorie A depuis mai 2017 (CDI depuis 2023) 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, mise à disposition de l'association du Pays du bassin de Briey pour 0,15 ETP.
- 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 mise à disposition par l'association du Pays du bassin de Briey pour 0,4 ETP depuis octobre 2020.

Au total, l'équipe du ST2B comprend 7 agents (4,07 ETP) pour un coût annuel en 2023 d'environ 284 786 euros, soit 5,34% des recettes réelles de fonctionnement (équivalent à 2022). Pas d'évolution prévue en 2024.

Les conventions d'assistance et de moyens avec l'association du Pays du bassin de Briey seront reconduites en 2024. Elles permettent de mutualiser les postes de direction, d'assistance de direction, d'assistance administrative 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.



Les charges de personnel augmentent régulièrement entre 2016 et 2023, intégrant la montée en puissance progressive de l'équipe : 4 postes pour 1,8 ETP en 2016, contre 7 postes pour 4,07 ETP en 2023 (dont les postes mutualisés avec l'association du Pays du bassin de Briey).

- Dépenses liées aux services de transport

Le contrat de concession de la DSP prévoit en 2024 le versement au délégataire d'une contribution financière forfaitaire (CFF) de 3,034 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 ;
- Avenant n°8 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2021 ;
- Avenant n°9 : Modification des unités d'œuvre et du montant de CFF alloués au TAD ;
- Avenant n°10 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2022.

Toutefois, comme il l'a été souligné précédemment, l'impact du taux d'actualisation depuis 2022 génère une hausse des dépenses de fonctionnement qu'il conviendra d'intégrer au budget 2024.

<i>Euros HT</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (estimation)
CFF contrat + options valeur 2017	2 382 521	3 589 628	3 349 505	3 409 253	3 061 234	3 138 000
CFF réelle avec km supplémentaires	2 550 321	3 827 491	3 625 507	3 690 926	3 377 841	3 455 000
Taux d'actualisation financier	2,23%	4,45%	4,06%	4,83%	12,72%	18,35%
CFF réelle actualisée	2 630 912	3 997 817	3 772 705	3 869 199	3 807 504	4 088 000
Montant actualisation	80 591	170 326	147 198	178 273	429 663	633 000

Enfin, le ST2B verse également **une compensation tarifaire pour la gratuité** du transport scolaire et des titres de transport sociaux (Fil+), estimée contractuellement à 303 164 euros en 2024, mais qui en coût réel actualisé à atteint **358 000 en 2023** et pourrait dépasser **380 000 euros en 2024**.

A noter que **viennent s'ajouter** à ces versements annuels au délégataire **le montant des impôts et taxes** (43 000 euros de taxes sur les salaires et de CET en 2022), alors que **sont déduits les allègements de cotisations type « CICE », les pénalités, la redevance de mise à disposition des biens du ST2B, les prestations contractuelles non-réalisées et l'intéressement du ST2B aux recettes** (déduction de la CFF de 196 000 euros en 2022).

La renégociation à la baisse des unités d'œuvre de TAD, en faveur du ST2B, génère depuis 2022 **une économie d'environ 90 000 euros par an**.

- 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) : 105 500 € en 2023 ;

- Le fonctionnement du système de gestion des transports scolaires (E-Citiz/Edulog) : 47 000 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 : 13 000 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).
- Etudes : L'étude territoriale de mise en place de flottes faibles émissions a, par ailleurs, été engagée fin 2022 et s'achèvera fin 2024. Elle associe OLC et CPH, en partenariat avec la région Grand Est qui la cofinance à hauteur de 48 000 euros, sur une dépense totale de 98 595 euros TTC (solde de 15 000 euros en 2024) ;
- Renouvellement de la DSP : Les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage technique, financière et juridique devront être budgétées à hauteur d'environ 63 000 euros pour 2024 ;
- Dispositif d'aide aux particuliers pour l'acquisition de vélos à assistance électrique : 25 000 euros en 2023 ;
- Dispositif d'aide aux communes pour l'acquisition d'abribus : 35 000 euros en 2023 ;
- Dispositif de financement du mobilier urbain dédié au stationnement des vélos, afin de répondre aux demandes des communes mettant en œuvre les orientations du schéma directeur cyclable sur ce sujet : 40 000 euros en 2023 ;
- Fonds de soutien aux sorties scolaires mis en place fin 2022 : 30 000 euros en 2023 ;
- Covoiturage : une réflexion est en cours dans ce domaine avec les principaux employeurs du territoire, en lien avec les aides spécifiques mis en place par l'Etat dans le cadre du nouveau « fonds vert ».
- Impression et distribution du journal d'information du ST2B (34 000 foyers concernés) : 20 000 euros en 2023 ;
- 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.

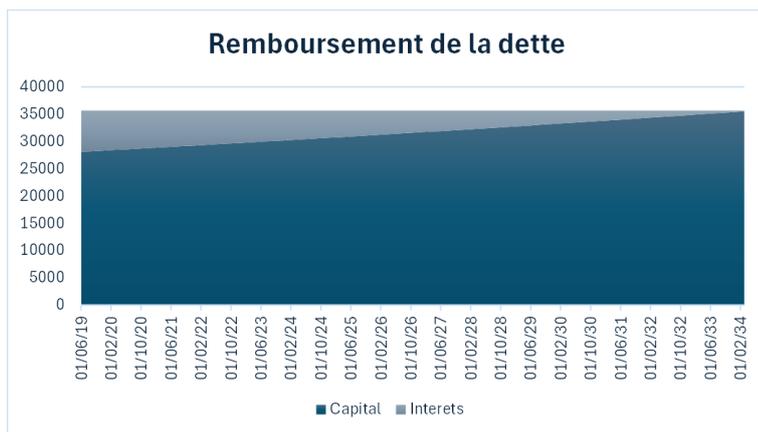
C – Programmation des investissements

▪ Dette

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 mis à disposition de notre délégataire dans le cadre de la DSP, pour lesquels ce dernier nous verse une redevance.

Intérêt de la dette en 2023 : 22 604 euros. Capital d'emprunt remboursé : 120 017 euros.



EMPRUNT CAISSE D'EPARGNE

Montant du prêt	1 900 000,00 €
Taux d'intérêt annuel	1,59%
Période du prêt en années	15
Nombre de remboursements par an	4
Date de début du prêt	05/06/2019

Le taux d'endettement du ST2B fin 2023, établi à 25,3% (encours de dette sur recettes réelles de fonctionnement), est nettement inférieur à la moyenne des collectivités locales au niveau national (73%).

En revanche, la dégradation de son niveau d'épargne brute pèse sur sa capacité de désendettement : oscillant entre 1,5 et 5,7 ans entre 2019 et 2022 (situation très favorable), elle grimpe en 2023 à 12,9 ans (situation de vigilance).

- Recettes d'investissement

Mobilisation de l'excédent d'investissement reporté.

- Dépenses d'investissement

Les besoins en investissement du ST2B à moyens termes font l'objet d'une réflexion poussée sur l'évolution vers une flotte de véhicules à faibles émissions, associée à la construction d'un dépôt de bus dédié. Ce travail devra aboutir à l'élaboration en 2024 d'un plan pluriannuel d'investissement.

- Projets d'investissement envisagés en 2024 :

- Acquisition de nouveaux poteaux d'arrêt pour le réseau : 5 000 euros HT (comme en 2023).
- Acquisition de nouveaux VAE pour remplacer progressivement la première génération acquise lors du lancement du service Filéo en 2019 (et totalement amortie depuis) : 18 000 euros HT (comme en 2023)
- Premières dépenses liées à la construction d'un dépôt de bus : en cours de chiffrage (intégré dans le plan pluriannuel d'investissement). Etude de programmation évaluée à 120 000 Euros HT en 2024. Acquisition des parcelles concernées sur la zone industrielle de Val de Briey évaluée au total à environ 150 000 euros HT.