

RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES

Présenté lors du Comité syndical du lundi 26 janvier 2026 à 18h00

A – Cadre réglementaire

Les articles L.1612-26 et R.1612-49 du CGCT précisent les éléments attendus pour le débat d'orientations budgétaires du syndicat mixte, qui peuvent être regroupés en quatre axes :

- Les orientations budgétaires envisagées par la collectivité territoriale portant sur les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes, en fonctionnement comme en investissement,
- La présentation des engagements pluriannuels, notamment en matière d'investissement,
- Des informations relatives à la structure et la gestion de l'encours de dette contractée et les perspectives pour le projet de budget,
- La présentation des effectifs de la structure et des évolutions prévues en la matière.

Une analyse des ratios budgétaires et de leur évolution permet par ailleurs 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

Au niveau national, un consensus existe chez les experts pour tabler en 2026 sur **une inflation s'établissant à 1,7% sur un an**, après avoir affiché 1,0% en 2025. Cette dernière resterait donc contenue, loin des taux affichés entre 2022 et 2024. Les perspectives de croissance de l'activité économique demeurent mesurées, à +1,0% du PIB. Cependant, les données précitées sont sujettes à caution, car les aléas géopolitiques et économiques internationaux persistent, et les incertitudes au niveau national liées au retard dans l'adoption de la loi de finances pèsent sur la confiance des acteurs économiques et sur les recettes des collectivités.

Le ST2B, comme l'ensemble des collectivités, a été fortement impacté par l'évolution de l'inflation, et en particulier **des prix de l'énergie**, constatée entre 2022 et 2024. Cette hausse des coûts a pesé et pèse encore actuellement sur les principales activités du ST2B, à savoir les lignes régulières urbaines et interurbaines et les lignes scolaires, qui représentent 75 à 80% des dépenses budgétaires. Ces services publics de transport de personnes sont confiés par le biais d'appel d'offres (DSP et marchés publics) à des transporteurs privés, dont les contrats sont indexés 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**.

Les taux d'actualisation des prix de la DSP 2018-2025 affichent ainsi une **forte augmentation entre 2022 et 2024** :

- 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.
- Sa progression a ralenti en 2024, à 21,24%, avant de se stabiliser à 22,33% en 2025.

Sur la même période (2022-2024), la seule recette dynamique du ST2B, le versement mobilité (un tiers des recettes totales), n'augmentait « que » de 15%, avant de fléchir de 10% en 2025 (à taux constant).

La fréquentation des lignes régulières du réseau, en hausse entre 2018 et 2023 (de 68 000 à 249 000 voyages), s'est stabilisée en 2024 au même niveau que l'année précédente, avant de connaître une nette érosion en 2025 (233 000 voyages, -7%). Cette baisse est la conséquence directe du choix du ST2B de baisser le coût de la nouvelle DSP 2025-2029 dédiée aux lignes régulières et au transport à la demande, en imposant aux candidats une baisse de la consistance de services sur les lignes FIL 2 et L102.

Le transport à la demande (TAD et TAD PMR), grâce aux modifications de ses règles de fonctionnement apportées en 2024, a pu enregistrer une hausse de fréquentation de 126% par rapport à 2023 (1 535 voyages, dont les 2/3 pour PMR). La progression perdure en 2025, avec 2 500 voyages (+63%), dont la moitié de PMR (1 300 voyages). En 2025, cette hausse est notamment portée depuis le mois d'août par une intensification de la promotion du service, pilotée dorénavant en direct par l'équipe du ST2B.

Les transports scolaires connaissent une relative stabilité de leur fréquentation (environ 85 000 voyages par mois, 850 000 par an), malgré une baisse du nombre d'inscrits au service à la rentrée scolaire 2025 par rapport à celle de 2024 (de 5 300 à 5 100, -4%). Cette diminution du nombre d'inscrits résulte pour partie de l'instauration par le ST2B de frais de dossier, visant à améliorer le taux d'usage réel du réseau scolaire. On estime en effet qu'environ 20% des élèves inscrits disposent d'une « carte de confort », c'est-à-dire d'un abonnement scolaire peu ou pas utilisé (moins de 20 usages par an), obligeant le ST2B à calibrer des moyens surdimensionnés par rapport au besoin réel. Il s'agit là d'un inconvénient majeur de la gratuité des transports scolaires.

L'ensemble des activités liées au transport scolaire, aux lignes régulières et au transport à la demande ont fait l'objet de **procédures de renouvellement de contrats d'exploitation**, initiées en 2024. De nouveaux contrats sont ainsi rentrés en vigueur en 2025, pour la période août 2025-août 2029 (cf. ci-dessous).

Le fonctionnement du service de **location longue durée de vélos à assistance électrique** (VAE) Filéo affiche un résultat stable, avec 109 locations, dont 61% sur 6 mois.

Le service d'autopartage interprofessionnel Pro'Fil (5 véhicules), a été stoppé au bout de 5 ans, n'ayant pas réellement rencontré son public. 4 des 5 véhicules électriques ont été mis en vente.

Deux fonds de soutien du ST2B étaient encore actifs en 2025 :

- **Primes à l'acquisition de VAE** : le dispositif s'est essouffé en 2025, avec 45 primes octroyées (baisse de 50%, 11 837 euros au total). Rappelons que près de 600 primes de ce type ont été allouées depuis mai 2019.
- **Soutien aux sorties scolaires** : ce fonds mis en place en octobre 2022 rencontre un large succès auprès des établissements scolaires du territoire. En 2025, 193 dossiers ont été validés (24 978 euros au total).

En matière d'investissement, le ST2B a réalisé ces dernières années plusieurs opérations liées au développement de son activité :

- 2018 : Acquisition de **10 bus urbains et interurbains** mis à disposition du délégataire dans le cadre de la DSP, financée 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. A la suite de l'arrêt du service au printemps 2025, 4 des 5 véhicules ont été mis en vente. Les bornes de charges continuent à être exploitées par le ST2B, avec une tarification en hausse en 2025.
- 2025/2026 : Le renouvellement du contrat de concession pour l'exploitation des lignes régulières s'accompagne d'un nouvel investissement du ST2B visant à remplacer 3 minibus urbains actuellement mis à disposition sur les lignes urbaines FIL 1 et FIL 2.

Le ST2B travaille également à **établir une stratégie d'acquisition de véhicules à faibles émissions** pour nos lignes régulières. Ce processus est cependant délicat à mettre en œuvre, des incertitudes se cumulant sur la disponibilité de véhicules adaptés à notre réseau, et sur la capacité du ST2B à les financer. 4 cars scolaires électriques rétrofités ont été mis en service à la rentrée 2025 par les transporteurs en charge du réseau. Le nouveau marché de transport scolaire mis en œuvre en 2025 intègre également un parc de cars scolaires conforme à la réglementation européenne, imposant un minimum de 50% de véhicules à la norme Euro 6. **85% des cars scolaires du réseau le Fil sont aujourd'hui Euro 6, contre 30% dans l'ancienne DSP.** Cela impacte également à la hausse le coût annuel du marché.

La construction d'un **centre d'exploitation et de maintenance** (dépôt de bus) a également été acté en 2024. Son lieu d'implantation a été décidé, sur la zone industrielle de Val de Briey, et ses futures caractéristiques ont fait l'objet d'une première étude de programmation.

Enfin, Le ST2B a finalisé une réflexion sur les conditions de circulation au quotidien des bus des lignes régulières et des cars scolaires sur notre réseau, afin de comprendre l'origine des problèmes de congestion du trafic routier rencontrés à certains moments de la journée, et étudié comment **des aménagements en sites propres** spécifiques pourraient améliorer l'efficacité commerciale des lignes concernées. Sur la base des conclusions de cette étude, le ST2B a pris la décision en mars 2025 d'élaborer un programme de réalisation d'infrastructures de transport collectif en site propre (TCSP) sur son ressort territorial. Cette décision a été accompagnée d'une modification du taux de versement mobilité à compter du 1^{er} juillet 2025, permettant le financement des travaux d'infrastructures précités, en application du Code Général des Collectivités Territoriales.

C – Prospectives pluriannuelles et orientations pour 2026

1/ Prospective pluriannuelle à moyen terme (2030) : rappel 2025/actualisation 2026

Les orientations en matière budgétaire pour l'année 2026 et pour celles à venir doivent 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. La gratuité des transports pour les bénéficiaires des minima sociaux est également un marqueur fort de notre politique tarifaire. **On estime ainsi que 80% des 1,1 millions de voyages réalisés annuellement sur le réseau le sont à titre gratuit.**

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 le 1^{er} budget de notre établissement public en 2015.

Actualisation 2026 : Des frais de dossiers pour les abonnements au transport scolaire ont été instaurés en septembre 2025 (20 euros par élève, 35 euros maximum par famille. Divisé par 2 pour les ayants-droits aux minimas sociaux). L'enjeu pour le ST2B est de trouver de nouveaux moyens financiers permettant de maintenir les choix politiques précités dans les années à venir.

Sur ce dernier point, il a également été proposé aux élus l'élaboration d'un **plan de mobilité simplifié (PdMS)**, permettant de réinterroger pour les années à venir le projet politique du syndicat mixte et le contenu de l'offre de services proposée à la population en matière de transport. La réalisation de ce PdMS devra être confirmée après les élections municipales par le nouveau Comité syndical.

- ✓ **Rappel du 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 transports 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 était le cas jusqu'en 2025.

Enfin, le cadre réglementaire en matière de mise en œuvre de véhicules à faibles émissions sur les services urbains et interurbains laisse au ST2B la possibilité de se « contenter » 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 à partir de 2035, lors de l'achat de véhicules neufs, le choix exclusif de motorisations à faibles émissions électriques ou hydrogènes. Le ST2B doit donc anticiper ce virage technologique et a fait le choix **d'opter pour une électrification progressive de sa flotte de véhicules pour les lignes régulières**. Cependant, **le ST2B ne dispose pas à court terme des capacités financières pour investir dans cette technologie**.

Actualisation 2026 : Le renoncement partiel de l'Union Européenne au tout électrique en 2035 pour les voitures individuelles a été acté en fin d'année 2025. Sa déclinaison sur les véhicules de transport collectif n'a pour le moment pas encore été précisée.

- ✓ **Rappel du contexte économique et évolution des dépenses** : L'inflation des prix et la hausse des coûts salariaux constatées entre 2022 et 2024 ont fortement **impacté à la hausse les dépenses d'exploitation des principaux services de transport** (services réguliers et scolaires) sous la responsabilité du ST2B. Cette hausse des coûts s'est retrouvée en 2025 dans les prix des appels d'offres (cf. ci-dessous) initiés par le syndicat mixte, obligeant ce dernier à trouver de nouvelles recettes nécessaires à leur financement, couplées à des économies en termes de dépenses.

Actualisation 2026 : Principales économies décidées par le ST2B en 2025 : dégradation de la consistance des services sur les lignes régulières (principalement sur les lignes FIL2 et L102), suppression du service d'autopartage, suppression des fonds de concours aux collectivités (abribus, mobilier vélo).

En termes de recettes, plusieurs pistes sont à l'étude, l'instauration de frais de dossier pour les abonnements transports scolaires ayant déjà été actée :

- Complément de prix versés par les collectivités pour les titres de transport gratuits,
- Refonte de la politique tarifaire pour les lignes régulières et le transport scolaire,
- Participation budgétaires des communautés de communes.

Aucune décision n'a cependant été prise en 2025 sur ces points, des arbitrages seront donc indispensables en 2026.

- ✓ **Rappel de la 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, 3,1 M€), est juridiquement figée dans le temps (à la hausse comme à la baisse).

La seconde recette, le versement mobilité (35% de nos recettes), avait atteint un palier entre 2018 et 2022. Les revalorisations salariales engagées avec le retour de l'inflation avaient néanmoins entraîné par ricochet une hausse de recettes du VM (fondées sur la masse salariale des employeurs), de l'ordre de 4% en 2023 et de 9% en 2024 (2,18 M€ en 2024). Cependant, cette dynamique a été freinée en 2025, car le principal établissement assujéti à la taxe, **la SOVAB, qui pèse pour plus d'un quart dans le volume de VM, a décidé une diminution importante d'environ un quart de ses effectifs (des intérimaires), grevant les recettes annuelles de VM d'au moins 200 000 euros.**

Le taux de VM est par ailleurs voté depuis son origine à son niveau maximum légal (0,60%), sans possibilité d'augmentation, sauf pour financer des aménagements urbains de transport en sites propres.

Le ST2B a mis en place en 2024 **un observatoire de son VM**, par le biais de l'outil numérique Mobilae. Il permet d'avoir un suivi dynamique des recettes et des assujétis fiscaux, afin d'optimiser la collecte de la taxe et d'identifier d'éventuelles anomalies.

Comme il l'a déjà été souligné, **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.

Cela instaure ainsi de fait **une importante rigidité de nos recettes**, posant aujourd'hui de réelles difficultés alors que les dépenses ont fortement augmenté. La mise à plat de notre **modèle économique** est donc également une nécessité.

Actualisation 2026 : La décision prise par le ST2B en 2025, concernant le lancement d'un programme d'infrastructures de TCSP, a permis de majorer le taux de VM à 0,90%. **Les recettes supplémentaires générées seront toutefois fléchées uniquement sur la réalisation du programme de TCSP et de ses équipements dédiés (dont le centre d'exploitation et de maintenance), et ne constituent donc pas une solution à la détérioration du ratio dépenses/recettes enregistré depuis 3 ans par le budget de fonctionnement des services de transport réguliers et scolaires.**

- ✓ **Rappel du renouvellement des contrats d'exploitation des services de transport** : Dans le cadre du renouvellement de ses contrats, le ST2B a fait le choix en 2024 de stimuler la concurrence et de tenter de maîtriser **les coûts d'exploitation de ses services de transport régulier, la demande et scolaire**. Ces derniers représentent actuellement **75% de nos dépenses de fonctionnement**. Intégrés depuis 2018 dans une délégation de service public (DSP), ces services s'appuient dorénavant sur deux types de contrats : un marché public (accord-cadre à bons de commande) réparti en 3 lots pour le transport scolaire et une DSP à forfait de charges pour les transports réguliers et à la demande. Durée de ces contrats : 4 ans, à compter d'août 2025, soit moitié moins que la précédente DSP.

Les attributions des lots du marché de transport scolaire et de la DSP ont cependant confirmé **une hausse significative de ces coûts d'exploitation**, de l'ordre de 10 à 15%. Si la concurrence dans le marché public de transport scolaire, attribué à 3 entreprises différentes, a pu contenir la hausse des prix, ces derniers demeurent toutefois à un niveau élevé, en intégrant une flotte de véhicules plus récentes. Il en a été de même pour la DSP, qui a par ailleurs attiré peu de candidats, ce qui nous a malheureusement obligé à négocier un contrat final avec une consistance de services en baisse, permettant de faire une économie annuelle d'environ 400 000 euros HT.

Actualisation 2026 : Le choix du mode de gestion de nos services de transport dans les prochaines années fait actuellement l'objet d'une étude approfondie.

- ✓ **Rappel de l'incidence de la TVA sur nos choix de contrats de transport** : Les choix faits par les AOM lors de l'élaboration de contrats de transport ne sont pas sans conséquence en matière fiscale. Ainsi, le choix du mode de gestion (marché public, délégation de service public, régie, SPL...), la nature des contreparties financières versées à l'opérateur du réseau, la politique tarifaire ou encore la propriété des recettes collectées auprès des usagers conditionnent le régime de TVA applicable aux AOM et à leurs opérateurs. Les incidences peuvent être significatives sur le coût des services de transport et sur le budget des AOM.

Pour une DSP, l'exploitant fiscal du contrat, propriétaire des recettes, doit afficher **des recettes de services qui représentent au moins 10% de ses charges (le ratio R/D, recettes sur dépenses, supérieur à 10%)**, garantissant à la fois la nature du contrat (qui repose sur un risque d'exploitation avéré pour le délégataire, sous peine d'être requalifiée en marché public) et son statut commercial lui permettant de récupérer la TVA.

Dans un réseau comme celui du ST2B où l'usage de la gratuité est fortement développé et le niveau de recettes relativement faible, **l'atteinte de ce taux de 10% n'est possible qu'avec la perception par l'exploitant fiscal d'un complément de prix**, en plus de la recette commerciale standard.

Cependant, **ce système garantissant la récupération de la TVA (au taux réduit de 10%) est aujourd'hui fragilisé** par l'inflation et l'augmentation conséquente des dépenses d'exploitation constatées depuis 2022, alors que les recettes stagnent. **Le ratio R/D de 10% est ainsi plus difficile à atteindre.**

L'enjeu est donc important pour le ST2B de maîtriser les dépenses liées à ses services de transport. De même, il est primordial d'optimiser les recettes, notamment dans le nouveau cadre contractuel mis en œuvre à partir d'août 2025 : un marché public de transport scolaire et une DSP à forfait de charge pour les lignes régulières et le TAD, pour lesquels **le ST2B devient l'exploitant fiscal.**

La récupération de TVA pour le ST2B est un enjeu financier de l'ordre de 500 000 euros par an. Le ST2B doit pour cela trouver un complément de prix permettant de compenser les tarifs sociaux de son réseau (**abonnements scolaires et Fil+**), **en négociant avec les collectivités du territoire si les principes de gratuité sont maintenus à l'identique.**

Actualisation 2026 : La mise en œuvre de ces nouveaux contrats s'accompagne au 1^{er} janvier 2026 d'une modification du cadre budgétaire du syndicat mixte. S'appuyant depuis sa création sur un plan comptable unique M43 applicable aux services publics locaux de transport de personnes, le ST2B met œuvre à partir du 1^{er} janvier 2026 **un budget administratif principal de type M57, un budget annexe M57 pour les transports scolaires (marché public) et un autre budget annexe M43 pour les lignes régulières et le TAD (DSP).**

- ✓ **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 vont être remplacés dans les prochains mois.

Par ailleurs, le projet de construction par le ST2B d'un **dépôt de bus** (centre d'exploitation et de maintenance) sur la zone industrielle de Val de Briey doit contribuer à notre stratégie de maîtrise des coûts, de décarbonation de notre activité et d'indépendance de nos choix en matière d'exploitation du réseau pour les années à venir. L'étude de programmation réalisée en 2024 a permis de dimensionner une première version du projet calibré pour gérer une flotte d'environ 50 véhicules, pour un coût prévisionnel de travaux de 5,3 M€ HT (6,8 M€ HT au total avec les autres frais et provisions). Le planning de réalisation de l'opération s'étale sur 30 mois, de la rédaction du programme de travaux à la livraison de l'équipement. 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** évoquée précédemment, que ce soit pour les motorisations des

véhicules, les solutions d'avitaillement intégrées au site, ainsi que la configuration de l'atelier de maintenance.

Enfin, le ST2B planifie également un projet de développement **d'infrastructures de transport en site propre** avec les communes concernées.

Le ST2B doit cependant bâtir pour cela un **plan pluriannuel d'investissement (PPI)**, qui décidera de la part de nos fonds propres mobilisables, et impactera à la hausse notre niveau d'endettement et notre dotation aux amortissements.

La validation de notre PPI nécessite donc de croiser son impact sur nos budgets de fonctionnement et d'investissement avec celui de nos nouveaux contrats de transport.

Les premières esquisses d'un **PPI 2025-2031**, élaborées en 2024 dans le cadre d'un audit financier confié à un cabinet spécialisé, ont confirmé que **sa concrétisation devra nécessairement passer par une augmentation de nos recettes de fonctionnement, de l'ordre de 8 à 10% minimum (400 à 500 K€), avec des hypothèses favorables (inflation contenue à 2% et versement mobilité dynamique, taux de subvention de minimum 10%), afin de nous permettre de restaurer une capacité d'épargne brute suffisante, tout en absorbant la hausse des prix des contrats de transport et en intégrant les nouvelles charges de dotation aux amortissements et de remboursement des intérêts d'emprunt pour les investissements.**

Enfin, il est important de souligner que le contexte budgétaire actuel au niveau national, et ses répercussions sur les finances des collectivités, **rendent assez incertaine la perspective d'obtenir un niveau de subventions satisfaisant pour l'ensemble de ces investissements.**

Actualisation 2026 : Le projet de dépôt fait l'objet d'une nouvelle évaluation visant à en diminuer le coût de construction.

- ✓ **Evolution du personnel** : Le ST2B dispose depuis 2017 d'une équipe relativement réduite (4,07 ETP) répartie 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.

La modification du périmètre des contrats de transport renouvelés en 2025, marquée par une volonté de gérer en direct les fonctions clefs de contrôle d'information des usagers, a entraîné une augmentation du nombre d'agents affectés à la gestion du réseau, et donc de la masse salariale dédiée.

Actualisation 2026 : Le ST2B dispose depuis le début 2026 d'un poste de comptable à temps complet.

2/ Orientations budgétaires du syndicat mixte en 2026

a) Recettes de fonctionnement

- **Fiscalité (versement mobilité)**

Le budget 2025 a été construit avec une recette de versement mobilité (VM) de 1,9 M€ (au taux de 0,60%), soit environ 160 000 euros de recettes mensuelles. Le ST2B a finalement enregistré une recette mensuelle moyenne de 203 144 euros, pour un total annuel de 2 437 729 euros (2 184 430 euros en 2024).

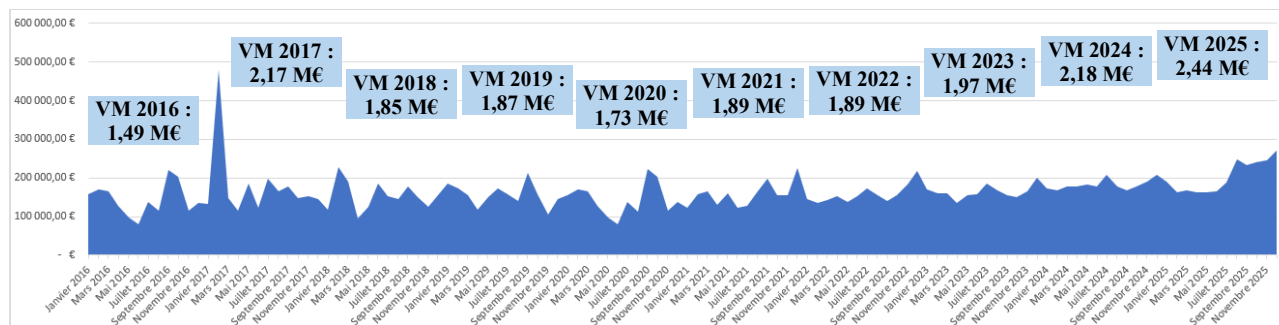
Cette différence intègre cependant une recette supplémentaire induite par la hausse du taux de VM appliquée à partir de juillet 2025 (nouveaux taux de 0,90%), uniquement destinée à financer les projets d'investissement en infrastructures de TCSP.

L'assiette fiscale sur laquelle s'applique le taux de VM, constituée des revenus bruts d'activité (identique à ceux utilisés pour le calcul des cotisations à l'assurance maladie), a augmenté entre 2022 et 2024 grâce aux

revalorisations salariales enregistrées avec le retour de l'inflation sur cette période. Une diminution de cette assiette a cependant été constatée en 2025, du fait d'une baisse importante du nombre de salariés chez notre principal employeur assujéti.

Dans l'attente des résultats consolidés du compte administratif 2025, nous devrions construire un budget primitif 2026 avec un objectif de recettes de VM à 2,6 M€, dont 700 000 euros fléchés sur le projet TCSP.

Recettes mensuelles de Versement Mobilité (VM) entre 2016 et 2025 (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 2025 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 2009).

Le budget 2026 reprendra donc en recettes le même montant de compensation qu'en 2025.

▪ Autres recettes

La nouvelle DSP 2025, à forfait de charges, attribuent contractuellement les recettes commerciales du réseau Le Fil (lignes régulières et TAD) au ST2B, avec un montant minimum garanti en 2026 de 120 500 euros TTC.

Le ST2B est également désormais propriétaire des recettes liées au transport scolaire (frais de dossier, édition de cartes), pour un total estimé en 2026 à environ 100 000 euros TTC.

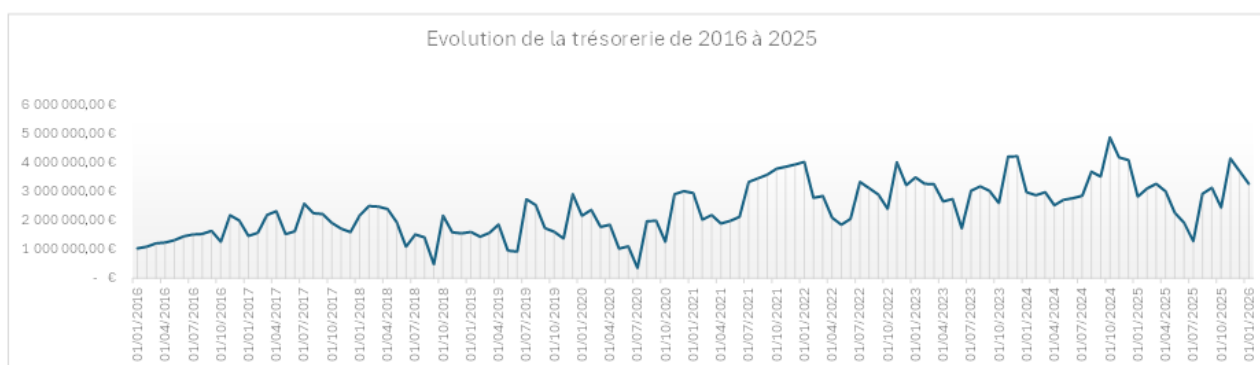
Toujours pour le transport scolaire, des conventions spécifiques avec certaines communes du territoire, permettant la prise en charge d'élèves à moins de trois kilomètres ou via un détour kilométrique, génèrent une recette d'environ 30 000 euros TTC par an.

Le ST2B bénéficie également des recettes issues de la location de VAE et de la vente de prestations de recharge sur ses 5 bornes électriques. Les recettes pour ces 2 services atteignent en 2025 environ 11 000 euros TTC pour les VAE et 3 000 euros TTC pour les bornes de charge. Ces valeurs seront reprises pour le budget 2026.

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 46 000 euros en 2025.

▪ **Evolution de la trésorerie et des fonds propres**

Entre janvier 2016 et décembre 2025, le ST2B a réussi à consolider un niveau de trésorerie satisfaisant, oscillant entre 1,9 et 4,02 M€ (3,26 M€ au 31 décembre 2025).



Le ST2B a rapidement constitué lors de ses trois premières années d'activité (2015-2017) un niveau des fonds propres conséquent, grâce à des recettes plus dynamiques que les 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 renforcer le niveau de fonds propres.

La période 2022 à 2024 a cependant été marquée par la hausse des coûts d'exploitation des services transports de la DSP, cumulée avec **une stagnation des recettes**, qui ont provoqué une contraction du taux d'épargne brute.

Les résultats pour l'année 2024 se sont légèrement améliorés, **mais la situation financière fragile du ST2B pour faire face à ses défis à venir.**

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	1064	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	210 034,19 €	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 €	1 104 109,38 €	1 320 394,86 €	5 877,93 €	- €	2 430 382,17 €	-0,39%
2024	164 113,80 €	90 476,54 €	254 590,34 €	1 268 223,18 €	1 410 871,40 €	- €	- €	2 679 094,58 €	10,23%

Les fonds propres du syndicat mixte atteignent ainsi à 2,68 M€ fin 2024, avec un taux d'épargne brute de 6,95%, contre - 3,29% en 2023, 5,84% en 2022, 17,5% en 2021 et 10% en 2020.

Les données consolidées issues du compte administratif 2025 n'étaient pas encore connues lors de l'élaboration du rapport sur les orientations budgétaires. Les premières analyses laissent cependant entrevoir **un résultat en fonctionnement fortement déficitaire**, avec une épargne brute en baisse (taux négatif autour de -8%). **Le résultat de la section d'investissement sera également négatif**, avec un excédent en baisse d'environ 20%.

Finalement, les fonds propres du ST2B devraient baisser d'environ 30%.

Un des objectifs pour les années 2026 et suivantes doit être de retrouver un taux d'épargne brute positif, tendant au minimum vers les 8%, qui permettra de **maintenir notre capacité à financer 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 0,15 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 contrôleur réseau**, agent contractuel de catégorie B depuis août 2025 (CDD 3 ans) au grade de technicien, à temps complet.
- **Une assistante de direction** (à temps complet depuis juillet 2021, puis partiel depuis septembre 2024), mis à disposition de l'association du Pays du bassin de Briey pour 0,4 ETP.
- **Une comptable** à temps complet, agent titulaire de catégorie B, depuis janvier 2026, au grade de rédacteur principal.
- **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. En retraite d'ici juillet 2026, remplacée par un agent d'accueil (cat. C) actuellement employé sur un contrat temporaire.
- **Un agent d'accueil** à temps complet, agent titulaire de catégorie C, depuis juin 2025, affecté à la boutique commerciale du réseau Le Fil.
- **Un agent d'entretien** à mi-temps (0,5 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 0,6 ETP depuis octobre 2020.

Au total, l'équipe du ST2B comprend 8 agents salariés et 1 agent mis à disposition (7,2 ETP) pour un coût annuel estimé pour 2026 d'environ 483 350 euros, soit 7,8% des recettes réelles de fonctionnement (contre 6,22% en 2025). L'équipe est aujourd'hui au complet et dispose de l'ensemble des compétences nécessaires pour assurer le fonctionnement du syndicat mixte dans les prochaines années.

Les conventions d'assistance et de moyens avec l'association du Pays du bassin de Briey seront reconduites en 2026. 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.

Charges de personnel 2016 à 2025



▪ Dépenses liées aux services de transport en 2026

Pour mémoire, historique des coûts de la DSP janvier 2018 – juillet 2025 (lignes régulières, TAD et scolaires) :

<i>Euros HT</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (7 mois)
CFF contrat + options valeur 2017	2 382 521	3 589 628	3 349 505	3 409 253	3 061 234	3 115 543	3 034 606	1 996 304
CFF réelle corrigée (km, redevance, remboursements, pénalités)	2 550 321	3 827 491	3 625 507	3 690 926	3 377 841	3 463 749	3 382 940	2 006 723
Taux d'actualisation financier	2,23%	4,45%	4,06%	4,83%	12,72%	18,35%	21,24%	22,33%
CFF réelle actualisée (euros HT)	2 630 912	3 997 817	3 772 705	3 869 199	3 807 504	4 099 347	4 101 476	2 454 825
Montant actualisation	80 591	170 326	147 198	178 273	429 663	635 597	718 536	448 102
Compensation tarifaire versée au délégataire* (euros TTC)	206 135	456 094	448 734	468 584	517 085	532 270	556 122	324 874
Coût TOTAL (CFF HT + Comp. TTC)	2 837 047	4 453 911	4 221 439	4 337 783	4 324 589	4 631 617	4 657 598	2 779 699

* : plafonnée par un mécanisme contractuel de reversement d'une partie des recettes.

La contribution financière forfaitaire (CFF) versée au délégataire par le ST2B était acquittée en euros hors taxes, la compensation tarifaire versée par le ST2B permettant au délégataire (société Bus Est, filiale de Transdev), propriétaire des recettes, d'être assujéti à la TVA (10%) et de la récupérer.

Le coût annuel total pour le ST2B comprenait donc le **versement de la CFF**, complété par celui de la **compensation tarifaire** pour la gratuité des transports scolaires et des titres sociaux Fil+ sur le réseau de lignes régulières. L'évolution annuelle du montant de cette compensation était partiellement compensée par un reversement d'une partie des recettes.

La DSP signée en 2018 représentait donc pour le ST2B un coût annuel (en euros actualisé 2025) d'environ près de 4,75 M€.

Accord cadre transport scolaire août 2025 – juillet 2029 :

	09/2025 – 06/2026	2025 (Estimation 4/10 ^{ème})
Accord cadre prix juin 2024		
LOT 1	945 077	378 030
LOT 2	1 365 265	546 106
LOT 3	1 317 803	527 121
TOTAL euros HT	3 628 145	1 451 258
TOTAL euros TTC	3 990 959	1 596 383
Taux d'actualisation financier	1,99%	
Prix ajustés et actualisés sept. 2025		
LOT 1	935 312	374 124
LOT 2	1 342 089	536 835
LOT 3	1 300 691	520 276
Ajustement et actualisation	- 50 053	
Coût TOTAL (euros HT)	3 578 092	1 431 236
TVA 10%	357 809	143 123
Coût TOTAL (euros TTC)	3 935 901	1 574 360
Recettes tarifaires scolaires (estimation) € TTC	130 000	52 000

L'accord cadre pour le transport scolaire comprend 3 lots, confiés aux sociétés Transarc (lot 1), Transdev Grand Est (lot 2) et DMA-Dupasquier (lot 3).

Ils couvrent une période d'activité de 10 mois, de septembre de l'année n à juin de l'année n+1.

L'actualisation 2025, négative (- 50 053 euros), s'explique par une baisse de la consistance des services, certains circuits inclus dans d'appel d'offres de 2024 n'ayant finalement pas été notifiés dans le bon de commande de la rentrée 2025 (fermeture du LEP de Landres, notamment).

Sur un an, le coût du transport scolaire pour le ST2B atteint 3,578 M€ HT, **soit 3,935 M€ TTC, avec une TVA à 10% atteignant 357 000 euros.**

A ce stade, la récupération de la TVA n'est pas garantie, les recettes de tarification scolaire (environ 130 000 euros TTC) étant insuffisantes pour couvrir au moins 10% de coût du service HT. La possibilité de versement d'un complément de prix par OLC est CPH n'étant pas actée, **le ST2B devra construire son budget principal et ses deux budgets annexes en intégrant des dépenses de transport scolaire avec TVA.**

DSP lignes régulières et TAD août 2025 – juillet 2029 :

	08/2025 – 07/2026	2025 (Estimation 5/12 ^{ème})
DSP prix juin 2024		
Forfait de charges (FC) euros HT	1 539 862	641 609
Forfait de charges (FC) euros TTC	1 693 848	705 770
Taux d'actualisation financier (estimation)	2,00%	
DSP prix actualisés août 2025		
Forfait de charges (FC) euros HT	1 570 659	654 441
Forfait de charges (FC) euros TTC	1 727 725	719 885
Actualisation (hors ajustement)	+ 30 797	
Coût TOTAL (euros HT)	1 570 659	654 441
<i>TVA 10%</i>	<i>157 066</i>	<i>65 444</i>
Coût TOTAL (euros TTC)	1 727 725	719 885
<i>Recettes contractuelles garanties € TTC</i>	<i>120 500</i>	<i>50 208</i>

Contrairement à la précédente DSP, celle-ci est à forfait de charges (FC). Le ST2B est propriétaire des recettes et par là-même exploitant fiscal.

Le coût annuel final pour le ST2B comprend donc le FC diminué des recettes contractuelles garanties.

Sur un an, le coût de DSP pour le ST2B atteint 1,570 M€ HT, **soit 1,727 M€ TTC, avec une TVA à 10% atteignant 157 000 euros.**

A ce stade, la récupération de la TVA n'est pas garantie, les recettes commerciales attendues (environ 120 500 euros TTC) étant insuffisantes pour couvrir au moins 10% de coût du service HT. La possibilité de versement d'un complément de prix par OLC est CPH pour les titres de transports sociaux Fil+ n'étant pas actée, **le ST2B devra construire son budget principal et ses deux budgets annexes en intégrant les coûts de la DSP avec TVA.**

Éléments de comparaison en année pleine :

En reprenant les coûts moyens énoncés ci-dessus, **en année pleine avec des tarifs en euro 2025**, on peut établir les éléments de comparaison suivants entre l'ancienne DSP 2018-2025 et le nouveau cadre contractuel 2025-2029 :

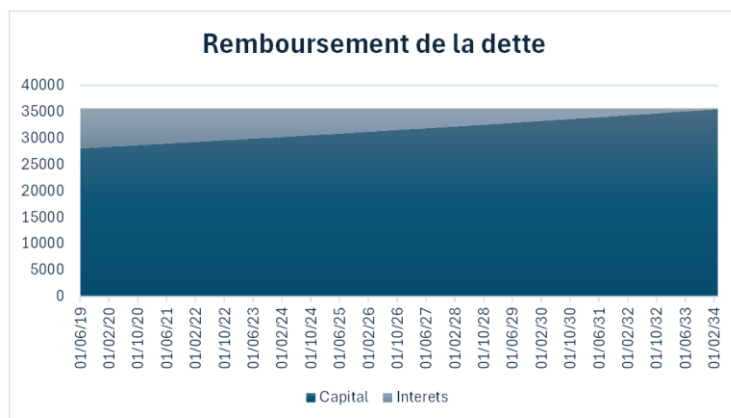
C – Programmation des investissements

▪ 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 les lignes régulières.

Intérêt de la dette en 2025 : 16 753 euros. Capital d'emprunt remboursé : 125 869 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 2024, établi à 21,7%, contre 25,3% en 2023 (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), puis retombe à 6 ans en 2024. En 2025, dans l'attente des résultats consolidés du compte administratif, elle devrait à nouveau afficher un ratio supérieur à 12 ans nécessitant une réaction rapide de la part du ST2B.

Si cette situation perdure, elle handicapera le ST2B dans sa capacité à emprunter, notamment pour le renouvellement de sa flotte de véhicules lourds (hors minibus), mais surtout pour la construction du dépôt de bus.

Dotations aux amortissements :

258 000 euros de dotations aux amortissements ont été prélevés sur le budget de fonctionnement 2025, au profit du budget d'investissement, dont 78% affectés au matériel de transport acquis en 2018, 12% aux vélos à assistance électrique du service Filéo, et 10% à des investissements divers (poteaux d'arrêt, informatique, mobilier...).

Le niveau des dotations aux amortissements nécessaires pour le renouvellement de la flotte et la construction du dépôt est en cours d'estimation.

▪ Recettes d'investissement

Mobilisation de l'excédent d'investissement reporté.

Les subventions attendues pour le financement des véhicules et du dépôt, de la part des principaux financeurs (Union Européenne, Etat, Région, Département), sont pour le moment assez réduites.

▪ **Dépenses d'investissement**

Comme évoqués précédemment, les projets d'investissements structurants (véhicules, dépôt de bus, infrastructures TCSP) doivent être intégrés dans un programme pluriannuel d'investissement (PPI), dont le financement doit être consolidé en 2026.

▪ **Projets d'investissement en 2026 :**

ACTÉS :

- 3 Véhicules de type minibus, pour un budget global de 450 000 euros HT, afin de remplacer les véhicules des navettes urbaines FIL 1 et FIL3 d'ici septembre 2026 ;
- Acquisition de la parcelle concernée par le dépôt de bus sur la zone industrielle de Val de Briey : 100 000 euros HT.

ENVISAGÉS :

- Construction d'un dépôt de bus : L'opération globale, dont la réalisation est planifiée sur une durée de 30 mois, est estimée par l'étude de programmation à 6,8 M€ HT, intégrant 5,3 M€ HT de construction et d'équipements, 800 000 euros de provision pour risques et aléas, 700 000 euros frais de mission AMO/MOE et divers. La consolidation de son contenu et de son financement est nécessaire avant de lancer l'étape du recrutement de la maîtrise d'œuvre, de production de l'APD et du DCE ;
- Acquisition de nouveaux poteaux d'arrêt pour le réseau : 5 000 euros HT (comme en 2025).
- Programme d'infrastructures TCSP : en cours de définition.
- 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 2025).
- Création d'un nouveau local de remisage et de maintenance de la flotte de VAE du service Filéo : en cours de définition.

CONCLUSION :

L'analyse des orientations budgétaires 2026 met en évidence une dégradation progressive mais désormais marquée des équilibres financiers du ST2B. Après plusieurs exercices caractérisés par une capacité d'autofinancement positive et un niveau de fonds propres sécurisant, la période 2022-2025 se traduit par une rupture de trajectoire, sous l'effet combiné d'une hausse structurelle des dépenses d'exploitation des services de transport et d'une rigidité persistante des recettes de fonctionnement.

Le renouvellement des contrats d'exploitation à compter d'août 2025, bien qu'ayant permis une optimisation du cadre contractuel et une meilleure lisibilité des coûts, confirme une augmentation globale du budget transport, en particulier du fait du renchérissement du transport scolaire et de l'intégration d'exigences accrues en matière de parc de véhicules. La baisse de la consistance de certains services réguliers a permis de limiter partiellement cette hausse, sans toutefois rétablir un équilibre satisfaisant entre dépenses et recettes. Dans ce contexte, l'impossibilité, à ce stade, de garantir la récupération de la

TVA sur les nouveaux contrats constitue un facteur aggravant, avec un impact potentiel significatif sur le budget de fonctionnement.

Du côté des recettes, le modèle économique du ST2B demeure fortement contraint. La compensation financière de transfert est figée dans le temps, tandis que le versement mobilité, bien qu'en hausse à la suite de la majoration de taux liée au programme TCSP, présente une dynamique incertaine et des recettes fléchées exclusivement vers l'investissement. Les leviers historiques non activés – tarification du transport scolaire, participation budgétaire des communautés de communes – limitent la capacité du syndicat mixte à absorber durablement la hausse des charges. Les premières données disponibles pour l'exercice 2025 laissent ainsi apparaître une épargne brute négative et une contraction significative des fonds propres, fragilisant la capacité de désendettement du ST2B.

Dans ces conditions, l'enjeu principal pour l'exercice 2026 est la restauration d'une épargne brute positive, condition indispensable au maintien de la solvabilité du syndicat mixte et à la sécurisation de ses projets d'investissement. La définition d'un plan pluriannuel d'investissement, intégrant le renouvellement des véhicules et la construction du dépôt de bus, devra impérativement être corrélée à une augmentation pérenne des recettes de fonctionnement et à une maîtrise renforcée des charges d'exploitation.

Le débat d'orientations budgétaires 2026 constitue ainsi une étape déterminante pour repositionner la trajectoire financière du ST2B. Les arbitrages à venir porteront notamment sur l'évolution des recettes de fonctionnement (compléments de prix, refonte de la politique tarifaire, contribution éventuelle des collectivités membres) et sur la sécurisation de la récupération de la TVA. Ils devront permettre de concilier soutenabilité budgétaire, continuité du service public de transport et respect des engagements réglementaires et environnementaux, afin de garantir la viabilité financière du syndicat mixte et sa capacité à conduire ses investissements structurants.

Plus largement, une réflexion doit être ouverte sur le projet politique du ST2B et sur l'adaptation de l'offre de mobilité aux contraintes financières, environnementales et sociales du territoire. La perspective d'un Plan de Mobilité Simplifié, à confirmer après les élections municipales, devra permettre de redéfinir collectivement les priorités et d'assurer la soutenabilité à long terme d'un service public de mobilité qui reste un levier essentiel d'attractivité, de cohésion sociale et de transition écologique pour le bassin de Briey.