

**GARANTE
DE LA SAUVEGARDE
DU SERVICE PUBLIC**

OPTYMO UNE GESTION RESPONSABLE ET RIGOUREUSE

LE MOT DU PRÉSIDENT



Bernard Guillemet
Président du Syndicat Mixte
des Transports en Commun
du Territoire de Belfort

Dès mon arrivée au SMTC, on savait que l'année 2014 serait déficitaire. Au final et malgré des décisions rapides, l'exercice s'est soldé par un déficit de 1,3 million d'euros. Pour pallier ce déséquilibre, il était important de vite réagir...

Malgré les dires de certains élus, je me suis toujours efforcé de gérer le SMTC dans le respect des finances publiques sans pour autant

pénaliser les usagers et solliciter les collectivités en leur demandant une participation (sauf en 2014).

C'est pourquoi, un certain nombre de décisions ont été prises : réduction des dépenses de fonctionnement et ajustement de l'offre Optymo.

2014, 2015 et 2016 ont été des années difficiles mais décisives, il a fallu faire des choix pour assainir les dépenses et revenir à un équilibre budgétaire en 2017. Sans cela, la mise sous tutelle était inéluctable et les décisions auraient entraîné un retour aux années 2000.

2018 présage des jours meilleurs, avec toujours comme objectif de pérenniser et de faire évoluer notre offre de mobilité Triple Play (bus, vélo, voiture en libre-service).

Notre objectif : « ne pas s'installer durablement dans une culture du déficit » a donc été atteint.

2014 UNE ANNÉE NOIRE

18 870 000 €

Montant
de l'endettement
de la collectivité

1 298 000 €

Montant
du déficit
budgétaire

6 000 000 €

Montant
des lignes
de trésorerie

Un ratio de désendettement passé de 3 ans et demi en 2012 à 25 ans en 2014.

(d'après la Chambre Régionale des Comptes - CRC)



DES DÉCISIONS AMBITIEUSES POUR NOTRE TERRITOIRE MAIS EN INADÉQUATION AVEC NOS RESSOURCES

Une offre de service démesurée pour le Territoire de Belfort

Au total, l'offre Optymo proposée en 2013 prévoyait :

→ Des bus à très haut niveau de service

Fréquence de passage à 5 minutes en ville et le reste du territoire desservi au ¼ d'heure, à la ½ heure ou à l'heure.

→ 250 vélos en libre-service

Déployés sur Belfort et les communes limitrophes (le projet initial en prévoyait 600).

→ Plus de 140 véhicules

Disponibles à la location en libre-service (le projet initial en prévoyait 200).

Le transport à la demande (TAD) généralisé sur tout le département

Passant de 2 €, non plafonné, à 0.80 € pour tous les déplacements dans le Territoire de Belfort, le TAD a vu sa fréquentation largement augmenter et est vite devenu une offre « taxi pas cher » très utilisée par les collégiens et lycéens.

= EXPLOSION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Politique tarifaire favorable

En 2007, baisse massive du prix du titre de transport de -31% à -55% (en fonction des zones) à un prix unique de 0.80 € sur tout le territoire (aucune revalorisation n'avait été faite avant le 01/01/2015).

Cela, malgré une hausse de l'inflation de +14 % (du 01/01/2006 au 31/12/2014) et une double augmentation de la TVA non répercutée sur nos usagers.

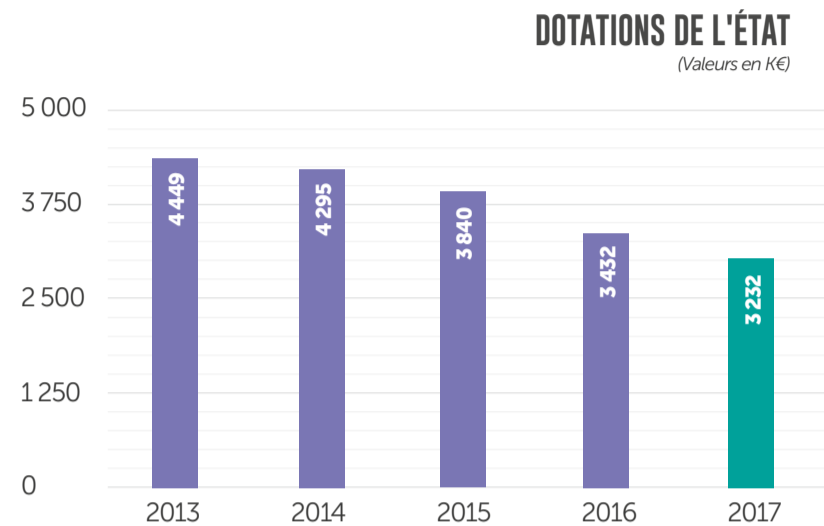
= UN TARIF TRÈS ABORDABLE POUR L'USAGER, UN COÛT D'EXPLOITATION ÉLEVÉ -> DES RECETTES EN INADÉQUATION AVEC L'OFFRE PROPOSÉE.

Un contexte économique difficile

↓ Baisse des dotations de l'État

L'État, avec son « Pacte de confiance et de responsabilité » a entraîné trois réductions successives des concours financiers envers les collectivités locales et une baisse des subventions versées par le département.

= UNE PERTE DE 384 000 €/AN



↓ Augmentation de la TVA

Depuis le 1^{er} janvier 2014, la TVA sur les transports publics n'a cessé d'augmenter. Elle est passée de 5.5 à 7% puis de 7 à 10%, une difficulté supplémentaire pour la collectivité.

= AUGMENTATION DU COÛT DU TRANSPORT NON RÉPERCUTÉE SUR LES USAGERS

↓ Suppression des subventions versées par le Canton du Jura Suisse

= UNE PERTE DE 260 000 €/AN

↓ Demande de remboursement du versement transport par GE

GE a réalisé un audit social qui a conduit à une demande inhabituelle de remboursement du versement transport.

= REMBOURSEMENT DE 750 000 € POUR LES ANNÉES 2011, 2012 ET 2013

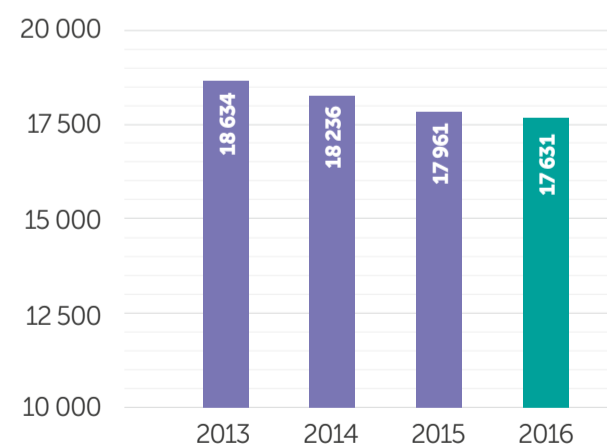
↓ Diminution du versement transport

Les effets de la loi Macron (augmentation du seuil d'exonération du VT des entreprises de 9 à 11 salariés), la diminution de l'emploi et du nombre d'établissements collecteurs dans le département a eu un impact direct sur le versement transport qui représente 70% des recettes du SMTC.

= PERTE DE 1 000 000 €/AN

VERSEMENT TRANSPORT

(Valeurs en K€)

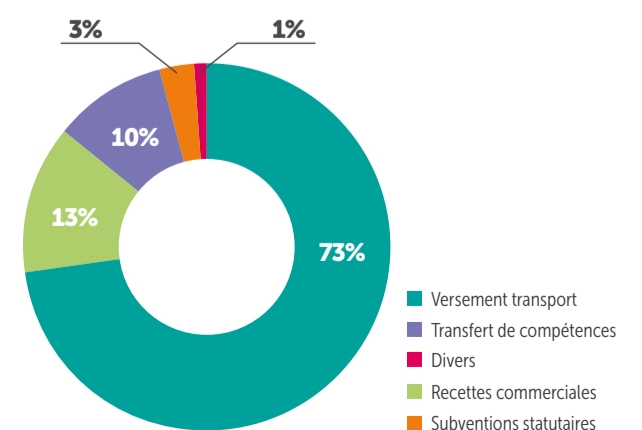


↓ Remise en cause du Grenelle 3

Le SMTC avait déposé un dossier laissant espérer une recette exceptionnelle de 1,5 million d'euros par an dans la limite de 10 millions d'euros. Le financement du Grenelle devait être assuré par l'Écotaxe qui, depuis décembre 2013 est remise en cause.

= DOSSIER RETENU POUR 1,4 MILLION D'EUROS MAIS AUCUNE SUBVENTION VERSÉE

FINANCEMENT DU SMTC



L'OBLIGATION DE RÉDUIRE LES DÉPENSES DÈS 2014

PLUSIEURS POSSIBILITÉS :

? Continuer dans ce sens ?

Sans mesure rapide, le déficit de 2014 aurait atteint 2,3 millions d'euros et la mise sous tutelle immédiate du SMTC.

= une prise de décision et une liberté de mouvement très difficiles (exemples de villes comme Reims, Amiens, Angoulême ou encore Nancy).

? Augmenter les impôts via les collectivités membres du SMTC ?

Difficile à envisager quand on sait que les communes étaient, elles aussi en difficulté. Ce choix aurait eu un impact direct sur l'imposition locale et les ménages.

? Augmenter le versement transport auprès des entreprises du département ?

Pour rappel, le taux du versement transport était déjà passé de 1,05 à 1,50% et en 2012 de 1,50 à 1,70% générant une augmentation de 62% en 2 ans.

Il était donc difficile d'alourdir une nouvelle fois la fiscalité des entreprises.

? Augmenter la part payée par les familles, en supprimant la gratuité des scolaires comme l'ont fait 90% des départements ?

Ce choix n'a pas été jugé pertinent car il impacte directement le budget des ménages

? Rationaliser l'offre de transport ?

Notamment dans les zones peu denses où le transport à la demande était onéreux et cannibalisé par les scolaires (80% des déplacements).

Les restructurations mises en place

Une seule question se posait : fallait-il laisser couler le navire ? L'organisation d'une table ronde avec l'ensemble des collectivités membres du SMTC s'est déroulée le 19 octobre 2015 pour faire un état des lieux des finances et trouver des solutions adéquates et pertinentes pour réduire la dette.

1 Augmentation des tarifs liés au service BUS

Le 1^{er} janvier 2015, le prix unitaire du voyage a augmenté de 25% (passage de 0,80 € à 1 €), le plafonnement tarif normal de 9,7% (passage de 31 à 34 €) et le plafonnement tarif réduit de 22% (passage de 9 à 11 €).

= RECETTE SUPPLÉMENTAIRE :
300 000 €

2 Réduction de la voiture de l'offre Triple-Play

Limitation du déploiement de l'auto en libre-service (pas d'achat supplémentaire de véhicules, vente des Peugeot 508, cession d'une partie des Peugeot Bipper à la RTTB et annulation d'une commande de 60 Toyota Yaris Hybrid).

3 Diminution des actions de marketing et communication

Réduction des budgets sur ces deux postes = conquête de nouveaux clients et création de Pass Optymo en baisse.

= - 600 000 €/AN

4 Rationalisation de la totalité des dépenses de fonctionnement

Consommables, prestations de services techniques (nettoyage, gardiennage, sécurité, accueil, logistique et maintenance) et des prestations intellectuelles (recherche, juridique...).

= - 220 000 €/AN

5 Réduction de l'offre sur le réseau urbain

Diminution de l'offre de transport de -16% : les lignes ayant une fréquence de 5 minutes sont passées à 7 minutes (lignes 1 et 2), cadence à 10 minutes pour la ligne 3 et passage des lignes 4 et 5 à une fréquence de 15 minutes.

6 Diminution des effectifs

Suppression de 24 postes à la RTTB, 10 au SMTC et 8 chez les affrétés.

7 Réorganisation de l'intégralité du réseau suburbain

Une première approche en avril 2015 a permis de diminuer l'offre de transport de 5% grâce à une baisse des kilomètres pendant les heures creuses et en début et fin de journée.

Le lancement du nouveau réseau suburbain en mai 2016 avec la mise en place d'une offre plus régulière et moins dispendieuse : lignes régulières principales : cadencement à l'heure, lignes régulières secondaires (en remplacement de l'OAD) 3 allers/retours par jour, services scolaires à destination des collèges et lycées du département a entraîné une nouvelle baisse de 12% de l'offre.

**UNE BAISSÉ DE 15%
DE L'OFFRE, C'EST UNE
PERTE DE :**

- 1 million de voyages
- 300 000 euros de recettes



Des efforts récompensés

Après trois années d'efforts et face aux différentes attaques politiques », le SMTC est fier de présenter, aujourd'hui, des résultats encourageants.

Pour rappel

le déficit de 2014 (1 298 000 €) a été comblé par le financement des membres : Grand Belfort, CCST, CCSV et CD90 (981 000 €) et une économie du SMTC de 317 000 €.

L'année 2015 s'est achevée avec un déficit de 732 000 €.

2016 un déficit cumulé de 412 000 €, résorbé sans contribution des membres sur l'exercice 2017.

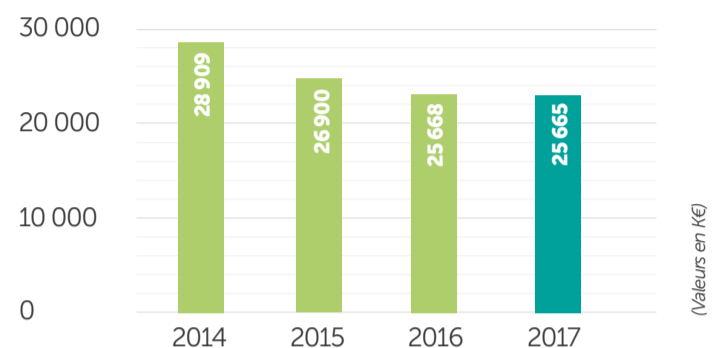
Économies générées par la nouvelle offre suburbaine

+ Équilibre des dépenses de fonctionnement
= En 2017, excédent de fonctionnement de + 200 000 €

0 € PAYÉ PAR LE CONTRIBUTABLE BELFORTAIN

✓ Réduction par deux des lignes de trésorerie = FRAIS FINANCIERS DIVISÉS PAR 3

✓ Une baisse des dépenses de 3 200 000 € par an



✓ Un versement transport en hausse par rapport aux prévisions

Reprise de l'activité qui génère une baisse du chômage dans le département. L'arrivée de l'Hôpital Nord Franche-Comté a entraîné plus d'emplois donc plus de recettes du versement transport.

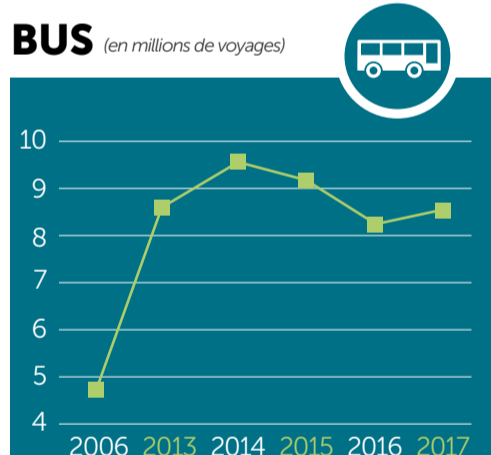
= + 1 441 000 € PAR RAPPORT À 2016

Une offre de mobilité reconnue DES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS

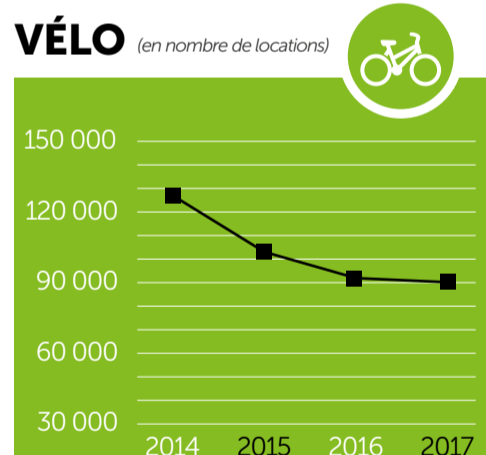
Malgré trois ans d'économies pour retrouver un équilibre budgétaire, l'offre Optymo est restée dynamique.

50%

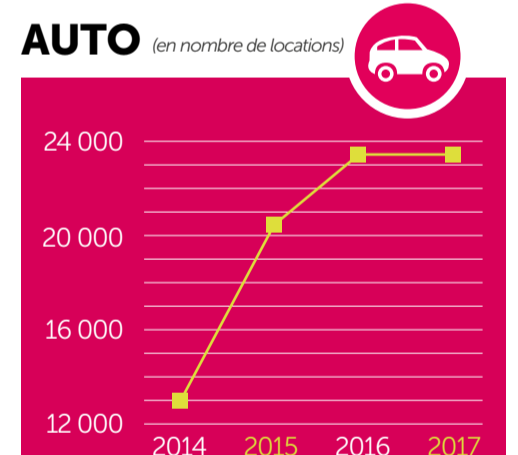
DE LA POPULATION DU DÉPARTEMENT POSSÉDAIT UN PASS OPTYMO, AU 31 DÉCEMBRE 2017.



Les restructurations successives de 2014, 2015 et 2016 ont eu un impact sur la fréquentation du réseau. Le total des voyages en 2016 était de 8 280 974 ce qui représentait une baisse de plus de 600 000 voyages par rapport à 2015. En 2017, les résultats montrent une hausse de 2,7%.



Les résultats sont en phase de stabilisation. Après une baisse de 12% entre 2015 et 2016, cette offre demeure parmi les meilleures du marché. Actions mises en place en 2017 : achat de nouveaux vélos, renforcement des opérations de maintenance et de l'équipe en place.



2017 marque la stabilisation du service, le nombre de locations est égal à 2016 et l'usage en heures et kilomètres est légèrement inférieur (la flotte a été amputée de 10 véhicules par rapport à 2016). Grâce aux résultats, plutôt positifs, le renouvellement d'une partie de la flotte est en projet sur l'année 2018.

BELFORT, TOUJOURS EN TÊTE DES RÉSEAUX FRANÇAIS EN MATIÈRE D'OFFRE GLOBALE DE MOBILITÉ

Unique en France, l'offre Optymo suscite toujours de la part de l'Etat, comme des collectivités, un vif intérêt.

L'offre Triple Play n'a jamais été remise en cause tant aux niveaux politique, qu'opérationnel. Son succès s'explique incontestablement grâce au Pass Optymo qui permet, à lui seul, de prendre à volonté, le bus, le vélo et l'auto en libre-service, en payant uniquement les déplacements effectués et cela avec un seul et même opérateur.

« Optymo reste un modèle en matière de mobilité pour d'autres villes de taille moyenne. »

Dans une logique d'équilibre budgétaire, le SMTC travaille constamment sur l'évolution de son offre de mobilité en apportant à ses clients toujours plus de solutions pour se déplacer.

Depuis l'arrêt du transport à la demande, le SMTC a pu constater qu'un certain nombre de besoins de déplacements ne pouvaient être couverts par l'offre actuelle (personnes en incapacité de conduire, les personnes âgées, les demandeurs d'emplois...). Ainsi le SMTC souhaite proposer toujours plus de mobilité. En 2018, le transport solidaire, 4^{ème} pilier de la mobilité dans le Territoire de Belfort, pourrait être mis en place...