

Chambre régionale  
des comptes  
Bourgogne,  
Franche-Comté



RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES  
SUR L'EXAMEN DE LA GESTION

**DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN**  
**DU TERRITOIRE DE BELFORT**  
*(Département du Territoire de Belfort)*

**- EXERCICES 2005 ET SUIVANTS -**

\*\*\*\*\*

## SOMMAIRE

Synthèse .....	4
Récapitulatif des recommandations .....	5
Procédure .....	6
<b>1. Présentation du syndicat mixte .....</b>	<b>7</b>
<b>2. La gouvernance .....</b>	<b>7</b>
<b>3. L'objet et les compétences .....</b>	<b>8</b>
<b>4. Le cadre général d'OPTYMO .....</b>	<b>9</b>
4.1. Approche globale .....	9
4.1.1. Le principe .....	9
4.1.2. Les trois phases du projet .....	9
4.1.3. Situation actuelle et perspectives .....	10
4.2. Le pass Optymo, un système novateur .....	11
<b>5. Analyse financière et fiabilité des comptes .....</b>	<b>12</b>
5.1. La formation de l'autofinancement .....	12
5.1.1. Les produits de gestion .....	12
5.1.1.1. Vue d'ensemble .....	12
5.1.1.2. Le versement transport (VT) .....	13
5.1.1.3. Les ressources institutionnelles .....	15
5.1.1.3.1. Vue d'ensemble .....	15
5.1.1.3.2. Le détail de la participation du département du Territoire de Belfort .....	15
5.1.1.4. Les recettes d'exploitation .....	17
5.1.2. Excédent brut d'exploitation (EBE) et capacité d'autofinancement brute (CAF BRUTE) .....	18
5.1.3. Le détail des charges .....	19
5.1.3.1. Les charges de gestion courante .....	19
5.1.3.1.1. L'augmentation significative des charges de personnel en 2011 .....	19
5.1.3.1.2. Les subventions d'équipement versées .....	19
5.1.3.2. Le détail des charges à caractère général .....	20
5.1.3.2.1. L'examen du poste honoraires, études et recherche .....	20
5.1.3.2.2. L'examen du compte 6238 « publicité, publications, relations publiques » .....	21
5.1.3.2.3. La contribution financière forfaitaire versée à la régie des transports du Territoire de Belfort .....	23
5.1.4. Le résultat de la section de fonctionnement 2008-2014 .....	24
5.1.5. Le défaut de rattachement des charges à l'exercice .....	24
5.2. Le financement des investissements .....	25
5.2.1. Vue d'ensemble .....	25
5.2.2. Le renouvellement de la flotte d'autobus en 2007 .....	26
5.2.3. Le plan de financement d'OPTYMO 2 .....	26
5.2.4. La subvention de l'État au titre d'OPTYMO 3 .....	27
5.2.5. La dette et le crédit-bail .....	28
5.2.5.1. L'emprunt structuré DEXIA .....	28
5.2.5.1.1. Le contrat signé en 2007 .....	28
5.2.5.1.2. La renégociation de 2010 .....	29
5.2.5.2. La vérification des annexes réglementaires sur la dette .....	30
5.2.5.3. L'examen du crédit-bail .....	31
5.2.6. L'amortissement des subventions d'investissement perçues .....	31
5.2.7. Les annexes réglementaires .....	32
5.2.8. Une cession d'éléments d'actif intervenue en 2008 .....	32
5.2.9. Le contrôle de l'actif du SMTC .....	33
5.2.10. La comptabilisation des ICNE .....	34
5.2.11. Le solde d'exécution de la section d'investissement 2013 et 2014 .....	34
5.3. Conclusion sur l'analyse financière et la fiabilité des comptes .....	35

<b>6.</b>	<b>Les ressources humaines.....</b>	<b>36</b>
6.1.	L'annexe réglementaire « état du personnel » .....	36
6.2.	Les effectifs du SMTC.....	36
6.3.	La mise à disposition de personnel de l'ESTA de Belfort.....	37
<b>7.</b>	<b>Le modèle d'exploitation du service public de transport en commun à Belfort.....</b>	<b>38</b>
7.1.	Le cadre général de la RTTB .....	38
7.1.1.	Le choix de constituer une régie .....	38
7.1.2.	Le cadre juridique de la régie.....	39
7.1.3.	La durée de l'exécution du service.....	39
7.1.4.	Le partage des risques RTTB/ SMTC.....	39
7.1.5.	L'analyse de la qualité de service .....	40
7.1.5.1.	Le droit à un transport de qualité .....	40
7.1.5.2.	La qualité de service au regard de la consistance de l'offre.....	40
7.1.5.3.	La qualité de service au regard d'indicateurs reconnus.....	41
7.1.5.4.	La qualité de service au regard de l'accessibilité et de la prise en compte du handicap.....	41
7.2.	L'économie générale de l'exploitation du réseau .....	41
7.2.1.	La politique tarifaire.....	41
7.2.2.	La lutte contre la fraude.....	42
7.2.3.	L'évolution du résultat d'exploitation 2008-2014 de la RTTB .....	43
7.2.3.1.	Vue d'ensemble .....	43
7.2.3.2.	Le taux de couverture financière.....	44
7.2.4.	Le reversement des excédents de la RTTB au SMTC.....	45
7.2.5.	La mise en corrélation de la contribution forfaitaire avec les reversements d'excédents .....	45
7.2.6.	La contribution financière forfaitaire versée à la RTTB rapportée au kilomètre et au voyage.....	46
7.3.	Les vélos en libre-service.....	46
7.4.	Le coût économique des contrats conclus avec les autres transporteurs .....	47
7.4.1.	Le transport à la demande .....	47
7.4.2.	Le service aux personnes à mobilité réduite.....	48
7.4.3.	Le transport scolaire des collégiens et lycéens.....	49
7.4.3.1.	La prise en charge des transports scolaires .....	49
7.4.3.2.	Le coût porté par le SMTC au titre de la gratuité .....	49
<b>8.</b>	<b>L'auto en libre-service (ALS).....</b>	<b>50</b>
8.1.	Les questions juridiques soulevées.....	50
8.1.1.	Les dispositions du CGCT et du code des transports.....	50
8.1.2.	L'absence de carence de l'initiative privée.....	51
8.1.3.	La question de l'intérêt public local .....	52
8.1.4.	L'élargissement envisagé du service en direction des professionnels.....	52
8.2.	L'utilisation du service .....	54
8.3.	L'activité financière du service ALS.....	55
8.3.1.	Les tarifs.....	55
8.3.2.	Simulations financières .....	55
8.3.3.	La prise en charge financière du carburant englobé dans les tarifs.....	56
8.3.4.	Le taux de couverture financière du service ALS.....	56
	<b>Table des annexes.....</b>	<b>59</b>
	<b>Annexe n° 1 : Liste des tableaux .....</b>	<b>60</b>
	<b>Annexe n° 2 : Observations sur le compte 6238 (exercice 2012) .....</b>	<b>62</b>

## SYNTHESE

Le Syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort est l'autorité organisatrice des transports de l'aire urbaine de Belfort qui compte une fréquentation 2014 de 9,5 millions de voyages par an.

L'organisme a bénéficié ces dernières années d'une amélioration de sa capacité d'autofinancement, en raison notamment de l'augmentation du versement transport : 10,5 M€ perçus en 2008, 19,2 M€ perçus en 2014, soit une augmentation de plus de 80 %. Le taux de versement transport est ainsi passé de 1,05 % à 1,50 % en 2010. Puis ce taux a été relevé à 1,70 % en 2012. Ces augmentations et le montant « disponible après financement de l'exploitation du réseau » ont permis au SMTC de réaliser son projet OPTYMO 2, projet qui s'appuie sur le concept de bus à haut niveau de service et la refonte de lignes, le vélo en libre-service et l'auto en libre-service. La chambre observe que la part d'autofinancement du syndicat mixte s'est finalement élevée à 25,5 M€ contre 17,7 M€ initialement prévus, la subvention de l'État n'ayant finalement pas été octroyée. Le SMTC a dû recourir à l'emprunt pour finaliser le plan de financement d'OPTYMO 2. L'encours de dette qui était de 9,7 M€ au 31/12/12 est ainsi passé à 18,9 M€ au 31/12/14. Le ratio de désendettement est passé de trois ans et demi en 2012 à vingt-cinq ans en 2014.

Les choix d'investissements portés par le syndicat mixte apparaissent plus difficilement soutenables, en raison de la crise économique qui affecte directement le versement transport, et en raison de la baisse annoncée des dotations dans les années à venir. Le SMTC se trouve contraint de maîtriser ses charges pour maintenir la soutenabilité financière de sa politique des transports. Conscient de la crise financière qu'il traverse, le SMTC a commencé en 2014 à rechercher une rationalisation de ses coûts.

Sur le plan comptable, l'examen de la gestion révèle une fiabilisation insuffisante des données. Il est ainsi en matière de tenue de l'inventaire, de suivi de l'actif et d'amortissement des biens. En outre, la chambre rappelle l'obligation de tenir une comptabilité d'engagements et, obligation qui en découle, le rattachement des charges et des produits à l'exercice ainsi que des ICNE (Intérêts Courus Non Échus).

La chambre relève également la situation administrative d'un agent au service du SMTC, un enseignant de l'ESTA de Belfort, en l'absence de convention de mise à disposition au sens de l'article 61-2 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984. La chambre recommande de régulariser la situation administrative de cet agent, en se conformant au statut général de la fonction publique territoriale.

Enfin, la chambre observe que l'assise juridique du service d'auto en libre-service est fragile.

**RECAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS**

Recommandation n° 1 : La chambre recommande au SMTC de fiabiliser ses données budgétaires et comptables.

Recommandation n° 2 : La chambre recommande de régulariser la situation d'un agent mis à disposition par l'ESTA au service du SMTC.

## - PROCEDURE -

La chambre régionale des comptes de Bourgogne, Franche-Comté a examiné la gestion du syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort, pour les exercices 2008 et suivants.

L'engagement de ce contrôle a été ouvert par courrier du président de la chambre du 22 septembre 2014.

Le contrôle a été conduit sur pièces et sur place. Il a porté sur les points suivants :

- L'analyse financière et la fiabilité des comptes.
- Les ressources humaines.
- L'exploitation des transports en commun.
- Le service de l'automobile en libre-service.

L'entretien préalable prévu à l'article L. 243-2 du code des juridictions financières a eu lieu au siège du syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort le 13 avril 2015 avec M. Bernard GUILLEMET, ordonnateur en fonctions. Le même jour, s'est tenu l'entretien préalable avec son prédécesseur, M. Christian PROUST.

Dans sa séance du 25 juin 2015, la chambre a formulé des observations provisoires qui ont été communiquées dans leur intégralité à :

- Monsieur Bernard GUILLEMET, ordonnateur en fonctions, par courrier du 18 septembre 2015, qui a répondu par un courrier enregistré au greffe de la chambre le 24 novembre 2015 ;
- Monsieur Christian PROUST, ordonnateur précédemment en fonctions, par courrier du 25 septembre 2015, qui y a répondu par courrier enregistré le 25 novembre 2015 au greffe de la chambre.

Sous forme d'extraits le concernant à :

- Monsieur le directeur de la régie des transports du Territoire de Belfort, par courrier du 18 septembre 2015, resté sans réponse.

Après avoir examiné les réponses qui lui ont été adressées et entendu, à sa demande, Monsieur Christian PROUST le 26 novembre 2015, la chambre a arrêté dans sa séance du 7 janvier 2016 les observations définitives ci-après présentées.



## 1. Présentation du Syndicat mixte

La population de l'aire urbaine<sup>1</sup> de Belfort était de 113 152 habitants en 2010 (chiffre INSEE). La population totale du département du Territoire de Belfort était de 143 348 habitants en 2011 (chiffre INSEE).

Le tableau de bord OPTYMO 2012 indique un trafic de 40 000 voyageurs par jour, et 8 millions de voyages par an. En 2014, l'offre « triple-play<sup>2</sup> » belfortaine affiche une fréquentation annuelle de 9,5 millions de voyages.

## 2. La gouvernance

Le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) du Territoire de Belfort a été créé par arrêté préfectoral n°79-595 du 26 mars 1979. L'arrêté n°2014-167-0004 du 16 juin 2014 est le dernier arrêté en date portant modification des statuts du syndicat mixte. La modification a porté sur l'adresse du siège social du syndicat mixte.

Le SMTC de Belfort est constitué du conseil général du Territoire de Belfort, de la communauté d'agglomération de Belfort, de plusieurs communautés de communes et de quelques communes, dites « communes isolées ».

Depuis le 16 mai 2014, il est présidé par M. Bernard GUILLEMET qui a succédé à M. Christian PROUST, ordonnateur en fonctions de 2004 à 2014.

Le tableau ci-dessous issu des articles 6.1 et 6.3 des statuts récapitule les membres, la répartition des délégués, et celle des voix réparties par collèges institutionnels :

---

<sup>1</sup> Une aire urbaine au sens de l'INSEE se définit comme un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

<sup>2</sup> Offre triple play : bus, vélos, voitures en libre-service.

Tableau n° 1 : Répartition des membres

Membres	Délégués	Voix
Conseil général du Territoire de Belfort	6	
<i>collège institutionnel - conseil général</i>		<b>420 (23 %)</b>
Communauté d'agglomération de Belfort	12	
<i>collège institutionnel - communauté d'agglomération</i>		<b>900 (50 %)</b>
Communauté de communes du Sud Territoire	6	240
Communauté de communes du Tilleui et de la Bourbeuse	2	80
Communauté de communes de la Haute Savoureuse	2	90
Communauté de communes du Pays sous Vosgien	2	70
<i>collège institutionnel - communautés de communes - communes isolées</i>		<b>480 (26 %)</b>
TOTAL	30	1800

Source: Statuts du 16 juin 2014

Cette clé de répartition des voix a été construite afin d'assurer un équilibre dans la représentativité politique du milieu rural et du milieu urbain. Elle est d'ailleurs la même pour la répartition financière des contributions des membres, qui est abordée dans la sous-partie « ressources institutionnelles ».

### 3. L'objet et les compétences

Le SMTC est l'autorité organisatrice des transports dite « AOT » du Territoire de Belfort, au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports.

L'article 2 des statuts du 19 décembre 2005 définit l'objet du syndicat mixte comme étant « l'organisation et l'exploitation des transports collectifs dans le Territoire de Belfort dans le périmètre des communes et EPCI membres ».

Le SMTC assure donc l'ensemble des compétences liées aux transports urbains, non urbains et scolaires du Territoire de Belfort.

L'exploitation du réseau urbain est déléguée à la Régie des transports en commun du Territoire de Belfort (RTTB). Le réseau suburbain, le transport à la demande, le service personnes à mobilité réduite (PMR) et le transport scolaire des collégiens et lycéens sont confiés à des transporteurs par le biais de contrats. Le réseau est commercialisé sous la marque OPTYMO.



## **4. Le cadre général d'OPTYMO**

### **4.1. APPROCHE GLOBALE**

#### **4.1.1. LE PRINCIPE**

Le principe qui guide le SMTC dans la réalisation du programme OPTYMO est fondé sur une approche qui se concentre sur la qualité du service et non sur les infrastructures ; le but étant de faire basculer massivement les habitants de l'aire urbaine vers le transport en commun et de parvenir, dans cette agglomération de taille moyenne, à ce que les transports dits « doux » représentent 50 % de la part modale.

L'ambition affichée en termes de fréquentation est d'obtenir des résultats équivalents aux plus grands réseaux nationaux, soit environ 300 voyages par an et par habitant.

Pour y parvenir, le SMTC a décidé de créer une solution globale de mobilité, avec une haute qualité de service permettant une augmentation rapide de la fréquentation et des recettes. Ce projet est fondé sur des investissements dirigés vers le partage de la voirie et un tracé de lignes profitant à l'ensemble, plutôt que sur la réalisation de sites propres.

Pensé comme un réseau global, OPTYMO ne pouvait être constitué d'un simple réseau de bus. Pour satisfaire pleinement l'ensemble des besoins en déplacement, il lui est adjoint le vélo pour les déplacements courts (1-2 km), et pour les déplacements longs (plus de 80 km), la voiture. Cet ensemble constitue l'offre « triple play ».

La réussite du projet nécessitait de construire une offre complète, adaptée aux besoins, 24h sur 24 et 365 jours par an. Pour cela, une forte densité en moyens de transport, notamment vélos et autos et une fréquence élevée du réseau de bus à haut niveau de service sont nécessaires. Pour être accessible facilement et à tout moment, l'offre « triple-play » repose sur la mise en place d'un système de billettique comprenant un pass unique, le « pass-OPTYMO », associé à un système de post-paiement généralisé.

#### **4.1.2. LES TROIS PHASES DU PROJET**

Le projet OPTYMO se décompose en trois phases, qui représentent autant d'appels à projets. Chaque nouvel appel consiste essentiellement à développer, densifier, accélérer et améliorer le déploiement d'OPTYMO.

Le bus, représentant la première phase, a été développé dès 2007. La phase II a vu la création d'infrastructures partagées, le déploiement de l'offre vélo en avril 2013, puis de l'auto en libre-service en 2014.

La phase OPTYMO I (2007) a essentiellement porté sur le développement de l'offre de bus avec l'achat de 38 nouveaux véhicules, l'investissement dans des infrastructures et des aménagements de voirie permettant de relever la vitesse commerciale de 14 à 21 km/h, le passage de l'ensemble du réseau urbain à une fréquence de 10 minutes, du réseau suburbain à une fréquence moyenne à l'heure et l'augmentation de l'amplitude horaire. Le transport à la demande, qui couvre tout le reste du département a été mis en œuvre et le nouveau système de billettique développé, avec la généralisation du post paiement et la suppression de la vente de titres de transport à bord des véhicules.

Le développement d'OPTYMO II en 2013, qui a permis de repenser le réseau de bus autour du centre-ville, s'est traduit par :

- des investissements de 37 M€ sur le réseau du centre-ville dans une logique de développement d'infrastructures partagées visant à accroître l'intermodalité et permettant le passage de deux lignes urbaines sur quatre à une fréquence de 5 minutes ;
- la mise en place de cinq pôles d'interconnexions, permettant une meilleure articulation, à l'échelle départementale, des réseaux urbain et suburbain ;
- le passage du réseau suburbain à des fréquences de 20 minutes, 30 minutes et une heure ;
- le déploiement de l'offre « triple play » avec l'installation de 280 vélos en libre-service sur la commune de Belfort, répartis dans 21 stations, et de 80 voitures en libre-service sur le pôle urbain (sur un total prévisionnel de 200).

L'extension du pass unique aux offres vélos et autos permet d'accéder à l'ensemble des services avec un seul titre de transport, attractif, simple d'accès et d'utilisation.

OPTYMO III (2014-2017) cible le développement de la qualité de service et de la fréquentation du réseau par l'augmentation de la vitesse commerciale, de la fréquence, et de la qualité via l'achat de nouveaux bus à technologie « propre ». Ainsi l'ensemble des lignes urbaines sont cadencées à des fréquences égales ou inférieures à 7 minutes. Pour ce qui concerne les vélos, l'objectif est de densifier le maillage du pôle urbain pour aboutir à ce que chaque habitant dispose d'une station à un maximum de 300 mètres de sa résidence, ce qui impose de multiplier par trois le nombre de vélos à disposition (600 au total, soit un vélo pour 120 habitants, ce qui représente un record national). Pour l'auto en libre-service (ALS), l'objectif est ici encore la densification importante de l'offre, avec l'installation progressive de 400 véhicules supplémentaires en 2016, soit 600 en tout. Il est également envisagé au cours de cette troisième phase l'extension de ce service à d'autres villes du département.

#### **4.1.3. SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES**

Depuis septembre 2013, l'offre « triple play » est déployée et constituée d'un réseau de bus urbain à haute fréquence (5 à 10 minutes selon les lignes), connecté à un réseau suburbain à cadencement régulier, lui-même complété d'un service « OPTYMO à la demande » permettant la desserte des communes en extrémité de lignes. En outre, depuis 2014, 280 vélos en libre accès ont été mis en service et 80 autos sont d'ores et déjà disponibles.

Cependant, les perspectives financières du SMTC se trouvant aujourd'hui contraintes, le syndicat mixte tend à anticiper la baisse de ses ressources propres, en cherchant à optimiser et rationaliser son réseau pour accroître les recettes tarifaires.

Ainsi, le tarif du trajet de bus a été majoré (1 € au lieu de 0,80 €) de même que le plafonnement mensuel (34 € pour 31 € antérieurement) depuis le 1er janvier 2015. Le cadencement des lignes de bus sur le réseau urbain a été ramené à 7 minutes minimum (sauf le cas de la ligne 3), et ceux du réseau suburbain à 30 minutes au minimum.

Il ressort néanmoins du débat d'orientations budgétaires (DOB) pour 2015 (délibération du 19 février 2015) que divers axes de développement sont envisagés. Les investissements pour 2015 résident prioritairement dans l'augmentation de l'ALS avec le déploiement de 30 nouveaux véhicules (sur un total de 110), plus particulièrement ceux « premium », et l'extension du périmètre concerné par cette offre avec l'équipement de la commune de Valdoie et des autres communes périphériques.

En outre, le SMTC envisage la création d'une offre de covoiturage par la mise en place d'une plateforme de réservation dématérialisée à disposition de tout client OPTYMO, et l'extension du service ALS en direction des professionnels, entreprises, associations et administrations publiques.

Ces deux derniers axes appellent néanmoins à la prudence au vu des effets d'évictions possibles (baisse des locations individuelles) et de la réglementation applicable, éléments qui seront détaillés dans la partie 4.

Le SMTC a néanmoins indiqué au cours du contrôle que, conscient de la crise financière qu'il traverse, il n'est pas envisagé de développement futur du réseau OPTYMO, et donc d'investissements nouveaux importants.

## **4.2. LE PASS OPTYMO, UN SYSTEME NOVATEUR**

Le système de billettique des transports de Belfort a fait l'objet d'une volonté politique d'innovation avec la mise en place du post-paiement. Le pass OPTYMO est un modèle commercial gratuit et sans engagement qui combine paiement sur consommation et plafond mensuel. La création du ticket de bus par SMS a remplacé la vente de tickets à bord des autobus. Le SMTC a souhaité supprimer la vente de titres de transport à bord des véhicules, afin de favoriser l'augmentation de la vitesse commerciale du réseau et de renforcer la sécurisation des bus. Les recettes SMS font également l'objet d'un encaissement par le SMTC sur la base d'un décompte. Le syndicat élabore un état qui distingue la rémunération des opérateurs téléphoniques et les recettes SMS.

Le nombre de titulaires du pass OPTYMO s'élevait à 60 197 au 31/12/2013 et à 64 975 au 31/12/2014, soit une hausse de 8 %. Le pass OPTYMO est adapté aux utilisateurs réguliers du réseau. Cet exemple de tarification est un système novateur et intelligent d'un point de vue économique pour l'utilisateur, puisqu'il lui permet de ne payer que ce qu'il consomme réellement. Ce système est aussi innovant par rapport aux abonnements forfaitaires usuels dans les transports urbains. Il peut représenter un moyen efficace de fidélisation de la clientèle qui est incitée à adhérer à ce pass, sans se soucier de sa sous-consommation, contrairement à un système traditionnel.

## 5. Analyse financière et fiabilité des comptes

Le SMTC de Belfort applique le plan comptable M43 relatif aux services publics locaux de transport de personnes.

### 5.1. LA FORMATION DE L'AUTOFINANCEMENT

#### 5.1.1. LES PRODUITS DE GESTION

##### 5.1.1.1. Vue d'ensemble

Les produits de gestion se composent du versement transport (VT) net comptabilisé aux comptes 734 (encaissement du VT) et 739 (restitution du VT), des ressources institutionnelles et des recettes d'exploitation dites commerciales, dont les montants se présentent comme suit sur la période 2008-2014 :

Tableau n° 2 : Produits de gestion

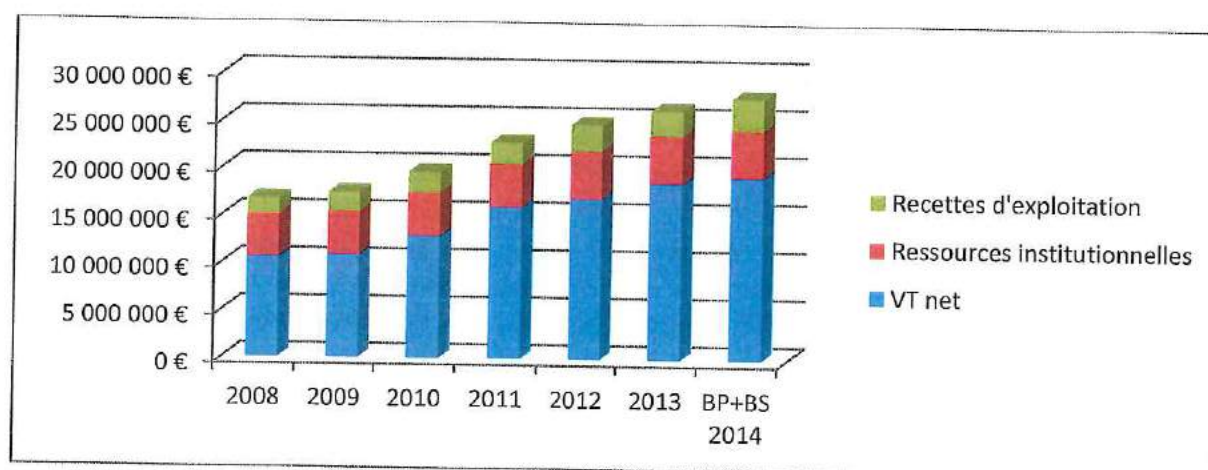
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	BP+BS 2014	Evol % 2008-2014
Versement Transport net	10 544 982 €	10 826 090 €	12 837 578 €	15 934 547 €	16 884 119 €	18 549 708 €	19 260 000 €	82,65 %
Ressources institutionnelles (chap 74)	4 490 301 €	4 544 862 €	4 586 060 €	4 555 531 €	5 017 878 €	5 032 812 €	4 953 000 €	10,30 %
Recettes d'exploitation (chap 70)	1 648 502 €	1 986 595 €	2 139 666 €	2 225 401 €	2 742 540 €	2 639 291 €	3 337 000 €	102,43 %
<b>TOTAL</b>	<b>16 683 785 €</b>	<b>17 357 547 €</b>	<b>19 563 304 €</b>	<b>22 715 479 €</b>	<b>24 644 537 €</b>	<b>26 221 811 €</b>	<b>27 550 000 €</b>	<b>65,13 %</b>

Source : comptes administratifs 2008-2013 et BP + BS 2014

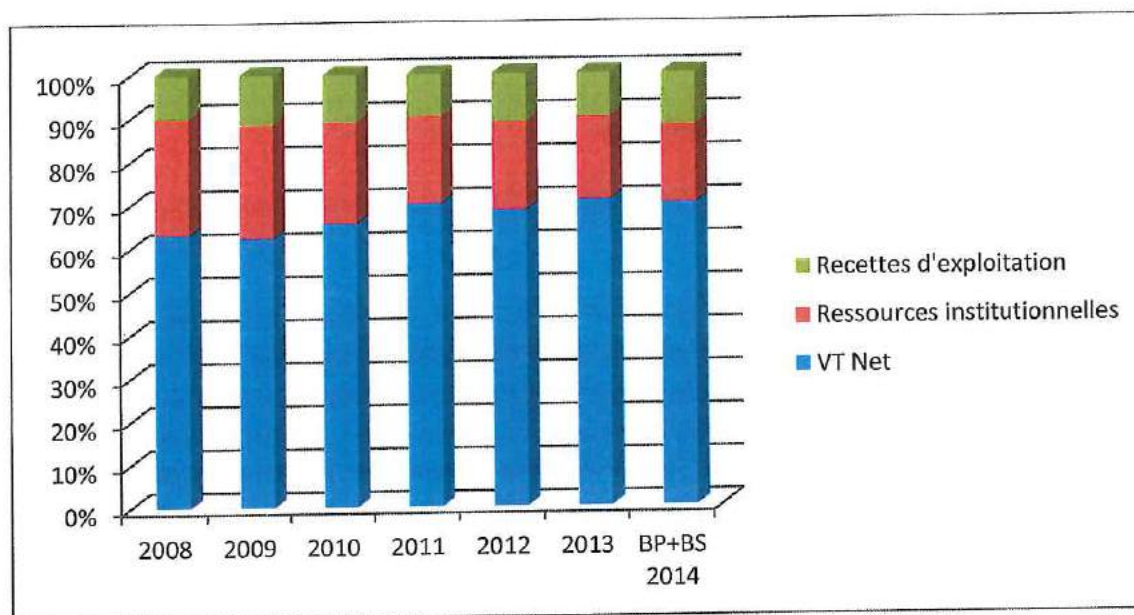
Le versement transport net (+82 %) et les recettes d'exploitation (+102 %) ont particulièrement augmenté. Les contributions financières sont restées comparativement stables (+10 %).

Les deux graphiques ci-dessous représentent l'évolution des ressources du syndicat mixte sur la période 2008-2014.

Le premier graphique montre l'augmentation très importante du versement transport en ressources du syndicat mixte. Les ressources institutionnelles sont relativement stables, tandis que les recettes d'exploitation tendent à s'accroître.



Le second graphique fait ressortir la part en % de chacune des ressources dans le total. Il en ressort que la part du versement transport dans le total des ressources a augmenté sur la période, en passant de 63 % en 2008 à environ 70 % en 2014, la part des recettes d'exploitation est restée relativement stable (10 à 12 % environ), et celle des ressources institutionnelles s'est réduite en passant de 27 % environ en 2008 à 18 % environ en 2014.



### 5.1.1.2. Le versement transport (VT)

Le versement transport est une taxe locale dédiée au financement des transports publics urbains, dont sont redevables tous les employeurs employant plus de neuf personnes. Il s'agit d'un prélèvement sur la masse salariale des entreprises ayant leur siège sur le périmètre de transport urbain.

Selon l'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales (CGCT), il est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement à l'intérieur du périmètre des transports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains. Le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo, ainsi qu'au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité, au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-1-14 à L. 1231-16 du code des transports.

Le taux de VT est fixé librement par l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) par délibération, dans la limite d'un plafond fixé par l'article L. 2333-67 du CGCT.



Ce taux est limité à 1,75 % des salaires lorsque la population de l'AOTU est supérieure à 100 000 habitants<sup>3</sup> et que celle-ci a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé. Si les travaux correspondants n'ont pas été commencés dans un délai maximum de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement de transport, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 1 % au plus. Par ailleurs, les AOTU auxquelles ont adhéré une communauté urbaine, une métropole, une communauté d'agglomération ou une communauté de communes, ont la faculté de majorer ce taux de 0,05 %.

Pour financer le projet OPTYMO 2, le SMTC de Belfort, réuni en conseil syndical le 23 mars 2010, a décidé de relever le taux du VT de 1,05 % à 1,50 %, puis, par délibération du 19 avril 2012, de 1,50 % à 1,70 %.

Le produit de la taxe est encaissé au compte 734.

Conformément à l'article L. 2333-70 du CGCT, le SMTC effectue des remboursements, sur la base de décomptes, au compte 739 :

- Aux employeurs qui justifient avoir assuré le logement permanent sur les lieux de travail ou effectué intégralement et à titre gratuit le transport collectif de tous leurs salariés, ou de certains d'entre eux au prorata des effectifs transportés ou logés par rapport à l'effectif total ;
- Aux employeurs, pour les salariés employés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles ou de certaines zones d'activité industrielle ou commerciale, prévues aux documents d'urbanisation, lorsque ces périmètres ou ces zones sont désignés par la délibération instituant le VT.

Le tableau ci-dessous présente le détail des encaissements et des remboursements du VT sur la période 2008-2014 :

**Tableau n° 3 : Encaissements et remboursements du VT**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	BP+ BS 2014	Evol % 2008-2014
Encaissement du VT -compte 734	10 683 495 €	10 938 783 €	13 063 438 €	16 111 063 €	17 031 556 €	18 623 544 €	19 500 000 €	82,52 %
Restitution du VT- compte 739	138 513 €	112 693 €	225 861 €	176 516 €	147 437 €	73 835 €	240 000 €	73,27 %
VT NET	10 544 982 €	10 826 090 €	12 837 578 €	15 934 547 €	16 884 119 €	18 549 708 €	19 260 000 €	82,65 %

Source : CA 2008-2013 et BP + BS 2014

Le décret n° 2014-836 du 23 juillet 2014 relatif au versement destiné au financement des transports en commun définit les modalités de reversement par l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) aux AOT du versement transport. L'URSSAF est chargée du recouvrement du VT auprès des employeurs. L'ACOSS est chargée de centraliser les sommes ainsi encaissées. Ce service de recouvrement est rémunéré à hauteur de 1 % du produit du versement collecté. Par ailleurs, une retenue pour « frais de remboursement » est fixée par délibération de l'AOT. Le taux de cette retenue ne peut toutefois excéder 0,5 % du produit du versement effectivement encaissé.

L'ACOSS étant chargée de centraliser les sommes encaissées, le SMTC ne bénéficie pas d'une vision claire sur les prévisions de versement transport.

<sup>3</sup> Pour mémoire, l'aire urbaine de Belfort représente une population de 113 152 habitants selon les chiffres INSEE 2010.



### 5.1.1.3. Les ressources institutionnelles

#### 5.1.1.3.1. Vue d'ensemble

L'article 11 des statuts du SMTC définit les contributions financières de ses membres.

Il prévoit que : « En recettes de base, avant même la participation des autres collectivités, le conseil général apporte sa contribution au budget de fonctionnement en 2007 à hauteur de 1 070 000 € arrondis, montant actualisé à partir de 2007 suivant le taux d'actualisation de la dotation générale de décentralisation (DGD). Au-delà de cette participation départementale (...), les contributions supplémentaires éventuellement nécessaires seront réparties selon les proportions suivantes :

- Conseil général du Territoire de Belfort: 420/1800 (23 %)
- Communauté d'agglomération de Belfort : 900/1800 (50 %)
- Communautés de communes et communes isolées : 480/1800 (27 %). »

Le SMTC n'a jamais eu besoin de recourir à cette répartition financière au-delà de la contribution financière du conseil général.

**Tableau n° 4 : Détail des ressources institutionnelles**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	BP + BS 2014	Variation % 2008-2014
<b>Participations</b>	<b>4 490 301 €</b>	<b>4 544 862 €</b>	<b>4 586 060 €</b>	<b>4 555 531 €</b>	<b>5 017 878 €</b>	<b>5 032 812 €</b>	<b>4 953 000 €</b>	<b>10,30 %</b>
<i>Dont Régions</i>	0 €	0 €	0 €	0 €	485 000 €	464 047 €	426 000 €	NS
<i>Dont Départements</i>	4 409 510 €	4 460 660 €	4 492 331 €	4 477 955 €	4 464 212 €	4 449 480 €	4 296 000 €	-2,57 %
<i>Dont communes</i>	75 991 €	76 052 €	68 729 €	77 576 €	68 666 €	119 285 €	191 000 €	151,35 %
<i>Dont groupements</i>	4 800 €	8 150 €	25 000 €	0 €	0 €	0 €	40 000 €	733,33 %

Source : CG et CA 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 et BP+BS 2014

La région Franche-Comté n'étant pas membre du syndicat mixte, ses participations ne constituent pas des cotisations statutaires. Il s'agit de subventions perçues en application de la convention tripartite du 27 novembre 2012 région Franche-Comté/ SMTC/ Canton du Jura (Suisse) relative au financement et à la mise en œuvre de relations routières de substitution ferroviaire entre la frontière suisse (Delle) et la gare TGV de Belfort-Montbéliard, en correspondance avec le TGV Rhin-Rhône. Cette convention a expiré le 12 décembre 2015. À cette date, la région Franche-Comté devait initialement procéder à la mise en service de la ligne ferroviaire Belfort/ Delle, par TER. Les travaux relatifs à cette ligne ont été engagés en septembre 2015.

#### 5.1.1.3.2. Le détail de la participation du département du Territoire de Belfort

La participation du département du Territoire de Belfort se répartit en une subvention statutaire et en une subvention pour transfert de compétences. Depuis le 1er janvier 2005, le SMTC assure l'ensemble des compétences liées aux transports urbains, non urbains et scolaires du Territoire de Belfort, sur l'ensemble du département. Le SMTC s'est donc substitué au département pour l'ensemble des démarches qu'il assurait jusqu'alors, en particulier au titre de l'organisation et la gestion des transports scolaires. Pour l'ensemble des compétences et prestations transférées, le département reverse au SMTC la dotation générale de décentralisation (DGD) liée aux transports scolaires.

Tableau n° 5 : Détail de la participation du département sur la période 2008-2014

Détail participation du CG 90	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Evol% 2008-2014
Contribution financière au fonctionnement	1 128 422 €	1 141 511 €	1 149 616 €	1 145 937 €	1 142 420 €	1 138 650 €	1 099 481 €	-2,56 %
Subvention pour transfert de compétence des transports scolaires	3 281 088 €	3 319 149 €	3 342 715 €	3 332 018 €	3 321 792 €	3 310 830 €	3 196 938 €	-2,56 %
<b>TOTAL Participation du CG 90</b>	<b>4 409 510 €</b>	<b>4 460 660 €</b>	<b>4 492 331 €</b>	<b>4 477 955 €</b>	<b>4 464 212 €</b>	<b>4 449 480 €</b>	<b>4 296 419 €</b>	<b>-2,56 %</b>

Source : titres de recettes pour la période 2008 à 2012 et réponses au questionnaire n°2 pour 2013 et 2014

Le fonds de compensation apporté au SMTC pour les transports scolaires par le département<sup>4</sup> est ajusté au taux d'évolution de la DGF. La contribution financière au fonctionnement du SMTC est également indexée sur le taux d'évolution de la DGF. Les services du conseil général informent chaque année le SMTC par courrier des montants définitifs alloués.

Tableau n° 6 : Taux d'évolution de la DGF sur la période 2008-2014

Taux d'évolution DGF	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014
Contribution financière au fonctionnement	1,16 %	0,71 %	-0,32 %	-0,31 %	-0,33 %	-3,44 %
Subvention pour transfert de compétence des transports scolaires	1,16 %	0,71 %	-0,32 %	-0,31 %	-0,33 %	-3,44 %

Source : titres de recettes + réponses au questionnaire n°2

<sup>4</sup> Les charges résultant des transferts de compétences intervenus entre l'État et les départements depuis 1984 sont compensées par le transfert d'impôts d'État et par l'attribution d'une dotation générale de décentralisation (DGD). L'article L.1614-1 du CGCT prévoit que la DGD évolue, chaque année, comme la DGF, c'est-à-dire en fonction d'un indice égal à la somme du taux prévisionnel d'évolution de la moyenne du prix de la consommation des ménages hors tabac de l'année de versement et de la moitié du taux d'évolution du produit intérieur brut en volume de l'année en cours, sous réserve qu'il soit positif. Dans le cadre de la réforme d'ensemble des concours financiers de l'État aux collectivités territoriales, la DGD des départements (hors concours particuliers) a fait l'objet d'un transfert financier partiel vers la dotation globale de fonctionnement (DGF) des départements.

#### 5.1.1.4. Les recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation, dites commerciales, du transport de voyageurs, sont assujetties au régime de droit commun de la TVA, au taux réduit de 7 % passé à 10 % au 1<sup>er</sup> janvier 2014, conformément à l'article 279 du code général des impôts. Les recettes TTC sont passées de 1,6 M€ en 2008 à 2,7 M€ en 2012 soit une augmentation de 66 % sur la période (cf. tableau ci-dessus « vue d'ensemble produits de gestion »).

L'augmentation de la fréquentation à hauteur de 80 % sur la période 2006-2013 constitue l'une des raisons principales de cette augmentation de recettes, cumulée à une baisse des tarifs décidée en 2006.

Tableau n° 7 : Fréquentation

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Evol %
Fréquentation en nombre de validations	4 833 253	4 886 920	5 808 825	6 679 369	7 504 820	8 076 675	8 321 917	8 733 751	9 557 453	97,74 %

Source: délibération n°10 BP 2014 du 27 02 14 + réponses au questionnaire du 24 mars 2015.

Il existe une tarification combinée TER/ bus avec les pass Facili'TER Job et Facili'TEREtudes. Par ailleurs, le SMTC refacture à plusieurs communes (notamment les communes de Foussemagne, Denney, Autrechene, Bretagne, Cunelieres) et à la communauté de communes du Tilleul, 50 % du coût HT du transport scolaire, assujetti à TVA.

L'article 19 du cahier des charges du réseau de transport public de voyageurs confié à la régie des transports du Territoire de Belfort (RTTB) prévoit que : « La RTT perçoit pour le compte du SMTC les recettes auprès des usagers ». La régie reverse au SMTC les recettes du mois M-1, sur la base d'un état ventilant les recettes par type de ventes (ventes des titres de transport en bureaux d'accueil, ventes des titres chez les dépositaires...).

L'article R. 1617-8 du CGCT prévoit que : « Les régisseurs versent et justifient les recettes encaissées par leurs soins au comptable public assignataire dans les conditions fixées par l'acte constitutif de la régie et au minimum une fois par mois. Les chèques sont remis à l'encaissement ou au comptable public assignataire si le régisseur ne détient pas de compte de dépôts, selon une périodicité fixée par l'acte constitutif de la régie. Ils peuvent être envoyés par voie postale, en recommandé. »

Ces dispositions réglementaires garantissent la sécurité des fonds publics manipulés par la régie. Or, la chambre relève que le cahier des charges de la RTTB ne prévoit ni les délais de reversement, ni les modalités de prise en charge des risques relatifs à l'encaissement de ces fonds publics en cas de vol ou de remise de chèques impayés. Les conditions du reversement des recettes par la régie pourraient être davantage développées dans le cahier des charges.

La sécurité des fonds publics semble néanmoins garantie au regard des mesures mises en œuvre.

### 5.1.2. EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE) ET CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT BRUTE (CAF BRUTE)

Tableau n° 8 : EBE et CAF brute

en euros	2008	2009	2010	2011	2012	2013	BP+ BS 2014	Variation % 2008-2014
Versement Transport net	10 544 982	10 826 090	12 837 578	15 934 547	16 884 119	18 549 708	19 260 000	82,85 %
+ Ressources d'exploitation (chapitre 70)	1 648 502	1 986 595	2 139 666	2 225 401	2 742 540	2 639 291	3 337 000	102,43 %
= Sous-total produits "flexibles" (a)	12 193 485	12 812 686	14 977 244	18 159 948	19 626 659	21 188 999	22 597 000	85,32 %
Ressources Institutionnelles (chapitre 74)	4 490 301	4 544 862	4 586 060	4 555 531	5 017 878	5 032 812	4 953 000	10,30 %
= Sous-total produits "rigides" (b)	4 490 301	4 544 862	4 586 060	4 555 531	5 017 878	5 032 812	4 953 000	10,30 %
<b>= Produits de gestion (a+b=A)</b>	<b>16 683 786</b>	<b>17 357 547</b>	<b>19 563 304</b>	<b>22 715 479</b>	<b>24 644 537</b>	<b>26 221 811</b>	<b>27 550 000</b>	<b>65,13 %</b>
Charges à caractère général (chapitre 011)	15 722 205	15 946 623	16 296 074	17 341 889	19 751 204	22 019 097	24 168 955	53,72 %
+ Charges de personnel nettes des atténuations de charges	724 902	738 212	944 292	1 389 977	1 670 445	1 636 689	1 501 000	107,06 %
+ Subventions de fonctionnement	47 100	50 262	291 038	52 900	281 950	125 000	452 000	859,66 %
+ Autres charges de gestion	31 878	33 251	34 035	34 199	33 830	33 849	31 000	-2,75 %
<b>= Charges de gestion (B)</b>	<b>16 526 085</b>	<b>16 768 348</b>	<b>17 567 439</b>	<b>18 818 964</b>	<b>21 737 429</b>	<b>23 814 635</b>	<b>26 152 955</b>	<b>58,25 %</b>
<b>Excédent brut de fonctionnement (A-B)</b>	<b>157 700</b>	<b>589 200</b>	<b>1 995 865</b>	<b>3 896 515</b>	<b>2 907 108</b>	<b>2 407 175</b>	<b>1 397 045</b>	<b>785,89 %</b>
<i>en % des produits de gestion</i>	<i>0,9 %</i>	<i>3,4 %</i>	<i>10,2 %</i>	<i>17,2 %</i>	<i>11,8 %</i>	<i>9,2 %</i>	<i>5,1 %</i>	<i>436,48 %</i>
+/- Résultat financier (réel seulement)	-163 621	-116 979	-143 629	-133 701	-149 846	-420 788	-677 000	313,76 %
+/- Autres produits divers de gestion courants	0	1 334	0	0	0	0	0	NS
+/- Autres produits et charges excep. réels	84 670	845 221	461 500	1 621 940	38 944	118 424	30 000	-64,57 %
<b>= CAF brute</b>	<b>78 750</b>	<b>1 318 776</b>	<b>2 333 736</b>	<b>5 584 754</b>	<b>2 796 206</b>	<b>2 104 811</b>	<b>750 045</b>	<b>852,44 %</b>
<i>en % des produits de gestion</i>	<i>0,5 %</i>	<i>7,6 %</i>	<i>11,9 %</i>	<i>24,6 %</i>	<i>11,3 %</i>	<i>8,0 %</i>	<i>2,7 %</i>	<i>476,78 %</i>

Source : CG et CA 2008-2013, BP + BS 2014

Une nette amélioration de l'excédent brut de fonctionnement à partir de l'exercice 2010 est relevée, en raison de l'augmentation du versement transport et de l'augmentation des recettes d'exploitation. Cela donne lieu à un montant disponible, après financement de l'exploitation du réseau, confortable, malgré une forte hausse des charges de personnel. La CAF brute connaît la même évolution, jusqu'en 2014.

À noter que le compte 7718 « Autres produits exceptionnels sur opérations de gestion » enregistre les excédents reversés par la RTTB au SMTG. Cette question sera développée au point portant sur l'économie générale de l'exploitation du réseau urbain par la RTTB.

### 5.1.3. LE DETAIL DES CHARGES

#### 5.1.3.1. Les charges de gestion courante

Tableau n° 9 : Les charges de gestion courante

en euros	2008	2009	2010	2011	2012	2013	BP + BS 2014	Variation % 2008-2014
Charges à caractère général	15 722 205	15 946 623	16 298 074	17 341 889	19 751 204	22 019 097	24 168 955	53,72 %
+ Charges de personnel nettes	724 902	738 212	944 292	1 389 977	1 670 445	1 636 689	1 501 000	107,06 %
+ Subventions de fonctionnement et d'équipement	47 100	50 262	291 038	52 900	281 950	125 000	452 000	859,66 %
+ Autres charges de gestion	31 878	33 251	34 035	34 199	33 830	33 849	31 000	-2,75 %
+ Charges d'intérêt et pertes de change	163 621	116 979	143 629	133 701	149 846	420 788	677 000	313,76 %
= Charges courantes	16 889 706	16 885 327	17 711 068	18 952 665	21 887 275	24 235 424	26 829 955	60,76 %
Charges personnel / charges courantes	4,1 %	4,4 %	5,1 %	7,3 %	7,6 %	6,8 %	5,6 %	28,00 %
Intérêt et pertes de change / charges courantes	1,0 %	0,7 %	0,8 %	0,7 %	0,7 %	1,7 %	2,5 %	157,38 %

Source : CG et CA 2008- 2013, BP + BS 2014

#### 5.1.3.1.1. L'augmentation significative des charges de personnel en 2011

Le SMTC explique l'augmentation significative des charges de personnel en 2011 par l'embauche de 30 agents de proximité et d'accompagnement aux travaux d'OPTYMO 2.

L'ordonnateur en fonctions a rappelé sa volonté de maîtriser et de réduire les charges de personnel avec la suppression en 2014 de deux postes à la communication et un poste de chargé de mission. Ces mesures devraient infléchir à la baisse les dépenses de personnel au cours des années à venir.

#### 5.1.3.1.2. Les subventions d'équipement versées

Une particularité relevée dans l'application de la nomenclature comptable M43 réside dans le versement de subventions d'équipement au compte 6571 (à des organismes publics) et au compte 6572 (à des personnes de droit privé). Les subventions d'équipement versées sont donc imputées en section de fonctionnement, et non pas en section d'investissement comme c'est le cas pour les collectivités soumises à l'instruction comptable M14 (compte 204).

À la suite de vérifications opérées sur ce point, la chambre relève qu'une subvention d'un montant de 270 000 € a été attribuée en 2012 au conseil général du Territoire de Belfort pour la réalisation du terminus des Fougerais, dans le cadre des travaux d'aménagement du carrefour giratoire du quartier Ailleret. Le premier versement à hauteur de 80 % est intervenu par mandat de paiement n°1756 sur simple courrier du conseil général attestant de la réalisation de l'opération à hauteur de 80 %. Aucune convention de financement n'est jointe ni mentionnée sur le mandat de paiement.

La délibération du 22 mars 2012 octroyant cette subvention ne précise ni le plan de financement de l'opération, ni les modalités de versement de la subvention.

La chambre observe que les subventions d'un montant important versées à des organismes publics pourraient utilement faire l'objet d'une convention de financement en précisant les modalités financières : plan de financement, et modalités de versement de la subvention sur production de pièces justificatives des dépenses acquittées. Cette contractualisation a en effet l'avantage d'apporter davantage de transparence dans l'octroi des subventions publiques, et une plus grande sécurité juridique.

La fixation du seuil au-delà duquel une convention pourrait être exigée relève de la libre appréciation de l'organe délibérant, il pourrait néanmoins être fixé dans un règlement interne financier du SMTC.

### 5.1.3.2. Le détail des charges à caractère général

Tableau n° 10 : Les charges à caractère général

en euros	2008	2009	2010	2011	2012	2013	BP + BS 2014	Variation % 2008-2014
<b>Charges à caractère général chapitre 011</b>	<b>15 722 205</b>	<b>15 946 623</b>	<b>16 288 074</b>	<b>17 341 889</b>	<b>19 751 204</b>	<b>22 019 097</b>	<b>24 168 955</b>	<b>53,72%</b>
<i>Dont achats autres que les terrains à aménager</i>	41 227	38 160	44 212	41 916	45 234	74 847	119 000	188,64%
<i>Dont sous-traitance générale</i>	13 979 652	14 333 438	14 707 249	15 096 515	16 989 475	19 089 632	20 947 000	49,64%
<i>Dont redevance de crédit bail immobilier</i>	700 173	474 306	468 911	599 383	936 358	930 423	1 375 000	96,38%
<i>Dont locations et charges de copropriétés</i>	132 710	212 167	177 232	197 323	205 873	203 955	235 105	77,16%
<i>Dont entretien et réparations</i>	12 114	25 980	17 423	16 542	24 679	48 333	129 500	968,98%
<i>Dont assurances et frais bancaires</i>	19 717	23 800	31 373	33 647	39 195	41 353	198 900	908,76%
<i>Dont divers, rabais, remises et ristournes</i>	18 135	15 571	18 043	18 090	21 413	34 710	21 000	15,80%
<i>Dont personnel extérieur au service</i>	155 737	171 533	0	0	0	0	0	-100,00%
<i>Dont honoraires, études et recherche</i>	13 586	36 263	48 958	23 375	260 419	192 844	123 000	805,35%
<i>Dont publicité, publications, relations publiques</i>	598 666	546 764	717 717	636 707	1 127 411	1 288 248	865 000	44,97%
<i>Dont déplacements, missions et réceptions</i>	13 501	15 477	15 119	19 986	28 773	31 072	24 000	77,77%
<i>Dont frais postaux et télécommunications</i>	27 837	38 657	39 895	47 061	56 796	66 945	78 000	180,20%
<i>Dont impôts et taxes</i>	11 150	14 507	11 943	12 345	15 579	16 735	53 450	379,37%

Source : CG et CA 2008- 2013 ; BP et BS 2014

Il est à noter que le compte 6218 "autres personnels extérieurs" ne relève plus du chapitre 011 « charges à caractère général » depuis 2010, mais du chapitre 012 "charges de personnel et frais assimilés". Il s'agit de dépenses mandatées à des tiers tels que le centre de gestion ou des agences d'intérim, concernant la gestion des remplaçants. Ce poste de dépense est très fluctuant d'une année sur l'autre.

#### 5.1.3.2.1. L'examen du poste honoraires, études et recherche

Le poste honoraires, études et recherche, est passé de 23 375 € en 2011 à 260 419 € en 2012, soit une augmentation de près de 1014 %.

Tableau n° 11 : Total réalisé en 2012 du poste honoraires, études et recherche

	Réalisé 2012
Compte 6224- Rémunération des transitaires	177 967,69 €
Compte 6225- Indemnités au comptable et régisseurs	1 250,35 €
Compte 6226- Honoraires	81 200,60 €
<b>TOTAL honoraires, études et recherche</b>	<b>260 418,64 €</b>

Source : mandats de paiement 2012



#### **5.1.3.2.1.1. Les comptes 6224 et 6226**

Le compte 6224 « rémunération des transitaires » enregistre la rémunération versée aux opérateurs téléphoniques en échange des tickets SMS<sup>5</sup> émis par ces opérateurs. En effet, les recettes SMS transitent par la RTTB et sont reversées au SMTC au compte 70. Il s'agit d'écritures nécessaires au respect du principe de non-compensation des dépenses et des recettes publiques. Le prix du SMS émis par l'opérateur est de 1,50 € sur lequel le SMTC récupère 0,80 € de recette commerciale. Le reste (0,70 €) constitue la rémunération de l'opérateur téléphonique.

Le compte 6226 enregistre de manière régulière diverses dépenses d'honoraires à des cabinets d'assistance juridique et technique.

#### **5.1.3.2.1.2. Le compte 6225 et la question des régies**

Le compte 6225 fait apparaître des indemnités versées à des régisseurs.

##### **5.1.3.2.1.2.1. La régie d'avance instituée pour frais de représentation**

La délibération du 17 juin 2010 institue une régie d'avance pour les frais de réception et de représentation. Le montant maximum de l'avance mise à disposition du régisseur est de 2 000 € par mois. L'article 9 prévoit que le régisseur percevra une indemnité annuelle de 110 €, mais que son suppléant ne percevra pas d'indemnité de responsabilité. Le dernier procès-verbal de contrôle de la régie d'avance signé le 17 février 2014 mentionne que la régie fonctionne correctement mais que la périodicité mensuelle de versement des justificatifs n'est pas respectée. Étant donné le nombre d'opérations limité, le procès-verbal indique qu'une périodicité trimestrielle serait plus appropriée.

##### **5.1.3.2.1.2.2. La régie de recettes instituée pour la vente d'articles promotionnels de la marque OPTYMO**

La délibération du 16 octobre 2009 institue une régie de recettes pour la vente d'articles promotionnels de la marque OPTYMO. Le montant maximum de l'encaisse que le régisseur est autorisé à conserver est de 500 €. La périodicité de versement et de présentation des justificatifs au trésorier est trimestrielle. Le régisseur perçoit une indemnité de 110 € par an. Le dernier PV de vérification de cette régie du 17 février 2014 indique que la régie n'a plus d'activité de fait depuis 2010, et qu'il conviendrait de la supprimer.

#### **5.1.3.2.2. L'examen du compte 6238 « publicité, publications, relations publiques »**

Le SMTC consacre une part importante de son budget à la publicité. En 2012, les dépenses de publicité, publications, relations publiques, ont atteint la somme de 1 127 411 € détaillée comme suit :

- 32 282 € au compte 6231 « annonces et insertions » ;
- 1 095 129 € au compte 6238 « divers ».

---

<sup>5</sup> Le SMTC a supprimé la vente de tickets à bord des autobus et l'a remplacée par des tickets SMS.

Les articles 6231 et 6238 relèvent de la rubrique 623 « publicité, publications, relations publiques » de la nomenclature comptable M43. La rubrique 623 se présente ainsi :

- **623 - Publicité, publications, relations publiques**
- 6231 - Annonces et insertions
- 6232 - Échantillons
- 6233 - Foires et expositions
- 6236 - Catalogues et imprimés
- 6237 - Publications
- 6238 - Divers.

Le compte Divers 6238 retrace généralement des dépenses diverses, qui ne peuvent être ventilées dans les catégories énumérées : annonces et insertions, échantillons, foires et expositions, catalogues et imprimés, publications. Son utilisation revêt donc un caractère ponctuel, ce qui n'est pas vérifié en l'espèce, puisque les dépenses inscrites à cet article représentent 97 % des dépenses comptabilisées au compte 623, en 2012.

#### 5.1.3.2.2.1. Observations sur le compte 6238

La chambre relève l'absence générale de copies des bons de commande correspondants aux factures prises en charges au compte 6238, comme pièces justificatives à l'appui des mandats de paiement.

Certains mandats de paiement imputés au compte 6238 concernent des frais de missions et de réceptions (cf. annexe 2). Les mandats ne mentionnent pas les noms des personnes concernées. Il conviendrait pourtant que cette précision apparaisse. De plus, des frais d'honoraires sont apparus au compte 6238, ce qui est incorrect (compte 6226 - honoraires). Des frais d'impression (dépliants plans, fiches horaires) sont imputés au compte 6238 alors qu'ils devraient être imputés au compte 6236. Les frais de publications et d'insertions ne sont pas non plus correctement ventilés aux articles 6231 et 6237. Enfin, un certain nombre de dépenses variées (chèques cadhoc, tickets europapark, frais d'habillement, chocolats...) sont relevées.

L'imputation à cet article devrait correspondre à un type de dépenses ponctuelles en matière de publicité, qui ne peuvent être classées ou imputées dans les autres articles de la rubrique 623. Le SMTC a indiqué que les dépenses enregistrées au compte 6238 étaient toutes en lien avec le marketing et la communication, qualifiés de particulièrement « offensifs » sous la précédente mandature. Il n'en demeure pas moins que le SMTC devrait utiliser la déclinaison analytique de la nomenclature comptable M43 afin de mieux ventiler ses dépenses, dans un souci de transparence comptable.

À partir du compte administratif 2013, un effort est toutefois relevé pour individualiser les dépenses de communication, des dépenses de développement commercial.

Par ailleurs, la chambre observe que certaines dépenses enregistrées au compte 6238, d'un montant mineur, concernent des frais de représentation des élus qui devraient être imputés au compte 6536. Ce compte n'a pas été utilisé par le SMTC sur la période 2008-2013.

### 5.1.3.2.2. Les partenariats du SMTC

Les dépenses de partenariat du SMTC sont enregistrées au compte 6238.

Deux grands partenariats sont apparus au cours des vérifications. Le premier concerne une chaire innovation et mobilité avec l'ESTA de Belfort (École Supérieure des Technologies et des Affaires) pour laquelle le syndicat mixte s'est engagé à verser 70 000 € par an pendant 5 ans, soit 350 000 €.

Le second partenariat porte sur des associations sportives au fonctionnement desquelles le SMTC participe financièrement par le versement de subventions annuelles. Le SMTC est partenaire des associations suivantes : le district Belfort/ Montbéliard Fédération Française de Football, l'association HIS'TOBUS, l'association union sportive OPTYMO, et l'association tour de Franche-Comté. Les subventions se sont élevées à 2 000 € pour le district de football (saison 2011/2012), 2 500 € pour les frais de fonctionnement du club union sportive OPTYMO (saison 2012/2013), 1 500 € pour l'association His'tobus (année 2012) et 5 000 € pour l'association tour de Franche-Comté Cycliste (2012). Ces subventions sont imputées au compte divers 6238 alors qu'elles devraient être imputées au compte 6574 « subventions d'exploitation aux personnes de droit privé ».

La chambre relève que les subventions annuelles au fonctionnement des associations devraient être imputées au compte 6574.

### 5.1.3.2.3. La contribution financière forfaitaire versée à la régle des transports du Territoire de Belfort

La contribution forfaitaire versée à la RTTB est assujettie à TVA au taux de 7 % passé à 10 % au 1<sup>er</sup> janvier 2014, conformément à l'article 279 du code général des Impôts.

**Tableau n° 12 : Contributions forfaitaires versées depuis 2008**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	BP+ BS 2014	Evol % 2008-2014
Contribution forfaitaire versée à la RTTB	8 992 946 €	9 338 400 €	9 326 880 €	9 857 040 €	10 125 600 €	11 554 680 €	11 826 000 €	31,50%

Source: comptes administratifs 2008-2013 et BP 2014

En sa qualité d'autorité organisatrice, le SMTC définit sa politique générale des transports, décide des tarifs, réalise et finance les investissements nécessaires à l'exploitation du service, met à disposition du délégataire les biens nécessaires, verse une contribution forfaitaire au délégataire, et contrôle la gestion du service, notamment en matière de respect des charges de service public et de résultats d'exploitation.

Les missions de la RTTB, définies à l'article 4 du cahier des charges, consistent notamment à faire augmenter le taux de couverture financière du coût des transports par les recettes tarifaires, et à réduire en conséquence la contribution de l'autorité délégante. Paradoxalement, il est constaté que la contribution forfaitaire n'est pas particulièrement maîtrisée, puisqu'au contraire, elle a augmenté de 31 % sur la période 2008-2014. Néanmoins, cette hausse est corrélée à la forte augmentation des kilomètres parcourus.

#### 5.1.4. LE RESULTAT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT 2008-2014

Tableau n° 13 : Résultat de la section de fonctionnement 2008-2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
= CAF brute	78 750 €	1 318 776 €	2 333 736 €	5 584 754 €	2 796 206 €	2 104 811 €
- Dot. nettes aux amortissements	922 950 €	693 440 €	654 962 €	580 906 €	556 773 €	556 773 €
- Dot. nettes aux provisions	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
+ Quote-part des subventions d'inv. transférées	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
= Résultat section de fonctionnement	-844 200 €	625 336 €	1 678 774 €	5 003 848 €	2 239 432 €	1 548 038 €

Source : CG et CA 2008-2013

Il ressort du compte administratif 2014, arrêté au 14 avril 2015, que le résultat cumulé de la section de fonctionnement est déficitaire et s'établit à -1 298 985,12 €, ce qui témoigne d'une dégradation de la situation financière du SMTC.

En effet, après une très nette amélioration de la CAF brute entre 2008 et 2011 liée à l'augmentation des recettes commerciales et du VT, le solde d'exécution annuel de la section de fonctionnement, excédentaire au 31 décembre 2013 à hauteur de 1 548 038 €, devient déficitaire au 31 décembre 2014 à - 1 410 985,39 €.

Les dotations aux provisions sont nulles sur la période, ce qui traduit une politique du SMTC en matière d'évaluation et d'anticipation des risques peu développée. Les services du syndicat mixte, interrogés sur la pratique des provisions pour risques, ont indiqué ne pas avoir recouru à cette pratique comptable, en raison de l'absence de risques anticipés. Les services confirment avoir géré des contentieux, notamment avec du personnel, mais ces contentieux étaient inattendus. En outre, les enjeux financiers étaient trop faibles pour justifier d'une provision comptable.

Enfin, la quote-part des subventions d'investissement transférées au compte de résultat (compte 777) est nulle. Pourtant, les comptes de gestion et comptes administratifs 2008-2013 font bien apparaître au compte 131 des subventions d'investissement perçues (voir tableau suivant, vue d'ensemble sur le financement des investissements).

#### 5.1.5. LE DEFAUT DE RATTACHEMENT DES CHARGES A L'EXERCICE

Le rattachement des charges à l'exercice découle du principe d'annualité budgétaire et d'indépendance des exercices. La procédure de rattachement permet d'intégrer dans le résultat annuel toutes les charges correspondant à des services faits au cours de l'exercice considéré.

Au vu des comptes administratifs 2008 à 2013, la chambre a constaté que le SMTC ne pratique pas le rattachement des charges à l'exercice. Hormis une charge rattachée au compte 65714 « subvention aux communes » pour un montant de 146 803 € au compte administratif 2008, aucune autre charge rattachée n'a été constatée.

La CAF d'un exercice est susceptible d'être indûment majorée si toutes les charges se rapportant à cet exercice ne sont pas comptabilisées. La parfaite comptabilisation des charges suppose donc qu'il soit procédé au rattachement à l'exercice des charges ayant donné lieu à service fait au 31 décembre, soit en enregistrant les prestations ayant donné lieu à une facture reçue pendant la journée complémentaire, soit en enregistrant les charges pour lesquelles la facture n'a pas été reçue à cette date, en utilisant, pour compte de contrepartie, le compte 408.

La chambre rappelle au syndicat mixte l'obligation de procéder à ces opérations de rattachement.

## 5.2. LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

### 5.2.1. VUE D'ENSEMBLE

Tableau n° 14 : Financement des investissements

Financement des investissements en euros	2008	2009	2010	2011	2012	2013	BP+ BS 2014	Variation % 2008-2014
= CAF brute	78 750	1 318 778	2 333 736	5 584 754	2 796 206	2 104 811	750 045	852,44 %
- Annulé en capital de la dette	191 733	198 437	205 543	173 075	221 060	549 259	622 330	224,58 %
= CAF nette ou disponible (C)	112 983	1 120 339	2 128 193	5 411 679	2 575 146	1 555 552	127 715	-213,04 %
+ Fonds de compensation de la TVA (FCTVA)	0	0	0	0	0	0	0	NS
+ Subventions d'investissement perçues	1 088 632	402 696	730 984	13 983	4 790 000	3 502 400	0	-100,00 %
+ Produits de cession	1 401 829	53 109	1 701	0	0	0	20 000	-98,57 %
+ Autres recettes (c/1068)	0	0	0	2 150 000	4 600 000	3 000 000	1 700 000	#DIV/0!
= Recettes d'inv. hors emprunt (D)	2 490 461	455 805	732 685	2 163 983	9 390 000	6 502 400	1 720 000	-30,94 %
= Financement propre disponible (C+D)	2 377 478	1 576 144	2 860 878	7 575 662	11 965 146	8 057 952	1 847 715	-22,28 %
Fi. propre dispo / Investissements	280,7 %	108,8 %	117,3 %	586,8 %	81,3 %	43,5 %	41,18 %	-85,30 %
- Dépenses d'équipement nettes (avec les recettes éventuelles au c/238)	848 777	1 448 705	2 438 870	1 360 686	14 720 212	18 521 824	4 487 000	428,64 %
+ valeur actifs cédés	1 889 947	0	0	0	0	0	0	-100,00 %
= Besoin (-) ou capacité (+) de financement	-361 247	127 438	422 008	6 214 976	-2 755 066	-10 463 871	-2 639 285	630,60 %
Nouveaux emprunts de l'année (y compris pénalités de réaménagement)	0	0	0	0	6 000 000	7 700 000	2 763 000	NS
Mobilisation (-) ou reconstitution (+) du fonds de roulement net global	-361 247	127 438	422 008	6 214 976	3 244 934	-2 763 871	123 715	-134,25 %

Source : CG et CA 2008-2013, BP + BS 2014

Les recettes d'investissement qui apparaissent en 2011 à hauteur de 2,1 M€, en 2012 à hauteur de 4,6 M€ et en 2013 à hauteur de 3 M€, correspondent aux affectations de résultat au compte 1068 « autres réserves ». L'année 2012 est marquée par des dépenses d'équipement élevées pour 14,7 M€ portant sur le projet OPTIMO 2. L'année 2013 se situe dans la continuité de l'année 2012 avec un total des dépenses d'équipement atteignant 18,5 M€.

Le syndicat mixte ne pratique pas le système des autorisations de programme et des crédits de paiement (AP/CP) pour les opérations d'équipement majeures telles que OPTYMO 2. D'un point de vue plus global, l'ordonnateur n'a pas produit la liste des engagements comptables en cours en matière d'investissements. Les services ont confirmé au cours de l'entretien du 30 octobre 2014 ne pas tenir de comptabilité des engagements, et ont indiqué en revanche leur pratique en fin d'exercice des restes à réaliser en section d'investissement.

La chambre rappelle l'obligation de tenir une comptabilité d'engagements. L'engagement juridique constate l'obligation de payer. Il se traduit par une délibération de l'assemblée délibérante et/ou un acte de l'ordonnateur (marché, convention, bon de commande). L'engagement comptable représente la réservation des crédits à la dépense. Il précède l'engagement juridique ou lui est concomitant.

### 5.2.2. LE RENOUELEMENT DE LA FLOTTE D'AUTOBUS EN 2007

Le SMTC a procédé au renouvellement massif de sa flotte d'autobus en 2007. Il a toutefois anticipé l'achat de nouveaux véhicules propres à technologie électrique, en équipant le centre-ville, à l'occasion du chantier OPTYMO 2, de gaines spécifiquement dédiées à un système de bus électrique.

### 5.2.3. LE PLAN DE FINANCEMENT D'OPTYMO 2

Tableau n° 15 : Plan de financement initial

Plan de financement initial	Montants HT
Ville de Belfort	3 825 000 €
Communauté d'agglomération de Belfort	2 000 000 €
Conseil général du Territoire de Belfort	2 000 000 €
Région Franche Comté	2 000 000 €
<b>État</b>	<b>13 170 000 €</b>
Communes	500 000 €
<b>SMTC autofinancement</b>	<b>17 700 184 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>41 195 184 €</b>

Source : délibération du 26 janvier 2012 sur le plan de financement prévisionnel OPTYMO 2

L'ancien ordonnateur, M. Christian PROUST, a souhaité mettre en place une nouvelle approche consistant à conditionner l'obtention de la subvention de l'État non pas à des critères d'attribution classiques reposant sur l'engagement de dépenses d'infrastructures, mais à des critères novateurs, fondés sur le service et les gains de report modal. Cette décision, en rupture avec l'orthodoxie appliquée en la matière, avait peu de chance de prospérer.

La délibération du 26 janvier 2012 mentionne qu'« en cas de refus, compte tenu des économies d'investissement et de fonctionnement que sa stratégie permet, le SMTC financera son projet sans aide de l'État. Il lui suffira de faire comme toutes les autorités organisatrices mettant en œuvre des projets de TCSP<sup>6</sup> de porter le versement transport à son maximum légal soit 1,8 %, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2012. À la fin 2014 le SMTC aurait encaissé la somme nécessaire au financement du projet d'investissement ».

<sup>6</sup> Transport en Commun en Site Propre



Ne remplissant pas les critères d'attribution, le projet OPTYMO 2 n'a pas été éligible à la subvention de l'État. Le SMTC s'est dès lors vu contraint d'adopter un nouveau plan de financement :

**Tableau n° 16 : Plan de financement définitif**

Plan de financement définitif	Montants HT
Ville de Belfort	4 500 800 €
Communauté d'agglomération de Belfort	2 810 000 €
Conseil général du Territoire de Belfort	2 000 000 €
Région Franche Comté	2 000 000 €
État	0 €
Communes extérieures	300 000 €
<b>SMTC autofinancement</b>	<b>25 513 200 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>37 124 000 €</b>

Source : délibération du 20 décembre 2012 sur le DOB 2013

Le taux de versement transport a été porté à 1,7 % et le syndicat mixte a dû recourir à l'emprunt en 2013 (7,7 M€ ont été empruntés en 2013), pour finaliser son plan de financement. La part d'autofinancement du syndicat mixte initialement de 17,7 M€ a finalement été portée à 25,5 M€.

Selon la délibération n° 2 du 20 décembre 2012 portant sur le débat d'orientations budgétaires 2013, le plan prend également en compte les nouveaux locaux du syndicat mixte à la Jonxion, bâtiment situé avenue de la gare de TGV Belfort-Montbéliard pour 1,7 M€ ; l'achat de véhicules en auto partage pour 2 M€ ; et l'équipement de la flotte sous-traitée en système de géolocalisation pour 400 000 €.

#### 5.2.4. LA SUBVENTION DE L'ÉTAT AU TITRE D'OPTYMO 3

Par courrier du 22 décembre 2014, le ministère de l'écologie indique que le projet de mobilité OPTYMO 3 du SMTC a été retenu dans le cadre de l'appel à projets « transports en commun et mobilité durable ». La subvention accordée par l'État, d'un montant maximal de 1,4 M€, est conditionnée aux respects d'objectifs fixés dans une convention passée avec la DREAL de Franche-Comté. Celle-ci devait être négociée au cours de l'année 2015, pour un versement, par pallier, à partir de 2016.

Le SMTC fonde une part prépondérante de la résorption de son déficit financier et de son retour à l'équilibre financier sur le versement à brève échéance de cette somme. Cependant, cette notification du ministère de l'écologie ne vaut pas droit à versement, seul l'atteinte d'objectifs (fréquentations en hausse) permettra le déblocage de cette somme.

En effet, la réalisation des objectifs de fréquentation qui seront indiqués dans la convention signée avec la DREAL de Franche-Comté pourrait s'avérer relativement ardue, le projet OPTYMO, aujourd'hui mature, ne paraissant plus se trouver dans sa phase de croissance la plus marquée, le réservoir de part modale encore accessible s'amenuisant d'autant avec la fin du déploiement du projet et la baisse des investissements.

## 5.2.5. LA DETTE ET LE CREDIT-BAIL

Tableau n° 17 : La dette

en euros	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Charges d'intérêts et pertes nettes de change	163 621 €	116 979 €	143 629 €	133 701 €	149 846 €	420 788 €	633 941 €
Encours de dette budget principal au 31 déc.	4 518 422€	4 319 986 €	4 114 443 €	3 941 367 €	9 720 307 €	16 871 049 €	18 870 212 €
Capacité de désendettement en années (dette Budget principal / CAF brute du BP <sup>7</sup> )	57,4	3,3	1,8	0,7	3,5	8,0	25,2

Source : CG et CA 2008-2013 + réponses au questionnaire du 24 mars 2015

L'amélioration marquée du ratio de désendettement entre 2008 et 2012 s'explique par l'amélioration de la CAF brute elle-même (cf. développements précédents) sur cette période. Pour mémoire, les produits de gestion sont passés de 16,6 M€ en 2008 à 24,6 M€ en 2012. La CAF brute est passée de 78 750 € en 2008 à 2,8 M€ en 2012.

Pour autant, l'année 2013 marque un tournant dans l'endettement du syndicat mixte.

Tableau n° 18 : Encours de dette au 31 décembre 2013 (En euros)

	Montant
Encours de dette au 31 décembre 2012	9 720 307 €
Emprunts contractés en 2013	7 700 000 €
Annuités en capital de la dette remboursée en 2013	549 259 €
Nouvel encours de dette au 31 décembre 2013	16 871 049 €

Avec un nouvel encours de dette porté à 16,8 M€ au 31/12/2013, le ratio de désendettement passe de trois années et demie en 2012 à huit ans en 2013. Porté à 25 ans en 2014 (tableau n°17), le ratio de désendettement dépasse le seuil critique. Les investissements nécessaires au déploiement du projet OPTYMO 2 ont rendu la soutenabilité financière de l'organisme très difficile et obéré les projets de développement.

### 5.2.5.1. L'emprunt structuré DEXIA

Si la majorité des emprunts souscrits sont des emprunts à taux fixe sur des durées de 10 à 15 ans et ne présentent pas de risque particulier, le SMTC a contracté un emprunt structuré en 2007.

#### 5.2.5.1.1. Le contrat signé en 2007

Un contrat de prêt a été signé le 7 novembre 2007 avec la banque Dexia Crédit Local. La somme empruntée s'est élevée à 4 110 155,11 €, elle regroupe :

- 3 700 000 € pour financer les investissements ;
- 187 874,76 € pour refinancer le capital restant dû au titre du contrat de prêt antérieur n° MON214342EUR ;
- 222 280,35 € pour refinancer le capital restant dû au titre du contrat de prêt antérieur n° MIN158348EUR.

<sup>7</sup> Pour 2014 : CAF brute calculée sur la base du BP + BS votés pour 2014. Les comptes administratifs et comptes de gestion sont habituellement votés fin juin par l'organisme.

Le refinancement d'emprunts antérieurs représente donc 10 % de la somme empruntée en 2007.

Le contrat de prêt s'étale sur une durée totale de 20 ans et comprend trois phases :

La première phase s'étend de la date de versement des fonds jusqu'au 30/11/2009. Pendant cette période, le taux d'intérêt est fixe : 2,5 % par an. Il s'agissait à l'époque de la phase dite « bonifiée<sup>8</sup> ».

La deuxième phase s'étend du 01/12/2009 au 30/11/2023. C'est une phase longue et risquée. En effet, pendant cette phase, le taux d'intérêt est déterminé de manière post-fixée, successivement pour chaque période d'intérêts de 12 mois précédant chaque date d'échéance d'intérêts, selon les modalités suivantes :

- si la différence entre le CMS GBP<sup>9</sup> 10 ans et le CMS EUR<sup>10</sup> 10 ans est supérieure ou égale à -0,10 %, le taux d'intérêt appliqué est égal à 3,21 %. (art 6.2.1) ;
- si la différence entre le CMS GBP 10 ans et le CMS EUR 10 ans est inférieure à -0,10 %, le taux d'intérêt appliqué est égal à 4,21 % moins 5 fois la différence entre le CMS GBP 10 ans et le CMS EUR 10 ans. (art 6.2.2)

Dans la classification Gissler, l'écart d'indices dont l'un est un indice hors zone euro relève du niveau 4. Concernant la structure, le multiplicateur jusqu'à 5, relevé ici, est classé au niveau E de la charte Gissler, soit un emprunt structuré classé 4E.

Enfin, une troisième et dernière phase qui s'étend du 01/12/2023 au 30/11/2027, pendant laquelle le taux d'intérêt appliqué est de 3,21 % l'an.

#### 5.2.5.1.2. La renégociation de 2010

Le contrat de prêt signé le 02/09/2010 vise à refinancer en date du 01/12/2010 le prêt précédent pour un capital restant dû de : 3 754 442,73 €.

Les trois phases sont redimensionnées.

La première phase s'étend de la date de versement des fonds jusqu'au 30/11/2012. Le taux d'intérêt est de 3,42 % l'an. Toutefois, les parties ont convenu que les intérêts calculés au titre de l'échéance du 01/12/2010 soient calculés au taux de 3,21 % l'an.

La deuxième phase s'étend du 01/12/2012 jusqu'au 30/11/2023. Pendant cette phase, le taux d'intérêt est déterminé de manière post-fixée, successivement pour chaque période d'intérêts de 12 mois précédant chaque date d'échéance d'intérêts, selon les modalités suivantes :

- si le CMS EUR 30 ans est inférieur ou égal à 7 %, le taux d'intérêt appliqué au décompte des intérêts est égal à 3,42 %. (art 6.2.1) ;
- si le CMS EUR 30 ans est supérieur à 7 %, le taux d'intérêt appliqué au décompte d'intérêts est égal à 3,42 % plus 5 fois la différence entre le CMS EUR 30 ans et 7 %. (art 6.2.2).

---

<sup>8</sup> La phase bonifiée est la phase pendant laquelle le taux payé par l'organisme est en-deçà des taux du marché

<sup>9</sup> Constant Maturity Swap GBP. Il s'agit du taux de swap, en Grande Bretagne, calculé sur le nombre exact de jours écoulés sur la base d'une année de 365 jours.

<sup>10</sup> Constant Maturity Swap EUR. Il s'agit du taux de swap, en Euro, calculé sur des mois forfaitaires de 30 jours sur la base d'une année de 360 jours.

Il s'agit ici d'une formule plus simple que la précédente, non basée sur des écarts d'indices. Dans la classification Gissler, les indices sous-jacents de la zone euro relèvent du niveau 1. Concernant la structure, le multiplicateur jusqu'à 5, relevé ici, est classé au niveau E de la charte Gissler, soit un classement 1E.

La troisième phase s'étend du 01/12/2023 au 30/11/2027. Pendant cette phase, le taux d'intérêt appliqué est de 3,42 %.

Pour résumer, la renégociation de 2010 a redimensionné les phases en cherchant à diminuer les risques, et à rendre le produit plus simple. La première phase dite « bonifiée » a été étendue de trois années, soit jusqu'au 30/11/2012, mais son taux d'intérêt est passé de 2,5 % à 3,21 %. La seconde phase n'est plus calquée sur des écarts d'indices dont le CMS GBP comme précédemment. Ceci constitue une atténuation très nette des risques portés par le syndicat mixte, et permet de ramener la classification du prêt du niveau 4 au niveau 1. En revanche, le multiplicateur jusqu'à cinq demeure. Enfin, la troisième phase est passée d'un taux d'intérêt de 3,21 % à 3,42 %.

#### **5.2.5.2. La vérification des annexes réglementaires sur la dette**

Des incohérences ont été constatées au cours du contrôle sur les annexes réglementaires de la dette, notamment au compte administratif 2012.

Tout d'abord une différence a été constatée entre le capital restant dû au 31/12/2012 figurant à l'état de la dette pour un montant de 9 901 367,25 € et le montant du compte 164, de 9 720 307,22 €, à la balance des comptes du compte de gestion 2012, soit un écart de 181 060 €. Le SMTC a corrigé en cours de contrôle le montant de l'encours au 31/12/2012 de certains prêts, en indiquant que les montants erronés sur les annexes étaient en réalité ceux de la dette en capital au 31/12/2011.

L'annexe A1.1- état de la dette- du compte administratif 2012 (page 20), indique un montant des annuités payées au cours de l'exercice de 358 905,91 € dont 149 845,90 € d'intérêts et 221 060,01 € de remboursement de capital. Or, en additionnant ces montants, la somme des intérêts et du remboursement de capital atteint 370 905,91 € soit un écart de 12 000 €. En réponse, l'ordonnateur a corrigé les montants des annuités payées au cours de l'exercice, de façon à atteindre effectivement la somme de 370 905,91 €.

Enfin, le compte administratif 2012 indique un montant de 6 000 000 € au crédit du compte 1641 « emprunts » alors que la balance réglementaire du compte de gestion indique 6 002 643,74 € au crédit du compte 1641 en opération budgétaire exécutée, soit une différence de 2 643,74 €. En réponse, l'ordonnateur a indiqué qu'un mandat d'annulation d'un montant de 2 643,74 € avait été passé en 2012 sur un emprunt au crédit agricole. Ce mandat annulatif n'a pas été déduit du compte 1641 sur le compte de gestion 2012.

La chambre observe un manque de précision dans la tenue des annexes réglementaires de la dette.

### 5.2.5.3. L'examen du crédit-bail

Le SMTC a recours au crédit-bail pour le financement de sa flotte d'autobus urbains.

Le crédit-bail est régi par les dispositions des articles L. 313-7 et suivants du code monétaire et financier. Moyen de financement des Immobilisations, il donne à l'utilisateur du bien d'une part, un droit de jouissance ; d'autre part, la possibilité d'acquérir le bien concerné moyennant une prime convenue à l'avance tenant compte pour partie au moins des versements effectués à titre de loyers.

Pour rendre plus proche de la réalité le ratio de désendettement, il semble pertinent d'englober le crédit-bail dans l'encours de la dette.

**Tableau n° 19 : Ratio de désendettement avec le crédit-bail**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variation 2008-2014 %
Encours de dette budget principal au 31 déc.	4 518 422 €	4 319 986 €	4 114 443 €	3 941 367 €	9 720 307 €	16 871 049 €	18 870 212 €	317,63 %
+ crédit-bail (comptes 6122 et 6125)	700 173 €	474 306 €	468 911 €	598 383 €	936 358 €	930 423 €	844 209 €	20,57 %
<b>TOTAL encours de la dette + crédit-bail</b>	<b>5 218 595 €</b>	<b>4 794 291 €</b>	<b>4 583 354 €</b>	<b>4 539 751 €</b>	<b>10 656 665 €</b>	<b>17 801 472 €</b>	<b>19 714 421 €</b>	<b>277,77 %</b>
Rappel CAF brute	78 750 €	1 318 776 €	2 333 736 €	5 584 754 €	2 796 206 €	2 104 811 €	750 045 €	852,44 %
Capacité de désendettement en nombres d'années: (encours dette + crédit-bail)/ CAF brute	66,27	3,64	1,96	0,81	3,81	8,46	26,28	-60,34 %

Source : CG et CA 2008-2013 + réponses au questionnaire du 24 mars 2015.

En intégrant le crédit-bail, le ratio de désendettement dépasse alors le seuil des huit ans en 2013. En 2014, à partir de la CAF brute calculée sur la base du BP et du BS 2014, la capacité de désendettement dépasse les 26 ans, ce qui représente un niveau très élevé.

### 5.2.6. L'AMORTISSEMENT DES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT PERÇUES

Le compte 13 est destiné à la fois à faire apparaître au bilan le montant des subventions d'investissement jusqu'à ce qu'elles aient rempli leur objet et à permettre au service subventionné d'échelonner sur plusieurs exercices la constatation de l'enrichissement provenant de ces subventions. Les subventions d'investissement sont les subventions reçues en vue d'acquérir ou de créer des valeurs immobilisées ou de financer des activités à long terme.

Les subventions d'investissement perçues ont fait l'objet d'un examen particulier, à l'issue duquel deux irrégularités ont été constatées.

Tout d'abord, le compte 1391 devrait être normalement débité par le crédit du compte 777 « Quote-part des subventions d'investissement virées au résultat de l'exercice » : la reprise de la subvention d'investissement qui finance une immobilisation amortissable s'effectue sur la même durée et au même rythme que l'amortissement de la valeur de l'immobilisation acquise ou créée au moyen de la subvention. Or, la chambre relève que le SMTC n'amortit pas les subventions d'investissement qu'il perçoit et ne reprend pas au compte de résultat des subventions d'investissement perçues via les comptes 777 et 1391.

Par ailleurs, l'état des subventions d'équipement perçues au compte 13 sur la période 2005-2014 ne mentionne pas le code inventaire de l'immobilisation financée par la subvention.

### 5.2.7. LES ANNEXES REGLEMENTAIRES

Les annexes réglementaires aux comptes administratifs sont incomplètes. Les annexes réglementaires qui n'ont pas été renseignées sont les suivantes :

- l'état de la dette (CA 2008, CA 2011) ;
- les méthodes utilisées pour les amortissements (CA 2008, CA 2009, CA 2010, CA 2011, CA 2012, CA 2013). Cette annexe doit notamment se référer aux choix du comité syndical pris en matière de durées d'amortissement retenues pour les immobilisations du syndicat mixte ;
- la variation du patrimoine (CA 2008, CA 2009, CA 2010, CA 2011, CA 2012, CA 2013) faisant apparaître les cessions de matériel roulant (autobus) ;
- l'état des contrats de crédit-bail (CA 2008, CA 2009, CA 2011, CA 2013).

Dans une réponse écrite, l'ordonnateur fait valoir que « Les annexes réglementaires ne sont pas remplies par méconnaissance de l'utilisation du logiciel et sans sollicitation particulière des services de contrôle, nous avons continué à joindre nos annexes établies sous format excel : état de la dette, état des contrats de crédit-bail ». Cependant, aucune des annexes réglementaires jointes aux comptes administratifs n'a été transmise à la chambre sous format excel.

La chambre observe une carence générale des annexes aux comptes administratifs.

### 5.2.8. UNE CESSION D'ELEMENTS D'ACTIF INTERVENUE EN 2008

Une cession d'éléments d'actif est intervenue en 2008. Elle porte sur la totalité de l'ancien parc de matériel.

Tableau n° 20 : Cession d'éléments d'actif de 2008

		Montant
compte 675	Valeur actifs cédés	1 889 947 €
compte 775	produit de cession d'éléments d'actifs	1 401 828 €
	Moins-value	-488 119 €

Source : compte administratif 2008

La valeur de l'actif cédé s'élevait à 1,8 M€ et le produit de sa cession s'est porté à 1,4 M€, ce qui donne lieu à une moins-value de 488 119 €. Cependant, la nomenclature comptable M43 ne prévoit pas de compte 19 destiné à la constatation comptable des plus ou moins-value sur cessions d'immobilisations, comme c'est le cas en M14<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> En M14 : compte 192 « plus ou moins-values sur cessions d'immobilisations »



Le registre d'inventaire des biens du SMTC ne mentionne pas cette cession intervenue en 2008 alors qu'elle devrait y apparaître, avec le motif de sortie.

La chambre relève un manque de rigueur dans le suivi des cessions de biens à son registre d'inventaire.

### 5.2.9. LE CONTROLE DE L'ACTIF DU SMTC

Le registre d'inventaire ne mentionne pas toujours de manière précise la désignation des biens. Certains biens sont en effet désignés par une facture. Or, la désignation doit être renseignée de façon à identifier clairement le bien acquis par le syndicat mixte. Autrement dit, la désignation doit être la dénomination du bien.

La chambre relève un manque de rigueur dans la désignation des biens du registre d'inventaire.

**Tableau n° 21 : Valeur d'acquisition des biens, amortissement au 31/12/2014 et VNC**

Article	Valeur d'acquisition	Amortissement total au 31/12/2014	Valeur nette comptable au 31/12/2014
203 - Frais d'études, de recherche et de développement et frais d'insertion	1 299 511 €	540 844 €	758 667 €
205 - Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques, procédés, droits et valeurs similaires	811 149 €	318 277 €	492 872 €
2131 - Bâtiments	39 002 €	8 538 €	30 464 €
2154 - Matériel industriel	2 821 692 €	731 555 €	2 090 137 €
2181 - Installations générales, agencements, aménagements divers	367 277 €	93 648 €	273 629 €
2182 - Matériel de transport	1 261 150 €	328 422 €	932 728 €
2183 - Matériel de bureau et matériel informatique	337 461 €	242 274 €	95 187 €
2313 - Constructions	7 481 694 €	0 €	7 481 694 €
2318 - Autres immobilisations corporelles	32 093 932 €	0 €	32 093 932 €
<b>TOTAL</b>	<b>46 512 868 €</b>	<b>2 263 558 €</b>	<b>44 249 310 €</b>

Source: registre d'inventaire et état de l'actif du SMTC avec amortissements de l'année 2014 en cours

Le chapitre 23 « immobilisations en cours » représente actuellement 39,5 M€ sur un total d'actifs de 44,2 M€ en VNC, soit 89 %.

Les travaux étant désormais achevés, il convient de transférer ces dépenses à un compte d'imputation définitive. Une distinction devra être faite selon la nature de la dépense (compétence « transport » ou compétence « voirie »).

En effet, le SMTC étant AOT au sens des articles 27 et suivants de la loi d'organisation des transports intérieurs, il est compétent pour réaliser et gérer les infrastructures et les équipements affectés au transport. Le compte d'imputation définitive sera dans ce cas le compte 21, les biens étant destinés à rester dans le patrimoine du SMTC et à être amortis.

En revanche, s'il s'agit de dépenses relevant de la voirie, de compétence communale, alors il est préconisé d'utiliser le compte 458 « travaux pour compte de tiers », sur la base de la convention de mandat liant les communes au SMTC.

### 5.2.10. LA COMPTABILISATION DES ICNE

Les intérêts courus non échus (ICNE), normalement comptabilisés aux comptes 66112 et 1688, ne figurent ni aux comptes administratifs ni aux comptes de gestion 2008-2013.

Une charge d'intérêt est une charge financière comptabilisée au compte 661 « charges d'intérêts ». La contrepartie de cette charge est soit :

- le compte de trésorerie concerné lorsque les intérêts sont échus, dans ce cas, un mandat est émis au compte 66111 « intérêts réglés à l'échéance »,
- le compte 1688 « intérêts courus » lorsque les intérêts ne sont pas échus, leur décaissement s'opérant sur l'exercice suivant. Dans ce cas, un mandat de rattachement est émis au compte 66112 « intérêts- rattachement des ICNE ».

Les opérations de rattachement des charges doivent faire ressortir les ICNE qui sont rattachés aux dettes dont ils proviennent.

Le SMTC a indiqué ne pas comptabiliser d'ICNE par méconnaissance de la pratique. La chambre rappelle que l'application des ICNE dans le secteur public local est obligatoire pour les services publics locaux de transport de personnes.

### 5.2.11. LE SOLDE D'EXECUTION DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT 2013 ET 2014

Tableau n° 22 : Résultats de l'exercice 2013

En euros	Résultats exercice 2013
Recettes réalisées fonctionnement	26 504 592,01
Dépenses réalisées en fonctionnement	24 956 554,03
Résultat fonctionnement	<b>1 548 037,98</b>
Recettes réalisées investissement	39 496 303,75
Dépenses réalisées en investissement	43 808 213,21
Résultat investissement	<b>-4 311 909,46</b>
Résultat total	<b>-2 763 871,48</b>

Source: CG 2013

Le SMTC parvient à « résorber » une partie de son déficit d'investissement 2013 d'une part, grâce aux résultats issus de la clôture de l'exercice précédent et, d'autre part, grâce aux restes à réaliser 2013, qui sont excédentaires.

**Tableau n° 23 : Résultats 2013 consolidés**

En euros	Résultats à la clôture de l'exercice précédent 2012	Part affectée à l'investissement 2013 (c/1068)	Résultats exercice 2013	Résultats de clôture 2013	RAR 2013	TOTAL cumulé
Fonctionnement	3 263 962,29	3 000 000,00	1 548 037,98	1 812 000,27		1 812 000,27
Investissement	2 263 791,57		-4 311 909,46	-2 048 117,89	1 815 501,57	-232 616,32
<b>TOTAL</b>	<b>5 527 753,86</b>	<b>3 000 000,00</b>	<b>-2 763 871,48</b>	<b>-236 117,62</b>	<b>1 815 501,57</b>	<b>1 579 383,95</b>

Source: CG 2013 et CA 2013

Au compte administratif 2014, le solde d'exécution cumulé de la section d'investissement s'établit à 28 272,19 € et le résultat annuel de la section d'investissement 2014 s'établit à 425 671,16 €. Une amélioration est donc relevée sur le solde d'exécution de la section d'investissement en 2014.

### **5.3. CONCLUSION SUR L'ANALYSE FINANCIERE ET LA FIABILITE DES COMPTES**

Il apparaît tout d'abord que le syndicat mixte gagnerait à fiabiliser ses données comptables en matière de tenue de son inventaire et d'amortissement de ses biens, en se rapprochant du comptable.

La chambre observe que les choix du SMTC en matière d'investissement ont particulièrement alourdi son endettement, ce qui affecte la soutenabilité financière de l'organisme. Le résultat de la section de fonctionnement 2014, largement déficitaire, atteste que l'organisme a réalisé son programme d'investissement en dégradant sa situation financière. Compte tenu de la conjoncture économique tendue, qui rend difficile toute augmentation du taux de versement transport, et de la baisse d'ores et déjà visible des ressources Institutionnelles, le SMTC se trouve désormais contraint de maîtriser ses charges pour dégager des marges de manœuvre financières.

**Recommandation n° 1 : La chambre recommande au SMTC de fiabiliser ses données budgétaires et comptables.**

En réponse, l'ordonnateur a indiqué prendre acte de cette recommandation et veiller à fiabiliser rapidement ses données comptables.

## **6. Les ressources humaines**

### **6.1. L'ANNEXE REGLEMENTAIRE « ETAT DU PERSONNEL »**

L'annexe réglementaire sur l'état du personnel n'a pas été renseignée sur les comptes administratifs 2008, 2010, 2011 et 2013. Cette annexe présente les effectifs par grade, en distinguant les effectifs pourvus des effectifs budgétaires, et en précisant le temps d'activité non complet des agents concernés.

L'organisme a indiqué que « les annexes réglementaires ne sont pas remplies par méconnaissance de l'utilisation du logiciel ». Il convient de noter néanmoins que les annexes sur l'état du personnel ont bien été renseignées aux comptes administratifs 2009 et 2012.

La chambre observe un manque de rigueur dans le renseignement régulier de l'annexe budgétaire « état du personnel ».

### **6.2. LES EFFECTIFS DU SMTC**

Selon l'organigramme de novembre 2014, l'effectif du SMTC est de 23 agents, auxquels s'ajoutent les agents de mobilité ou agents de contrôle du réseau sur le terrain.

Les services du syndicat mixte sont organisés en trois directions : une direction de l'administration générale, une direction du développement commercial et du marketing, et une direction de la prospective, de la mobilité et du transport.

Le nouvel ordonnateur en fonctions, M. Bernard GUILLEMET, a décidé de supprimer deux postes à la communication occupés par deux agents contractuels, estimant que la fin d'OPTYMO 2 induisait une diminution de cette activité. Toutefois, le comité technique paritaire réuni le 23 septembre 2014 a émis un avis défavorable à la suppression de ces postes. Le CTP a relevé un manque d'anticipation, s'agissant notamment du poste de directeur de la communication, le contrat de l'intéressé ayant été renouvelé au 1<sup>er</sup> mai 2014 pour une durée de trois ans. Toutefois, en dépit de cet avis défavorable, ces postes ont bien été supprimés.

Par ailleurs, un poste de chargé de mission « développement des compétences et expertises » avait été créé sous l'égide de l'ancien ordonnateur, en vue de procéder à la création d'une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), outil de valorisation du concept OPTYMO 2. Toutefois, le nouveau conseil syndical a décidé en 2014 de ne pas créer cette société et de privilégier les échanges entre collectivités. Le poste de chargé de mission, qui était occupé par un agent contractuel, a été supprimé en conséquence.

### **6.3. LA MISE A DISPOSITION DE PERSONNEL DE L'ESTA DE BELFORT**

Un enseignant de l'ESTA (École supérieure des technologies et des affaires) de Belfort « accompagne » le SMTC dans la mise en œuvre de l'auto en libre-service. Il figure sur l'organigramme du SMTC comme « chargé de mission recherche » rattaché directement au directeur général.

Le partenariat qui lie le SMTC à l'ESTA fait l'objet d'une convention pour une chaire innovation et mobilité, conclue le 23 février 2011. Cette convention prévoit que le syndicat mixte dispose de notes de réflexions, dites notes de perspectives rédigées par l'ESTA, en matière de marketing, d'évolution de l'offre et des attentes des usagers. 31 notes ont été produites sur la période 2011-2014 : 2 en 2011, 7 en 2012, 19 en 2013 et 3 en 2014.

Aucune convention de mise à disposition de personnel n'a été produite pour cet enseignant de l'ESTA.

L'article 61-2 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale dispose que « Les collectivités territoriales et leurs établissements publics administratifs peuvent, lorsque des fonctions exercées en leur sein nécessitent une qualification technique spécialisée, bénéficier de la mise à disposition de personnels de droit privé, dans les cas et conditions définis par décret en Conseil d'État. Cette mise à disposition est assortie du remboursement par la collectivité territoriale ou l'établissement public des rémunérations, charges sociales, frais professionnels et avantages en nature des intéressés et de la passation d'une convention avec leur employeur. Les personnels ainsi mis à disposition sont soumis aux règles d'organisation et de fonctionnement du service où ils servent et aux obligations s'imposant aux fonctionnaires. »

L'article 11 du décret n°2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux prévoit que : « I.- Les collectivités territoriales et les établissements publics mentionnés à l'article 2 de la loi du 26 janvier 1984 peuvent, lorsque les besoins du service le justifient, bénéficier de la mise à disposition de personnels de droit privé pour la réalisation d'une mission ou d'un projet déterminé qui ne pourrait être mené à bien sans les qualifications techniques spécialisées détenues par un salarié de droit privé. La mise à disposition s'applique pour la durée du projet ou de la mission, sans pouvoir excéder quatre ans. II.- La mise à disposition prévue au I est subordonnée à la signature d'une convention de mise à disposition conforme aux dispositions de l'article 2 du présent décret, conclue entre l'administration d'accueil et l'employeur du salarié intéressé, qui doit recevoir l'accord de celui-ci. Cette convention, soumise à l'approbation de l'assemblée délibérante, prévoit les modalités du remboursement mentionné à l'article 61- 2 de la loi du 26 janvier 1984. La mise à disposition régie par le présent article peut prendre fin à la demande d'une des parties selon les modalités définies dans la convention. III.- Les règles déontologiques qui s'imposent aux fonctionnaires sont opposables aux personnels mis à disposition en application du I. Il ne peut leur être confié de fonctions susceptibles de les exposer aux sanctions prévues aux articles 432-12 et 432-13 du code pénal. Ces personnels sont tenus de se conformer aux instructions de leur supérieur hiérarchique dans les conditions définies à l'égard des fonctionnaires à l'article 28 de la loi du 13 juillet 1983 susvisée. IV.- Les comités techniques paritaires compétents connaissent des projets d'organisation ou d'activités du service qui donnent lieu à l'accueil de salariés de droit privé mis à disposition en application du I. »

L'ordonnateur a confirmé l'absence de convention de mise à disposition de cette personne au sens de l'article 61-2 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984.

La chambre recommande qu'une convention de mise à disposition, conforme à la réglementation énoncée ci-dessus, vienne régulariser la situation de cet enseignant. Elle rappelle que si la mise à disposition a lieu à titre gratuit, cette disposition doit être expressément mentionnée dans la convention de mise à disposition.

**Recommandation n° 2 : La chambre recommande de régulariser la situation d'un agent mis à disposition par l'ESTA au service du SMTC.**

Dans ses réponses, l'ordonnateur a pris acte de cette recommandation et s'est engagé à ne pas renouveler la convention pour une chaire innovation et mobilité, qui arrive à échéance en avril 2016.

## **7. Le modèle d'exploitation du service public de transport en commun à Belfort**

### **7.1. LE CADRE GENERAL DE LA REGIE DES TRANSPORTS DU TERRITOIRE DE BELFORT (RTTB)**

#### **7.1.1. LE CHOIX DE CONSTITUER UNE REGIE**

L'ancienne convention d'exploitation du réseau de transports publics de voyageurs liant le SMTC à la CTRB est arrivée à échéance le 31 décembre 2005. Le SMTC a alors lancé une procédure de délégation de service public initialement prévue pour une durée de sept ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006 et jusqu'au 31 décembre 2012. Un seul candidat a déposé une offre dans les délais : la société Kéolis.

Trois réunions de négociation se sont tenues à l'issue desquelles l'ordonnateur a constaté que la contribution financière demandée par la société Kéolis, d'un montant important, dépassait largement les capacités financières du SMTC. Au terme de ces négociations, le poids des frais de siège et d'assistance du groupe, les marges et aléas ainsi que la rémunération du groupe se sont révélés trop élevés par rapport à l'augmentation attendue des recettes suite à la restructuration du réseau.

Le SMTC a donc considéré que l'offre de cette société, économiquement peu avantageuse, ne répondait pas à ses attentes et a déclaré la procédure de délégation de service public infructueuse.

Le choix a alors été fait de créer à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 une régie autonome dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, chargée de l'exploitation d'un service public à caractère industriel et commercial. L'ancienne société d'économie mixte CTRB a été transformée en EPCI.

### **7.1.2. LE CADRE JURIDIQUE DE LA REGIE**

L'article L. 1412-1 du CGCT autorise l'ensemble des collectivités territoriales, leurs établissements publics, les établissements publics de coopération intercommunale ou les syndicats mixtes à exploiter directement un service public industriel et commercial relevant de leur compétence sous forme de régie, soumise aux dispositions du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du Livre II de la deuxième partie du CGCT (articles L. 2221-1 et suivants).

Au sens de l'article L. 2221-10 du CGCT, la RTTB est une régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, chargée de l'exploitation d'un service public à caractère industriel et commercial. Le SMTC lui confie l'exploitation de services de transports publics de voyageurs dans le cadre de son périmètre de transports urbains, dans les conditions définies par un cahier des charges<sup>12</sup>.

Les opérations de recettes et de dépenses de la régie font l'objet d'un budget propre.

### **7.1.3. LA DUREE DE L'EXECUTION DU SERVICE**

L'article L.1221-3 du code des transports prévoit que « l'exécution des services de transport public de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée (...) soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ». Or, il s'avère que le cahier des charges ne prévoit pas de durée limitée à l'exécution du service par la régie. Le syndicat mixte peut toutefois décider à tout moment de dissoudre la régie.

### **7.1.4. LE PARTAGE DES RISQUES RTTB/SMTC**

Le partage des risques ne s'exerce pas sur le plan financier entre la régie et le syndicat mixte puisque d'une part, la régie ne sert que d'intermédiaire dans l'encaissement des recettes avant reversement au SMTC, et d'autre part, le syndicat mixte assure l'équilibre financier de l'activité en versant une contribution financière forfaitaire à la régie. Celle-ci lui reverse les excédents éventuels. Le syndicat mixte porte donc seul la responsabilité économique du service géré en régie.

---

<sup>12</sup> source : préambule du règlement intérieur de la régie



En l'espèce, le partage des risques s'entend d'avantage au sens de la responsabilité de la sécurité du transport des voyageurs, responsabilité partagée entre l'exploitant et l'autorité organisatrice.

### **7.1.5. L'ANALYSE DE LA QUALITE DE SERVICE**

L'article 24.2 du cahier des charges prévoit que la RTTB adresse chaque année, au plus tard le 31 mai, un rapport d'exploitation comportant :

- Une présentation du service délégué,
- Les comptes financiers retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution des services,
- Une analyse de la qualité du service.

La présentation du service délégué et des comptes financiers sont bien identifiés. La question porte d'avantage sur la qualité de service.

Si la notion de qualité de service n'est pas définie de manière précise dans le code des transports entré en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2010, certaines de ses dispositions permettent de définir les contours du « droit du voyageur à disposer d'un service de qualité ».

#### **7.1.5.1. Le droit à un transport de qualité**

L'article L. 1111-1 du code des transports prévoit que : « Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre. »

L'article 13 du cahier des charges intitulé « La qualité de service » engage la RTTB à « assurer le service public des transports urbains dans les meilleures conditions de sécurité, de confort, de régularité du service délégué (...) La RTTB met en œuvre une démarche qualité dont le contenu devra être soumis au SMTC ».

#### **7.1.5.2. La qualité de service au regard de la consistance de l'offre**

La qualité du transport urbain s'apprécie en premier lieu au regard de la consistance de l'offre de transport définie par le SMTC et mise en œuvre par la RTTB. À ce titre, les rapports d'activité font état de la production kilométrique par lignes RTTB.

### **7.1.5.3. La qualité de service au regard d'indicateurs reconnus**

La qualité de service s'analyse au regard d'indicateurs reconnus dans la sphère des transports publics tels que : la ponctualité, le temps de trajet, le confort pendant le trajet, la sécurité, la propreté, l'information donnée aux voyageurs notamment en situation perturbée. L'examen des rapports d'activité de la RTTB ne met pas en évidence ce type d'indicateurs. Néanmoins, l'article 10 du cahier des charges prévoit que les enquêtes de satisfaction auront lieu en fonction des besoins, et qu'elles seront à la charge de la RTTB. Une seule enquête de satisfaction a été réalisée en 2011. L'enquête a testé un certain nombre de points de satisfaction auprès des usagers d'OPTYMO. La plupart des items obtient une forte satisfaction sauf deux qui n'obtiennent que des scores très moyens : les abris bus et la ponctualité. En revanche, la sécurité, l'image d'OPTYMO, le prix et le confort obtiennent des niveaux de satisfaction importants dans cette enquête. À la suite de cette enquête de satisfaction, tous les abris bus ont été changés par le SMTC.

### **7.1.5.4. La qualité de service au regard de l'accessibilité et de la prise en compte du handicap**

Le rapport d'activité 2013 consacre une rubrique à l'accessibilité : « Tous les bus de la RTTB bénéficient d'un plancher bas surbaissé tandis que les plus récents d'entre eux sont équipés d'un système d'agenouillement. L'ensemble des lignes urbaines est desservie par des bus dotés de rampes d'accès pour voyageurs en fauteuil roulant. L'ensemble du personnel de conduite de la RTTB a suivi une séance d'information et de sensibilisation au handicap et à l'accessibilité des transports en commun pour les personnes à mobilité réduite organisée en collaboration avec les différentes associations concernées, la ville de Belfort et la maison du handicap. »

En outre, le SMTC développe un service spécifique pour les personnes à mobilité réduite.

Pour conclure sur la qualité de service, les rapports d'activité rendent suffisamment compte de la qualité de service en détaillant l'offre proposée. L'enquête de satisfaction démontre un bon niveau de satisfaction des usagers du service public. La mise en accessibilité des bus de la RTTB, élément désormais indispensable à une bonne qualité de service, vient compléter la démarche qualité.

## **7.2. L'ECONOMIE GENERALE DE L'EXPLOITATION DU RESEAU**

### **7.2.1. LA POLITIQUE TARIFAIRE**

L'article L. 1221-5 du code des transports prévoit que : « L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant. Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'État en matière de prix, elle fixe ou homologue les tarifs. »

Sauf encadrement de l'État en matière de tarifications sociales, les tarifs applicables aux transports urbains de voyageurs sont libres.

En l'espèce, le SMTC a mis en place un système personnalisé et gratuit de carte à puce, le pass OPTYMO, valable sur tout le réseau urbain et suburbain du Territoire de Belfort. Ce système comptabilise les trajets de l'usager à chaque montée. La facture lui est adressée le mois suivant selon le nombre de trajets effectués. Le prix unitaire est de 0,80 € le trajet. Un plafonnement est réalisé à 31 € le mois en tarif normal (jusqu'au 31 décembre 2014) et à 9 € le mois en tarif réduit, la facture est plafonnée et les trajets effectués au-delà sont gratuits.

Le comité syndical réuni le 4 décembre 2014 a décidé d'augmenter les tarifs à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Le prix du billet à l'unité est passé de 0,80 € à 1 €. Le plafond mensuel du pass OPTYMO est passé de 31 € à 34 €. L'augmentation des tarifs correspond à une recette commerciale supplémentaire de 380 000 € par an.

Il convient de noter que dans le cadre d'un rapprochement futur avec le pays de Montbéliard, le syndicat mixte envisage avec cette collectivité une communauté tarifaire pour les transports en commun.

### 7.2.2. LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE

La lutte contre la fraude, notamment sur le réseau suburbain, constitue un axe fort de développement pour 2015 à Belfort. Le tableau ci-dessous présente le bilan du suivi de la fraude sur la période 2009-2013.

**Tableau n° 24 : Bilan du suivi de la fraude sur la période 2009-2013**

	2013	2012	2011	2010	2009
Voyageurs	7 635 700	8 308 399	7 953 703	7 504 820	6 685 143
Voyageurs contrôlés	82 087	141 724	188 432	157 962	109 726
Nombre de PV	1 418	1 902	2 484	2 548	2 382
Taux de contrôle	1,08 %	1,71 %	2,37 %	2,10 %	1,64 %
<b>Taux de fraude apparent</b>	<b>1,73 %</b>	<b>1,34 %</b>	<b>1,32 %</b>	<b>1,61 %</b>	<b>2,17 %</b>

Source: tableaux de bord OPTYMO 209 à 2012 et rapport d'activité 2013 de la RTTB

Le taux de fraude apparent a diminué entre 2009 et 2013. Il est passé de 2,17 % à 1,73 %. Le rapport d'activité 2013 de la RTTB indique qu'une récente enquête fraude menée en avril 2014 par le SMTC a démontré une hausse de la fraude sur le réseau urbain avec un taux de fraude réel estimé à 6,70 %. À titre de comparaison, la ville de Troyes présente un taux similaire de 8 %.

## 7.2.3. L'EVOLUTION DU RESULTAT D'EXPLOITATION 2008-2014 DE LA RTTB

## 7.2.3.1. Vue d'ensemble

Tableau n° 25 : Comptes de résultat de la RTTB

COMPTES DE RESULTAT DE LA RTTB	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 PROVISOIRE (non voté)	Evol %
<b>Contribution financière forfaitaire du SMTC</b>	<b>8 992 946 €</b>	<b>9 338 400 €</b>	<b>9 326 880 €</b>	<b>9 857 040 €</b>	<b>10 125 600 €</b>	<b>11 554 680 €</b>	<b>11 828 620 €</b>	<b>31,53 %</b>
Divers produits	68 439 €	87 182 €	90 498 €	63 995 €	49 996 €	77 567 €	25 078 €	-63,36 %
Subventions d'exploitation	7 275 €	3 394 €	2 564 €	528 €	2 722 €	5 857 €	19 602 €	169,45 %
Reprise sur provisions	0 €	0 €	6 906 €	12 805 €	0 €	40 204 €	0 €	NS
Autres produits	138 383 €	78 094 €	137 923 €	156 681 €	148 223 €	138 489 €	129 254 €	-6,60 %
<b>sous-total produits d'exploitation</b>	<b>9 207 042 €</b>	<b>9 507 070 €</b>	<b>9 564 771 €</b>	<b>10 091 048 €</b>	<b>10 326 540 €</b>	<b>11 816 798 €</b>	<b>12 002 554 €</b>	<b>30,36 %</b>
Achat de matières premières et autres approv (carburant...)	1 154 411 €	914 495 €	1 085 845 €	1 400 240 €	1 474 106 €	1 645 558 €	1 785 170 €	54,64 %
Variation de stock	12 869 €	19 982 €	-10 021 €	-2 281 €	17 002 €	-59 752 €	3 951 €	-69,30 %
Autres achats et charges externes	1 148 114 €	997 609 €	1 016 798 €	1 147 964 €	1 284 179 €	1 324 018 €	1 425 534 €	24,16 %
Impôts, taxes et versements assimilés sur rémunérations	98 814 €	110 207 €	109 189 €	111 769 €	113 311 €	125 987 €	132 337 €	33,93 %
Taxe professionnelle puis CET à partir de 2010	265 186 €	292 488 €	123 110 €	126 619 €	127 276 €	144 288 €	144 623 €	-45,46 %
Autres impôts et taxes	27 007 €	26 721 €	20 069 €	24 860 €	26 498 €	31 874 €	36 183 €	33,98 %
Salaires et traitements	4 374 809 €	4 642 921 €	4 881 771 €	4 997 497 €	4 881 401 €	5 661 498 €	5 900 889 €	34,88 %
Charges sociales	1 871 896 €	1 930 158 €	2 058 528 €	2 221 884 €	2 220 857 €	2 560 795 €	2 652 649 €	41,71 %
Dotations aux provisions pour risques et charges	0 €	79 915 €	0 €	0 €	0 €	91 450 €	122 000 €	NS
Autres charges	4 340 €	4 930 €	4 922 €	5 485 €	5 752 €	5 939 €	7 068 €	62,84 %
<b>sous-total charges d'exploitation</b>	<b>8 957 445 €</b>	<b>9 019 426 €</b>	<b>9 290 211 €</b>	<b>10 034 036 €</b>	<b>10 150 382 €</b>	<b>11 531 654 €</b>	<b>12 210 404 €</b>	<b>36,32 %</b>
<b>RESULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>249 597 €</b>	<b>487 644 €</b>	<b>274 560 €</b>	<b>57 012 €</b>	<b>176 157 €</b>	<b>285 144 €</b>	<b>-207 850 €</b>	<b>-183,27 %</b>
Produits financiers	55 678 €	6 443 €	2 366 €	6 490 €	182 €	0 €	201 €	-99,64 %
<b>RESULTAT COURANT</b>	<b>305 275 €</b>	<b>494 087 €</b>	<b>276 926 €</b>	<b>63 501 €</b>	<b>176 339 €</b>	<b>285 144 €</b>	<b>-207 649 €</b>	<b>-168,02 %</b>
<b>Reversement excédent au SMTC au titre de l'exercice N-1</b>	<b>500 000 €</b>	<b>400 000 €</b>	<b>470 000 €</b>	<b>270 000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-100,00 %</b>
Autres opérations	90 €	-559 €	-2 271 €	-960 €	-633 €	510 €	3 504 €	3793,33 %
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>	<b>-194 815 €</b>	<b>94 646 €</b>	<b>-190 802 €</b>	<b>-205 539 €</b>	<b>176 972 €</b>	<b>285 653 €</b>	<b>-204 145 €</b>	<b>4,79 %</b>

Source: comptes financiers RTTB 2008-2013 + compte provisoire 2014 demandé à l'entretien du 17/02/2015

Un écart de 7 780 € a été relevé entre le compte de résultat 2013 de la RTTB, ligne « prestations de services » d'un montant de 11 562 460 € et le montant de la contribution financière forfaitaire du SMTC qui s'élève à 11 554 680 € pour l'année 2013. L'ordonnateur, interrogé sur ce point a indiqué que les 7 780 € correspondaient à d'autres prestations effectuées pour des tiers autres que le SMTC (Ville de Belfort, UNSS, clients divers).

Les recettes encaissées par la RTTB pour le compte du SMTC n'apparaissent pas dans les comptes de résultat de la RTTB car il ne s'agit pas de recettes propres à la régie. Les recettes commerciales transitent par des comptes d'attente dans la comptabilité de la RTTB.

### 7.2.3.2. Le taux de couverture financière

Le taux de couverture financière est l'indicateur qui évalue le coût du transport public supporté par l'utilisateur, et par conséquent, celui supporté par le contribuable. L'article 4 du cahier des charges prévoit que la RTTB a pour mission d'accompagner le SMTC en vue « d'augmenter de manière conséquente le taux de couverture financière et de réduire l'évolution de la contribution de l'autorité délégante ». Le taux de couverture apparaît relativement stable sur les trois dernières années. À noter que l'exercice 2012 enregistre le « rattrapage » des recettes SMS des années antérieures.

Le montant des recettes d'exploitation sur la période 2010-2013 a été calculé à partir des titres de recettes du SMTC au compte 7061 « prestations de services- transport de voyageurs ». Comme expliqué ci-dessus, celles-ci n'apparaissent pas dans les comptes de résultat de la RTTB. La démarche a consisté à englober les recettes SMS dans ce calcul et soustraire le coût refacturé par le SMTC à certaines communes. Le tableau ci-dessous présente ainsi le taux de couverture financière sur les quatre dernières années :

**Tableau n° 26 : Évolution du taux de couverture financière**

	2011	2012	2013	2014
Charges d'exploitation RTTB	10 034 036 €	10 150 382 €	11 531 654 €	12 210 404 €
Recettes d'exploitation HT reversées par la RTTB sur la base d'états mensuels	2 073 197 €	2 140 359 €	2 184 039 €	2 327 794 €
Titres de recettes SMS HT émis sur l'exercice	0 €	466 780 €	319 933 €	186 514 € <sup>13</sup>
<b>total recettes d'exploitation HT</b>	<b>2 073 197 €</b>	<b>2 607 138 €</b>	<b>2 503 972 €</b>	<b>2 514 308 €</b>
Taux de couverture financière	20,66 %	25,69 %	21,71 %	20,59 %

*Sources: compte de résultat RTTB + titres de recettes au compte 7061 (états mensuels et recettes SMS) sur la période 2011-2013+ réponses au questionnaire du 24 mars 2015 pour l'exercice 2014*

De fait, le taux de couverture financière n'a pas augmenté de manière aussi conséquente que le prévoyait l'article 4 du cahier des charges de la RTTB.

Enfin, la chambre observe qu'à partir d'avril 2013, la RTTB a pris en charge la maintenance des vélos en libre-service. Les coûts de fonctionnement des vélos sont englobés dans les charges du compte d'exploitation global de la RTTB. D'avril à décembre 2013, ces coûts ont représenté 105 014 € HT. Les recettes générées ont représenté sur la période 10 788 €. Les coûts de maintenance des vélos étant globalisés dans le compte d'exploitation de la RTTB, il convient d'inclure les recettes spécifiquement générées par les vélos, dans le calcul du taux de couverture financière de la RTTB pour l'année 2013, soit :

<sup>13</sup> Les recettes SMS 2014 communiquées par le SMTCB ne comprennent pas les mois de novembre et décembre 2014.

**Tableau n° 27 : Taux de couverture financière corrigé des vélos en libre-service**

	2013	2014
Charges d'exploitation RTTB	11 531 654 €	12 210 404 €
total recettes d'exploitation HT des bus	2 503 972 €	2 514 308 €
Recettes d'exploitation HT des vélos	10 788 €	49 754 €
Taux de couverture financière corrigé	21,81 %	21,00 %

Source : compte de résultat rttb + titres de recettes au compte 7061 + Coûts vélos en libre-service (document demandé en entretien du 17/02/2015) + réponses au questionnaire du 24 mars 2015 pour l'exercice 2014.

Le taux de couverture financière corrigé est donc de 21 % en 2014, ainsi 79 % du coût est supporté par le contribuable (versement transport et ressources institutionnelles).

#### 7.2.4. LE REVERSEMENT DES EXCEDENTS DE LA RTTB AU SMTC

**Tableau n° 28 : Reversements des excédents au SMTC**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Excédent RTTB reversé au SMTC (c/7718) au titre de N-1	500 000 €	400 000 €	470 000 €	270 000 €	0 €	0 €	1 640 000 €

Source : Titres de recettes du SMTC compte 7718

Les reversements des excédents de la RTTB sont encaissés au compte 7718 par le SMTC en année N+1 (Année N= exercice du compte de résultat de la RTTB).

L'absence de reversement des excédents au titre des années 2012 et 2013 (ces excédents s'élèvent à 574 726 €) est dû au fait que le budget supplémentaire 2014 de la régie intégrait une recette exceptionnelle du montant des excédents pour diminuer d'autant, le montant de la contribution versée par le SMTC. Effectivement, la contribution financière 2014 initialement votée à hauteur de 13 M€ au budget primitif 2014 du SMTC a été ramenée à 11,8 M€ au budget supplémentaire 2014. Bien que ce reversement n'apparaisse pas au compte 7718 du SMTC, ce dispositif est conforme à l'article 16 du règlement intérieur de la RTTB qui prévoit qu' « en cas d'excédent, les résultats de chaque exercice donneront lieu à déduction correspondante sur la contribution financière de l'exercice suivant de l'autorité organisatrice ».

#### 7.2.5. LA MISE EN CORRELATION DE LA CONTRIBUTION FORFAITAIRE AVEC LES REVERSEMENTS D'EXCEDENTS

Il convient de mettre en corrélation la contribution forfaitaire du SMTC à la RTTB avec les reversements d'excédents, afin d'avoir une vision de la contribution financière nette.

**Tableau n° 29 : Contribution financière nette**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (provisoire)	Evol 2008- 2014 %
Contribution forfaitaire versée à la RTTB	8 992 946 €	9 338 400 €	9 326 880 €	9 857 040 €	10 125 600 €	11 554 680 €	11 828 620 €	31,53 %
Reversement des excédents RTTB	500 000 €	400 000 €	470 000 €	270 000 €	0 €	0 €		-100,00 %
Contribution financière nette	8 492 946 €	8 938 400 €	8 856 880 €	9 587 040 €	10 125 600 €	11 554 680 €	11 828 620 €	39,28 %

Source : comptes financiers RTTB

La contribution financière nette est en augmentation continue sur la période.

### 7.2.6. LA CONTRIBUTION FINANCIERE FORFAITAIRE VERSEE A LA RTTB RAPPORTEE AU KILOMETRE ET AU VOYAGE

**Tableau n° 30 : CFF rapportée au km et au voyage**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Evol%
Nombre de voyages	4 230 597	4 995 940	5 925 826	6 188 643	6 384 395	6 683 956	7 308 388	72,75 %
Nombre de kilomètres	2 417 565	2 449 535	2 530 017	2 524 377	2 591 395	2 997 947	3 384 916	40,01 %
CFF à la RTTB	8 992 946 €	9 338 400 €	9 326 880 €	9 857 040 €	10 125 600 €	11 554 680 €	11 828 620 €	31,53 %
CFF rapportée au km	3,72 €	3,81 €	3,69 €	3,90 €	3,91 €	3,85 €	3,49 €	-6,06 %
CFF rapportée au voyage	2,13 €	1,87 €	1,57 €	1,59 €	1,59 €	1,73 €	1,62 €	-23,86 %

Source : réponse au questionnaire n°2 + réponse au questionnaire du 24 mars 2015

Au stade du DOB 2015, les validations du dernier quadrimestre 2014 ont été comparées à celles du dernier quadrimestre 2013. Il en ressort un tassement de l'augmentation des validations sur le réseau urbain à 2,27 %. Ce qui signifie que le SMTC se situe aujourd'hui dans la tendance haute de parts de marché qu'il peut conquérir et que son réservoir de part modale s'amointrit.

### 7.3. LES VELOS EN LIBRE-SERVICE

Depuis avril 2013, la RTTB est chargée de l'exploitation des vélos en libre-service, disponible 7 jours sur 7 et 24h/24. Le rapport d'activité 2013 présente l'offre déployée principalement sur la ville de Belfort sous la forme de 280 vélos répartis en 28 stations commerciales, ainsi que la fréquentation mensuelle. En juin 2013, 16 066 usagers ont utilisé ce service.

Le SMTC avait passé un appel d'offres avec une tranche ferme pour la fourniture des vélos. Pour leur maintenance, il était prévu une tranche conditionnelle au marché, tranche finalement non affermée. Le SMTC a expliqué avoir confié à la RTTB l'exploitation des vélos pour des raisons de rationalisation économique des coûts :



**Tableau n° 31 : Comparaison des coûts d'exploitation des vélos en libre-service**

	RTTB réalisé 2014	Proposition de SMOOVE 1ère année d'exploitation
Coûts de fonctionnement annuel HT pour les vélos en libre-service	179 659 €	443 957 €

Source: Comparaison de coûts demandée en entretien du 17/02/2015

Au regard des éléments ci-dessus, le choix du SMTC se confirme économiquement judicieux.

## 7.4. LE COUT ECONOMIQUE DES CONTRATS CONCLUS AVEC LES AUTRES TRANSPORTEURS

### 7.4.1. LE TRANSPORT A LA DEMANDE

Le service OPTYMO à la demande (OAD) est un service qui s'adapte aux besoins des usagers sur réservation au moins une demi-heure à l'avance au départ d'un point d'arrêt. Ce service est accessible avec tous les titres de transport OPTYMO. Avec le pass OPTYMO, son prix est en 2014 de 0,80 € le trajet pour l'utilisateur. Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, ce prix est porté à 1 €.

À partir des tableaux de bord annuels « OPTYMO » récents (2011-2013), a été mis en exergue le coût supporté par l'organisme, par voyageur transporté en service OAD. Ce coût est présenté dans le tableau suivant.

**Tableau n° 32 : Coût par voyageur transporté en service OAD**

Années	TRANSPORT A LA DEMANDE			
	Voyageurs	Kilomètres	Dépenses	Coût rapporté à un voyageur
2011	5 525	111 334	200 400 €	36,27 €
2012	11 569	195 196	357 597 €	30,91 €
2013	23 384	366 418	321 955 €	13,77 €
2014	189 234	1 435 470	3 004 781	15,88 €

Source: Tableaux de bord OPTYMO + réponses au questionnaire n°3+ réponses au questionnaire du 24 mars 2015

Le coût rapporté à un voyageur transporté en service OAD tend nettement à diminuer sur la période 2011-2013, en passant de 36 € par voyageur en 2011 à près de 14 € en 2013, ce qui encourage le dispositif mis en place. En septembre 2013, l'organisation du transport à la demande a été changée. Le transport à la demande est depuis intégré dans les lignes suburbaines pour la majeure partie. On parle désormais de « lignes suburbaines à la demande ». Seul le voyage « aller » est maintenant réservé. En 2014, le coût du service rapporté à un voyageur est de 16 €.

Toutefois, le SMTC a constaté au stade du DOB 2015, que l'offre OAD était majoritairement détournée par les scolaires dont la part dans les réservations atteint 62 %. Les élèves utilisent ce moyen de déplacement au détriment des transports scolaires spécialement mis en place pour eux et dès lors sous-utilisés. Cette pratique génère des effets d'éviction. Sur la base de 2013, le coût est ainsi de 199 612 €. Le SMTC envisage la possibilité d'interdire l'usage de l'OAD aux heures de pointe aux scolaires ou d'instaurer un tarif différent pour ces voyages.

En tout état de cause, la chambre observe que le SMTC gagnerait à mettre en œuvre rapidement les dispositifs adéquats pour endiguer ce phénomène de contournement du service OAD par les scolaires.

#### 7.4.2. LE SERVICE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Il s'agit d'un service accessible depuis toutes les communes du Territoire de Belfort. C'est un service spécialisé et personnalisé c'est-à-dire avec un itinéraire d'adresse à adresse. Les trajets sont effectués avec un véhicule aménagé pour les personnes en fauteuil roulant. Ce service est uniquement accessible aux bénéficiaires de la carte d'invalidité avec un taux supérieur ou égal à 80 %. Le prix est de 2 € par trajet, pour l'usager à mobilité réduite. Le prix du trajet pour son accompagnateur est gratuit. L'accompagnateur est à déclarer au moment de la prise de rendez-vous. Le service est collectif, c'est-à-dire que plusieurs personnes peuvent être transportées en même temps.

Le coût supporté par le syndicat mixte, par voyageur transporté en service PMR a été mis en exergue à partir des tableaux de bord annuels « OPTYMO » 2011-2013. Ce coût est présenté dans le tableau suivant.

Tableau n° 33 : Coût par voyageur transporté en service PMR

Années	PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE			
	Voyageurs	Kilomètres	Dépenses	Coût rapporté à un voyageur
2011	15 283	85 418	336 041 €	21,99 €
2012	15 401	78 067	368 240 €	23,91 €
2013	16 752	66 006	411 562 €	24,57 €
2014	14 435	112 557	332 817 €	23,06 €

Source: Tableaux de bord OPTYMO + réponse au questionnaire du 24 mars 2015.

Entre 2011 et 2013, le montant des dépenses a augmenté de 22,4 %, et le coût rapporté à un voyageur a augmenté de 11,7 %. Enfin, il convient de préciser que le nombre de voyageurs indiqué ci-dessus englobe les accompagnateurs des personnes à mobilité réduite. En 2014, le coût du service rapporté à un voyageur s'est établi à 23 €.

### **7.4.3. LE TRANSPORT SCOLAIRE DES COLLEGIENS ET LYCEENS**

#### **7.4.3.1. La prise en charge des transports scolaires**

Le SMTC s'est substitué au département depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour l'ensemble des démarches nécessaires à l'organisation et la gestion des transports scolaires. Ces démarches se composent notamment de l'interface avec les établissements scolaires et les transporteurs pour l'établissement, ainsi que le suivi et le renouvellement :

- des titres de transports délivrés aux élèves empruntant les lignes régulières du réseau urbain et interurbain,
- des titres SNCF des élèves empruntant les lignes SNCF,
- des titres de transport des élèves scolarisés en dehors du département et empruntant les lignes et circuits organisés par les départements limitrophes.

Par ailleurs, le SMTC assure l'organisation d'actions de sensibilisation au sein des établissements scolaires (exercices d'évacuation des cars...) en liaison avec la prévention routière et l'ANATEEP (association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public).

Cette prise en charge de l'organisation des transports scolaires a entraîné le transfert du chef de pôle des transports scolaires du département au sein des effectifs du SMTC à compter du 2 janvier 2005.

#### **7.4.3.2. Le coût porté par le SMTC au titre de la gratuité**

Le coût porté par le syndicat mixte au titre de la gratuité des transports scolaires s'élève pour l'année scolaire 2013-2014 à environ 9,8 M€.

En effet, un élève coûte 733 € par an en milieu urbain, et 922 € par an en milieu périurbain, soit une moyenne de 828 €.

L'année scolaire 2013-2014 a compté 11 800 élèves.

Ce coût total de 9,8 M€ est en partie compensé par le transfert de la DGD transports scolaires du conseil général du Territoire de Belfort, d'un montant de 3 M€ environ.

Ce « coût de la gratuité » est élevé et le SMTC doit être particulièrement attentif à son évolution, compte tenu de la baisse des dotations à l'avenir, du phénomène de report des élèves sur le service d'OAD et de la réforme des rythmes scolaires.

La chambre observe que ce coût représente la moitié du versement transport budgété en 2014. De fait, c'est essentiellement les entreprises du ressort qui supportent financièrement ce service. Or, le cadre d'emploi législatif du VT, prescrit par le CGCT, ne concerne nullement les transports scolaires. Il apparaît aujourd'hui nécessaire pour le SMTC d'engager une réflexion sur l'équilibre financier du service avec la possibilité de faire participer les collectivités membres au financement de la gratuité des transports scolaires.

## 8. L'auto en libre-service (ALS)

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, le SMTC a mis en place l'auto en libre-service (ALS), accessible 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Ce service vise à offrir une solution de mobilité complémentaire au bus et au vélo, puisqu'il est destiné aux trajets longs, en dehors de l'aire urbaine et sur une durée limitée. Il est également accessible avec le pass unique OPTYMO, mais le plafonnement mensuel de 34 € n'est pas applicable pour ce service. La flotte proposée, avec cinq types de véhicules diesel (citadine, routière, berline statutaire, coupé-cabriolet et utilitaire) tient compte des différents usages et dispose de places de stationnement dédiées, dans l'aire urbaine (système de location dit « en boucle »).

### 8.1. LES QUESTIONS JURIDIQUES SOULEVEES

La question de la conformité de ce service avec les dispositions du code général des collectivités territoriales, notamment en matière de financement par le biais du versement transport, puis avec les dispositions du code des transports, plus particulièrement en matière d'auto-partage, a été étudiée.

#### 8.1.1. LES DISPOSITIONS DU CGCT ET DU CODE DES TRANSPORTS

Le versement transport est destiné à financer, d'après l'article L. 2333-68 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), « des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement à l'intérieur du périmètre des transports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains. Le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo, ainsi qu' au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité, au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-1-14 à L. 1231-16 du code des transports. ».

Cet article déterminant l'objet du financement par le versement transport ne mentionne pas expressément l'auto en libre-service. Il semble donc délicat de financer majoritairement un tel service par le versement transport.

L'article L. 1231-1-14 du code des transports définit l'auto-partage<sup>14</sup> comme étant « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. (...) Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent délivrer un label " auto-partage " aux véhicules affectés à cette activité. À cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au

<sup>14</sup> L'auto-partage se distingue du covoiturage. Le covoiturage est défini par l'article L1231-15 du code des transports : « Le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution. »

regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'auto-partage ».

Au-delà de la notion de réduction des gaz à effet de serre, ne prenant son sens véritable qu'avec l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides « plug-in », le fondement de ce service public est de pallier à une carence de l'initiative privée.

Le service d'auto en libre-service présente une nature commerciale et relève en principe de l'initiative privée. Néanmoins, il a été admis qu'une personne publique puisse intervenir pour ce type d'activités lorsque deux conditions sont réunies :

- La carence ou l'insuffisance qualitative ou quantitative de l'initiative privée,
- La satisfaction d'un besoin collectif de la population locale par l'intervention publique (intérêt public local).

Ces deux critères cumulatifs ont été examinés.

### **8.1.2. L'ABSENCE DE CARENCE DE L'INITIATIVE PRIVEE**

Dans une décision du 3 mars 2010<sup>15</sup>, le Conseil d'État a rappelé que les personnes publiques sont chargées d'assurer les activités nécessaires à la réalisation des missions de service public dont elles sont investies et bénéficient à cette fin de prérogatives de puissance publique. En outre, si elles entendent, indépendamment de ces missions, prendre en charge une activité économique, elles ne peuvent légalement le faire que dans le respect de la liberté du commerce et de l'industrie et du droit de la concurrence. À cet égard, pour intervenir sur un marché, elles doivent, non seulement agir dans la limite de leurs compétences, mais également justifier d'un intérêt public, lequel peut résulter notamment de la carence de l'initiative privée. Une fois admise dans son principe, une telle intervention ne doit pas se réaliser suivant des modalités telles qu'en raison de la situation particulière dans laquelle se trouverait cette personne publique par rapport aux autres opérateurs agissant sur le même marché, elle fausserait le libre jeu de la concurrence sur celui-ci.

Par ailleurs, l'article L. 2251-3 du CGCT prévoit que « Lorsque l'initiative privée est défailante ou insuffisante pour assurer la création ou le maintien d'un service nécessaire à la satisfaction des besoins de la population en milieu rural ou dans une commune comprenant un ou plusieurs quartiers prioritaires de la politique de la ville, la commune peut confier la responsabilité de le créer ou de le gérer à une association régie par la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association ou à toute autre personne ; elle peut aussi accorder des aides, sous réserve de la conclusion avec le bénéficiaire de l'aide d'une convention fixant les obligations de ce dernier ».

Or, en l'espèce, il existe de nombreuses sociétés du secteur privé proposant une large gamme de véhicules à la location.

Il est dès lors peu raisonnable de considérer que l'offre privée en la matière est défailante ou insuffisante sur le Territoire de Belfort.

---

<sup>15</sup>(CE, 3 mars 2010, Département de la Corrèze).

### **8.1.3. LA QUESTION DE L'INTERET PUBLIC LOCAL**

Dans un arrêt rendu le 3 juillet 2012 par la cour administrative d'appel de Paris, la requête de la chambre syndicale des loueurs de voitures automobiles et du syndicat professionnel des centraux radio taxi de Paris et de la région parisienne, demandant la résiliation du contrat confié par le syndicat mixte Autolib' à la société Bolloré, déléguant le service « autolib' » a été rejetée.

La cour administrative d'appel a rappelé le principe selon lequel « les personnes publiques sont chargées d'assurer les activités nécessaires à la réalisation des missions de service public dont elles sont investies et bénéficient à cette fin de prérogatives de puissance publique ; qu'en outre, si elles entendent, indépendamment de ces missions, prendre en charge une activité économique, elles ne peuvent légalement le faire que dans le respect tant de la liberté du commerce et de l'industrie que du droit de la concurrence ; qu'à cet égard, pour intervenir sur un marché, elles doivent, non seulement agir dans la limite de leurs compétences, mais également justifier d'un intérêt public, lequel peut résulter notamment de la carence de l'initiative privée ; qu'une fois admise dans son principe, une telle intervention ne doit pas se réaliser suivant des modalités telles qu'en raison de la situation particulière dans laquelle se trouverait cette personne publique par rapport aux autres opérateurs agissant sur le même marché, elle fausserait le libre jeu de la concurrence sur celui-ci ».

Sur l'intérêt public, la Cour administrative d'appel de Paris a considéré que « l'usage de véhicules électriques est, en l'état actuel des recherches scientifiques, très majoritairement considéré comme participant de la protection de l'environnement ; qu'au surplus, les bénéfices environnementaux attendus d'Autolib', outre la mise en service de véhicules électriques, découlent également du système d'auto-partage, destiné à diminuer le nombre de véhicules privés en région parisienne ; qu'ainsi, c'est à bon droit, et par une motivation suffisante, que le tribunal, qui n'était pas tenu de se prononcer sur l'ensemble des éléments d'argumentation développés devant lui, a retenu les bénéfices environnementaux attendus d'Autolib' et conclut sur ce point à l'existence d'un intérêt public ».

Pour la Cour, l'intérêt public apparaît suffisant en termes tant environnementaux que d'amélioration de l'offre de transports : « c'est à bon droit que les premiers juges ont également retenu l'existence d'un intérêt public lié à l'objectif de diversification de l'offre de transports et de réduction des difficultés résultant de l'accroissement de la circulation automobile dans la zone concernée ».

En l'espèce, sur le Territoire de Belfort, l'intérêt environnemental local est à relativiser puisque l'offre ne comporte pas de véhicules électriques mais seulement des véhicules fonctionnant au diesel, avec une hybridation légère et non rechargeable pour les quelques berlines statutaires déployées.

Par ailleurs, l'argument éventuel de la congestion du trafic urbain à Belfort est inopérant, ces véhicules n'étant pas destinés à circuler en centre urbain.

En définitive, la présence d'un intérêt public local belfortain ne semble pas pleinement démontrée.

### **8.1.4. L'ELARGISSEMENT ENVISAGE DU SERVICE EN DIRECTION DES PROFESSIONNELS**

Le SMTC a abordé la question du développement de ce service en direction des professionnels (entreprises, administrations, associations...) à l'occasion du débat d'orientations budgétaires 2015.

Or, si la régularité juridique de l'ALS en direction des personnes privées est déjà en soi relativement friable, son développement en faveur des professionnels est pour le moins risqué. En effet ce type de service intervient cette fois dans un secteur extrêmement concurrentiel.

En outre, en fonction du tarif pratiqué par le SMTC, si celui-ci ne couvre pas la totalité des coûts de fonctionnement et d'amortissement du service et par conséquent engendre un déficit d'exploitation couvert par le budget du SMTC, ce qui est le cas en pratique, cela pourrait vraisemblablement être qualifié d'aide indirecte en faveur d'une entreprise et tomber sous le coup des règles applicables en la matière.

Au sens du droit de l'Union européenne, les avantages accordés directement ou indirectement au moyen de ressources d'État sont considérés comme des aides<sup>16</sup>. L'État est entendu dans le sens le plus large de pouvoirs publics et la notion d'entreprise doit être comprise comme toute entité exerçant une activité économique, indépendamment de son statut juridique et de ses règles de financement.

Le principe est l'interdiction des aides indirectes puisque selon l'article 107 § 1 du traité de fonctionnement de l'Union européenne, « Sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. »

Le simple fait que l'aide apportée par les pouvoirs publics renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes permet de considérer que cette aide a faussé la concurrence.

En conséquence, et au vu de ce qui précède, l'intervention du syndicat mixte dans le secteur de la location de véhicules aux professionnels, au-delà du risque juridique qu'il sous-tend, devra être strictement encadrée et respecter l'ensemble des règles relatives aux « conditions du marché ».

En définitive, au regard des dispositions réglementaires du CGCT et du code des transports rappelées ci-dessus, il apparaît que ce service d'auto en libre-service rentre difficilement dans les critères d'éligibilité au versement transport, principale source de financement du SMTC. Par ailleurs, ce service n'est justifié, ni par une carence de l'initiative privée, ni par un intérêt public local en matière environnemental ou de décongestion du trafic urbain.

La chambre attire l'attention du SMTC sur les risques juridiques pris en matière de concurrence déloyale et d'entrave à la libre-concurrence, vis-à-vis des sociétés exerçant leurs activités dans ce domaine.

Dans ses réponses, l'ordonnateur a pris l'engagement de renoncer au développement de ce service en direction des professionnels.

---

<sup>16</sup>CJCE, 17/03/1993, aff. C-72/91 et C-73/91, *Slooman/Neptun*



## 8.2. L'UTILISATION DU SERVICE

Les statistiques d'utilisation de l'ALS montrent un taux d'utilisation relativement important des véhicules. Sur les 12 mois de 2014, un total de 12 639 locations ont été réalisées, représentant 704 797 km et 71 021 heures d'utilisation.

**Tableau n° 34 : Utilisation du service ALS**

2014	Nombre de locations cumulées	Km cumulés	Heures de location cumulées
janvier	324	11 087	952
février	945	43 785	3 994
mars	1846	91 622	8 791
avril	2771	143 299	14 767
mai	3927	210 437	21 522
juin	5303	309 170	31 184
juillet	6635	398 852	39 538
août	7778	465 914	46 595
septembre	8923	518 568	52 320
octobre	10 194	578 958	58 245
novembre	11 479	644 441	64 776
décembre	12 639	704 797	71 021

Source : DOB 2015

Début 2015, 2000 clients ont fait le choix d'activer l'option ALSO de leur pass OPTYMO et la moitié a utilisé au moins une fois le service, ce qui, malgré une année de déploiement nécessitant nécessairement de multiples ajustements, démontre un intérêt certain des usagers pour ce service.

Une grande part de cette attractivité est à mettre au crédit de la tarification très séduisante du service et de sa facilité d'utilisation.

### 8.3. L'ACTIVITE FINANCIERE DU SERVICE ALS

#### 8.3.1. LES TARIFS

Cinq types de véhicules sont proposés avec des tarifs différenciés.

Les tarifs englobent tout à la fois la location, l'assurance et le carburant.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, les tarifs applicables sont les suivants :

	207+	MEGANE	BIPPER	508	308CC
Coût horaire	1 €	1 €	1 €	2 €	2,50 €
Coût kilométrique	0,20 €	0,20 €	0,20 €	0,30 €	0,35 €

Source: <http://info.optymo.fr/votre-voyage/tarifs-et-pass-optymo>

#### 8.3.2. SIMULATIONS FINANCIERES

L'article 10 des conditions générales de vente précise qu' « Une durée maximale de 5 jours est autorisée, avec une prolongation maximale de 24h, faisant l'objet de pénalités<sup>17</sup> ».

- Simulation n°1 : un aller-retour Belfort-Dijon (364 km aller-retour) sur la journée en 207+ :

Début de la location du véhicule:	07h00
Fin de la location du véhicule:	19h00

coût horaire 12h	12 €
coût kilométrique 364 km aller retour	73 €
coût du carburant	0 €
<b>TOTAL COUT POUR L'USAGER</b>	<b>85 €</b>

Ce service, dans ce cas précis de simulation, vient concurrencer le service public ferroviaire de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, branche Est, mise en service en décembre 2011, et reliant Dijon à la gare TGV de Belfort-Montbéliard en moins d'une heure.

- Simulation n°2 : un aller-retour Belfort-Lyon (688km aller-retour) sur deux journées en 308CC:

Début de la location du véhicule jour J:	07h00
Fin de la location du véhicule J+1:	19h00
<b>TOTAL temps de location:</b>	<b>36h00</b>

<sup>17</sup> La pénalité est de 60€ pour une prolongation de la réservation de plus de 4h à 24h, en plus de la facturation du temps supplémentaire d'utilisation et des km effectués.

coût horaire pour 36h	90 €
coût kilométrique pour 688 km aller-retour	241 €
coût du carburant	0 €
<b>TOTAL COUT POUR L'USAGER</b>	<b>331 €</b>

- Simulation n°3 : un aller-retour de 80 km sur la journée en mégane :

Début de la location	8h00
Fin de la location	15h00

coût horaire pour 7h	7 €
coût kilométrique pour 80 km aller-retour	16 €
coût du carburant	0 €
<b>TOTAL COUT POUR L'USAGER</b>	<b>23 €</b>

Ces tarifs apparaissent nettement inférieurs à ceux proposés par le secteur privé, avec un écart proportionnellement plus important encore sur des trajets inférieurs à 100 km. Ils sont également inférieurs à ceux des services d'auto-partage voisins, qui ne recouvrent cependant pas tout à fait le même domaine.

Précisons que le coût du carburant est inclus et que les véhicules sont assurés pour une utilisation sur l'ensemble du Territoire national, mais aussi, sans formalités particulières, sur les réseaux suisses et allemands.

### **8.3.3. LA PRISE EN CHARGE FINANCIERE DU CARBURANT ENGLOBEE DANS LES TARIFS**

L'article 13 des conditions générales de vente prévoit que « le SMTC fournit les véhicules avec un minimum de 50 % du réservoir de carburant rempli. Si à la restitution du véhicule il reste moins de 50 % de carburant dans le réservoir, le client utilisateur doit faire le plein lui-même. Chaque véhicule est muni d'une carte essence (...). Il est impossible de restituer un véhicule si la carte est manquante. Un croisement des données transmises par TOTAL SA et celles enregistrées par l'ordinateur de bord du véhicule est automatiquement réalisé. Pour tout écart constaté, le client devra se justifier. Sans raisons ou explications valables, ce dernier sera définitivement exclu du service ALSO. »

### **8.3.4. LE TAUX DE COUVERTURE FINANCIERE DU SERVICE ALS**

Le coût d'acquisition global des véhicules s'est élevé à 2 389 000 € HT, détaillé comme suit :

**Tableau n° 35 : Coût d'acquisition des véhicules pour le service ALS**

	€ HT
Achat véhicules	1 854 000
Matériel embarqué	300 000
Fournitures	65 000
Matériel	100 000
Études	70 000
<b>Total</b>	<b>2 389 000</b>

Source : réponses au questionnaire n°4

Les coûts de fonctionnement pour l'année 2014 se sont élevés à 477 589 € détaillés ci-dessous.

**Tableau n° 36 : Détail des coûts de fonctionnement ALS et taux de couverture**

	2014
<b>Véhicules</b>	
Carburant HT + lavage	60 884 €
Assurance	118 666 €
Réparation/ entretien	35 401 €
Locations voiture	10 773 €
<b>s/ total</b>	<b>225 724 €</b>
<b>Infrastructures</b>	
Amortissement	36 398 €
Entretien/ redevance annuelle	15 000 €
<b>s/ total</b>	<b>51 398 €</b>
<b>Logiciel système de gestion</b>	
Logiciel acquisition mise en place télécom	15 692 €
Logiciel frais annuels	72 814 €
Centre d'appels	111 960 €
<b>s/ total</b>	<b>200 466 €</b>
<b>TOTAL GENERAL COUTS FONCTIONNEMENT</b>	<b>477 588 €</b>
<b>MONTANT DES RECETTES</b>	<b>221 405 €</b>
<b>Taux de couverture</b>	<b>46,36 %</b>

Source : réponses au questionnaire n°4

Le taux de couverture financière du service ALS par les recettes usagers est de 46 %. C'est donc en majorité les entreprises qui supportent, par le biais du VT, le coût de fonctionnement du service (54 %).



**TABLE DES ANNEXES**

<b>Annexe n° 1 : Liste des tableaux.....</b>	<b>60</b>
<b>Annexe n° 2 : Observations sur le compte 6238 (exercice 2012).....</b>	<b>62</b>

**ANNEXE N° 1 : LISTE DES TABLEAUX**

<b>Tableau n° 1 : Répartition des membres .....</b>	<b>8</b>
<b>Tableau n° 2 : Produits de gestion.....</b>	<b>12</b>
<b>Tableau n° 3 : Encaissements et remboursements du VT.....</b>	<b>14</b>
<b>Tableau n° 4 : Détail des ressources institutionnelles .....</b>	<b>15</b>
<b>Tableau n° 5 : Détail de la participation du département sur la période 2008-2014.....</b>	<b>16</b>
<b>Tableau n° 6 : Taux d'évolution de la DGF sur la période 2008-2014.....</b>	<b>16</b>
<b>Tableau n° 7 : Fréquentation .....</b>	<b>17</b>
<b>Tableau n° 8 : EBE et CAF brute .....</b>	<b>18</b>
<b>Tableau n° 9 : Les charges de gestion courante.....</b>	<b>19</b>
<b>Tableau n° 10 : Les charges à caractère général .....</b>	<b>20</b>
<b>Tableau n° 11 : Total réalisé en 2012 du poste honoraires, études et recherche .....</b>	<b>20</b>
<b>Tableau n° 12 : Contributions forfaitaires versées depuis 2008.....</b>	<b>23</b>
<b>Tableau n° 13 : Résultat de la section de fonctionnement 2008-2013.....</b>	<b>24</b>
<b>Tableau n° 14 : Financement des investissements.....</b>	<b>25</b>
<b>Tableau n° 15 : Plan de financement initial.....</b>	<b>26</b>
<b>Tableau n° 16 : Plan de financement définitif.....</b>	<b>27</b>
<b>Tableau n° 17 : La dette .....</b>	<b>28</b>
<b>Tableau n° 18 : Encours de dette au 31 décembre 2013.....</b>	<b>28</b>
<b>Tableau n° 19 : Ratio de désendettement avec le crédit-bail.....</b>	<b>31</b>
<b>Tableau n° 20 : Cession d'éléments d'actif de 2008.....</b>	<b>32</b>
<b>Tableau n° 21 : Valeur d'acquisition des biens, amortissement au 31/12/2014 et VNC.....</b>	<b>33</b>
<b>Tableau n° 22 : Résultats de l'exercice 2013 .....</b>	<b>34</b>
<b>Tableau n° 23 : Résultats 2013 consolidés .....</b>	<b>35</b>

<b>Tableau n° 24 : Bilan du suivi de la fraude sur la période 2009-2013.....</b>	<b>42</b>
<b>Tableau n° 25 : Comptes de résultat de la RTTB.....</b>	<b>43</b>
<b>Tableau n° 26 : Évolution du taux de couverture financière.....</b>	<b>44</b>
<b>Tableau n° 27 : Taux de couverture financière corrigé des vélos en libre-service.....</b>	<b>45</b>
<b>Tableau n° 28 : Reversements des excédents au SMTC.....</b>	<b>45</b>
<b>Tableau n° 29 : Contribution financière nette.....</b>	<b>46</b>
<b>Tableau n° 30 : CFF rapportée au km et au voyage.....</b>	<b>46</b>
<b>Tableau n° 31 : Comparaison des coûts d'exploitation des vélos en libre-service.....</b>	<b>47</b>
<b>Tableau n° 32 : Coût par voyageur transporté en service OAD.....</b>	<b>47</b>
<b>Tableau n° 33 : Coût par voyageur transporté en service PMR.....</b>	<b>48</b>
<b>Tableau n° 34 : Utilisation du service ALS.....</b>	<b>54</b>
<b>Tableau n° 35 : Coût d'acquisition des véhicules pour le service ALS.....</b>	<b>57</b>
<b>Tableau n° 36 : Détail des coûts de fonctionnement ALS et taux de couverture.....</b>	<b>57</b>



## ANNEXE N° 2 : OBSERVATIONS SUR LE COMPTE 6238 (EXERCICE 2012)

Catégories	n° mandat	Montant TTC	Créanciers	Objet de la dépense	Observations CRC
Missions	47	1 296 €	Hôtel "Le saut de la truite"	Hébergement. Le nom des personnes hébergées n'est pas indiqué sur le mandat.	Erreur d'imputation : compte 6256 (agents) ou compte 653 (élus)
Réceptions	1001	1 168 €	Belfort Aire urbaine Handball	Réception 150 personnes	Erreur d'imputation : compte 6257 réceptions
	1425	630 €	Les Eurockéennes de Belfort	18 bouteilles de champagne	
	1899	700 €	Restaurant Le Pot d'Etain	10 menus	
Honoraires	78	4 565 €	Cabinet d'avocats Gelly	Services juridiques rendus, conseil, assistance en matière de protection des données personnelles dans le cadre du projet OPTYMO	Erreur d'imputation : compte 6226 honoraires
	828	598 €	Daniel Giroud	Expertise valeur vénale fonds de commerce	
	1894	4 963 €	ECO&CO	Conseil en communication	
Impressions	123	2 165 €	REALGRAPHIC	4000 exemplaires dépliants horaires ligne 3+ 1000 ex ligne 30	Erreur d'imputation : Compte 6236 Imprimés
	273	658 €	ESTIMPRIM	9000 ex dépliants	
Publications/Insertions	260	21 528 €	Les éditions la vie du rail	dossier spécial 20 pages "les nouvelles ambitions de Belfort"	Erreur d'imputation : Compte 6237 Publications
	886	2 291 €	L'Alsace le Pays	Insertion publicitaire	Erreur d'imputation : Compte 6231 Insertions
Expositions	1662	2 231 €	ELEPHANT COM AND EVENTS SARL	CREATION ET POSE D'UNE EXPO	Erreur d'imputation : Compte 6233 Expositions
Chèques cadhoc	445	2 076 €	CADHOC	100 chèques cadhoc	Marketing qualifié d' « offensif » par les services, notamment sous la précédente mandature
	718	1 048 €	CADHOC	50 chèques cadhoc	
	1889	2 076 €	CADHOC	100 chèques cadhoc	
Carnets ciné accès	1057	5 415 €	PATHÉ BELFORT	38 carnets de 25 ciné accès	
	1903	2 850 €	PATHÉ BELFORT	20 carnets de 25 ciné accès	
Transport en autocars	2055	580 €	KUNEGEL SAS	Transport en autocar du 16/12/12 SOCHAUX/ STRASBOURG	
	2206	3 710 €	KUNEGEL SAS	Transport en autocar du 25/11/12 au 01/12/12 Belfort cinéma des quais/ Festival entrevue	
Autres	643	1 760 €	Teleskis de la gentiane	forfaits saison 2011/2012	
	2212	7 174 €	Football club Sochaux Montbéliard SA	Pub, billetterie, abonnements	
	1655	198 €	Centre Leclerc de Belfort	6 tickets europapark	
	1736	300 €	Centre Leclerc de Belfort	1 chèque voyage	
	1743	377 €	SOPHIE BOUTIC Besançon	habillement 2 costumes	
	1823	959 €	INTERSPORT	Vélos + trottinette	
	2041	1 810 €	CHOCOLAT KLAUS SA	165 boîtes de chocolats 240g	

Source : mandats de paiement 2012