



RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES

Présenté lors du Comité syndical du vendredi 28 février 2025 à 17h30

A – Cadre réglementaire

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

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

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

B – Contexte général et situation du syndicat mixte

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

Ce dernier, appliqué à la CFF, **est en forte augmentation depuis 2022** :

- Entre 2018 et 2021, il oscille entre 2,23 et 4,83% ;
- En 2022, il grimpe à 12,72%, puis à 18,35% en 2023.
- Sa progression a ralenti en 2024, en s'établissant tout de même à 21,24%.

Tous les indices sont impactés par cette hausse, mais particulièrement ceux dédiés au Gasoil (+46% en 2022, +4% en 2023, mais -6% en 2024) et aux salaires (+3% en 2022, +6% en 2023, +5% en 2024). D'autres indices comme le coût des réparations a pris 6% en moyenne par an depuis 2020. Le prix moyen des véhicules neufs (bus et car) a quant à lui augmenté de plus de 9% depuis 2020.

Un consensus existe chez les experts pour tableer en 2025 sur **une inflation qui ralentit à 1,8% sur un an**. Les perspectives de croissance de l'activité économique sont modestes, à +0,9% du PIB. Cependant, les données précitées sont sujettes à caution, car les aléas géopolitiques et économiques liés à l'élection de Donald Trump aux Etats-Unis et au conflit en Ukraine, ainsi que les flottements au niveau national liés au déficit public et au vote du budget créés des incertitudes qui pèsent sur la confiance des acteurs économiques et sur les

recettes des collectivités. Le ST2B, pour sa part, devra notamment se montrer vigilant sur le dynamisme de sa seule ressource fiscale, le versement mobilité, alors que son principal contributeur, la SOVAB, annonce une baisse de plus de 20% de ses effectifs.

La fréquentation des lignes régulières du réseau, en hausse entre 2018 et 2019 (de 68 000 à 164 000 voyages), a stagné en 2020 (173 000 voyages) lors de la crise du COVID, avant de reprendre sa progression (206 000 voyages en 2021, 242 000 voyages en 2022, 249 000 voyages en 2023). L'essoufflement de la croissance des voyages constaté en 2023 s'est confirmé en 2024, avec une stagnation de la fréquentation à un niveau identique (249 000 voyages).

Le transport à la demande (TAD et TAD PMR), grâce aux modifications de ses règles de fonctionnement apportées en 2024, a pu enregistrer une hausse de fréquentation de 126% par rapport à 2023 (1 535 voyages, dont les 2/3 pour PMR). Le service a fait l'objet d'une renégociation en 2023 avec le délégataire. L'objectif de production kilométrique a ainsi été ramené à 30 000 km/an (contre 110 000 km auparavant), applicable rétroactivement à partir de l'année 2022. Ceci entraîne une baisse mécanique du montant de la CFF allouée annuellement au délégataire, estimée à 83 000 euros. Le coût du km non réalisé a par ailleurs été revalorisé, passant de 0,10 à 1,08 €/km.

Les transports scolaires ont quant à eux conservé un rythme normal fréquentation (86 000 voyages par mois), mais continuent à être perturbés par la pénurie de conducteurs constatée sur le réseau (tout comme le réseau urbain, par ricochet, en application de notre plan de transport adapté qui donne la priorité au transport scolaire en cas de perturbation).

L'ensemble des activités liées au transport scolaire, aux lignes régulières et au transport à la demande ont fait l'objet de **procédures de renouvellement de contrat**, initiées en 2024 (cf. ci-dessous).

Le fonctionnement du service de **location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) Filéo** affiche un résultat stable, avec 115 locations, dont 60% sur 6 mois. **95 primes à l'acquisition de VAE** ont par ailleurs été octroyées en 2024.

Le service d'autopartage interprofessionnel Pro'Fil (5 véhicules), au bout de 4 ans de réelle activité, n'a pas rencontré son public, avec un nombre d'abonnés encore en baisse. La fin de ce service a déjà été évoquée en Comité syndical.

Deux autres fonds de soutien du ST2B étaient également encore actifs en 2024 :

- **Aide à l'installation d'abribus** : 5 nouveaux abribus ont été subventionnés en 2024, portant à 59 le nombre de projets aidés depuis 2019. Les investissements sont portés par les communes. Le plafonnement budgétaire à 20 000 euros de ce dispositif avait été acté en 2024.
- **Soutien aux sorties scolaires** : ce nouveau fonds mis en place en octobre 2022 rencontre un très large succès auprès des établissements scolaires du territoire. Depuis cette date, plus de 360 sorties scolaires ont été accompagnées financièrement par le ST2B.

Le ST2B a par ailleurs entamé une réflexion sur les conditions de circulation au quotidien des bus des lignes régulières et des cars scolaires sur notre réseau, afin de comprendre l'origine des problèmes de congestion du trafic routier rencontrés à certains moments de la journée, et étudier comment **des aménagements en sites propres** spécifiques pourraient améliorer l'efficacité commerciale des lignes concernées.

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

- 2018 : Acquisition de **10 bus urbains et interurbains** mis à disposition du délégataire dans le cadre de la DSP, financée sur fonds propres et par emprunt ;

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

Le ST2B travaille également à **établir une stratégie d'acquisition de véhicules à faibles émissions** pour nos lignes régulières. Ce processus est cependant délicat à mettre en œuvre, des incertitudes se cumulant sur la disponibilité de véhicules adaptés à notre réseau, et sur la capacité du ST2B à les financer.

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

C – Prospectives pluriannuelles et orientations pour 2025

1/ Prospective pluriannuelle à moyen terme (2025-2030)

Les orientations en matière budgétaire pour l'année 2025 et pour celles à venir doivent prendre en compte les éléments de contexte suivants :

- ✓ **Rappel des choix politiques actés par le ST2B en termes de fonctionnement du syndicat mixte et de gestion de son activité** : Le ST2B a été créé en 2014 afin de répondre au projet de création d'un réseau urbain et interurbain de transport de voyageurs (lignes régulières et à la demande) sur le bassin de Briey, en donnant naissance à une autorité organisatrice de la mobilité permettant au territoire de devenir acteur dans ce domaine sur son périmètre et à l'échelle du nord lorrain. Le transfert de la compétence transport par le Conseil Départemental lui a également octroyé la responsabilité des transports scolaires. Ces derniers sont exécutés en appliquant le principe de gratuité pour les familles. La gratuité des transports pour les bénéficiaires des minima sociaux est également un marqueur fort de notre politique tarifaire. **On estime ainsi que 80% des voyages réalisés sur le réseau le sont à titre gratuit.**

Le statut d'autorité organisatrice de la mobilité de notre syndicat mixte, renforcé par la loi LOM de 2019, a également permis au ST2B d'affirmer sa volonté de diversifier l'offre locale de services de mobilité, en étant actif sur les thématiques des mobilités actives (politique vélo) et partagées (autopartage).

La question de la décarbonation de notre activité est également affichée comme une priorité.

Par ailleurs, le principe **d'absence de contribution budgétaire des deux communautés de communes** membres est appliqué depuis la création de notre établissement public.

- ✓ **Cadre réglementaire et compétences légales du ST2B** : La LOM confère au ST2B un ensemble de compétences en matière d'organisation des mobilités. **Certaines sont incontournables**, comme l'organisation et l'exploitation de services réguliers de transports publics de personnes (condition nécessaire à la mise en œuvre du versement mobilité) et de services de transport scolaire (obligation d'offrir un aller-retour par jour à tous les élèves du territoire). **D'autres dépendent de la capacité du syndicat à leur allouer des moyens** (transport à la demande, développement des mobilités actives, partagées et solidaires), ce qui est le cas jusqu'à présent.

Enfin, le cadre réglementaire en matière de mise en œuvre de véhicules à faibles émissions sur les services urbains et interurbains laisse au ST2B la possibilité de se contenter du diesel de norme Euro 6 lors du remplacement de véhicules affectés au réseau, sans imposer d'autres énergies (biogaz, biocarburant, électrique, hydrogène). Mais l'Union Européenne obligera à partir de 2035, lors de l'achat

de véhicules neufs, le choix exclusif de motorisations à faibles émissions électriques ou hydrogènes. Le ST2B doit donc anticiper ce virage technologique et a fait le choix **d'opter pour une électrification progressive de sa flotte de véhicules pour les lignes régulières**. Cependant, **le ST2B ne dispose pas à court terme des capacités financières pour investir dans cette technologie**.

- ✓ **Contexte économique et évolution des dépenses** : L'inflation des prix et la hausse des coûts salariaux constatées depuis 2022 ont fortement **impacté à la hausse les dépenses d'exploitation des principaux services de transport** (services réguliers et scolaires) sous la responsabilité du ST2B. Cette hausse des coûts se retrouve actuellement dans les prix des appels d'offres (cf. ci-dessous) récemment initiés par le syndicat mixte, et incite ce dernier à trouver de nouvelles recettes nécessaires à leur financement.

- ✓ **Dynamique des recettes** : Le budget du ST2B est établi depuis son origine avec deux recettes principales : **la compensation financière** octroyée par le Conseil Départemental lors du transfert de compétence (dorénavant versée par le Conseil Régional) et **le versement mobilité (VM)** prélevé auprès des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés.

La première recette, la compensation financière de transfert (60% de nos recettes), est juridiquement figée dans le temps (à la hausse comme à la baisse).

La seconde recette, le versement mobilité (35% de nos recettes), avait atteint un palier entre 2018 et 2022. Les revalorisations salariales de ces deux dernières années ont néanmoins entraîné par ricochet une hausse de recettes du VM (fondées sur la masse salariale des employeurs), de l'ordre de 4% en 2023 et de 9% en 2024. Cependant, cette embellie devrait être freinée en 2025 par le principal établissement assujetti à la taxe, **la SOVAB, qui pèse pour plus d'un quart dans le volume de VM, et qui vient d'annoncer une diminution importante d'environ un quart de ses effectifs (des intérimaires), qui pourrait coûter entre 100 000 et 150 000 euros de recettes au ST2B**.

Le taux de VM est par ailleurs voté depuis son origine à son niveau maximum légal (0,60%), sans possibilité d'augmentation, sauf pour financer des aménagements urbains de transport en sites propres. Le ST2B a mis en place en 2024 **un observatoire de son VM**, par le biais de l'outil numérique Mobilae. Il permet d'avoir un suivi dynamique des recettes et des assujettis fiscaux, afin d'optimiser la collecte et d'identifier d'éventuelles anomalies.

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

Cela instaure ainsi de fait **une importante rigidité de nos recettes**, ce qui pose de réelles difficultés lorsque les dépenses croissent fortement et **nécessite de repenser son modèle économique**.

- ✓ **Renouvellement des contrats d'exploitation des services de transport** : Dans le cadre de renouvellement de ses contrats, le ST2B a fait le choix de stimuler la concurrence et de tenter de maîtriser **les coûts d'exploitation de ses services de transports**. Ces derniers représentent actuellement **75% de nos dépenses de fonctionnement**. Aujourd'hui adossés à une délégation de service public (DSP) globale, ces services vont être ventilés à l'avenir (septembre 2025 - août 2029) sur deux types de contrats : un marché public (accord-cadre à bons de commande) réparti en 3 lots pour le transport scolaire et une DSP à forfait de charges pour les transports réguliers et à la demande.

L'attribution des lots du marché de transport scolaire, ainsi que les négociations en cours concernant la DSP laissent cependant entrevoir **une hausse significative de ces coûts d'exploitation**, de l'ordre de 10 à 15%. Si la concurrence dans le marché public de transport scolaire, attribué à 3 entreprises différentes, a pu contenir la hausse des prix, ces derniers sont toutefois d'un niveau élevé. **Là encore, sans recettes ou sans économies nouvelles, le risque existe de devoir finaliser une DSP pour les lignes régulières et le transport à la demande avec un niveau dégradé de consistance des services**.

A noter : un nouveau travail de recherche **d'optimisation des circuits scolaires** est en cours, l'objectif étant de diminuer le nombre de véhicules affectés à ces services, et donc les coûts qui leur sont rattachés.

- ✓ **Incidence de la TVA sur nos choix de contrats de transport** : Les choix faits par les AOM lors de l'élaboration de contrats de transport ne sont pas sans conséquences sur la façon dont la TVA est collectée et donc sur les équilibres financiers à définir dans ces contrats. Ainsi, le choix du mode de gestion (marché public, délégation de service public, régie, SPL...), la nature des contreparties financières versées à l'opérateur du réseau ou encore la propriété des recettes tarifaires conditionnent le régime de TVA applicable aux AOM et à leurs opérateurs. Les caractéristiques en matière de TVA des conventions de transport peuvent ainsi avoir des incidences significatives sur le coût des services de transport et sur le budget des AOM.

La DSP signée en 2018, arrivant à échéance en juillet 2025, repose sur un principe fiscal qui permet au délégant (le ST2B) de ne pas acquitter la TVA sur la rémunération versée au délégataire (Transdev), cette dernière, la contribution financière forfaitaire (CFF), étant **non soumise à la TVA**.

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

Dans un réseau comme celui du ST2B où l'usage de la gratuité est fortement développé et le niveau de recettes relativement faible, **l'atteinte de ce taux de 10% n'est possible qu'avec la perception par le délégataire d'une compensation tarifaire complémentaire**, en plus de la recette commerciale standard. Le ST2B verse donc cette dernière à Transdev, couvrant la valeur des abonnements gratuits au transport scolaire et des abonnements sociaux Fil+.

Cette compensation financière s'élevait à environ 447 000 euros TTC en 2023, venant donc s'ajouter au montant de la contribution financière forfaitaire payée par le ST2B à Transdev. Elle est donc assujettie à la TVA.

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

L'enjeu est donc important pour le ST2B de maîtriser ses dépenses liées à ses services de transport et d'en améliorer leurs recettes, notamment dans le nouveau cadre contractuel mis en œuvre à partir d'août 2025 : un marché public de transport scolaire et une DSP à forfait de charge pour les lignes régulières et le TAD, pour lesquels le ST2B deviendra l'exploitant fiscal. **La récupération de TVA pour le ST2B est un enjeu financier de l'ordre de 500 000 euros par an.** Le ST2B devenant à partir de la rentrée de septembre 2025 propriétaire de ses recettes, **il ne pourra évidemment pas se verser de compensation tarifaire pour les abonnements scolaires et Fil+, et devra aller chercher cette dernière auprès des collectivités du territoire si les principes de gratuité sont maintenus à l'identique.**

Remarque : La mise en œuvre de ces nouveaux contrats sera par ailleurs accompagnée d'une modification du cadre budgétaire du syndicat mixte. S'appuyant depuis sa création sur un plan comptable unique M43 applicable aux services publics locaux de transport de personnes, le ST2B devrait opter en 2025, avec la mise en œuvre des nouveaux contrats en août prochain, sur **un budget administratif classique de type M57, un budget annexe M57 pour les transports scolaires** (marché public) et **un autre budget annexe M43 pour les lignes régulières et le TAD (DSP)**.

- ✓ **Elaboration d'un plan pluriannuel d'investissement (véhicules, dépôt de bus)** : Le ST2B est propriétaire depuis 2018 d'une **flotte de 3 minibus et 7 bus** qu'il met à disposition du délégataire pour sa mission d'exploitation des lignes régulières urbaines et interurbaines du réseau le Fil. Si les bus présentent aujourd'hui un niveau d'usure et de vétusté normal qui permettra de continuer à les affecter au réseau urbain pour le nouveau contrat, les minibus quant à eux arrivent en fin de vie et devront être remplacés dans les prochains mois.

Par ailleurs, le projet de construction par le ST2B d'un **dépôt de bus** sur la zone industrielle de Val de Briey doit contribuer à notre stratégie de maîtrise des coûts, de décarbonation de notre activité et

d'indépendance de nos choix en matière d'exploitation du réseau pour les années à venir. L'étude de programmation réalisée en 2024 a permis de dimensionner un projet calibré pour gérer une flotte d'environ 50 véhicules, pour un coût prévisionnel de travaux de 5,3 M€ HT (6,8 M€ HT au total avec les autres frais et provisions). Le planning de réalisation de l'opération s'étale sur 30 mois, de la rédaction du programme de travaux à la livraison de l'équipement. Rappelons que le dépôt actuel, également sur la zone industrielle de Briey, est actuellement occupé par notre délégataire qui le loue à une société privée.

L'ensemble de ces investissements devra également intégrer la question de **la transition progressive vers des énergies décarbonées** évoquée précédemment, que ce soit pour les motorisations des véhicules, les solutions d'avitaillement intégrées au site, ainsi que la configuration de l'atelier de maintenance.

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

La validation de notre PPI nécessitera donc de croiser son impact sur nos budgets de fonctionnement et d'investissement avec celui de nos futurs contrats de transport aujourd'hui en cours de finalisation.

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

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

- ✓ **Evolution du personnel** : Le ST2B dispose depuis 2017 d'une équipe relativement réduite (4,07 ETP) répartie sur les fonctions suivantes : direction, secrétariat, comptabilité, communication institutionnelle, coordination du réseau, gestion des services location de vélos et autopartage, entretien du siège social. Une partie de ces postes est mutualisée avec l'association du Pays du bassin de Briey.
Les fonctions de gestion du réseau le Fil sont quant à elles déléguées à l'opérateur dans le cadre de la DSP : direction du réseau, responsable d'exploitation (gestion des véhicules et des conducteurs), contrôle des usagers, information des usagers, marketing et promotion du réseau.
La modification du périmètre des contrats de transport renouvelés en 2025 va cependant nécessiter d'augmenter le nombre d'agents affectés à la gestion du réseau, et donc la masse salariale dédiée.
La gestion de la boutique commerciale, ainsi que le contrôle des usagers du réseau étant réintégrés dans les missions gérées en direct par le ST2B, **la création de deux postes** (2 ETP) est envisagée, représentant une hausse de de la masse salariale de 80 000 euros (+ 28%).

2/ Orientations budgétaires du syndicat mixte en 2025

a) Recettes de fonctionnement

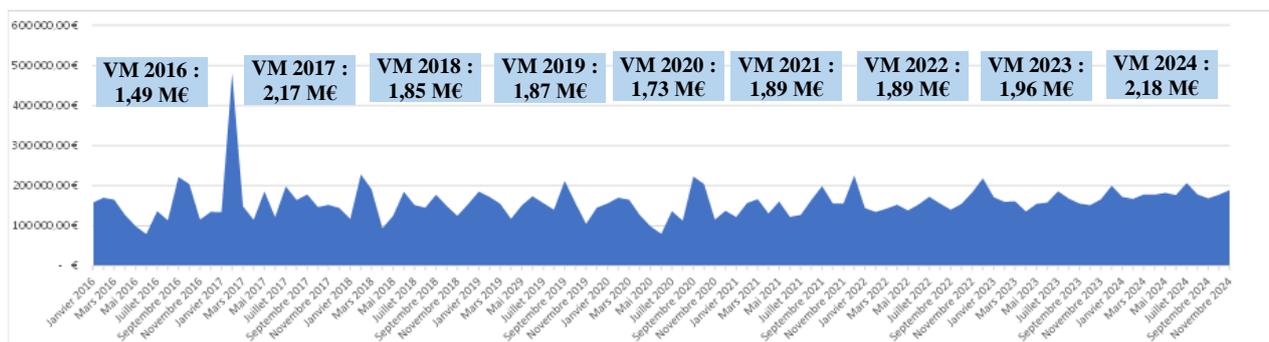
- Fiscalité (versement mobilité)

Le budget 2024 a été construit avec une recette de versement mobilité (VM) de 1,7 M€ (au taux de 0,60%), soit environ 140 000 euros de recettes mensuelles. Le ST2B a finalement enregistré une recette mensuelle moyenne de 181 416 euros, pour un total annuel de 2 177 000 euros (1 970 285 euros en 2023).

L'assiette du versement mobilité, constituée des revenus bruts d'activité (identique à ceux utilisés pour le calcul des cotisations à l'assurance maladie), a continué à augmenter en 2024 (+9%) du fait des revalorisations salariales enregistrées depuis 2022 avec le retour de l'inflation. Comme évoqué au point précédent, un risque existe cependant en 2025 d'une diminution du volume de VM prélevé chez notre principal employeur assujetti, du fait d'une baisse importante annoncée du nombre de ses salariés.

Dans l'attente des résultats consolidés du compte administratif 2024, nous devrions construire un budget primitif 2025 avec un objectif de recettes de VM à 1,9M€.

Recettes mensuelles de Versement Mobilité (VM) entre 2016 et 2024 (sans compensation de l'Etat)



- Dotations de compensation

Les dotations de compensation issues des conventions de transfert signées en 2015 avec les conseils départementaux de Meurthe-et-Moselle et de Meuse ont représenté en 2024 une recette totale de 3 139 395 euros.

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

Rappelons que le montant de ces dotations est fixe et actualisable uniquement lors d'une modification du taux de dotation générale de décentralisation (DGD) versée par l'Etat aux régions (taux gelé depuis 2009).

Le budget 2025 reprendra donc en recettes le même montant de compensation qu'en 2024.

- Autres recettes

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

La DSP prévoit également qu'un ensemble de biens est mis à disposition du délégataire (Bus Est) par le délégant (le ST2B) : véhicules, système billettique, agence commerciale, poteaux d'arrêt. En contrepartie de cette mise à disposition, le contrat de concession engage le délégataire à verser annuellement au ST2B une redevance de 35 863 euros (bénéficiant du taux annuel d'actualisation, soit 43 480 euros en 2024).

Le ST2B a également mis en place des régies de recettes pour trois services : location de VAE, abonnement à l'autopartage inter-employeurs et vente de prestations de charge sur ses 5 bornes électriques. Les recettes pour ces 3 services atteignent en 2024 environ 13 000 euros pour les VAE, 5 000 euros pour l'autopartage et 4 000 euros pour les bornes de charge. Nous repartirons sur ces valeurs pour le budget 2025.

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

Enfin, la convention de moyens et de mise à disposition de locaux et de personnels avec l'association du Pays du bassin de Briey a engendré une recette de 55 506 euros en 2024.

▪ Evolution de la trésorerie et des fonds propres

Entre janvier 2016 et décembre 2024, le ST2B a réussi à consolider un niveau de trésorerie satisfaisant, oscillant entre 1,9 et 4,02 M€ (2,819 M€ au 31 décembre 2024).



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

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

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

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

Les résultats de l'année 2024 s'améliorent sensiblement, confirmant néanmoins une situation financière fragile du ST2B pour faire face à ses défis à venir.

Evolution cumulée des fonds propres en investissement et en fonctionnement

Exercice	Excédent de fonctionnement	Excédent d'investissement	Excédent global annuel	Affectation des résultats				Fonds propres	Evolution annuelle
				Fonctionnement		Investissement			
				002	001	1064	1068		
2015	993 643,02 €	1 192,73 €	992 450,29 €	845 800,29 €	1 192,73 €	- €	147 842,73 €	992 450,29 €	0,00%
2016	501 651,48 €	73 355,82 €	575 007,30 €	1 248 496,43 €	72 163,09 €	- €	98 955,34 €	1 419 614,86 €	43,04%
2017	684 137,75 €	102 748,08 €	786 885,83 €	1 075 538,38 €	174 911,17 €	- €	857 095,80 €	2 107 545,35 €	48,46%
2018	32 493,14 €	27 597,80 €	4 895,34 €	1 043 045,24 €	202 508,97 €	- €	- €	1 245 554,21 €	-40,90%
2019	210 034,19 €	161 322,64 €	48 711,55 €	833 011,05 €	363 831,61 €	- €	- €	1 196 842,66 €	-3,91%
2020	209 155,37 €	56 194,03 €	265 349,40 €	712 166,42 €	420 025,64 €	- €	330 000,00 €	1 462 192,06 €	22,17%
2021	682 111,91 €	494 865,27 €	1 176 977,18 €	1 064 278,33 €	914 890,91 €	- €	330 000,00 €	2 309 169,24 €	57,93%
2022	53 106,21 €	407 725,73 €	460 831,94 €	1 117 384,54 €	1 322 616,64 €	- €	- €	2 440 001,18 €	5,67%
2023	7 397,23 €	2 221,78 €	9 619,01 €	1 104 109,38 €	1 320 394,86 €	5 877,93 €	- €	2 430 382,17 €	-0,39%
2024	164 113,80 €	90 476,54 €	254 590,34 €	1 268 223,18 €	1 410 871,40 €	- €	- €	2 679 094,58 €	10,23%

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

Cette progression du taux de 2024 est donc elle aussi à relativiser.

Un des objectifs pour l'année 2025 et à venir doit être de retrouver un taux d'épargne brute en hausse, tendant idéalement vers les 8%, qui permettra de **maintenir notre capacité à financer nos investissements à moyens termes**.

b) Dépenses de fonctionnement

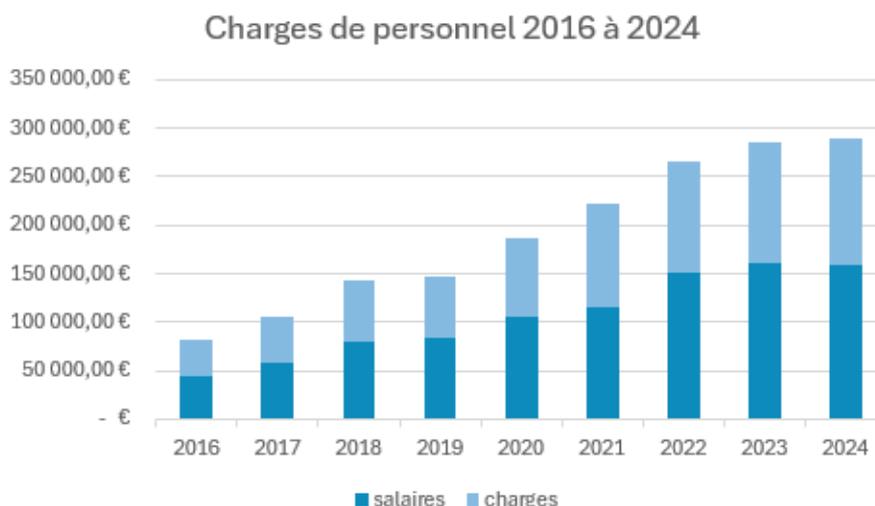
▪ Dépenses de personnel

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

- Un directeur, agent contractuel de catégorie A depuis mai 2017 (CDI depuis 2023) au grade d'attaché principal. A temps complet (dont 0,2 ETP de mise à disposition au Pays du bassin de Briey).
- Une coordinatrice du réseau de transport public de voyageurs, agent titulaire de catégorie C depuis mai 2017, au grade d'adjoint administratif. A temps complet.
- Une assistante de direction (à temps complet depuis juillet 2021, puis partiel depuis septembre 2024), mis à disposition de l'association du Pays du bassin de Briey pour 0,4 ETP.
- Une comptable à temps partiel (0,24 ETP) en emploi accessoire, agent titulaire de la commune de Val de Briey.
- Une assistance administrative à temps complet, agent titulaire de catégorie C, depuis février 2020, mise à disposition de l'association du Pays du bassin de Briey pour 0,15 ETP.
- Un agent d'entretien à temps partiel (0,28 ETP), agent titulaire de catégorie C, pour l'entretien du siège social, depuis février 2020.
- Une chargée de communication mise à disposition par l'association du Pays du bassin de Briey pour 0,4 ETP depuis octobre 2020.

Au total, l'équipe du ST2B comprend 7 agents (4,07 ETP) pour un coût annuel en 2024 d'environ 290 248 euros, soit 5,14% des recettes réelles de fonctionnement (contre 5,34% en 2023).

Les conventions d'assistance et de moyens avec l'association du Pays du bassin de Briey seront reconduites en 2025. Elles permettent de mutualiser les postes de direction, d'assistance de direction, d'assistance administrative et de chargée de communication, ainsi que les frais liés aux locaux et aux matériels partagés. Une convention d'assistance est également conclue avec la commune de Val de Briey pour permettre l'activité de l'agent comptable.



Les charges de personnel augmentent régulièrement entre 2016 et 2024, intégrant la montée en puissance progressive de l'équipe : 4 postes pour 1,8 ETP en 2016, contre 7 postes pour 4,07 ETP en 2024 (dont les postes mutualisés avec l'association du Pays du bassin de Briey).

Comme cela a été précédemment évoqué, l'évolution du périmètre des contrats de transport à partir de la rentrée 2025 va entraîner une reprise par le ST2B de missions aujourd'hui déléguées : la gestion de la boutique commerciale et le contrôle des usagers. Cela nécessitera la création de deux postes supplémentaires (2 ETP) pour un coût estimé à 80 000 euros (masse salariale : +28%).

▪ Dépenses liées aux services de transport

Le contrat de concession de la DSP prévoit en 2025 le versement au délégataire d'une contribution financière forfaitaire (CFF) de 1,996 M€ HT (pour les mois de janvier à juillet), hors actualisations indiciaires contractuelles et hors modifications des unités d'œuvres (nombre de km des lignes).

Douze avenants sont venus modifier le contrat depuis 2018 :

- Avenant n°1 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2018 ;
- Avenant n°2 : Modifications des indices et des taux d'actualisation ;
- Avenant n°3 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2019 ;
- Avenant n°4 : Intégration de l'impact de la crise sanitaire sur le fonctionnement du réseau (baisse de la CFF) ;
- Avenant n°5 : Modification des modalités de calculs des acomptes mensuels de CFF ;
- Avenant n°6 : Modification de 10 articles du contrat, dont l'actualisation du dispositif de pénalités, la clarification du processus de remboursement du CICE et du dispositif qui l'a remplacé en 2019, actualisation à la baisse du montant de la contribution économique territoriale (CET) ;
- Avenant n°7 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2020 ;
- Avenant n°8 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2021 ;
- Avenant n°9 : Modification des unités d'œuvre et du montant de CFF alloués au TAD ;
- Avenant n°10 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2022 ;
- Avenant n°11 : Prolongation de la durée de la DSP de 7 mois, jusque juillet 2025 ;
- Avenant n°12 : Actualisation du montant annuel de CFF pour l'année 2023.

Toutefois, comme il l'a été souligné précédemment, l'impact du taux d'actualisation depuis 2022 génère une hausse des dépenses de fonctionnement qu'il conviendra à nouveau de prendre en compte dans le budget 2025. **On enregistre ainsi près de 100 000 euros supplémentaires entre les deux exercices budgétaires 2023 et 2024, et près de 600 000 euros entre 2020 et 2024 (par rapport au prix en valeur 2017).**

<i>Euros HT</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (estimation)
CFF contrat + options valeur 2017	2 382 521	3 589 628	3 349 505	3 409 253	3 061 234	3 115 543	3 146 000
CFF réelle avec km supplémentaires	2 550 321	3 827 491	3 625 507	3 690 926	3 377 841	3 463 749	3 410 000
Taux d'actualisation financier	2,23%	4,45%	4,06%	4,83%	12,72%	18,35%	21,24%
CFF réelle actualisée	2 630 912	3 997 817	3 772 705	3 869 199	3 807 504	4 099 347	4 134 000
Montant actualisation	80 591	170 326	147 198	178 273	429 663	635 597	724 000

Enfin, le ST2B verse également **une compensation tarifaire pour la gratuité** du transport scolaire et des titres de transport sociaux (Fil+), estimée contractuellement à 303 164 euros en 2024, mais qui en coût réel actualisé a atteint **407 000 euros HT (447 700 euros TTC) en 2023** et pourrait dépasser **500 000 euros en 2024**.

A noter que **viennent s'ajouter** à ces versements annuels au délégataire **le montant des impôts et taxes** (35 000 euros de taxes sur les salaires et de CET en 2023), alors que **sont déduits les allègements de**

cotisations type « CICE », les pénalités, la redevance de mise à disposition des biens du ST2B, les prestations contractuelles non-réalisées et l'intéressement du ST2B aux recettes (déduction de la CFF de 203 000 euros en 2023).

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

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

- Le coût de fonctionnement annuel du système billettique de nos lignes scolaires et régulières (Ubi Transports, solutions 2School/2Place) : 105 500 € en 2024 ;
 - Le fonctionnement du système de gestion des transports scolaires (E-Citiz/Edulog) : 47 000 euros ;
 - Par ailleurs, les autres projets du ST2B de mise en œuvre de nouveaux services dédiés à la mobilité (Filéo : location de VAE ; Pro'Fil : autopartage inter-employeurs) mobilisent des budgets spécifiques dédiés à la gestion et à la maintenance :
 - Service de location VAE : convention avec l'association SOLAN, location du local sur la base de Serry, maintenance et livraison des VAE : 20 000 euros. Assurances et logiciel de gestion : 13 000 euros.
 - Service d'autopartage : contrat de maintenance et de location de batterie, outil numérique de gestion de flotte en autopartage, contrat d'entretien des véhicules, assurances : 24 000 euros par an pour les 5 véhicules (hors amortissement).
 - Etudes : Une étude d'évaluation du mode de gestion de nos services de transport devrait être engagée en 2025, pour un budget d'environ 25 000 euros ;
 - Dispositif d'aide aux particuliers pour l'acquisition de vélos à assistance électrique : diminué à 25 000 euros en 2024 ;
 - Dispositif d'aide aux communes pour l'acquisition d'abribus : diminué à 20 000 euros en 2024 ;
 - Fonds de soutien aux sorties scolaires mis en place fin 2022 : 30 000 euros en 2024 ;
 - Un budget de 3 000 euros est dédié à la maintenance, à l'exploitation et à la supervision des cinq bornes de charge.
- Autres dépenses
- Un véhicule de service en location longue durée ;
 - Dépenses administratives diverses, dont les dépenses de fonctionnement du nouveau siège social, mutualisées avec le Pays du bassin de Briey.

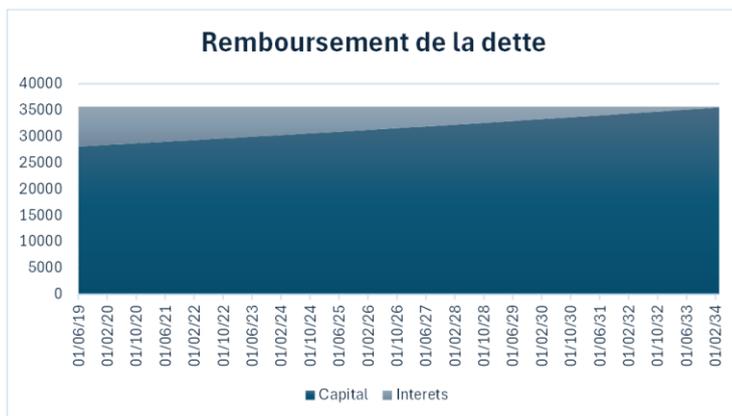
C – Programmation des investissements

▪ Dettes

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

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

Intérêt de la dette en 2024 : 20 685 euros. Capital d'emprunt remboursé : 121 937 euros.



EMPRUNT CAISSE D'EPARGNE

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

Le taux d'endettement du ST2B fin 2024, établi à 21,7%, contre 25,3% en 2023 (encours de dette sur recettes réelles de fonctionnement), est nettement inférieur à la moyenne des collectivités locales au niveau national (73%).

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

Si cette situation perdure, elle pourrait handicaper le ST2B dans sa capacité à emprunter, notamment pour le renouvellement de sa flotte, mais surtout pour la construction du dépôt de bus.

Dotations aux amortissements :

253 000 euros de dotations aux amortissements ont été prélevés sur le budget de fonctionnement 2024, au profit du budget d'investissement, dont 92% affectés au matériel de transport acquis en 2018.

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

▪ Recettes d'investissement

Mobilisation de l'excédent d'investissement reporté.

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

La seule piste concrète, pour le dépôt, concerne la DSIL, piloté par la Préfecture de Meurthe-et-Moselle.

▪ Dépenses d'investissement

Comme évoqués précédemment, les projets d'investissements structurants (véhicules et dépôt de bus) doivent être intégrés dans un programme pluriannuel d'investissement (PPI), dont le financement doit être consolidé en 2025.

▪ Projets d'investissement envisagés en 2025 :

- 3 Véhicules de type minibus, d'occasion, pour un budget global estimé à 200 000 euros HT, afin de remplacer les véhicules des navettes urbaines FIL 1 et FIL3 d'ici septembre 2025, dans l'attente d'un investissement plus pérenne à moyen terme en véhicules électriques de même catégorie ;

- Construction d'un dépôt de bus : L'opération globale, dont la réalisation est planifiée sur une durée de 30 mois, est estimée par l'étude de programmation à 6,8 M€ HT, intégrant 5,3 M€ HT de construction et d'équipements, 800 000 euros de provision pour risques et aléas, 700 000 euros frais de mission AMO/MOE et divers. La consolidation de son financement est nécessaire avant de lancer l'étape du recrutement de la maîtrise d'œuvre, de production de l'APD et du DCE ;
- Acquisition de la parcelle concernée par le dépôt de bus sur la zone industrielle de Val de Briey évaluée au total à environ 70 000 euros HT.
- Acquisition de nouveaux poteaux d'arrêt pour le réseau : 5 000 euros HT (comme en 2024).
- Acquisition de nouveaux VAE pour remplacer progressivement la première génération acquise lors du lancement du service Filéo en 2019 (et totalement amortie depuis) : 18 000 euros HT (comme en 2024).

CONCLUSION :

Le ST2B fait face à plusieurs défis majeurs en 2025. L'inflation et la hausse des coûts depuis 2022 ont fortement impacté ses dépenses d'exploitation, notamment via le taux d'actualisation de sa délégation de service public (DSP) qui est passé de 4,83% en 2021 à 21,24% en 2024. La fréquentation du réseau s'est stabilisée en 2024 à 249 000 voyages, après plusieurs années de croissance.

Le syndicat doit renouveler ses contrats de transport en 2025, avec une hausse attendue des coûts de 10 à 15%. Il envisage également d'importants investissements, notamment la construction d'un dépôt de bus et le renouvellement progressif de sa flotte vers des véhicules électriques, dans un contexte de contrainte financière.

Le ST2B se trouve ainsi à un tournant stratégique qui nécessite de repenser son modèle économique, sous peine de voir son développement être bridé, voire son offre de transport au service de la population se dégrader. Malgré une gestion prudente qui lui a permis de constituer des réserves, l'augmentation structurelle des coûts et les investissements nécessaires pour la transition énergétique imposent de trouver de nouvelles sources de financement, dans un contexte où les principales recettes (versement mobilité et dotations) atteignent leurs limites.