

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS THIONVILLE FENSCH

Séance ordinaire du 27 mars 2024 à 19h, après convocation légale

Sous la Présidence de M. DICK Rémy

Etaient présents :

BECKER Patrick	BALCERZAK Roland	JURCZAK Serge	ANDRE René
POSTAL Olivier	VEINNANT Bernard	MEDVES Jean-François	ROBINET David
BARILLARO Jérémy	SCHULTZ Laurent	HERGAT Michel	GUERMANN Bernard
LUCCHINI Marc	CORAZZA Jean-Luc	DEISS Murielle	FRADELLA Cédric
FERRERO Marc	TACCONI Pierre	KASPAR-COTRUPI Angèle	BRUSCO Stéphan
ZIEGLER Damien	WEIS Mathieu	PAQUET Michel	SEGURA Olivier
POUGET Clémence	REBSTOCK Alexandra	HATRI Aïcha	MENTION Fanny
HOLSENBURGER Alexandre	RENAUX Patricia	SCHIVRE Marc	MELEO Guy

Procurations :

BAUR Denis	a donné procuration à	PAQUET Michel
SCHNEIDER Brigitte	a donné procuration à	RENAUX Patricia
ACKER Christine	a donné procuration à	GUERMANN Bernard
BARILLARO Jérémy	a donné procuration à	JURCZAK Serge avant le point I
SCHITZ Denis	a donné procuration à	BECKER Patrick
SCHUTZ Sylvie	a donné procuration à	REBSTOCK Alexandra
FREYBURGER Julien	a donné procuration à	POSTAL Olivier
LANGMAR Déborah	a donné procuration à	HERGAT Michel
PARPETTE Jerry	a donné procuration à	ROBINET David
ZENNER Bernard	a donné procuration à	BALCERZAK Roland
BERNARDI Alessandro	a donné procuration à	HATRI Aïcha
KOWALCZYK Maryline	a donné procuration à	SCHIVRE Marc
VETZEL Caroline	a donné procuration à	TACCONI Pierre

Absents excusés :

PAULY Elsa	ENGELMANN Fabien	FATTORELLI Viviane	GRILLO Marie
RECH Serge	MATHIEU Bertrand	LORENTZ Maurice	

Absents non excusés :

COLIN Jean-Marie

HERFELD Marie-Laurence

SCHREIBER Roger

BEY Michèle

DEUTSCH André

ABATE Patrick

PHILIPPE Lionel

La séance débute à 19h13

Propos liminaire du Président.

Arrivée puis départ de M. BARILLARO, après avoir donné procuration à M. JURCZAK.
Arrivée de MM. HOLSENBURGER et BRUSCO.

POINT 1 :**Membres en exercice : 59****Présents : 32****Procurations : 13****Absents : 14**

La séance se termine à 21h

Assistaient en outre les techniciens du SMiTU :

AUBURTIN-COLNOT Isabelle, Directrice Générale

LAMORLETTE Lisa, Directrice de Cabinet

NABE Kalil, Responsable des Finances

SCHLIENGER Sylvaine, Responsable de projet PDM et Citézen

DEFAZIO Jérémy, Chargé de Communication et Marketing

MOUCHARD Margot, Responsable des Assemblées

GIORDANO Michaël, Assistant Réseau

POINT I-3 – DELIBERATION N°2024/I-3 - PROJET DE RAPPORT D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2024

Introduction

Le rapport d'orientation budgétaire (ROB) est prévu par l'article L.5211-36 du code général des collectivités territoriales (CGCT), et l'article L.2312-1 du même code fixe son contenu. Il doit être organisé dans les deux mois précédents du budget.

La loi Notre en vigueur depuis le 7 août 2015 a modifié le nom et le contenu du rapport d'orientation budgétaire.

Il devra préciser :

- les avantages en nature et temps de travail des agents,
- L'organigramme de la structure.

Contexte européen sur les mobilités

Le Parlement européen a adopté, mardi 21 novembre 2023, un texte visant à réduire fortement les émissions de carbone des véhicules lourds vendus dans l'UE. Il impose également que les nouveaux bus en ville soient zéro émission dès 2030.

Contexte économique et budgétaire national

Selon la banque de France, l'activité resterait ralentie en 2024 avant de se raffermir ensuite. La croissance du PIB demeurerait à 0,9 %, mais serait davantage tirée par la demande intérieure qu'en 2023 (pour 1,0 point de pourcentage [pp], après 0,5 pp en 2023), tandis que la contribution du solde extérieur deviendrait légèrement négative en 2024 (pour - 0,1 pp, après 0,4 pp en 2023). La consommation des ménages, dont la contribution augmenterait en 2024 (0,8 pp, après 0,4 pp en 2023), bénéficierait notamment de gains sur le pouvoir d'achat des salaires grâce au repli de l'inflation, en partie atténués par le tassement de l'emploi, conséquence décalée dans le temps du ralentissement économique.

L'inflation totale (IPCH), qui a atteint un pic début 2023, continuerait à refluer : après une moyenne annuelle de 5,7 % en 2023, elle diminuerait fortement, à 2,5 % en 2024. Cette projection est légèrement révisée à la baisse par rapport à celle de septembre. L'inflation totale baisserait nettement sur l'ensemble de l'horizon de prévision, aidée par les prix de l'énergie ; mais l'inflation sous-jacente (IPCH hors énergie et alimentation) se replierait également quoiqu'un peu plus lentement. En l'absence de nouveau choc sur les matières premières importées, l'inflation totale reviendrait à 2 % au plus tard d'ici 2025 et se maintiendrait ensuite à un rythme un peu inférieur.

Dans les trimestres à venir, l'emploi s'ajusterait avec retard au ralentissement économique observé depuis fin 2022, avec un rattrapage seulement partiel des pertes passées de productivité.

Contexte local :

Les perspectives actuelles permettent d'établir deux scénarios politiques et financiers, selon deux périmètres.

- Un périmètre resserré autour de la fusion des communautés d'agglomération du Val de Fensch et de Portes de France-Thionville

En effet, la fusion de ces deux communautés d'agglomération a été votée le jeudi 22 juin 2023 lors de leurs conseils communautaires respectifs. Dès le 1^{er} janvier 2026, cette nouvelle intercommunalité réunira près de 160 000 habitants, ce qui en fera la trentième agglomération française et la deuxième en Moselle.

- Un périmètre étendu au SCOTAT

Ce périmètre comprendrait six intercommunalités : la communauté d'agglomération de Portes de France-Thionville (82 000 habitants), la communauté d'agglomération du Val de Fensch (71 000 habitants), la communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette (29 000 habitants, dont le périmètre mosellan est de 15 000 habitants environ), la communauté de communes de Cattenom et Environs (27 000 habitants), la communauté de communes Bouzonvillois-Trois Frontières (24 000) et la communauté de communes de l'Arc Mosellan (35 000 habitants).

Le périmètre couvrirait ainsi un territoire de plus de 250 000 habitants.

L'évolution dudit périmètre, selon ces deux scénarios, dépendra de trois facteurs :

- Le projet de territoire
- Le choix de gouvernance
- Le pacte financier.

Le projet politique :

Ce rapport d'orientation budgétaire 2024 s'inscrit dans un contexte nouveau : la révision du projet politique du SMiTU. Ce nouveau cap a pour ambition de revoir l'offre de transport proposée jusque lors.

Ainsi, deux aspirations majeures peuvent déjà être développées :

- L'amélioration de l'offre de transport du quotidien, qui passera par :
 - Une modification du réseau existant avec l'ajout de nouvelles lignes, en lien avec les sollicitations des EPCI adhérentes. Par exemple, une ligne à Algrange, une ligne du bus à haut niveau de service sur les ponts de Thionville...

- Une optimisation et une modernisation du service proposé aux voyageurs, avec notamment un suivi du trafic en temps réel qui permettra une meilleure fiabilité horaire,
 - Un développement du Transport à la demande (TAD), à destination notamment des zones rurales, mais aussi en concertation avec les entreprises demandeuses.
- Des projets de grande envergure, qui se traduiront par :
 - Une identité nouvelle en corrélation avec l'agrandissement du périmètre
 - Une politique de grands travaux en plusieurs phases : les programmes Flo 4, Flo 5 et S01, la construction d'un nouveau dépôt de bus à Florange...
 - Une réflexion budgétaire sur l'acquisition de nouveau matériel roulant, alors que jusque lors la location de véhicules était privilégiée.

Pacte financier :

L'effort sera partagé par les collectivités et les entreprises du ressort territorial.

- ✚ Les participations des collectivités augmenteront de 4 millions d'euros :
 - 2 millions répartis sur l'ensemble des collectivités
 - 2 millions pour les collectivités concernées par le passage du BHNS
- ✚ De plus le taux du Versement mobilité augmentera de 0,05, soit un taux de 1,80% à compter du 1^{er} juillet de cette année.

ANNEE 2023

Situation financière du SMITU au 31 décembre 2023

1- L'évolution des épargnes

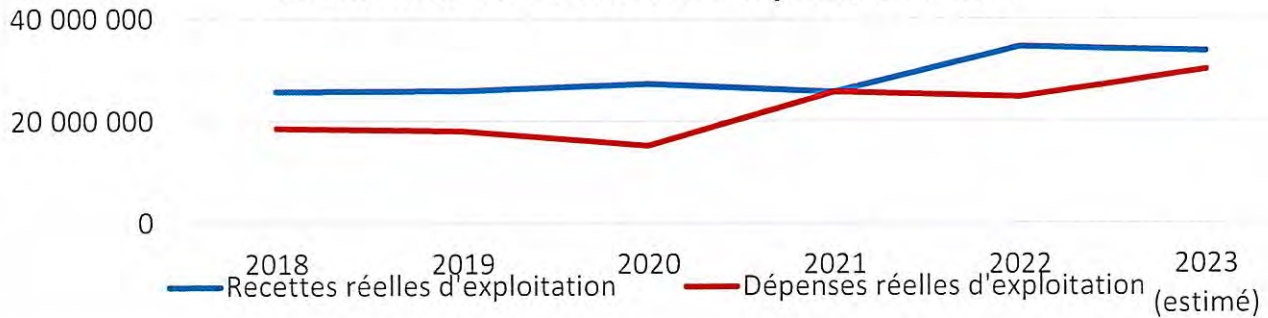
Les dépenses réelles d'exploitation ont augmenté de 21 % en 2023 due principalement à l'annulation des pénalités de l'exploitant (2,2 M€) et à la révision 2022 du contrat de délégation de service public (1,8 M€ contre 427k€ en 2022 pour la révision de 2021).

Elles ont globalement augmenté de 10% en moyenne par an sur 5 ans, passant de 18,7 M€ en 2018 à 30 M€ en 2023

Les recettes réelles d'exploitation sont enregistrées à la baisse de 3% en 2023 par rapport à 2022. Cette baisse est due à l'annulation sur l'exercice 2023, des pénalités facturées à l'exploitant 2022.

Elles sont globalement en augmentation de 5% en moyenne par an sur 5 ans, passant de 26 M€ en 2018 à 33,7 M€ en 2023.

Evolution des recettes et dépenses réelles

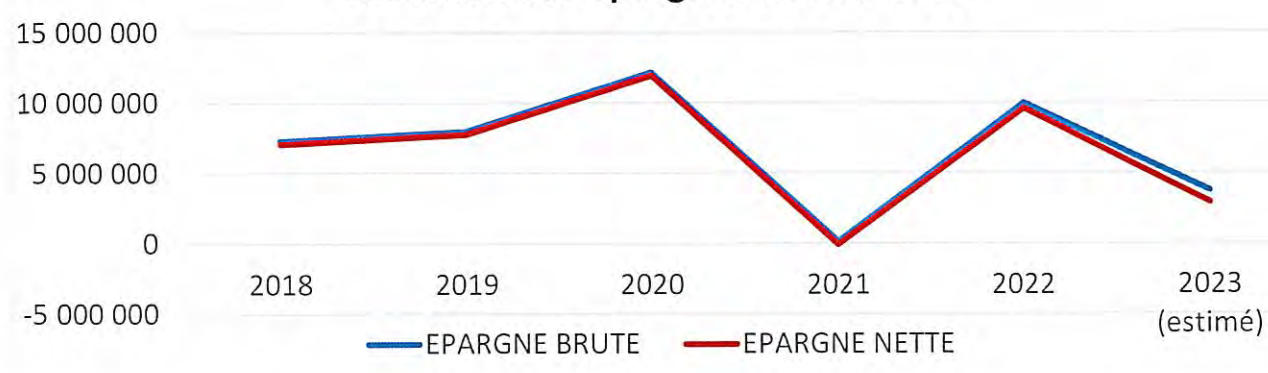


L'épargne brute évolue en baisse de 62% par rapport à 2022, passant de 9,9 M€ en 2022 à 3,7 M€ en 2023.

Cette baisse est constante sur la période 2018 à 2023. Ainsi, elle est – 12 % en moyenne par an sur la période 2018 à 2023.

L'épargne nette, elle suit la même tendance, soit une évolution à la baisse de 70 % en 2023 et de 17% en moyenne par an sur 5 ans. Cette baisse est principalement due au poids du remboursement de la dette qui a doublé en 2023.

Evolution des épargnes 2018 à 2023



Il est primordial de mettre en place dès à présent, une stratégie permettant de reconstituer les épargnes pour préserver et sécuriser l'autofinancement.

2- L'endettement

a. Encours de la dette

En 5 ans, l'encours de la dette a augmenté de 51% en moyenne par an sur la période de 2018 à 2023. Cette progression de la dette est conforme à la stratégie financière définie dans le cadre du projet CITEZEN.

En effet, le premier emprunt de 20 M€ a été mobilisé sur l'exercice 2022, et un nouvel emprunt d'un montant de 10 M€ est souscrit en 2023 mais sera réalisé début 2024.

b. Annuité de la dette

Sur la tendance 2018/2023, l'annuité de la dette qui s'élève à 1,7 M€ en 2023, est restée stable jusqu'en 2021 (276 k€), avant de doubler en 2022 (583 k€) et presque triplé en 2023, conformément à la réalisation des programmes annuels d'investissement, mais aussi à une forte augmentation des taux d'intérêts constatée en 2023.

Crédit mutuel

Taux au 31/12/2021 : 1,30 % Taux au 31/12/2023 : 5,25 %

Caisse d'Epargne

Taux au 31/12/2021 : 1,50 % Taux au 31/12/2023 : 4,00 %

Il en est de même pour le ratio annuité sur recettes réelles de fonctionnement, qui mesure la part de l'annuité dans les recettes réelles. Ainsi, ce ratio est de 5% des recettes réelles de fonctionnement en 2023 contre 2 % en 2022.

3- Capacité de désendettement

Le ratio de capacité de désendettement permettant de déterminer le nombre d'années théoriques nécessaires pour rembourser intégralement le capital de la dette, en supposant que le Syndicat y consacre la totalité de son épargne brute, est de 8,6 ans en 2023, contre 2,3 ans en 2022.

4- Evolution du coût de la délégation de service public

EVOLUTION DU COUT DE LADSP												
Année	Initial		Avenant 2		Différentiel		Avenant n°4		Différentiel		Différentiel total	
	HT	TTC	HT	TTC	2-Initial HT	2-Initial TTC	HT	TTC	4-2 HT	4-2 TTC	HT	TTC
2021	15 260 717,17	16 786 788,89	15 522 636,38	17 074 900,02	261 919,21	288 111,13	15 522 636,38	17 074 900,02	0,00	0,00	261 919,21	288 111,13
2022	18 843 015,39	20 727 316,93	19 448 011,20	21 392 812,32	604 995,81	665 495,39	19 169 453,13	21 086 398,44	-278 558,07	-306 413,88	326 437,74	359 081,51
2023	18 694 156,75	20 563 572,43	19 438 346,14	21 382 180,75	744 189,39	818 608,33	19 438 346,14	21 382 180,75	0,00	0,00	744 189,39	818 608,33
2024	18 244 861,36	20 069 347,50	19 033 781,79	20 937 159,97	788 920,43	867 812,47	19 033 781,79	20 937 159,97	0,00	0,00	788 920,43	867 812,47
							140 000,00	154 000,00	140 000,00	154 000,00	140 000,00	154 000,00
2025	18 185 202,10	20 003 722,31	18 947 805,16	20 842 585,68	762 603,06	838 863,37	18 947 805,16	20 842 585,68	0,00	0,00	762 603,06	838 863,37
							145 000,00	159 500,00	145 000,00	159 500,00	145 000,00	159 500,00
Total	89 227 952,77	98 150 748,05	92 390 580,67	101 629 638,74	3 162 627,90	3 478 890,69	92 397 022,60	101 636 724,86	6 441,93	7 086,12	3 169 069,83	3 485 976,81

Le contrat de délégation de service public (DSP) a fait l'objet de 4 avenants depuis sa conclusion le 1^{er} janvier 2021.

Le montant initial du contrat a évolué à la hausse de 3,6 %, passant de 98 150 748,05 € à 101 636 724,86 €. Cette augmentation résulte de deux avenants, pour un montant total de +3 485 976,81 € :

L'avenant n° 2 signé le 28 février 2022 enregistre l'essentiel de l'augmentation de la DSP, soit un montant de 3 478 890,69 € TTC sur la durée du contrat. Cette hausse concerne :

- Le Réexamen des conditions financières - Désinfection des biens mis à disposition 01-04 au 31/07/2021 ;
- Assurance du parc de véhicules non affectés à l'exploitation du réseau ;
- Ajustement de la rémunération en fonction de l'évolution du parc de véhicules en exploitation ;
- Ajustement de la rémunération en fonction de l'évolution des moyens humains.

L'avenant n°4 quant à lui ajuste le contrat de + 7 086,12 € correspondant :

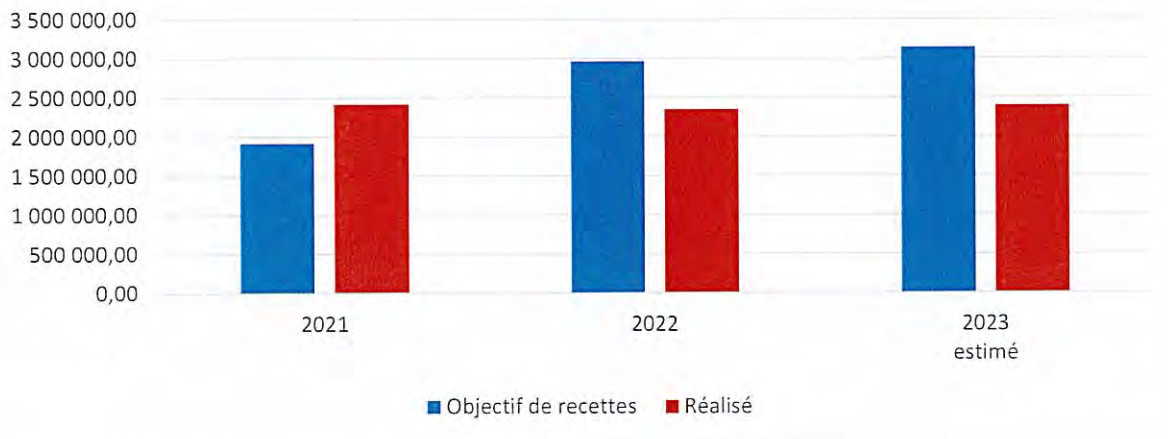
- A la prise en charge par l'autorité délégante des coûts de location de toilettes provisoires sur le réseau en 2022 ;
- A l'ajustement de la rémunération en fonction de l'évolution de l'offre kilométrique – km non parcourus en 2022 ;
- A la prise en charge des coûts relatifs à la signature du protocole transactionnel notamment le coût pour les années 2024 et 2025, des augmentations de salaires financées en 2023 par le délégataire.

5- Evolution des recettes commerciales

Les montants minimums annuels des recettes commerciales sont connus d'avance. En effet, le contrat de délégation de service public les prévoit en son article 31.4.

Recettes Commerciales HT	2021	2022	2023 estimé	2024	2025
Objectif de recettes	1 922 004,00	2 965 498,00	3 142 408,00	3 182 408,00	3 245 703,00
Réalisé	2 416 660,41	2 347 490,75	2 397 412,09		
Différence	-494 656,41	618 007,25	744 995,91	3 182 408,00	3 245 703,00

Evolution des recettes commerciales 2021 à 2023 hors taxes



Pour rappel, dans le cas où le montant des recettes d'exploitation du réseau serait supérieur au montant de l'objectif de recettes d'exploitation, les parties ont convenu de se partager la différence comme suit :

- Pour la part de 0 à 5% : répartition à 50% entre l'autorité délégante et le délégataire sur le delta,
- Pour la part au-delà de 5% : répartition à 60% pour l'autorité délégante et 40% pour le délégataire sur le delta.

Dans le cas où le montant des recettes d'exploitation serait inférieur au montant de l'objectif de recettes, le délégataire devra compenser la différence.

6- Evolution du Versement mobilité

- Evolution montants + explications

Le produit global du versement mobilité (VM) est resté constant entre 20218 et 2020, malgré la crise sanitaire dont l'Etat a compensé les pertes de recettes pour un montant total de 1 956 997 € entre 2020 et 2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TCAM
Versement de mobilité	17 367 852,26	17 693 771,52	17 355 076,61	16 639 537,14	20 560 257,02	20 219 250,18	3,09%
% év° par an	100,00%	1,88%	-1,91%	-4,12%	23,56%	-1,66%	
ACOSS/URSSAF	17 318 630,94	17 648 832,21	16 543 818,55	16 225 646,24	19 697 922,79	20 150 359,02	3,08%
% év° par an	100,00%	1,91%	-6,26%	-1,92%	21,40%	2,30%	
MSA	40 671,68	42 816,75	42 445,85	43 839,96	38 698,46	63 042,24	9,16%
% év° par an	100,00%	5,27%	-0,87%	3,28%	-11,73%	62,91%	
CANSSM	8 549,64	2 122,56	672,21	2 331,94	2 497,77	5 848,92	-7,31%
% év° par an	100,00%	-75,17%	-68,33%	246,91%	7,11%	134,17%	
Préfecture	-	-	768 140,00	367 719,00	821 138,00		

Il affiche un taux de croissance annuelle moyen de 3,09 % sur la période 2018 à 2023. Passant de 17,3M€ en 2018 à 20 M€ en 2023.

Versement de mobilité 2018 à 2023



Le produit provenant des URSSAF pour le SMiTU augmente sensiblement à partir de 2022 de 21,40%. Cette augmentation est due aux éléments suivants :

- Le changement de modalités de calcul du versement mobilité à partir de 2022. En effet, avant cette année, les encaissements du produit se faisaient en fonction des paiements des assujettis. Et à partir de 2022, ils se font désormais en fonction des déclarations de ces derniers ;
- L'augmentation de la masse salariale constatée en 2022 ;
- La dynamique économique sur le territoire du syndicat :
 - ARCELORMITTAL France (SIRET 56209442500492) – Sidérurgie – a déclaré 478K€ de plus sur 2022 par rapport à 2021 ;
 - SAARSTAHL RAIL (SIRET 39157535400017) – Sidérurgie – a un différentiel de 71 990€ de taxe entre 2021 et 2022. Cette entité présente des écarts entre le déclaré et le versé relativement importants de 2019 à 2021 et pour un total de 226K€. Ces restes à recouvrer sont englobés dans les 524 327€ versés par l'URSSAF Caisse Nationale en décembre 2022 ;
 - La cotisation du centre interarmées augmente d'un peu plus de 101K€.
 - Le versement du solde de la compensation pour perte de recettes versement mobilité par l'Etat, d'un montant de 821 138 €.

- Part réelle du VM Majoré affectée à l'investissement

Il a été décidé et validé, lors du Comité Syndical du 11 février 2010, de réaliser une infrastructure de transport en commun en site propre dans le périmètre de transport urbain du SMiTU et de majorer le taux de la taxe sur le versement de transport à 1,75 %.

Cette majoration, représentant environ 7 millions par an, devait être affecté à l'opération n°103, consacré au projet BHNS (étude et réalisation).

L'affectation se fait à la clôture de l'exercice concerné, après l'approbation du compte administratif. Le montant à affecter est ainsi inscrit au compte 1068 (Autres réserves) de l'exercice n+1. Entre 2010 et 2022, un montant de 144,3 M€ a été encaissé en produit de versement mobilité. Dans ce montant, 18,7 % ont été affectés en investissement dans le cadre du financement du projet Citézen, soit 27 M€.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Versement encaissé par exercice	17 159 528,86 €	17 320 399,62 €	17 367 852,26 €	17 693 771,52 €	17 355 076,61 €	16 639 537,14 €	20 560 257,02 €	20 219 250,18 €	144 315 673,21 €
Part majorée calculée	7 354 083,80 €	7 423 028,41 €	7 443 365,25 €	7 583 044,94 €	7 437 889,98 €	7 131 230,20 €	8 811 538,72 €	8 665 392,93 €	61 849 574,23 €
Part réelle du VM majorée affectée à l'investissement (Cpte 1068)	5 356 526,63 €	- €	107 203,46 €	6 236 361,00 €	8 790 050,00 €	6 534 728,00 €	- €		27 024 869,09 €

En ce qui concerne l'exercice 2023, le résultat cumulé prévisionnel de la section d'exploitation s'élève à 9,9 M€. Il appartiendra aux élus de se prononcer sur le montant à affecter sur l'exercice 2024 au regard de la part majorée calculée, après le vote du compte administratif.

Cependant, à défaut d'un abondement supplémentaire en recettes d'exploitation pour 2024, la prudence serait de mise quant à une éventuelle affectation de ce résultat de 2023.

7- Situation du projet citézen

Lors du DOB 2023 des orientations ont été prise de phaser le projet Citezen en décidant d'engager un montant total de 87 259 226 € de 2023 à 2026, correspondant à la réalisation des deux ouvrages d'art, la voirie les reliant ainsi que le centre de maintenance.

Les crédits étaient alors répartis comme suit :

- En 2023 : 28 254 109 €
- En 2024 : 38 682 290 €
- En 2025 : 18 758 421 €
- En 2026 : 1 564 406 €

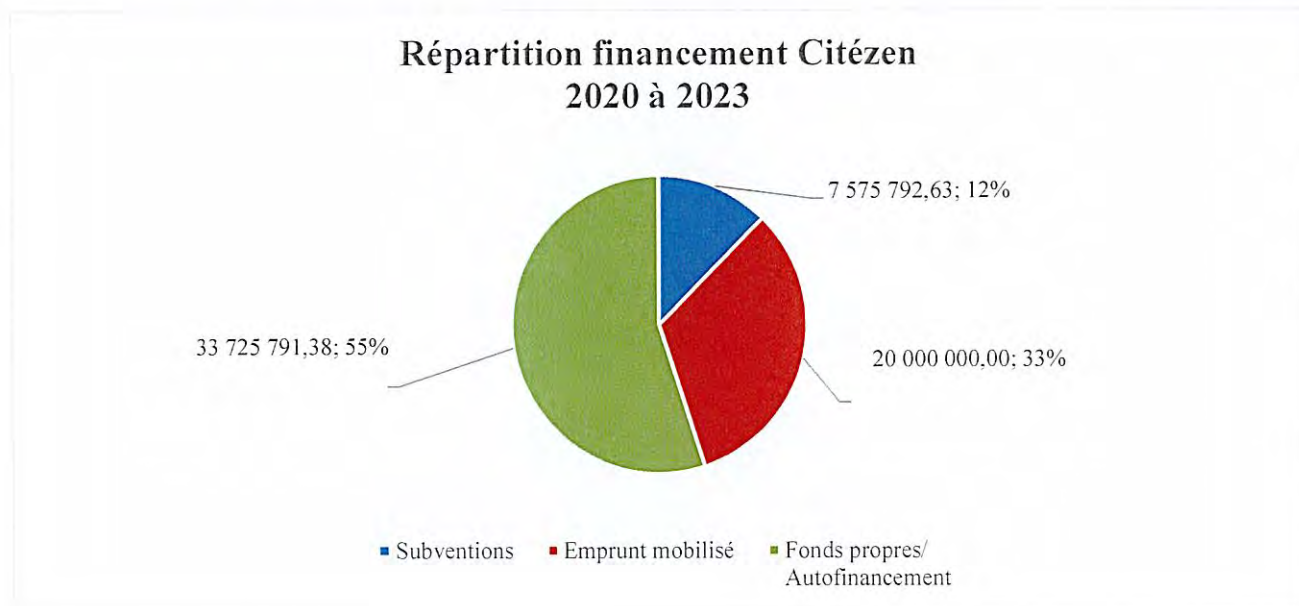
Au regard de ces choix le montant arrêté en 2023 était donc de 87M€ voté le 12 avril 2023 lors de la modification de l'autorisation de programme du BHNS.

Sur cette enveloppe, il était prévu 68 M€ d'emprunts 8,5 M€ d'autofinancement correspondant à 10% de l'enveloppe conformément au plan de financement initial.

Soit, au regard global du projet au 31 décembre 2023, un taux de réalisation des travaux du projet Citézen de 25 %, soit un montant total réalisé de 61,3 M€, correspondant aux études et à une partie de la construction des deux ouvrages d'art.

Année	2020	2021	2022	2023	Total
Montant	388 341,00	6 339 773,00	35 639 873	18 933 597	61 301 584
% réalisation	0,16%	2,54%	14,30%	7,60%	24,59%

Sur le montant total réalisé depuis le début du projet (61,3 M€), le financement est reparti comme suit :



ANNEE 2024

Les orientations budgétaires 2024 pour le financement de l'offre de transport

Pour rappel, lors de la conclusion du contrat de financement avec la BEI en juin 2020, le coût de la délégation de service public a été évalué sur la base 3 629 920 km sur le territoire de compétence du SMITU. Aussi, ce contrat engage le syndicat, conformément à son article 6.16 sur les points financiers suivants :

« L'Emprunteur s'engage à ce que pendant toute la durée du Contrat et pour chaque exercice,
 (a) l'encours de sa dette ne dépasse pas dix-huit (18) fois son épargne brute annuelle retraitée pendant deux (2) exercices consécutifs jusqu'à 2030 inclus et quinze (15) fois son épargne brute annuelle retraitée pendant deux (2) exercices consécutifs à partir de 2031 ; et
 (b) son épargne brute annuelle ne soit pas inférieure à un virgule un (1,1) fois l'annuité courante en principal et intérêts de sa dette, pendant deux (2) exercices consécutifs. »

Une prospective financière a été diligentée dans ce sens au profit du Syndicat, reprenant les différents postes de dépenses dans le cadre de la DSP, notamment la rémunération forfaitaire de l'exploitant sur la base de 3 629 920 km.

Dans cette prospective initiale datant de fin 2019, les conditions financières du contrat de financement étaient respectées.

La capacité de désendettement y était estimée en dessous de 18 ans sur toute la période 2020-2031, sauf en 2025 où elle est estimée à 20,1 ans. Le niveau des épargnes (brute et nette) restait globalement stable et constant.

Cependant, le coût de la DSP actuelle est plus élevé que le coût projeté par la prospective financière résultant de cette étude de financement de la BEI.

Cette hausse du coût de la DSP est en partie due :

- à l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par le délégataire ;
- aux coûts annexes de location des autocars ;
- à la variation à la hausse des intérêts d'emprunts ;
- aux conjonctures économiques actuelles.

En effet, les élus du Comité Syndical ont acté en octobre 2020 le retour à un réseau de 3 890 328 km au lieu de 3 629 920 km.

En conséquence, les conditions du déblocage du prêt du contrat de financement de la BEI ne sont aujourd'hui pas encore remplies.

L'apport nécessaire pour reconstituer l'épargne brute du Syndicat est estimé à 6 000 000 € par an afin d'honorer nos engagements pris avec la BEI.

I- Section d'exploitation

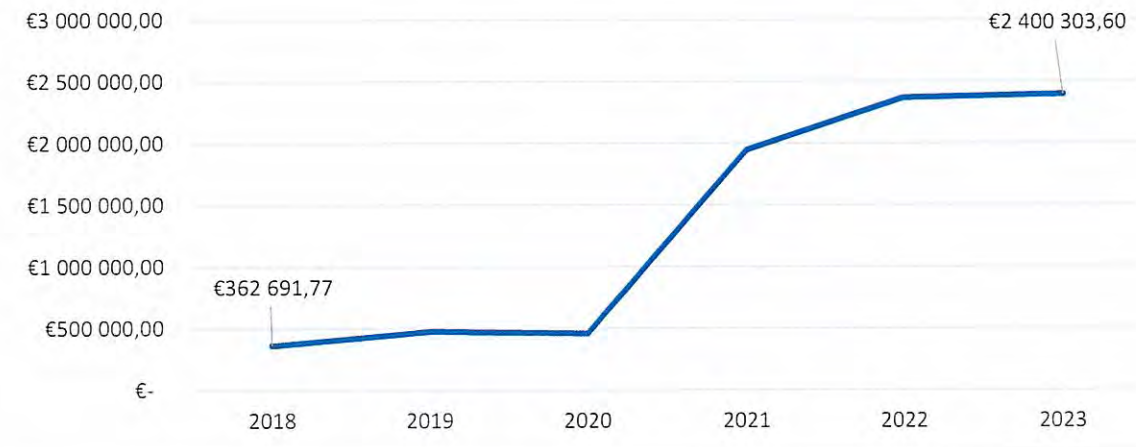
A. Dépenses d'exploitation

Pour l'exercice 2024, les dépenses d'exploitation s'élèvent à 41 677 061 €, en légère baisse de 0,77 % par rapport au budget primitif de 2023.

a- Les charges à caractère général

Les charges à caractère général ont augmenté en moyenne de 46% par an entre 2018 et 2023. L'augmentation s'est accrue à partir de 2021 et est principalement due aux locations de cars, en parallèle de la délégation de service public.

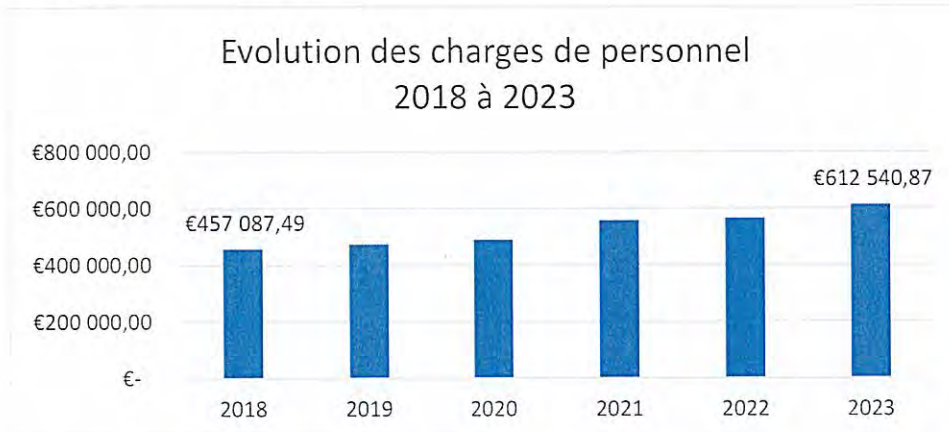
Evolution des charges à caractère général 2018 à 2023



Pour l'année 2024, il est prévu un montant de 3 541 033,07 € suite au recensement des besoins au niveau des services du Syndicat, dont 2,4 M€ pour les locations de cars, soit +26% par rapport au budget primitif de 2023.

b- Les charges de personnel

Les charges de personnel ont augmenté de 6 % en moyenne sur 5 ans. Elles sont passées de 457 087 € en 2018 à 612 541 € en 2023.



Pour l'exercice 2024, il est proposé d'inscrire un montant de 860 450 € au titre des charges de personnel, soit une augmentation de 7% par rapport au BP 2023.

c- Autres charges de gestion courante

La rémunération forfaitaire de l'exploitation (RFE) versée à Kéolis Thionville Fensch est prévue conformément à l'article 32 du contrat, d'un montant de 19 173 781,79 € HT, soit 21 091 159,97 € T.T.C. (10% de TVA).

L'actualisation du contrat de DSP est estimée à 2 566 000 € HT soit 2 822 600 € TTC.

Aussi le syndicat prend en charge la contribution foncière de la société KTF pour le dépôt puisque nous sommes propriétaire et ce pour un montant estimé à 31 000 €, l'assurance de 13 véhicules d'un montant 28 100 € et le loyer de l'agence de Thionville d'un montant de 20 000 €.

B. Recettes d'exploitation

Le prévisionnel des recettes d'exploitation de l'exercice 2024 est prévu avec une légère baisse de 1 % par rapport à l'exercice 20223, soit un montant 31 795 063 €.

Les participations augmenteront de 4 millions d'euros comme décrit dans l'introduction.

Le taux du versement mobilité augmentera de 0,05 à compter du 1^{er} juillet.

L'objectif de recettes commerciales pour 2024 est de 3 500 648,80 € auquel s'ajoute un montant de 550 000 € correspondant au montant estimé du solde de l'objectif de recettes 2023. Ce montant est susceptible d'évoluer à la hausse in fine, après consolidation des données.

Les kilomètres non parcourus de l'année 2023 sont estimés à un montant de 500 000 € au profit du SMiTU.

C. Evolution de la capacité d'autofinancement de 2018 à 2023

Les épargnes brute et nette sont toutes les deux sur une tendance baissière depuis 2021, qu'il faudra corriger pour les exercices à venir.

Montant en euro	LA CHAINE DES EPARGNES 2018-2023						Evolution	
	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (estimé)	Evol ^f 2023/2022	TCAM
Recettes réelles d'exploitation	25 931 280	26 022 337	27 356 218	25 845 039	34 665 650	33 730 698	-2,7%	5 %
Dépenses réelles d'exploitation	18 664 699	18 070 337	15 206 985	25 705 431	24 713 608	29 981 011	21,3%	10 %
EPARGNE BRUTE	7 266 582	7 951 781	12 149 233	139 608	9 952 042	3 749 687	-62,3%	-12 %
Capital	219 989	222 865	225 779	228 731	398 020	906 199	127,7%	33 %
EPARGNE NETTE	7 046 592	7 728 915	11 923 454	-89 123	9 554 022	2 843 488	-70,2%	-17 %
Encours de la dette au 31/12	4 143 178	3 920 313	3 694 534	3 465 803	23 032 469	32 185 244	39,7%	51 %
CAPACITE DE DESENETTEMENT EN NBRE ANNEE	0,6	0,5	0,3	24,8	2,3	8,6	-	-

Le résultat prévisionnel cumulé de l'exercice 2023 de la section d'exploitation affiche un solde positif d'un montant de 9 881 997,28 €, à prendre en compte dans l'équilibre du budget de l'exercice 2024.

Ce montant peut être viré en recettes d'investissement, et correspondre à l'autofinancement prévisionnel dégagé par la section d'exploitation.

II- Section d'investissement

A. Dépenses d'investissement

Au titre des dépenses d'investissement pour 2024, un montant de 87 193 € a été inscrit au budget dans le cadre de l'anticipation de crédits. Ce montant correspond à l'acquisition de licences pour la mise en place d'un système d'aide à l'exploitation du réseau de transport Citéline pour l'exercice 2024.

Il apparaît primordial de procéder à des acquisitions :

- 60 véhicules sont actuellement loués et un marché vient à échéance en 2025 pour 23 autocars. Pour reconstituer de l'autofinancement, il serait prévu de les acheter pour éviter les frais de location.
- il est nécessaire de sécuriser le réseau par l'achat de radios qui permettront de relier le poste de commandement et de contrôle aux chauffeurs.
- Le système billettique est pour parti obsolète. Il faudra faire l'acquisition de nouveau matériel

Les dotations aux amortissements sont inscrites à l'identique comme en 2023, en attente de consolidation pour un montant 3 722 260 €.

Un montant de 1 293 785 € est à inscrire au budget de 2024, en prévision du remboursement des emprunts en cours.

Le résultat prévisionnel cumulé de l'exercice 2023 de la section d'investissement affiche un solde négatif d'un montant de - 3 269 215,94 € à prendre en compte dans l'équilibre de la section d'investissement 2024 en dépenses.

Ce déficit est principalement dû au non encaissement de l'emprunt de 10 M€ sur l'exercice 2023.

Les restes à réaliser sur l'exercice 2023 représentent un montant de 221 174,16 € en dépenses d'investissement.

B. Recettes d'investissement

Depuis 2022, le FCTVA est calculé automatiquement dans Hélios. Le montant estimé dans le cadre du budget 2024 correspond aux dépenses d'équipement de 2022, soit 5,8 M€.

Un montant de 4 M€ est attendu en 2024 au titre de subventions d'investissement, dont 1,3 M de fonds DIRIGE, 2 M€ de l'agence de financement des infrastructures de transport de France et 710 K€ de fonds Friches.

Les restes à réaliser de l'exercice 2023 représentent un montant de 10 000 000 € en recettes d'investissement. Ce montant correspond à l'emprunt contracté en 2023, dont le contrat a été signé en janvier 2024.

C- Point sur le dépôt et la réévaluation du projet Citézen

➤ Le Dépôt

Dans ses propos préliminaires lors de la réunion du comité syndical du 20 décembre 2023, le président du SMiTU informait les membres du syndicat, de sa décision de suspendre les attributions des offres liées à la construction du centre de maintenance (dépôt), le temps de la période de concertation.

➤ La réévaluation du projet Citézen

Suite à une étude plus fine et à la consolidation des données, par le calcul des actualisations et les aléas, il en ressort un surcout lié au phasage du projet et à toutes les modifications des marchés liés à ce dernier.

Il faudra redéfinir le projet CITEZEN en cohérence avec les demandes des collectivités et les possibilités du SMiTU (en l'état le projet global est évalué à 296 000 000 €HT).

A l'heure actuelle seule la finalisation des ponts, la liaison entre les deux ouvrages d'arts et la partie S1, Flo4 et Flo5 sont validés actuellement.)

	Financements prévisionnels	Coût réévalué du projet	Montant des travaux déjà financés	Différence à financer
BEI	100 000 000 €	295 996 518 €	61 301 584 €	37 317 975 €
Autres banques	60 000 000 €			
Etat-Région	18 376 959 €			
SMiTU	19 000 000 €			
Total	197 376 959 €	295 996 518 €	61 301 584 €	

Il est demandé au Comité Syndical d'acter que le Débat d'Orientation Budgétaire a eu lieu.

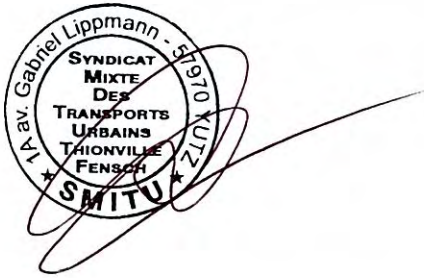
Le Bureau Syndical en date du 21 février 2024 et la Commission Technique Réunie en date du 4 mars 2024 ont débattu du présent rapport.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à l'unanimité des membres présents, acte que le Débat d'Orientation Budgétaire a eu lieu.

Pour extrait conforme,

A Yutz, le 28 mars 2024

Le Président,
Rémy DICK



ANNEXE 1

Avantages en nature et temps de travail

- Avantages en nature :

Les agents du SMiTU disposent de prestations auprès du CNAS pour lequel la collectivité cotise annuellement.

- Temps de travail :

Le temps de travail est de 37,5 heures pour les catégories A, et de 36 heures pour les catégories B et C depuis le 1^{er} janvier 2020.

Cf le point II.1 « Modification du règlement intérieur du SMiTU : journée de solidarité – aménagement et réduction du temps de travail » validé lors du Bureau Syndical du 15/01/2020.

ANNEXE 2

Organigramme

