

Christian PROUST
7 Place de la République
90000 BELFORT



**Chambre Régionale des Comptes
Bourgogne / Franche-Comté**
28-30 Rue Pasteur
CS 71199
21011 DIJON Cedex

Belfort, le 17 Février 2016

P.J. : réponse au rapport d'observations définitives



Monsieur Le Président de la Chambre Régionale des Comptes,

Vous m'avez fait parvenir par le courrier du 20 Janvier 2016, les observations définitives de la Chambre sur l'examen de la gestion du SMTC 90 pour les exercices 2005 et suivants.

Je vous prie de trouver ci-joint ma réponse accompagnée d'une annexe.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Président, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Christian PROUST

**Christian Proust,
Président du SMTC
de 2004 à Mars 2014**

**Réponse
au rapport d'observations définitives
de la chambre régionale des comptes
de janvier 2016
sur l'examen de la gestion
du SMTC 90
sur les exercices 2005 et suivants**

Février 2016

SOMMAIRE

Synthèse	4
INTRODUCTION	6
1 Première partie La dégradation des comptes du SMTC démarre en 2014	8
1.1 Les citations du rapport de la CRC	8
1.1.1 Un projet cohérent qui s'est inscrit dans la durée.....	8
1.1.2 Un principe fondateur clair souligné par la CRC	8
1.1.3 Des innovations saluées par la CRC	8
1.1.4 Une amélioration constante jusqu'en 2014 des ratios financiers du SMTC	9
1.1.5 Des décisions de gestion approuvées.....	9
1.1.6 Des marges de manœuvre préservées.....	9
1.1.6.1 Le financement des collectivités locales.....	9
1.1.6.2 Le versement transport	9
1.1.7 2014 : L'année où tout bascule.....	10
1.2 Mes commentaires sur l'analyse de la Chambre	11
1.2.1 Les causes du déficit 2014	11
1.2.1.1 L'absence de financement de l'investissement par l'Etat.	11
1.2.1.2 Une conjoncture nouvelle.....	11
1.2.1.2.1 La baisse des dotations du conseil général	12
1.2.1.2.2 Évolution défavorable du VT	12
1.2.1.3 Le coût du transport à la demande.....	12
1.2.2 Les retards et les fautes de B Guillemet : le choix de la politique du pire.....	13
1.2.2.1 Il faut savoir prendre les bonnes décisions à temps	13
1.2.2.2 Le choix de la politique du pire	13
1.2.2.3 Le choix de l'austérité.....	15
1.3 Sur les remarques et recommandations de la CRC	16
1.3.1 Sur la recommandation 1. "la Chambre recommande au SMTC de fiabiliser ses données budgétaires et comptables"	16
1.3.2 Sur l'observation de la CRC : "l'assise juridique du service d'auto en libre - service est fragile"	16
1.3.2.1 Les raisons qui ont conduit le SMTC à intégrer l'ALS dans l'offre Triple-Play.....	16
1.3.2.1.1 Une utilisation en général très limitée des transports en commun ...	16
1.3.2.1.2 La voiture est incontournable	17
1.3.2.1.3 Offrir une alternative à la propriété individuelle de la voiture.....	18
1.3.2.2 Sur l'utilisation du VT pour financer l'ALS	18
1.3.2.3 Sur la concurrence avec le privé.	19
1.3.2.4 Sur l'aide aux entreprises	20
2 Deuxième partie Les véritables enjeux de la Mobilité durable et l'inefficacité des politiques encouragée et soutenue par l'Etat.	21

2.1	« Un enjeu économique, social et environnemental de premier plan »	21
2.2	Un financement des collectivités locales qui est sur le Territoire de Belfort, le tiers du financement moyen des collectivités locales françaises	21
2.3	Les véritables enjeux de la Mobilité durable	22
2.3.1	Augmenter le pouvoir d'achat des ménages	22
2.3.2	Lutter contre l'exclusion	23
2.3.3	Préserver la santé publique	23
2.3.4	Garantir un développement équilibré du Territoire	24
2.4	L'inefficacité des politiques encouragée et soutenue par l'état	24
2.4.1	Grenelle environnement : un objectif très ambitieux.....	25
2.4.2	Des coûts d'investissement exorbitants avec l'approche encouragée et soutenue par l'Etat.....	25
2.4.3	Un coût de fonctionnement du tramway loin de l'équilibre	25
2.4.4	Une dépense publique supplémentaire.....	26
2.4.5	Une alternative proposée par le SMTC 90 : financer la réussite au lieu de financer les dépenses.....	26
2.4.6	Un dossier prioritaire pour le Pôle métropolitain ?.....	27
3	Troisième partie. Une suite positive au rapport de la CRC ?.....	28
3.1	Une solution pour l'aire urbaine.....	28
3.2	Une comparaison édifiante.....	28
3.2.1	10 millions d'euros de dépenses en moins	29
3.2.2	400 000 euros de recettes commerciales supplémentaires malgré un écart de tarification considérable	29
3.2.3	4 millions de km supplémentaires sur l'ensemble de la période	29
3.2.4	6,5 millions de voyageurs en plus	30
3.2.5	Une amélioration très importante de deux ratios financiers importants	30
3.3	Des occasions ratées	30
3.4	Rouvrir le dialogue avec le pays de Montbéliard	31
	Annexe	32

Synthèse

Ayant été informé, dès Septembre 2014, de l'engagement par la Chambre Régionale des Comptes de l'examen de la gestion du SMTC sur les exercices 2005 et suivants, j'ai fait le choix d'attendre les conclusions du travail de la CRC pour répondre aux attaques menée au tout début de son mandat par D Meslot sur la prétendue faillite du SMTC.

Je voulais que les observateurs extérieurs, presse locale et citoyens, puissent avoir une source documentaire neutre et fiable sur laquelle ils puissent s'appuyer pour se former un jugement indépendant des parties. La procédure a duré plus d'une année. La Chambre a arrêté ses observations définitives dans sa séance du 16 janvier 2016. Je peux maintenant répondre.

Le rapport de la chambre contient une description fidèle et détaillée du projet Optymo.

Les différents tableaux d'analyse financière démontrent la fausseté des attaques polémiques sur la prétendue faillite du SMTC avant la prise de responsabilité de la nouvelle équipe.

Celle-ci n'a pas su réagir à temps ni avec les bonnes solutions aux problèmes posés par des évolutions brutales du contexte financier (évolution du VT et réduction des dotations publiques).

Le rapport de la CRC est sans ambiguïté (p. 24 du rapport) :

" 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 2005 et 2011 lié 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 € "

Positif fin 2013 alors que je suis président, le compte devient négatif fin 2014 alors que B Guillemet est président. Car comme le souligne la CRC p 7 pour l'enchaînement des responsabilités du SMTC :

" Depuis le 16 mai 2014, il est présidé par M Bernard GUILLEMET "

Établir une chronologie ce n'est bien entendu pas établir les causes d'une situation ni ses responsables. Cela facilite néanmoins la mesure et la compréhension du problème, l'identification de ses causes, et donc des solutions adéquates.

Une action aussi ambitieuse que celle d'Optymo, menée dans un temps très court, ne pouvait pas être sans défauts. Ils pouvaient être corrigés sans remettre en cause la dynamique du projet. Lorsque l'on se présente comme un pur gestionnaire il faut savoir prendre les décisions adéquates à temps avec des résultats rapides. Comme le dit B Guillemet, c'est ce qu'on attend dans le monde de l'entreprise ! Pas des polémiques, de l'action !

Cela n'a pas été le choix de B Guillemet. Il a choisi la politique du pire et laissé tout au long de l'année 2014 se dégrader les comptes du SMTC. Et, pour au moins la première année de son mandat, s'en est tenu au rôle d'exécutant des basses œuvres de son mentor D. Meslot qui avait décrit ses projets pour le SMTC dans des termes assez crus révélés par la presse locale le 1 Février 2014 :

« Pour Optymo (le réseau de bus), j'ai vraiment envie de virer tous ces cons-là ! Qu'on arrête de gangrener nos centres-villes avec les "cassoces" et de faire fuir les gens qui ont du pognon à la périphérie de Belfort ».

Ces propos avaient un mérite. Ils articulent clairement la politique de transport en commun avec la question sociale, le développement souhaité de la ville, la relation entre le centre, les quartiers et la périphérie. Il est dommage de ce point de vue que le rapport de la CRC ne compare à aucun moment l'action menée par le SMTC à celles menées par les autres grandes agglomérations. Ni nos résultats avec ceux pourtant très contestés par la Cour des Comptes des politiques nationales menées dans ce domaine basées sur le "Tout Tramway". Son analyse purement "gestionnaire et comptable" conduit à n'envisager l'action publique que comme une somme de sources de dépenses indépendantes et ne créant aucune richesse social. Ces manques ne permettent pas à la cour de faire des recommandations autres que purement formelles.

Les acquis d'OPTYMO pourraient permettre à l'agglomération de l'aire urbaine de construire une politique de mobilité renforçant progressivement son unité et son attractivité. Démontrer l'efficacité et la pertinence de l'approche "Triple Play" pourrait révolutionner les politiques publiques de mobilité. Et en réduire par ailleurs fortement le coût pour les finances publiques mais aussi pour les ménages.

Pour autant le rapport de la Chambre Régionale des Comptes est un document qui doit permettre de clore les polémiques en donnant à l'ensemble des élus un bilan équilibré et objectif de l'action menée.

Au final, après deux années d'études et de réflexion il semble d'ailleurs que la nouvelle équipe municipale ait renoncé à ceux de ses projets qui auraient conduit à une remise en cause profonde de l'économie générale du réseau Optymo. Si le rapport de la CRC permet à la nouvelle majorité d'assumer totalement ce tournant en proposant au Pays de Montbéliard et à Héricourt d'étendre l'offre Triple Play à l'ensemble de l'aire urbaine il aura été utile à l'amélioration des politiques publiques locales.

INTRODUCTION

La mise en œuvre du projet Optymo a provoqué dès son origine et tout au long de sa mise en œuvre d'intenses polémiques politiques. Elles se sont d'abord développées sur le terrain politique de la pertinence du choix de réduire le poids de la voiture dans les déplacements et sur la viabilité des solutions nouvelles initiées par le SMTC. Ces polémiques se sont ensuite concentrées après les dernières élections municipales sur le terrain d'une prétendue faillite du SMTC et de l'incompétence de ses anciens dirigeants.

Les chiffres les plus extravagants ont été évoqués dans divers conseils de quartiers par le maire de Belfort allant jusqu'à parler d'un trou de 6 millions d'euros. Et tout au long de la première année de son mandat D Meslot a multiplié les déclarations et les études remettant en cause tel carrefour, tel aménagement de rue, le parvis de la gare, la rue de Madrid, la rue Denfert Rochereau.

Ayant été informé, dès Septembre 2015, de l'engagement par la Chambre Régionale des Comptes de l'examen des comptes du SMTC, j'ai fait le choix d'attendre les conclusions du travail de la CRC pour répondre aux attaques sur la prétendue faillite du SMTC. Si j'étais rentré, sans attendre ce rapport, dans le débat, chaque partie aurait en effet donné ses chiffres et ses arguments et réécrit l'histoire du projet sans que les observateurs extérieurs, presse locale et citoyens, puissent avoir une source documentaire neutre et fiable sur laquelle ils puissent s'appuyer pour se former un jugement indépendant des parties.

Le travail de la CRC est maintenant terminé. Elle a rendu son rapport définitif. Il contient sur le déroulement du projet et son financement les informations qui montrent la fausseté des accusations portées par D Meslot. La loi me permet de répondre au rapport et ma réponse, comme celle de B Guillemet, devra être communiquée en même temps que le rapport de la CRC aux élus responsables du SMTC ainsi qu'à ceux des collectivités dont dépend le SMTC mais aussi à la presse régionale.

Ayant présidé pendant 10 années le SMTC, j'assume totalement la responsabilité de l'action menée. Mais je tiens à souligner la dimension collective du travail effectué.

Il s'est agi en effet d'un travail d'équipe dans lesquels se sont investis au cours du dernier mandat l'ensemble de l'exécutif qui était composé de J Siron, de C Coddet, de B Chevalier, d'AM Forcinal, de Jp Thabourin, de G Georgeot et de G Ménigot. Ces élus se sont appuyés sur l'engagement exceptionnel d'une dizaine de cadres du SMTC, de la Rttb, de la ville de Belfort et du conseil général ainsi que des équipes de maîtrise d'œuvre autour d'Alfred Peter et de BEJ. Et Au-delà des débats et des désaccords ponctuels, ce projet n'aurait pas pu être mené à bien sans l'appui des municipalités et conseils municipaux de Belfort et de la

Communauté d'agglomération conduit successivement par JP Chevènement puis E Butzbach ainsi que par l'assemblée départementale présidée par Y Ackerman (oppositions comprises).

Je consacre la première partie de ma réponse à mettre en valeur ce qui dans le rapport de la CRC infirme les accusations de D Meslot en distinguant les citations du rapport de la CRC de mon commentaire pour conclure cette première partie par un bref commentaire sur les recommandations de la chambre et son observation sur l'assise juridique du service d'auto en libre service.

M'appuyant sur la réhabilitation de l'action menée, j'élargis, ensuite, dans une deuxième partie, mon propos à une comparaison de l'action menée localement avec les politiques menées habituellement en rappelant les motivations politiques communes de la plupart des collectivités quelque soit leur attache partisane. Je développe alors mon argumentation sur l'archaïsme des politiques de l'état.

Je propose enfin dans une troisième partie ce qui pourrait être une suite positive au rapport de la CRC.

1 PREMIERE PARTIE

LA DEGRADATION DES COMPTES DU SMTC DEMARRE EN 2014

1.1 Les citations du rapport de la CRC

1.1.1 Un projet cohérent qui s'est inscrit dans la durée

Citation Rapport CRC p 9. (4.1.2)

" 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 des 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 "

1.1.2 Un principe fondateur clair souligné par la CRC

Citation Rapport CRC p 9 (4.1.1)

"fondé sur une approche qui se concentre sur la qualité des services et non sur l'infrastructure ; le but étant de faire basculer massivement les habitants de l'aire urbaine vers les transports en commun"

grâce à

"une solution globale de mobilité, avec une haute qualité de services... 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... 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, la " Pass Optymo ", associé à un système de post- paiement ".

1.1.3 Des innovations saluées par la CRC

Citation Rapport CRC p 11 (4.2)

"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 nombre de

titulaires du Pass Optymo s'élevait à 60 197 au 31/12/2013 et à 64 975 au 31/12/2015 soit une hausse de 8 %..... Cet exemple de tarification est un système novateur et intelligent...Il peut représenter un système efficace de fidélisation de la clientèle.. "

1.1.4 Une amélioration constante jusqu'en 2014 des ratios financiers du SMTC

Citation Rapport CRC P 18 (5.1.2)

"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."

1.1.5 Des décisions de gestion approuvées,

Citation Rapport CRC p 47 (7.3)

Sur le choix de confier à la RTTB la gestion du VLS la chambre commente

"au regard des éléments ci-dessus, le choix du SMTC se confirme économiquement judicieux"

1.1.6 Des marges de manœuvre préservées

1.1.6.1 Le financement des collectivités locales

Le rapport de la CRC rappelle page 15, (5.1.1.3.1), l'article 11 des statuts du SMTC qui prévoit au delà de la contribution initiale du conseil général la répartition entre celui ci, les communautés de communes et la CAB, des contributions supplémentaires éventuellement nécessaires en précisant en conclusion :

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

1.1.6.2 Le versement transport

Le rapport de la CRC rappelle, P 14 (5.1.1.2), les conditions légales qui encadre la fixation par les AOT du taux de VT qui lui permettrait de le porter à 1,8 % des salaires et précise en conclusion ;

"pour financer le projet Optymo2, 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"

Il est dommage que le même rapport n'ait pas donné en même temps les taux de VT des agglomérations voisines de Belfort qui sont toutes au plafond maximum alors que Belfort a conservé avec un taux de 1,7 une marge de progression de 0,1 %.

- Montbéliard 1,8 %
- Mulhouse 1,89%,
- Strasbourg 2 %,
- Besançon 1,8%,
- Dijon 2%

1.1.7 2014 : L'année où tout bascule

Le rapport de la CRC est sans ambiguïté, p24 du rapport (5.1.4) :

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 2005 et 2011 lié 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 € "**

Positif fin 2013 alors que je suis président, le compte devient négatif fin 2014 alors que B Guillemet est président. Car comme le souligne la CRC p 7 (2) pour l'enchaînement de la gouvernance du SMTC :

" Depuis le 16 mai 2014, il est présidé par M Bernard GUILLEMET "

1.2 Mes commentaires sur l'analyse de la Chambre

Établir une chronologie ce n'est bien entendu pas établir les causes d'une situation ni ses responsables. Cela facilite néanmoins la mesure et la compréhension du problème, l'identification de ses causes et donc des solutions adéquates.

Une action aussi ambitieuse que celle d'Optymo, menée dans un temps très court, ne pouvait pas être sans défauts. Ils pouvaient être corrigés rapidement sans remettre en cause la dynamique du projet.

Et un fait n'est pas contestable. Les exercices budgétaires qui se sont déroulés jusqu'en 2013 sous ma seule responsabilité ont tous été positifs et ont permis de dégager un autofinancement important.

Et en 2014, j'ai présidé le SMTC trois mois !

Le rapport de la CRC permet d'établir en dehors de toute polémique les causes du déficit 2014

1.2.1 Les causes du déficit 2014

1.2.1.1 L'absence de financement de l'investissement par l'Etat.

Citation Rapport CRC P 26 et 27 (5.2.3.)

"plan de financement initial : État : 13 170 000 €... 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 vu alors contraint d'adopter un nouveau plan de financement.....le syndicat a dû recourir à l'emprunt.....la part d'autofinancement du syndicat mixte initialement de 17,7 M€ a finalement été portée à 25,5 M€."

L'absence de financement de l'état a eu une double conséquence : un emprunt plus important que prévu et une forte ponction sur les réserves financières du syndicat qui lui ont manqué pour faire face aux difficultés qui allaient apparaître.

Je reviendrai plus loin sur l'archaïsme des critères de financement de l'état. Ce refus de financement aurait pu être géré sans conjoncture nouvelle. Dès lors que le contexte changeait brutalement, il a mis le SMTC dans une situation difficile..

1.2.1.2 Une conjoncture nouvelle

Un projet comme Optymo 2 s'inscrit obligatoirement dans un enchaînement de tâches d'une durée longue d'au moins cinq ans. Conception générale du projet et des choix fondamentaux de mobilité tout d'abord, ensuite études d'avant projet

qui permettent la discussion et la négociation avec l'ensemble des partenaires, les mairies, le public et les personnels pour déboucher sur les accords nécessaires, ensuite celui les Avants Projets détaillés qui conduisent à de nouvelles discussions sur des points de détail mais qui, concernant l'aménagement des espaces urbains essentiels, mobilisent naturellement l'attention des élus, enfin l'appel d'offres, la prise en compte des contraintes financières et la phase travaux.

(Par comparaison, le pays de Montbéliard qui avait démarré ses études avant nous, est encore dans la phase chantier).

Il est évident que sur une durée de 5 ans, il n'est pas possible de prévoir à l'avance dans le détail le contexte dans lequel le projet va se déployer. Il faut savoir apprécier ces évolutions et s'adapter. C'est la tâche des responsables.

1.2.1.2.1 La baisse des dotations du conseil général

Le rapport présente par B Guillemet, 25 Septembre 2014, sur le cadrage budgétaire du SMTC informe le conseil syndical du choix fait par la nouvelle majorité du conseil départemental de répercuter intégralement sur le SMTC la baisse des dotations de l'état qui ne représentent pourtant qu'une partie de ses recettes. *p 1 du rapport*

" Baisse des dotations de l'état aux collectivités : impact au SMTC de - 900 K€ sur les dotations du conseil général en trois ans "

1.2.1.2.2 Évolution défavorable du VT

Dans le même rapport B Guillemet indiquait p 1 du rapport. :

" - fragilisation du tissu économique : la situation de l'emploi dans le département génère une recette du versement transport incertaine et un écart avec le budget qui pourrait atteindre 400 à 500 K€ dès cette année.

- les demandes de remboursement de versement transport sont de plus en plus importantes ; alors que nous avons provisionné une dépense de 190 000 € au BP, à elle seule GE demande un remboursement à hauteur de 400 000 € "

1.2.1.3 Le coût du transport à la demande

Le rapport de la CRC indique que selon la réponse de B Guillemet *"au questionnaire du 24 mars 2015 de la chambre le cout du transport à la demande serait passé de 321 955€ en 2013 à 3 004 781 € en 2014."*

Si l'intégration du transport à la demande dans les lignes suburbaines devrait conduire à nuancer ce constat, il n'est pas contestable que la demande de la clientèle a été pour l'OAD, beaucoup plus forte que prévu.

Le rapport BP 2014 que j'avais moi-même présenté avait déjà identifié le problème et préconisé une action rapide des lors que les marchés passés avec nos fournisseurs le permettraient (rapport BP 2014, pp. 6-7) :

« les résultats enregistrés sur les 4 premiers mois et servant de base à la conception du budget conduisaient à envisager une dépense transport suburbain de 8 166 000 € ce qui est largement supérieur à nos prévisions. Cela tient à deux effets : en premier lieu concernant l'offre en tant que telle, nous avons eu un succès plus important que prévu et la montée en puissance du service TAD est plus rapide que celle envisagée ce qui génère des frais kilométriques importants sans nécessairement produire le niveau de recettes attendues. Le second effet tient à la réforme tarifaire pratiquée sur ce service, à savoir l'application du tarif de 0,80 € au lieu de 2 €, le plafonnement mensuel à 9 ou 31 € et l'ouverture à l'aller et retour gratuit pour les scolaires. ».

Les marchés passés avec les fournisseurs du Smtc sur le transport à la demande ne permettaient pas une correction avant la mi-2014 mais il était prévu de travailler sur les 6 premiers mois de l'année aux mesures qui permettraient de revenir dans le budget prévu. Ce que B. Guillemet n'a pas fait ! Il était pourtant informé. Manque de courage ou choix délibéré ?

1.2.2 Les retards et les fautes de B Guillemet : le choix de la politique du pire.

1.2.2.1 Il faut savoir prendre les bonnes décisions à temps

Les élections municipales de Mars 2014 ont conduit à un changement de majorité au SMTC et à l'élection de B Guillemet comme président. De Mars à Mai il avait eu le temps de prendre connaissance des dossiers. Ses amis lui ont fait part de leurs décisions de diminuer les dotations du conseil général. Les services du SMTC l'ont informé des évolutions défavorables du VT. Il doit prendre des décisions fortes. Il a une dépense qui a explosé dans un domaine où le SMTC a consacré un effort financier considérable qu'il peut mettre en avant pour plaider une correction rapide qui lui permette de retrouver son équilibre financier. Lorsque l'on se présente comme un pur gestionnaire il faut savoir prendre les décisions adéquates à temps avec des résultats rapides. Comme il le dit, c'est ce qu'on attend dans le monde de l'entreprise !

Que fait-il ? Engage t'il la négociation indispensable avec les fournisseurs d'Optymo à la demande ? Se concerte t'il avec les maires du secteur rural et les associations de parents d'élèves pour définir des règles qui évitent les abus tout en sauvegardant les avancées importantes ? En fait-il la priorité de son début de mandat ?

1.2.2.2 Le choix de la politique du pire

Non ! Il fait la politique du pire, laisse se dégrader les comptes, désarme le SMTC en licenciant et décourage ses clients. Il règle les comptes politiques du nouveau maire de Belfort dont les intentions avaient été révélées par l'enregistrement pirate d'un entretien avec C Grudler dont l'Est Républicain a rendu compte dans son édition du 1 Février :

« Pour Optymo (le réseau de bus), j'ai vraiment envie de virer tous ces cons-là ! Qu'on arrête de gangrener nos centres-villes avec les "cassoces" et de faire fuir les gens qui ont du pognon à la périphérie de Belfort ».

Ces propos ont un mérite. Ils articulent clairement la politique de transport en commun avec la question sociale, le développement souhaité de la ville, la relation entre le centre, les quartiers et la périphérie.

Mais ces propos ont eu un très grave inconvénient. Ils ont conduit la nouvelle majorité à décider d'instrumenter la situation financière présentée comme catastrophique ; et au lieu de s'attaquer au cœur du problème, à licencier ceux de mes anciens collaborateurs qui s'étaient engagés dans la bataille des municipales. Le choix des postes supprimés est par ailleurs aberrant et totalement contradictoire avec les raisons invoquées.

D'abord le responsable de la communication avec une de ses collaboratrices (la seule des personnes licenciée à ne pas avoir eu d'engagement politique) en sacrifiant en même temps une grande partie des actions de communication sans lesquelles aucun changement sociétal ne peut prendre une dimension significative en nombre. Et qui est dans le secteur des transports un élément clé de l'augmentation des recettes commerciales.

La voiture mobilise pour vendre ses solutions des budgets considérables car les choix de consommation sont dépendants aussi des forces publicitaires qui sont mis en œuvre. Et j'ai toujours considéré que ces dépenses étaient prioritaires car le vrai problème du transport urbain est le fait qu'il n'arrive à vendre qu'une part très faible de sa production. Du fait de la faiblesse de ses budgets de communication.

En même temps il licencie le chargé de mission qui était chargé du dossier de réponse à l'appel à projet Grenelle Environnement et du suivi des négociations et contacts avec l'état et l'ensemble des partenaires nationaux qui auraient pu aider le SMTC à convaincre l'état de nous accorder la subvention de 10 millions d'euros à laquelle nous pouvions prétendre. Ce collaborateur était aussi chargé d'un projet de création d'une société coopérative d'intérêt collectif qui aurait commercialisé la solution Triple Play et la nouvelle approche des mobilités que nous étions en train de mettre en place.

1.2.2.3 Le choix de l'austérité

B Guillemet ne s'arrête pas là. Il réduit les fréquences des lignes urbaines, suspend le déploiement de l'offre ALS, augmente les tarifs en mettant toutes ses mesures aux comptes des problèmes financiers et il annonce clairement ses priorités politiques pour le VT (P2 du rapport 26 du conseil syndical du 25 septembre 2014) :

"Le versement transport est actuellement au taux de 1,7 % et il n'est pas prévu de le passer à son taux maximal de 1,8 %. Au contraire il faut envisager que les marges qui pourraient être dégagées, grâce aux économies, permettent de proposer une baisse de ce taux dans les années à venir."

Et trois mois après il supprime le poste de responsable du pôle Prospective - Mobilité et Transport, ingénieur, fonctionnaire titulaire, dont le SMTC devra assurer le financement du salaire jusqu'à ce qu'il retrouve du travail ! A l'évidence ce ne pouvait être pour des raisons économiques.

Et enfin il met fin au contrat d'une chargée de mission qui réalisait l'observatoire mensuel des mobilités qui était l'outil de mesure précis et fiable qui conditionnait le versement des financements de l'état. Par ailleurs, cette chargée de mission suivait l'implantation précise des stations vélos et des ALS.

Et ce n'est que deux ans après la mise en évidence de l'importance du problème dans le rapport déjà cité du BP 2014 qu'une grande concertation est lancée pour revoir en profondeur le dispositif d'Optymo à la Demande ! Durant ces deux années les utilisateurs du service OAD ont dû faire face à de graves déficiences du fournisseur dont l'existence et les emplois qui vont avec est aujourd'hui menacée.

Les décisions ne sont toujours pas prises et les problèmes financiers du SMTC sont loin d'être réglés !

Par ailleurs, aucune bataille, aucune négociation sérieuse ne peut, dans ce contexte, être menée pour obtenir le versement du financement de l'état.

1.3 Sur les remarques et recommandations de la CRC

1.3.1 Sur la recommandation 1. "la Chambre recommande au SMTC de fiabiliser ses données budgétaires et comptables"

C'est une évidence. Mais comme la CRC elle-même le note dans son rapport p 14 pour les recettes du versement transport :

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

Et comme la Chambre le souligne P 13, *"la part du versement transport dans le total des ressources a augmenté sur la période en passant de 63 % en 2008 à 70% en 2014".*

Dans ces conditions, la fiabilisation passe essentiellement par le recours à des contrôles renforcés sur les fraudes au VT, fraude ou erreur involontaire des entreprises ou de L'ACOSS dont l'impact sur les comptes est aussi important que la fraude aux validations qui doit elle aussi, mais pas uniquement, être combattue.

1.3.2 Sur l'observation de la CRC : "l'assise juridique du service d'auto en libre - service est fragile"

1.3.2.1 Les raisons qui ont conduit le SMTC à intégrer l'ALS dans l'offre Triple-Play

1.3.2.1.1 Une utilisation en général très limitée des transports en commun

Le coût de la mobilité représente aujourd'hui en moyenne 15 % du budget des ménages, le transport génère près de 25 % des émissions de gaz à effet de serre, les micro particules émises par la circulation en ville causent en France près de 2 500 décès par an et les pertes liées aux embouteillages et encombrements sont évaluées par les services de la commission européenne à plus de 1 % du PIB européen soit plus de 20 milliards d'euros.

Et pourtant le développement de l'utilisation au quotidien des transports en commun reste limitée sauf dans quelques très grandes agglomérations où la saturation du réseau routier urbain rend l'utilisation de la voiture très malaisée. Et ceci malgré les efforts financiers importants des pouvoirs publics locaux et nationaux tant sur l'investissement que sur le fonctionnement des alternatives à la voiture.

1.3.2.1.2 La voiture est incontournable

La raison en est simple : il n'existe pas aujourd'hui d'alternative crédible et attractive à la propriété individuelle de la voiture. Et la voiture reste pour les déplacements de plus de 80 km une solution irremplaçable. Pour la plupart des Français ces déplacements sont rares, en moyenne 12 déplacements par an. Mais ils sont très importants pour leur vie familiale et pour leurs relations sociales. Pouvoir faire quand ils le veulent et où ils le veulent ce type de déplacement explique pour une grande part l'identification qui a été faite à juste titre entre voiture et liberté.

Personne ne pourra obtenir que les Français renoncent à cette liberté et pour l'instant seule la propriété individuelle de la voiture en permet effectivement la jouissance.

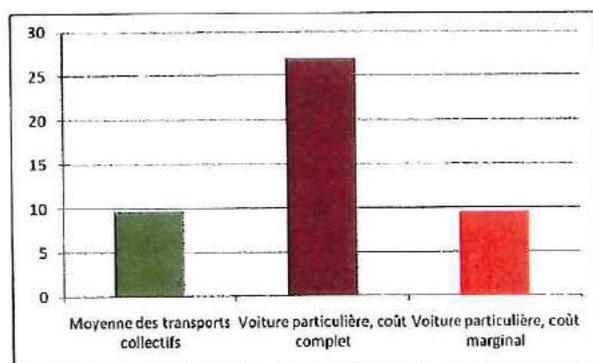
Or quand on doit en tout état de cause, assumer les coûts fixes de la propriété individuelle d'une voiture il est totalement rationnel de l'utiliser tous les jours.

Toutes les études le montrent : le coût marginal de la voiture n'est pas très éloigné de celui du transport en commun en ne prenant en compte évidemment que la part prise en charge par le client. Et sauf pour la relation avec les centres-villes où le coût du stationnement peut augmenter de façon très sensible son coût la voiture reste le moyen le plus économique et le plus efficace de se déplacer dans une agglomération et encore plus, dans un secteur périurbain et entre un secteur périurbain et une agglomération.

Les données sur les coûts complets et marginaux de la voiture sont connus de tous et en particulier des associations d'usagers. Ils ont fait l'objet de nombreuses études dont une réalisée par l'économiste Jean-Marie BEAUVAIS, à la demande de la FNAUT.

Une infographie a été réalisée par le journal LA CROIX pour présenter le résultat de cette étude qui facilite sa compréhension :

COMPARAISON DU PRIX MOYEN DU TRANSPORT COLLECTIF ET DU COUT DE LA VOITURE
EN 2011 (en centimes par voyageur x km)
Cas des déplacements à moins de 80 km



1.3.2.1.3 Offrir une alternative à la propriété individuelle de la voiture

La clé pour réussir est donc de passer de l'approche réseau de transport en commun à une approche fournisseur d'une solution globale de mobilité intégrant bus, vélos en libre-service et autopartage. **Car ce qui emportera la décision du client, c'est l'avantage économique calculé sur l'ensemble des besoins du client.** Le coût du « système voiture » est, pour les deux tiers, un coût fixe (acquisition, assurance, entretien). Si l'offre de mobilité alternative à la propriété d'une voiture ne répond pas à l'ensemble des besoins des ménages, la logique économique sera d'être propriétaire de sa voiture et de l'utiliser alors tous les jours. Passer de la logique de la propriété à celle de l'usage permet de diminuer drastiquement le coût de la mobilité en répartissant le coût fixe sur l'ensemble des utilisateurs. Il faut garder en mémoire que les voitures ne sont utilisées en moyenne que 5 % de la journée sur les pôles urbains.

Pour réussir, il faut bien sûr faire franchir aux réseaux des transports en commun le seuil d'efficacité qui les fera choisir comme solution pour l'essentiel des déplacements quotidiens. Pour cela, l'augmentation radicale des fréquences sur l'ensemble des lignes des pôles urbains est indispensable. Au-delà de cette condition de base, il faut consacrer à la communication, à la publicité, à la vente et au service après-vente les ressources financières, le professionnalisme et l'intérêt qu'y accordent toutes les sociétés qui ambitionnent de prendre dans la compétition d'un marché économique une part qui ne soit pas marginale.

Notre ambition, nous avons voulu la réaliser sans contrainte pour l'automobiliste par le seul effet d'une amélioration de l'offre de mobilité proposée aux usagers des pôles urbains de plus de 50 000 habitants.

Sans contrainte, car il n'est pas nécessaire de pénaliser l'utilisation de l'automobile pour développer les transports en commun. Tout au contraire, il faut concevoir le développement de l'usage des transports en commun comme un moyen de faciliter l'utilisation de la voiture et donc d'en diminuer le coût pour ceux qui ne sont pas desservis par le réseau de transport en commun. Cela permet de diminuer la demande de réalisation d'infrastructures routières nouvelles très coûteuses en agglomération et, donc, la demande de dépense publique.

1.3.2.2 Sur l'utilisation du VT pour financer l'ALS

Si l'article L 2333-68 du CGCT ne mentionne pas expressément l'auto en libre service comme un dispositif pouvant être financé par le versement transport c'est tout simplement parce que personne n'a imaginé jusque là une telle approche en France. Par contre en Suisse Mobilty a mis en place depuis plus de dix ans une offre de ce type à l'échelle de l'ensemble de la Confédération et c'est sûrement un des éléments qui explique les résultats du transport en commun dans les villes suisses.

Il serait totalement absurde que les réseaux de transport en commun en France se trouvent devant l'interdiction de financer des actions qui pourraient se

révéler décisives pour l'augmentation de leur fréquentation. Chaque ménage qui renonce à la propriété individuelle de la voiture fait en même temps le choix d'une utilisation quotidienne du bus et génère ainsi près de 1000 déplacements annuels pour le réseau par personne.

J'ajoute que la vérification que nous voulions faire était très explicitement celle de la possibilité de réduire chaque année le déficit du service et d'équilibrer son budget au bout des sept premières années. Et cela sans tenir compte des recettes supplémentaires générées par l'augmentation de la fréquentation du bus.

Bien entendu de tel changement de comportements suppose du temps et ne peuvent être immédiats. Les données rendues publiques récemment par le SMTC confirment en tout état de cause le lien entre ALS, VLS et augmentation de l'usage du bus. Elles font apparaître qu'en 15 jours à la fin de l'été 2015, près de 100 clients nouveaux se sont inscrits à l'ALS et que dans le même mois ils ont généré 1234 validations bus alors qu'ils n'ont utilisé le service ALS que 68 fois. La cohérence et la dynamique sont évidentes !

Nombre de clients qui se sont inscrits à l'ALS pendant la rentrée scolaire dans nos deux agences du 24/08/15 au 12/09/15 = 101
Répartition des validations multimodales du 24/08/15 au 24/09/15 par tranche d'âge • Données du 24/09/2015

Tranche âge	Nombre de clients ALS	Validation BUS	Validation VLS	Validation ALS
18-25	54	881	165	46
26-35	19	68	3	7
36-45	16	157	14	11
46-55	8	77	5	1
56-65	3	2		3
66 et plus	4	49		
Total général	101	1234	187	68

1.3.2.3 Sur la concurrence avec le privé.

Aucune société privée n'a exploré le créneau que nous avons choisi. Il n'y a aucune comparaison possible entre les services offerts par les uns et les autres. Le point central et décisif c'est la possibilité à toute heure du jour et de la nuit, tous les jours de l'année de pouvoir prendre une voiture à proximité de chez soi dans une démarche simple et pratique. La force de la voiture c'est en effet la disponibilité à toute heure, la possibilité de partir où on veut, quand on veut. Cela donne un sentiment de liberté auquel tout le monde est attaché. Par ailleurs pouvoir aller à l'hôpital la nuit pour un enfant malade ou répondre à un appel urgent de ses vieux parents est une exigence naturelle de chacun et seul le dispositif ALS déployé sur l'ensemble du tissu urbain peut remplir ces conditions que la location de voiture ne prend pas du tout en charge. Aucune société privée n'offre à l'évidence un tel service qui, en tout état de cause, n'a plus rien à voir avec le métier de la location de voiture.

J'ajoute que les tarifs que nous avons fixés ont été conçus pour au delà des trois jours de location être plus élevés que le secteur privé de la location de voitures. Enfin notre segment de clientèle est totalement différent de celui du secteur privé. Nous visons les cinq premiers déciles de revenus alors que le privé se situe plutôt dans les deux derniers déciles de revenus. C'est d'ailleurs ce choix

que traduit l'implantation des voitures sur l'ensemble des quartiers y compris des quartiers sensibles.

1.3.2.4 Sur l'aide aux entreprises

Il est assez contradictoire de nous reprocher que le VT finance l'ALS et ensuite que le SMTC apporte aux entreprises une aide illégale à travers ce service.

Au delà de ce paradoxe la question centrale est la capacité du SMTC à équilibrer le budget de l'ALS. Or il y a une complémentarité forte entre les temps d'utilisation des particuliers et des entreprises qui doit faciliter l'atteinte du seuil de rentabilité que les services du SMTC ont estimé à 40 000 km par an et par voiture. Il est clair que sur cette question seule l'expérience peut infirmer ou confirmer les hypothèses de départ.

Mais une chose est claire : s'il n'y a plus de déficit, il n'y aura pas d'aide à l'entreprise !

2 DEUXIEME PARTIE

LES VERITABLES ENJEUX DE LA MOBILITE DURABLE ET L'INEFFICACITE DES POLITIQUES ENCOURAGEE ET SOUTENUE PAR L'ETAT.

2.1 « Un enjeu économique, social et environnemental de premier plan »

Le rapport de la CRC ne contient malheureusement absolument aucun élément de réflexion permettant d'analyser le rôle et l'impact des politiques de mobilité sur la mise en œuvre et l'efficacité des autres politiques publiques (attractivité urbaine, politique de la ville, insertion sociale, formation, emploi). Il ne fournit pas non plus les informations disponibles sur les coûts en terme de santé publique, d'environnement, de réchauffement climatique et de pouvoir d'achat des ménages de la politique du " tout automobile ".

Il n'amorce même pas l'analyse des critères de décision de l'état qui le conduit à ne pas financer Optymo 2. Il ne compare à aucun moment l'action menée par le SMTC à celles menées par les autres grandes agglomérations et les résultats pourtant très contestés par la Cour des Comptes des politiques nationales menées dans ce domaine basées sur le " Tout Tramway ". Son analyse purement "gestionnaire et comptable" conduit à n'envisager l'action publique que comme une somme de sources de dépenses indépendantes et ne créant aucune richesse sociale.

Pourtant selon le rapport public annuel 2015 de la Cour des Comptes, p 261,

"avec 287 réseaux de province, les transports publics urbains de voyageurs représentent un enjeu économique, social et environnemental de premier plan : l'emploi direct ou indirect de plus de un million de personnes, près de 9 milliards d'€ de dépenses en 2012 dont 2,5 milliards d'investissement."

2.2 Un financement des collectivités locales qui est sur le Territoire de Belfort, le tiers du financement moyen des collectivités locales françaises

Puis toujours dans le rapport public annuel 2015 de la Cour des Comptes p 269,

"Avec une contribution d'un peu plus de 46 %, contre 35 % pour les collectivités locales, 17 % de recettes tarifaires et 2 % apportés par l'état, le versement transport constitue un élément essentiel du financement, investissements inclus, du service public de transport. En 2012, 83 % des AOTU l'ont prélevé pour un montant total de 3,643 Milliards d'euros, hors Île de France. "

Puis rapport public annuel 2015 de la Cour des Comptes p 270

"la quasi totalité des agglomérations dotées d'un TCSP lourd en service applique le taux plafond du VT"

Puis rapport public annuel 2015 de la Cour des Comptes p 271,

"la participation des collectivités locales au financement de l'exploitation des réseaux, qui atteignait 113 € par habitant en 2012, soit un taux de couverture de 35 %, a fortement progressé au cours des dernières années."

La CRC aurait pu donner ces chiffres dans son rapport et les comparer avec les données de Belfort ;

Page 12 de son rapport, la CRC a pourtant globalisé dans le tableau n°2, l'ensemble des ressources institutionnelles" dans lesquelles, figure, entre autres, le financement apporté par le Conseil Général pour compenser la gratuité des transports scolaires.

L'ensemble de ces ressources, toutes collectivités confondues, représentait en 2013, 5 032 812 euros, soit pour les 147 777 habitants du Territoire, 34,05 euros par habitant. **Moins d'un tiers de la moyenne nationale 113 euros par habitant !**

2.3 Les véritables enjeux de la Mobilité durable

Si les 287 réseaux de province engagent des financements importants dans le transport en commun, toute étiquette partisane de côté, c'est évidemment que celui ci est un élément central de la construction d'une agglomération puissante, attractive pour les investisseurs comme pour les habitants.

Aucune création de richesse ne peut se faire sans établissement fort de droits qui protège et stimule l'activité et l'engagement de chacun. Et la Mobilité est " le droit des droits ". Celui qui permet l'accès réel au droit à la formation, à la santé, à l'emploi, à un logement décent, à la culture, aux sports et aussi aux commerces.

Et les plus grandes agglomérations françaises rivalisent pour mettre en place l'offre de transport en commun la plus ambitieuse possible.

Dés 2008, le SMTIC 90 avait identifié 4 enjeux qui lui paraissaient essentiel de relever par la construction de sa nouvelle offre.

2.3.1 Augmenter le pouvoir d'achat des ménages

Les ménages du Territoire de Belfort dépensent plus de 250 millions d'euros par an pour leurs voitures. Plus de 20 000 d'entre eux sont dans l'obligation d'avoir deux voitures pour la simple raison que dans l'immense majorité des cas, il FAUT une voiture pour aller travailler.

Pourtant les revenus de la plupart de ces familles restent modestes et leur budget déplacement pèse de plus en plus lourd, surtout quand le travail est à temps partiel ou précaire, comme trop souvent aujourd'hui. Revaloriser le travail, cela commence par diminuer les dépenses obligatoires que celui-ci génère pour les familles.

La comparaison des taux de double-motorisation entre les ménages, avec ou sans enfant, est instructive : avec enfant, la deuxième voiture se généralise et son coût vient s'ajouter aux charges du ménage.

Libérer les ménages de l'obligation de la double motorisation, c'est donc leur permettre de réduire leurs dépenses de près de 150 euros par mois.

2.3.2 Lutter contre l'exclusion

Dans le département, près de 7 000 ménages sont dépourvus de voiture. Un bon nombre d'entre eux est exclu du travail, de la formation et a des problèmes de santé. Sans voiture, et en l'absence d'une alternative efficace, ces personnes sont assignées à résidence. Cet enjeu concerne aussi les jeunes des ménages modestes qui ne peuvent financer qu'une automobile ; ils ont eux aussi des problèmes de mobilité.

La lutte contre la concentration excessive d'habitants pauvres dans quelques quartiers et dès lors, la réussite de la politique de la ville, dépendent des performances des solutions alternatives à l'automobile.

Lutter contre l'assistanat et faire de la remise au travail l'objectif central des politiques sociales, passe par une solution de transport qui permette à chacun d'accéder aux lieux de l'emploi, de la formation, de la santé, des sports et des loisirs.

2.3.3 Préserver la santé publique

L'industrie automobile a fait d'énormes progrès en termes de pollution. Mais les micros-particules, liées en particulier à la motorisation diesel, posent encore un grave problème de santé publique. Dans sa contribution à l'élaboration de la politique de déplacement, la préfecture du Territoire de Belfort insiste d'ailleurs sur ce point : « Les incidences sur la santé liées à la pollution sont importantes. Une étude de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale (AFSSE) estime qu'en 2002, entre 6 500 et 9 500 morts sont imputables aux particules».

Pour notre département, cela représente 15 à 25 morts par an. Un chiffre qui dépasse le nombre des victimes de la route.

C'est bien sûr dans la zone où la circulation est la plus dense qu'il convient d'agir en priorité. C'est là que les risques sont les plus élevés. Et c'est aussi dans ces

zones que le bruit est le plus intense ; la cartographie urbaine du bruit recoupe en effet fidèlement celle de la circulation automobile.

Ainsi, réduire la circulation automobile dans ces zones, c'est aussi agir contre la nuisance que les français considèrent comme la plus insupportable.

2.3.4 Garantir un développement équilibré du Territoire

L'un des atouts majeurs du Territoire de Belfort, c'est l'association d'un cœur aggloméré dont la puissance assure la présence des services de haut niveau, et de communautés de communes qui offrent un cadre de vie d'une qualité remarquable. Cette association est le théâtre d'échanges quotidiens incessants. La qualité de la mobilité y est donc décisive.

Le maintien et le développement de grands établissements industriels et de services, est étroitement lié à l'attractivité des territoires. C'est d'elle que dépend leur capacité à faire venir les cadres, ingénieurs et chercheurs ; c'est d'elle que dépend la capacité à résister à la mondialisation.

Prendre du retard dans la compétition territoriale peut être irrémédiable. Partout la ville se transforme et cherche à offrir le cadre de vie le plus séduisant. Pour le site de Techn'hom comme pour le centre-ville élargi, où sont concentrés les emplois métropolitains supérieurs*, il est donc capital de hisser rapidement la qualité des espaces de proximité pour en faire des sites de niveau international.

Progressivement, la voirie routière se rétrécit alors même que les exigences des riverains en matière de sécurité routière et de stationnement s'élèvent.

Le système « tout auto » a fonctionné sur des réserves de capacité offertes par un réseau construit au fil des siècles. Mais avec une augmentation de 2 % de la mobilité par an, ces réserves ont fondu et chacun peut observer au fil des années, l'augmentation des difficultés. Un caillot et c'est l'embolie !

C'est évidemment là où les déplacements sont les plus denses que l'on peut agir avec le plus d'efficacité. Cette action, si elle est centrée sur un territoire particulier, se fait toutefois au bénéfice de tous les territoires compte-tenu de leurs multiples interactions.

Tout en réduisant la circulation automobile, l'augmentation de la fréquentation des transports en commun diminue aussi le coût d'utilisation de l'automobile pour tous ceux qui n'ont pas d'autre choix.

2.4 L'inefficacité des politiques encouragée et soutenue par l'état

L'analyse du bien fondé des politiques locales ne peut pas être totalement déconnectée de celle des incitations que l'état met en place à travers ses

financements pour telle ou telle solution et de la façon dont celui-ci agit pour faire en sorte que les objectifs qu'il fixe par la loi soient atteints.

Ces solutions et ces objectifs sont pourtant explicites :

L'engagement n°24 du Grenelle Environnement prévoit la construction de « 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de tramways ou de bus protégées venant s'ajouter aux 329 existantes dans les 10 ans. Objectif de report modal équivalent de 18 milliards de kilomètres parcourus par les usagers »

2.4.1 Grenelle environnement : un objectif très ambitieux

Avec, sur la France entière, une distance moyenne de 6 kilomètres par voyage dans les transports en commun, il faut, pour atteindre l'objectif du Grenelle de l'Environnement, générer près de 3 milliards de voyages supplémentaires en transports alternatifs à la voiture par an.

La progression sur 10 ans (+ 413 millions de voyages de 1999 à 2009) de l'utilisation de l'ensemble des transports en commun (bus, tramway, métro) dans les grandes agglomérations françaises (Région parisienne exclue) permet de saisir l'ambition du Grenelle de l'Environnement. Son objectif représente un peu plus de 7 fois l'augmentation totale de trafic constatée sur la période de 10 ans.

Les résultats du tramway en 2009 dans les plus grandes agglomérations françaises, y compris Paris, donnent une autre mesure de l'ambition du Grenelle : 475,5 millions de voyages annuels pour 392 km de lignes ! 3 milliards de voyages supplémentaires, c'est donc plus de six fois (6,3 fois exactement) le total de ces voyages effectués sur l'ensemble des tramways existants en 2009.

2.4.2 Des coûts d'investissement exorbitants avec l'approche encouragée et soutenue par l'Etat

En supposant que les nouvelles lignes aient les mêmes performances que les anciennes construites sur les secteurs les plus denses, et que les nouvelles lignes ne cannibalisent pas les anciennes ainsi que les clients des lignes desservies par les bus, on peut faire un calcul simple.

Multiplier par 6,3 la longueur des réseaux en 2009 soit 392 km, c'est près de 2 500 kilomètres de lignes supplémentaires de tramway qu'il faudrait financer et non pas 1 500. À 24 millions d'euros le kilomètre, c'est un financement global de 60 milliards d'euros qu'il faudrait trouver.

2.4.3 Un coût de fonctionnement du tramway loin de l'équilibre

Sur les coûts de fonctionnement, il y a, première remarque, très peu d'études approfondies, détaillées et objectives. Certes, la documentation commerciale abonde en présentations flatteuses où les différences entre coût kilométrique des

bus et des tramways sont presque considérées comme négligeables (surtout si on calcule par siège offert ou par siège occupé). L'analyse la plus documentée rendue publique est le document réalisé par une filiale du SYTRAL travaillant pour le projet de Lyon à Dubaï. Il intègre dans le coût au kilomètre la grande révision décennale, le sur-entretien de l'infrastructure tramway par rapport au bus et, bien sûr, le coût d'achat de la rame. Il aboutit à un coût de 9 € /km parcouru, coût largement supérieur à celui habituellement donné de 6 € /km. Le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des tramways sur une année (41 742 581 km sur les 392 km du réseau) permet de calculer le nombre de passages de tramway par an sur un kilomètre du réseau. Il est, bien entendu, dépendant pour chaque réseau de la fréquence et de l'amplitude de l'offre (Voir tableau n°1 ci-dessus).

Il suffit de multiplier le nombre moyen de passages par kilomètre de réseau par le prix au kilomètre pour obtenir le coût de fonctionnement moyen d'un kilomètre de tramway par an. Soit, suivant l'estimation basse, 730 752 € ou, suivant l'estimation haute, 1 096 26 €. Ces deux estimations (basse et haute) sont supérieures aux recettes générées par ce kilomètre de ligne tramway (que l'on peut mesurer de façon précise d'après le Tableau 1) et à la recette moyenne par voyage donné par l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) : $1\,213\,089 \times 0,47 \text{ €} = 570\,151 \text{ €}$.

2.4.4 Une dépense publique supplémentaire

Le déficit moyen par kilomètre de ligne supplémentaire se situe donc entre 160 000 € et 500 000 €. Cela signifie très concrètement que la part de financement apportée par les autorités organisatrices au coût de l'investissement généré par la création de nouvelles lignes de tramway n'est absolument pas équilibrée par les recettes générées par l'exploitation. Au contraire, le fonctionnement des lignes nouvelles accroît le déficit global de fonctionnement du réseau. La seule solution est alors de diminuer l'offre kilométrique sur le réseau de bus qui, de fait, diminue de 1999 à 2009, sur l'ensemble des agglomérations françaises équipées de Transports en Commun en Sites Propres, de plus de 7 millions de kilomètres par an.

Et si l'on rapporte ce déficit de fonctionnement par kilomètre aux 2 500 kilomètres de lignes supplémentaires permettant d'atteindre les objectifs du Grenelle de l'Environnement, on aboutit à un déficit total supplémentaire situé entre 400 millions d'euros et 1,25 milliard d'euros par an !

Par des calculs peut-être fastidieux, mais au total assez simples, on comprend donc qu'une autre approche est indispensable.

2.4.5 Une alternative proposée par le SMTG 90 : financer la réussite au lieu de financer les dépenses

Mais inventer de nouveaux chemins ne se décrète pas et aurait nécessité une approche pragmatique dans laquelle l'état aurait stimulé l'innovation. Elle nécessite, pour aller à l'essentiel, que l'État ne finance plus des dépenses

d'infrastructures, mais des gains de part modale par rapport à l'automobile. La logique proposée à l'État est ici l'inverse de celle qu'il pratique habituellement. Le contrôle de l'État ne s'opère plus sur les dépenses mais sur les résultats en termes de fréquentation.

C'est ce que le SMTC avait proposé à l'état.

« UN FINANCEMENT INNOVANT CONDITIONNÉ AU RÉSULTAT Le SMTC 90 propose aujourd'hui que le financement de l'Etat soit conditionné au résultat. Pour chaque million de voyages transféré vers le transport en commun, il demande un financement de 1,5 M€ à l'Etat (dans la limite de l'enveloppe plafonnée à 10 M€). Il s'engage à réinvestir cet argent dans l'accélération du développement du système. La progression des résultats permettra en outre au SMTC 90 de diminuer le taux du versement transports. Cette accélération donnera l'occasion de vérifier rapidement la pertinence et l'efficacité de cette nouvelle approche. Le succès d'Optymo ouvrirait des perspectives nouvelles à l'échelle nationale. Ce modèle nouveau permettra une économie substantielle pour les finances publiques, une solution de mobilité plus efficace et moins onéreuse pour les usagers et d'atteindre les objectifs de report modal fixés par le Grenelle Environnement ».

Extrait de la réponse du SMTC 90 à l'appel à projet de l'Etat.

2.4.6 Un dossier prioritaire pour le Pôle métropolitain ?

Si nous n'avons pas réussi à convaincre l'état lors du deuxième appel à projet, nous avons réussi partiellement lors du troisième appel à projet.

Nous avons obtenu qu'une dotation particulière soit affectée sur l'enveloppe globale aux projets innovants. Et Belfort a été retenu à ce titre !

Malheureusement la technostructure a maintenu le lien entre les subventions et la dépense d'investissement se refusant à une démarche qui rompe avec la drogue de la dépense publique et des financements de l'état qui permettent de réaliser des projets au dessus des moyens des collectivités locales qui sans ces subventions ne pourraient pas les réaliser. Investissements qui génèrent de nouveaux déficits de fonctionnement !

Le SMTC lui-même, en licenciant les personnels qui pouvaient lui permettre de se battre pour convaincre l'état de changer son regard sur ce dossier, a semblé renoncer à obtenir les 10 millions d'euros espérés !

Pourtant, Belfort et le Territoire possèdent des atouts et des arguments exceptionnels pour convaincre l'Etat et l'Europe d'aider à l'invention et au développement d'une stratégie totalement nouvelle de mobilité. Cela pourrait être pour le pole métropolitain, un dossier prioritaire !

3 TROISIEME PARTIE. UNE SUITE POSITIVE AU RAPPORT DE LA CRC ?

Le rapport de la Chambre Régionale des Comptes et ma réponse vont entraîner naturellement la réouverture du débat sur le bilan de l'action menée depuis 2004. Mais la qualité des données rassemblées doit permettre de clore rapidement les polémiques et à chacun de prendre le recul nécessaire.

Il semble d'ailleurs qu'après deux années d'études et de réflexion, la nouvelle équipe municipale ait renoncé à ceux de ses projets qui auraient conduit à une remise en cause profonde de l'économie générale du réseau Optymo.

Si le rapport de la CRC permet à la nouvelle majorité d'assumer totalement ce tournant en proposant au Pays de Montbéliard et à Héricourt d'étendre l'offre Triple Play à l'ensemble de l'aire urbaine il aura été utile à l'amélioration des politiques publiques locales. Il ne faut pas sous estimer la difficulté de la tâche consistant à faire converger les solutions de mobilité.

3.1 Une solution pour l'aire urbaine

Le Pays de Montbéliard semble décider à relancer prochainement un appel d'offre pour renouveler sa Délégation de Service Public confiée actuellement au groupe Keolis. Alors que le Territoire a fait le choix depuis 2007 de la régie, celui a priori de la DSP par le Pays de Montbéliard ne permettrait pas les économies d'échelle auxquelles une approche plus collaborative aurait conduit. La constitution du Pôle Métropolitain dont une des compétences annoncées est la construction d'une solution commune de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine ne devrait elle pas permettre qu'au minimum la solution d'un élargissement des solutions Optymo soit étudiée ? Et que soient comparés les coûts et avantages des deux approches pour le Pays de Montbéliard et le Territoire de Belfort ? Nous avons pu pour notre part, faire la comparaison entre l'offre que Kéolis nous avait faite en 2006 et ce que nous avons pu réaliser.

3.2 Une comparaison édifiante

Lors de l'appel d'offre pour choisir un partenaire pour une DSP qui devait démarrer en 2006 nous nous sommes trouvés face à un seul concurrent alors que plusieurs sociétés avaient retiré les dossiers de candidature.

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

En 2013, le SMTC a pu faire la comparaison entre les propositions de Keolis et ses résultats. Cette comparaison est édifiante, montre la qualité du choix fait par le SMTC et justifie pleinement la décision prise de constituer une régie.

3.2.1 10 millions d'euros de dépenses en moins

Au global l'économie générée par le choix de la régie au lieu de la DSP de + de 10 millions d'euros en 7ans (soit l'équivalent du budget de la RTTB), c'est une dynamique retrouvée qui permet d'afficher des progressions de voyages uniques en France.

Dépenses	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaux
Kéolis	12 735	13 725	14 707	15 066	15 453	16 081	16 650	104 418
Rttb	11 383	11 516	12 879	13 353	14 049	15 132	16 234	94 546
Ecart	-1 352	-2 209	-1 828	-1 713	-1 404	-949	-416	-9 872

3.2.2 400 000 euros de recettes commerciales supplémentaires malgré un écart de tarification considérable

Les recettes commerciales sont supérieures de 417 K€ sur la période de 7 ans alors même que LE SMTC a pratiqué une baisse massive en 2006 allant de -27% à -63 % suivant les titres et que depuis cette date les tarifs sont gelés. A contrario kéolis avait bâti ses prévisions en intégrant une forte hausse de tarifs à la signature du contrat et une augmentation annuelle pour toutes les années de la DSP.

Recettes	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaux
Kéolis	1 744	1 777	1 864	1 956	2 053	2 154	2 261	13 809
Rttb	1 794	1 591	1 581	1 858	2 180	2 422	2 800	14 226
Ecart	50	-186	-283	-98	127	268	539	417

3.2.3 4 millions de km supplémentaires sur l'ensemble de la période

Ces résultats ont permis de redéployer de l'offre de transport sur tout le département (TAD, PMR) et au final c'est plus d'un million de kilomètres offerts sur la seule année 2012 à la clientèle dans la même épure budgétaire.

Kilomètres	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaux
------------	------	------	------	------	------	------	------	--------

Kéolis	2 744	3 078	3 514	3 491	3 483	3 515	3 519	23 344
Rttb	2 756	3 274	4 132	4 187	4 290	4 354	4 500	27 493
Ecart	12	196	618	696	807	839	981	4 149

3.2.4 6,5 millions de voyageurs en plus

Quant aux voyages, là où Kéolis prévoyait une augmentation de 22% en 7 ans, nous avons réalisé + 72%

Voyages	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaux
Kéolis	4 965	5 275	5 562	5 810	5 982	6 012	6 042	39 648
Rttb	4 833	4 887	5 808	6 685	7 614	8 077	8 300	46 204
Ecart	-132	-388	246	875	1 632	2 065	2 258	6 556

3.2.5 Une amélioration très importante de deux ratios financiers importants

Kéolis prévoyait une dégradation des ratios Dépense par kilomètre (D/K) et Dépense par voyages (D/V). Les décisions prises dans le cadre de la régie ont au contraire permis une amélioration de ces ratios respectivement de 13% et 17%.

D/K	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kéolis	4,64	4,46	4,19	4,32	4,44	4,58	4,73
Rttb	4,13	3,52	3,12	3,19	3,27	3,48	3,61
Ecart	-0,51	-0,94	-1,07	-1,13	-1,16	-1,10	-1,12

D/V	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kéolis	2,56	2,60	2,64	2,59	2,58	2,67	2,76
Rttb	2,36	2,36	2,22	2,00	1,85	1,87	1,96
Ecart	-0,21	-0,25	-0,43	-0,60	-0,74	-0,80	-0,80

3.3 Des occasions ratées

J'avais, début 2009, attiré l'attention de Pierre Moscovici (cf. lettre en annexe) sur l'écart très important que les études faites à partir de l'enquête Ménage-déplacements avait révélé entre les chiffres de fréquentation mis en avant par Keolis et ceux qui pouvaient être déduites des études en question. Il n'y avait à l'époque pas de billettique dans le réseau montbéliardais et cela pouvait expliquer une partie de l'écart compte tenu qu'une partie importante des résultats est fait par une approche estimative.

Tous les réseaux français ont constaté lors de la mise en place d'une billettique, un écart de près de 20% entre les fréquentations réelles et celles estimées.

Mais là, il semblait que la fréquentation était surestimée de près de 50 % (8, 7 millions au lieu de 5, 7 millions). Je n'ai jamais eu de réponse et je ne peux donc pas apprécier la pertinence des explications données par Keolis sur cet écart.

Lorsque le Pays de Montbéliard, peu de temps après, a décidé fin 2011 de mettre en place une billettique nous leur avons proposé de retenir la solution que nous avons installée qui aurait pu leur permettre d'économiser près de 2 M€ et d'avoir le même système pour nos deux réseaux. Ils n'ont pas retenu notre proposition. Et il aura fallu plus de 4 ans pour mettre au point leurs solutions dont les résultats ne sont pour l'instant pas rendus publics.

3.4 Rouvrir le dialogue avec le pays de Montbéliard

De nouvelles majorités se sont mises en place à Montbéliard comme à Belfort après les dernières élections municipales. Elles ont exprimé leur volonté de faire avancer l'aire urbaine. Le réalisme dans le domaine du transport serait d'engager une démarche progressive par étapes. Mais faire converger les réseaux et renforcer la coopération au quotidien n'est possible que si la forme juridique des exploitations le permet. L'expérience du Territoire de Belfort a démontré les gains financiers importants que le passage en régie apporte. Une direction unique pour deux régies autonomes permettrait en plus de réaliser des économies d'échelle de plus de 1 million d'euros par an et par réseau. L'ouverture de l'hôpital médian après celle de la gare TGV rendra en tout état de cause indispensable une évolution coordonnée des réseaux. La tâche n'est pas facile. Mais qui peut penser que l'exercice des responsabilités locales soit aujourd'hui un chemin bordé de roses ?

Christian Proust

Belfort, le 17 Février 2016

Annexe



syndicat mixte des transports en commun

autorité organisatrice des transports en commun du Territoire de Belfort **ophymo**

Affaire suivie par : Marc ROVIGO
Tél. 03 84 90 99 28
marc.rovigo@smtc90.fr

Monsieur Pierre Moscovici
Président de la
Communauté d'Agglomération
8 Avenue des Alliés
25200 Montbéliard

Réf. : CP/MR 2009.108
Objet :

Belfort, le 19 février 2009

Monsieur le Président, *à l'attention de Pierre*

Au cours des dernières années, nous avons pu mesurer dans nos relations avec la société qui exploitait notre réseau de transport les difficultés que nous avons pour accéder aux informations qui permettent d'apprécier et d'évaluer le service délégué.

C'est pourquoi, après avoir longtemps hésité avant d'envoyer ce courrier, je me permets d'attirer votre attention sur les données de fréquentation fournies par la CTPM à l'occasion des recueils annuels faits par l'UTP. Je ne souhaite pas m'immiscer dans la relation entre la CAPM et un de ses sous traitants. C'est donc avec une certaine réticence que je vous saisi, mais l'affaire me semble sérieuse. En effet, à plusieurs reprises mon attention a été attirée par les incohérences du nombre de voyages, réalisés dans le Pays de Montbéliard, suivant les sources d'informations.

A titre d'exemple, dans son numéro 4- page 21, les Cahiers de la Mobilité, font état d'un nombre quotidien de voyages effectués égal à 21 276. Ce chiffre correspond à la fréquentation moyenne par jour. Si l'on considère une année de 312 jours cela ferait un total de 6 638 000 voyages. Ce total doit être minoré car il correspond à une moyenne effectuée sur une semaine scolaire. A titre d'exemple sur Belfort, la fréquentation chute de 10 000 voyages par jour en période de vacances scolaires et chute dans les mêmes proportions les samedis. Considérant qu'il y a environ 16 semaine de vacances scolaires, on peut retrancher à ce chiffre environ 960 000 (10 000*6*16), ce qui au global donnerait une fréquentation d'environ 5 700 000 voyages. Ce chiffre est inférieur de près de 3 000 000 par rapport aux données publiées par l'UTP chaque année qui annonce pour Montbéliard 8 465 000 pour l'année 2005 (année de référence de l'enquête ménages) et 8 742 000 pour 2007.



Par ailleurs, comme vous le savez, nous menons, en partenariat avec la CAPM une étude sur la desserte en transports collectifs autour de la future gare TGV. Cette étude prend en compte bien entendu les fréquentations des réseaux de transports. Les chiffres communiqués par l'ADU font état d'une fréquentation en heure de pointe du matin de 6600 voyages. Il est de coutume de considérer que cette heure de pointe (7h-9h) représente 30 % de la fréquentation journalière, ce qui donnerait 22 000 voyages par jour, soit un chiffre cohérent par rapport à l'enquête ménage.

En croisant les 3 types de sources, nous sommes face à des écarts qui nous semblent incompréhensibles.

Je sais que vous êtes actuellement dans une phase de consultation pour votre réseau de transport et compte tenu de l'importance que peut revêtir le critère « voyages » dans le contrat de délégation de services publics, il m'a semblé opportun de porter à votre connaissance ces incohérences.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée. *et la fin amicale.*



Le Président,
Christian PROUST

