

Envoyé en préfecture le 18/02/2022

Reçu en préfecture le 18/02/2022

Affiché le 18/02/2022

Berger  
Levrault

ID : 971-259710218-20220210-02\_02\_2022B-BF

# SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU PETIT CUL DE SAC MARIN

## Débat d'orientations budgétaires 2022

Article L2312-1 du code  
général des collectivités  
territoriales

# SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU PETIT CUL DE SAC MARIN



## RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2022

Article L2312-1 du Code Général Des Collectivités  
Territoriales

*Débat préalable au vote du Budget Primitif 2022*



## Table des matières

<b>RAPPEL JURIDIQUE</b> .....	3
<b>CONTEXTE ECONOMIQUE</b> .....	4
<b>Focus sur les recettes du syndicat mixte des transports</b> .....	6
<b>du petit cul de sac marin (SMTPCSM)</b> .....	6
<b>ANALYSE RETROSPECTIVE</b> .....	8
Section de fonctionnement .....	8
Graphique n°1 : Evolution des dépenses de fonctionnement de 2015 à 2021 .....	8
Graphique n°2: Evolution des dépenses de 2015 à 2021 par type de transports.....	8
Graphique n°3: Evolution de la couverture des dépenses de transports scolaires par les recettes affectées de 2015 à 2021.....	9
Graphique n°4: Evolution de la couverture des dépenses de transports urbains par les recettes affectées de 2015 à 2021.....	10
Graphique n°5 : Répartition prévisionnelle des recettes du SMT pour l'exercice 2021 .....	11
Graphique n°6 : Evolution du versement mobilité de 2015 à 2021 .....	11
Graphique n°7 : Analyse de la territorialité de versement mobilité .....	12
Graphique n°8 : Analyse de la territorialité de versement mobilité par EPCI .....	12
Graphique n°9 : Analyse par catégorie de contributeur.....	13
Graphique n°10 : Evolution de l'épargne de gestion.....	13
Graphique n°11 : Evolution des charges de personnel.....	14
Graphique n°12 : Ratio de rigidité .....	14
Graphique n°13 : Ratio de rigidité adapté.....	15
Section d'Investissement.....	17
Graphique n°14 : Evolution des dépenses d'Investissement de 2015 à 2021.....	17
Graphique n°15 : Evolution des recettes d'Investissement de 2015 à 2021.....	18
L'endettement .....	18
<b>PROSPECTIVE FINANCIERE</b> .....	19
Graphique n°16 : Projection de l'épargne brute du SMT de 2021 à 2026 .....	20
Graphique n°17 : Projection de l'effet de ciseau du SMT de 2021 à 2026.....	21
<b>PROJETS DE L'EXERCICE 2022</b> .....	22
<b>GLOSSAIRE</b> .....	32



## **SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS**

### **DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2022** Article L2312-1 Du Code General Des Collectivités Territoriales

#### **DEBAT PREALABLE AU VOTE DU BUDGET**

### **RAPPEL JURIDIQUE**

Le Débat d'Orientation Budgétaire (DOB) constitue la première étape du cycle budgétaire annuel. Encadré par les dispositions de l'article L.2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales et l'article 11 de la loi de l'Administration Territoriale de la République, il permet de discuter des orientations budgétaires de l'établissement tout en informant les élus. Il s'appuie sur un rapport qui doit notamment préciser les orientations budgétaires pour l'année à venir, les engagements pluriannuels envisagés et les choix en matière de gestion de la dette.

Il est pris acte de ce débat par une délibération spécifique, mais également de l'existence du rapport sur la base duquel celui-ci se tient. Dans le cas contraire, la délibération sur le budget sera entachée d'illégalité et entraînera l'annulation du budget.

Ce débat incontournable permet donc au comité syndical d'être informé sur la situation financière du syndicat, mais aussi de discuter sur les orientations budgétaires pour l'exercice 2022. Il fera l'objet d'une publication sur le site du Syndicat Mixte des Transports.

Le vote du budget primitif 2022 est programmé à la séance du prochain comité syndical.

Les indications données dans ce document le sont à titre indicatif, basées sur des données estimées et donc susceptibles d'évoluer selon l'activité réelle des dernières semaines de l'exercice 2021 dont l'exécution s'est poursuivie au sein de la journée complémentaire et demeure en cours de contrôle des services de la DRFIP.

## CONTEXTE ECONOMIQUE

Le débat d'orientation budgétaire de l'exercice 2022 du Syndicat Mixte des Transports s'insère dans un contexte toujours caractérisé par la crise sanitaire dont les effets économiques erratiques semblent considérablement se stabiliser compte tenu du déploiement des politiques budgétaires et monétaires sans précédents.

Sur le plan budgétaire, le plan d'urgence de 540 milliards d'euros mis en place par l'Europe a permis l'octroi de prêts nouveaux aux entreprises, l'accompagnement des états membres afin de financer les mesures sociales et l'instauration de lignes de crédits préventives pour les pays les plus touchés par le virus.

En France, les dispositifs d'indemnisation des entreprises et des citoyens ont permis de sauvegarder les équilibres financiers des agents économiques et de conserver un marché du financement bancaire fonctionnel. En effet, ces mesures de soutien et de relance ont conduit à rétablir la confiance sur les marchés et ont permis à l'économie mondiale de résister.

Cette stratégie a eu pour effet de limiter certains effets de la crise et de permettre de stabiliser des prévisions de croissance optimistes appuyé par le rebond économique constaté en 2021.

Ce haut niveau d'activité devrait se poursuivre en 2022 mais devrait être limité par l'inflation. En effet, plusieurs éléments conjoncturels poussent les prix à la hausse depuis la sortie des confinements (difficultés de recrutement, hausses de salaires, hausses des carburants, pénuries de matières premières, etc...). Après une chute de 8% en 2020, la croissance française devrait croître de 6.3% en 2021 et continuer de progresser en 2022 de manière moins soutenue, à hauteur de 4%.

Le plan « France relance », dont l'échéance est prévue en 2022, vise à poursuivre la relance économique sur les piliers de la transition écologique et énergétique, de la compétitivité des entreprises et de la cohésion des territoires.

Ces 3 piliers revêtent une importance prépondérante pour le SMT compte tenu de l'étendue de ses projets actuels.

Toutefois, compte tenu des fortes divergences des programmes proposées tant sur la décentralisation que sur la fonction publique, la trajectoire des stratégies économiques reste incertaine dans le cadre du dernier budget du quinquennat. Néanmoins, il convient de porter une attention particulière aux dispositions évoquées dans la Loi de finances pour 2022 à destination des collectivités territoriales.

La Loi de finances 2022 vise à poursuivre la relance économique tout en maîtrisant l'inflation à un niveau relativement bas, dans un contexte de crise sanitaire d'ampleur mondiale toujours en cours.

Sur le fonctionnement, l'article 133 prévoit la prolongation de la compensation des pertes de recettes subies par les services publics industriels et commerciaux. Le SMT ayant bénéficié de ce dispositif en 2020 et en 2021, sans toutefois y recourir, est exclu de ce nouveau dispositif tout comme les autres autorités organisatrices de la mobilité. De plus, il n'est pas prévu de compensation des pertes des recettes tarifaires.

Les leviers d'optimisation financière résident donc dans les mesures de soutien à l'investissement local.



D'une part, la mise en place progressive de l'automatisation du fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée continuera en 2022 avant d'être globalisée en 2023. Le bénéfice de ce dispositif passera par la clarification du statut d'assujetti partiel du SMT et lui permettra de mobiliser cette aide étatique lors des futurs investissements.

D'autre part, dans le cadre de la relance, l'Etat a inscrit 276 millions d'euros de crédit de paiement 2022 au titre de la dotation de soutien à l'investissement local. Le budget 2022 acte aussi le redéploiement de certains crédits du plan de relance comme pour les transports en commun en site propre dont l'enveloppe augmente de 400 millions d'euros.

Il convient de rappeler également que l'année 2020 a été une année inédite marquée par une crise sanitaire sans précédent qui a également impacté 2021 et dont les effets se poursuivent sur 2022.

Prenant acte de la fin du « quoi qu'il en coûte », la loi de finance 2022 axe ses dispositifs sur la relance. Le SMT envisage donc de prendre comme hypothèse la fin progressive de la crise sanitaire actuelle actant ainsi la poursuite et l'accentuation de la croissance de ses recettes fiscales et tarifaires. Cette approche sera insuffisante pour contenir le dynamisme des charges qui reste extrêmement important. L'amélioration des dessertes et de la qualité de service devra passer par des mesures d'économies et la poursuite des investissements.

## **Focus sur les recettes du syndicat mixte des transports du petit cul de sac marin (SMTPCSM)**

Pour rappel, la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a modifié l'article L. 2333-64 du CGCT et remplace le versement transport (VT) destiné au financement des transports en commun par **le versement mobilité (VM)** destiné au financement des services de mobilité.

La Loi de finances 2022 met fin au principe de la clause de sauvegarde des recettes fiscales et aux avances remboursables tout en privilégiant des mesures d'investissement afin de permettre aux collectivités territoriales de s'engager pleinement dans la relance économique.

Parallèlement, un arrêté du 23 décembre 2021 est venu modifier les modalités de reversement du versement mobilité. L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) doit reverser aux autorités organisatrices de la mobilité les sommes dues par les redevables du versement mobilité, après déduction des frais prévus au 5° de l'article L. 225-1-1 du code de la sécurité sociale, par virement bancaire, au plus tard le 20 du mois qui suit l'exigibilité des sommes dues, ou le premier jour ouvré suivant, lorsque la date correspond à un jour férié ou chômé. Ainsi, les AOM disposeront d'une meilleure lisibilité de la structure et du volume de leur versement mobilité.

Malgré cette réforme, les projections de recettes doivent s'effectuer prudemment dans la mesure où le dynamisme économique local et le climat social restent très fragile et impactent directement les marges de manœuvre du syndicat.

Le Syndicat Mixte des Transports, compte tenu de ces éléments contextuels, doit aujourd'hui poursuivre une gestion anticipative et prospective rigoureuse des évolutions du contexte législatif et financier. Le débat d'orientation budgétaire doit continuer de refléter cette nouvelle dynamique.

## **Préconisations**

1/ La traduction administrative et financière des projets de l'équipe politique en place doit permettre de bâtir des plans de financement incluant des sources extérieures de cofinancement afin de contenir la section d'exploitation, de soutenir la section d'investissement et limiter le recours à l'emprunt.

Ces cofinancements, à titre d'exemple, peuvent être :

- Europe (FEDER, BEI, etc.) ;
- Dotation de l'Etat (DSIL, Plan de relance, etc.) ;
- AFD, Banque des Territoires, etc.
- Région (Taxe sur les carburants, subventions, etc.)
- Communautés d'agglomération membres (ajustement des contributions, participations aux investissements etc.)

2/ Les stratégies d'anticipation des investissements, leur impact sur les dépenses de fonctionnement ou les effets levier qui en découlent, feront l'objet :

- D'une analyse globale visant à optimiser les coûts d'exploitation afin de maximiser l'autofinancement.
- Une mise en place d'une ingénierie financière anticipative et prospective
- L'élaboration d'un PPI assis sur la gestion en AP/CP

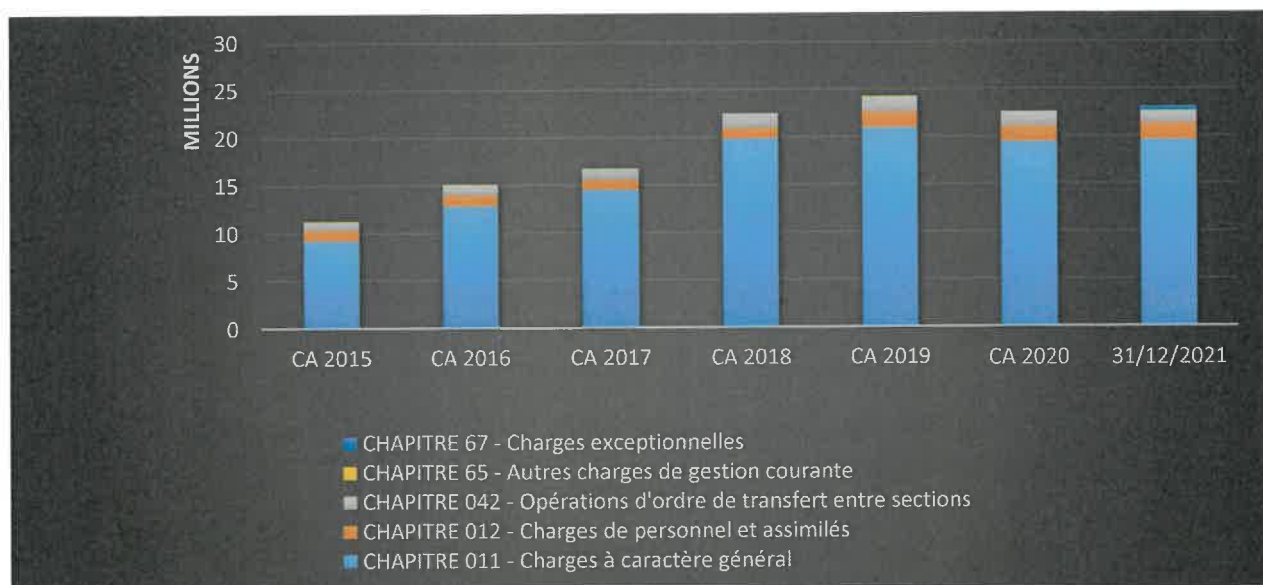


## ANALYSE RETROSPECTIVE

### Section de fonctionnement

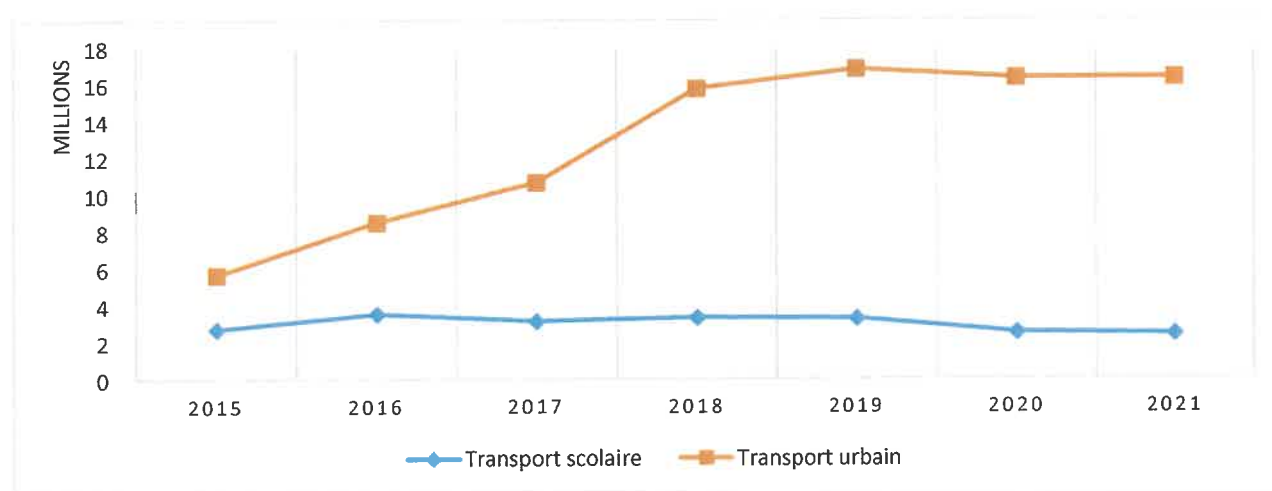
L'évolution des dépenses de Fonctionnement du Syndicat Mixte des Transports, par chapitre ces 7 dernières années, se présente de la manière suivante.

Graphique n°1 : Evolution des dépenses de fonctionnement de 2015 à 2021



Les dépenses effectuées pour le transport urbain et scolaire entre 2015 et 2021 se présentent comme suit :

Graphique n°2: Evolution des dépenses de 2015 à 2021 par type de transports



Les mandats émis au 31/12/2021 avoisinent les montants suivants :

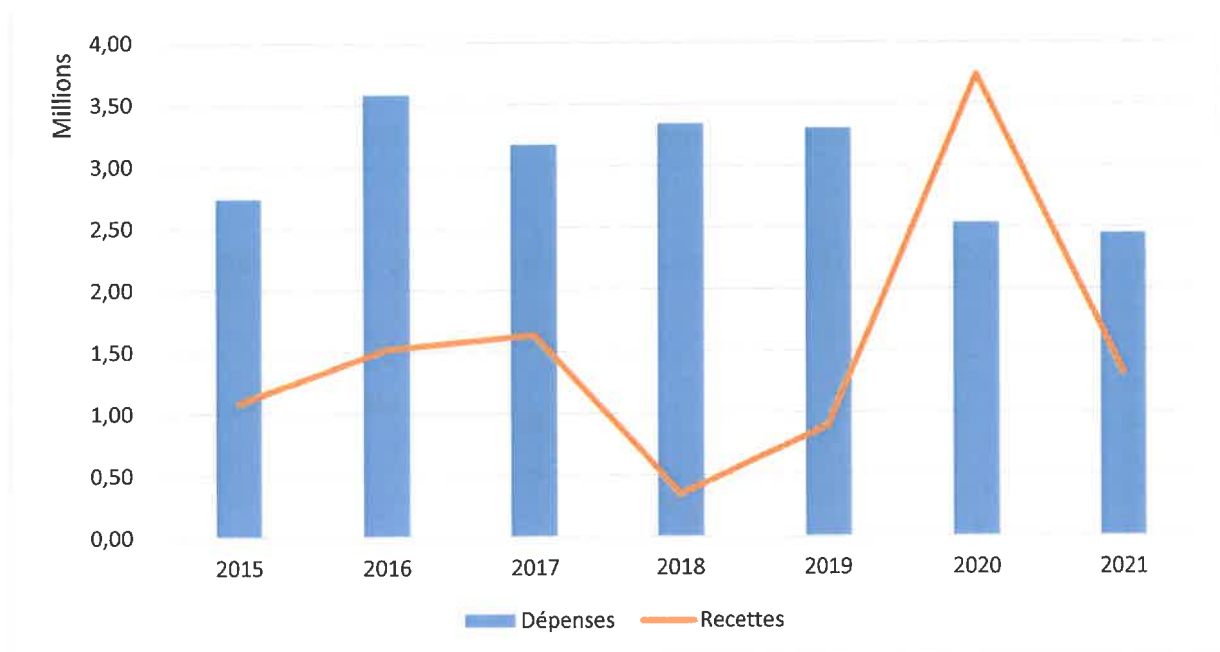
- Transport urbain : 16 415 847.77 € soit une hausse de 0.07 % par rapport à 2020 ;
- Transport scolaire : 2 449 624.70 € soit une baisse de 3.47 % par rapport à l'exercice précédent.

Ces faibles variations découlent de la crise sanitaire. La maîtrise des coûts se justifie par des impacts d'origine externes et internes sur l'activité du syndicat :

- La dégradation de l'ensemble des indices concourants aux révisions de prix applicables sur les marchés de transport (Gazole, Salaires transports, Autobus et autocars et Services) ;
- La stratégie de commande publique adoptée sur les récentes consultations ;
- L'absence d'indemnisation prévue dans les anciens contrats.

Il est toutefois à noter qu'il s'agit d'éléments amenés à évoluer dans le cadre du rebond économique.

Graphique n°3: Evolution de la couverture des dépenses de transports scolaires par les recettes affectées de 2015 à 2021.

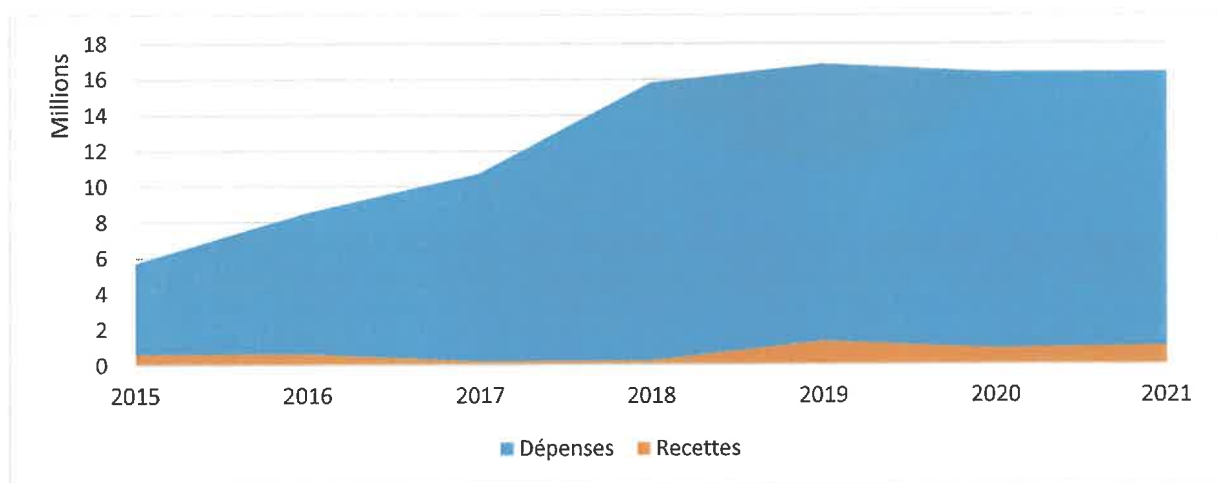


Les recettes du transport scolaire couvrent 53.73 % des dépenses sur la période 2018-2021.

La faiblesse de ce taux découle d'une politique tarifaire différenciée sur les communes du ressort territorial du SMT, d'une dégradation du recouvrement des créances et de la rigidité de la part régionale, fixé à 1 182 878.29 € par an.

Cette dotation couvre 40% du coût. Pour rappel, l'année 2020 a connu des régularisations successives de versements de la DGD sur les années 2018 et 2019.

Graphique n°4 : Evolution de la couverture des dépenses de transports urbains par les recettes affectées de 2015 à 2021.



Les recettes du transport urbain couvrent 5.36% des dépenses sur la période et 6.35 % sur l'année 2021.

La faiblesse de ce taux de couverture est justifiée par les modes de gestions différents appliqués sur le ressort territorial.

La délégation de service public transfère le risque d'exploitation au délégataire et prive le SMT des recettes affectées à l'exploitation du réseau.

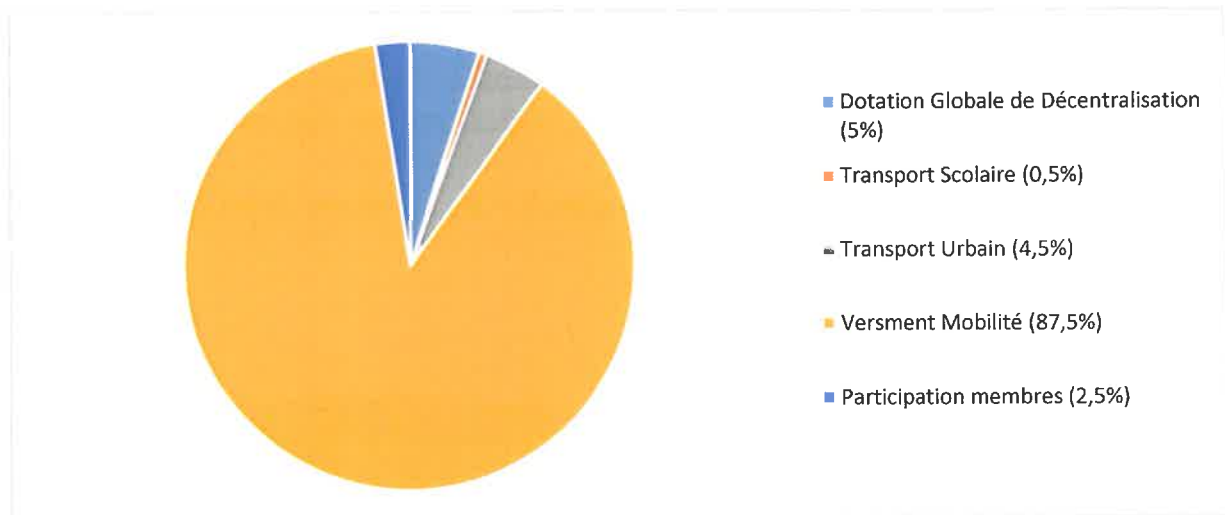
Les marchés de transports urbains génèrent des recettes reversées au SMT. Ces dernières sont très irrégulières.

Les recettes totales affectées ne couvrent que 10.91 % des dépenses de transports sur la période.

Le financement résiduel de cette compétence est assuré par les autres ressources du syndicat :

- Le Versement Mobilité (ex-Versement Transport) ;
- La participation des collectivités membres.

Graphique n°5 : Répartition prévisionnelle des recettes du SMT pour l'exercice 2021

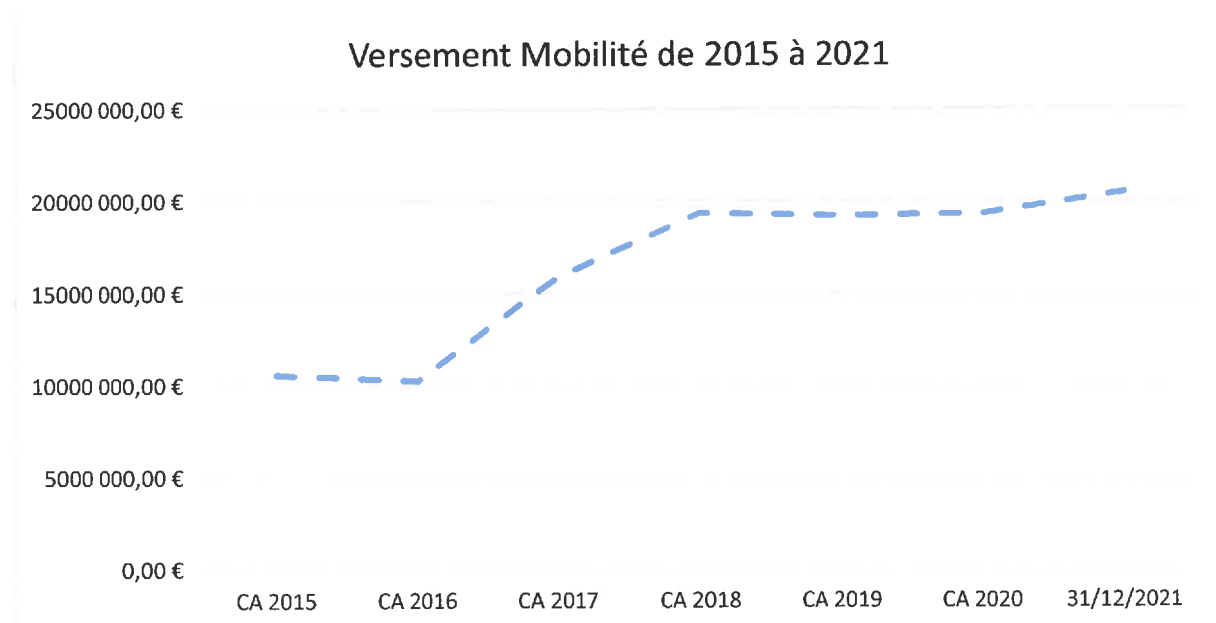


Le Versement Mobilité, principale source de recette du Syndicat Mixte des Transports, a pour but de financer le transport public et la mobilité durable. Elle semble représenter 87.50 % des recettes totales de fonctionnement en 2021.

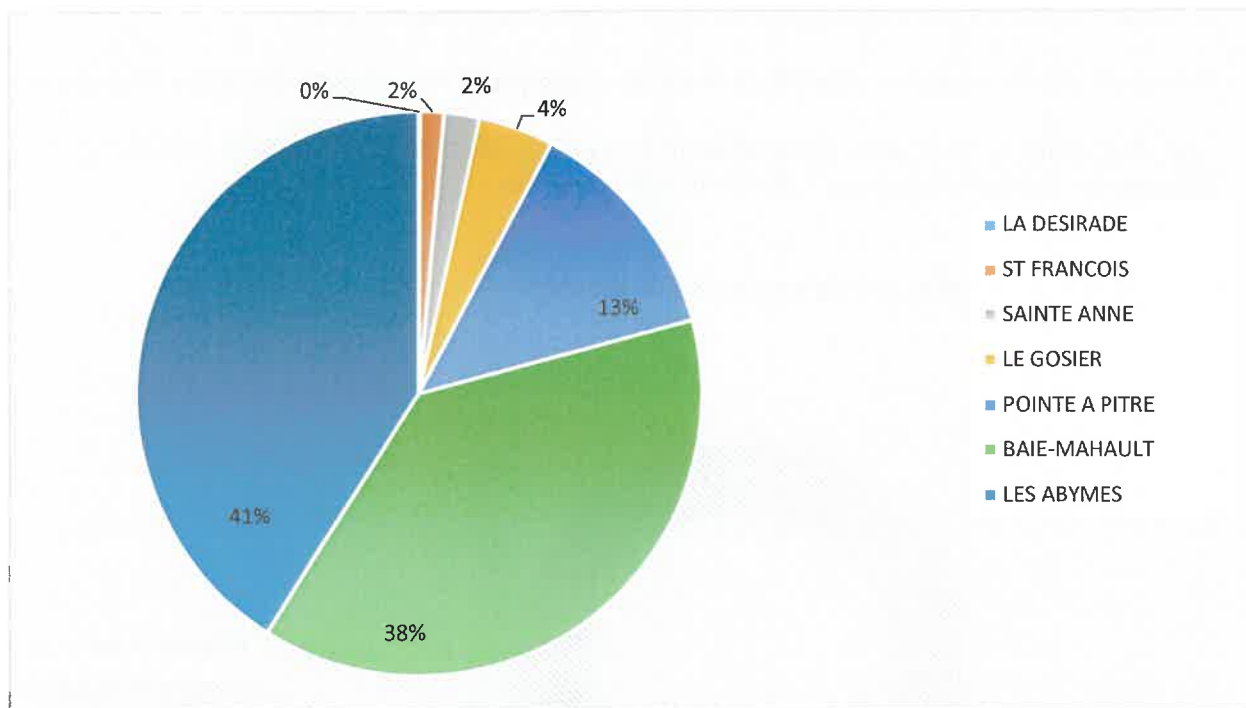
La perception du Versement Mobilité pour les entreprises de l'ensemble du périmètre du Syndicat Mixte des Transports est effective depuis 2017. Son taux est de 1,5% depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017.

L'évolution du Versement Mobilité depuis la création du Syndicat Mixte des Transports est présentée ainsi :

Graphique n°6 : Evolution du versement mobilité de 2015 à 2021



Graphique n°7 : Analyse de la territorialité de versement mobilité

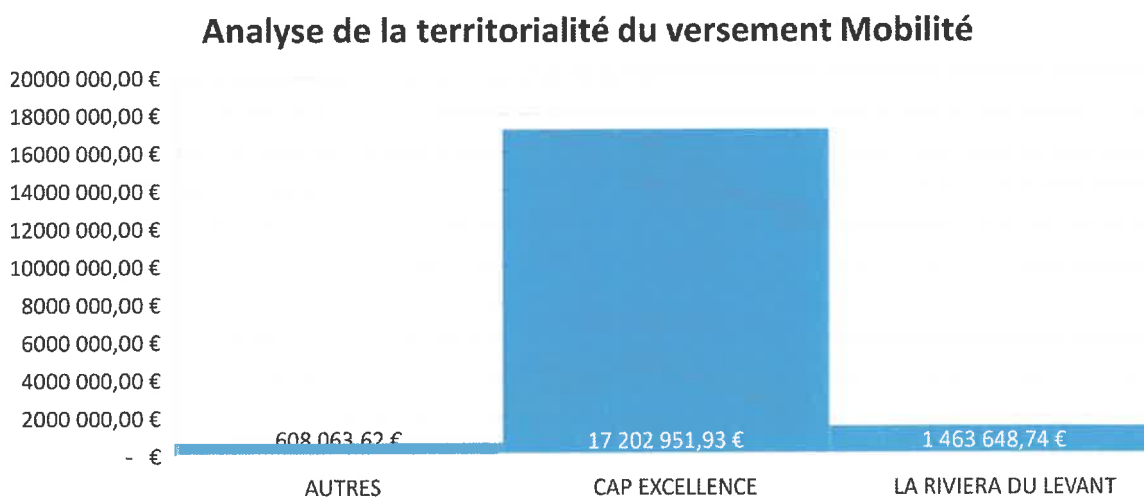


Le versement mobilité s’apprécie au regard de la localisation des sièges sociaux des personnes morales exerçant leur activité sur le ressort territorial du SMT.

Pour l’exercice 2020, la part de VM se décline comme suit :

Communes	LES ABYMES	BAIE-MAHAULT	POINTE-A-PITRE	GOSIER	SAINTE-ANNE	SAINT-FRANCOIS	LA DESIRADE
	40.99%	38.16%	13,10%	4,25%	2,04%	1,35%	0,10%

Graphique n°8 : Analyse de la territorialité de versement mobilité par EPCI

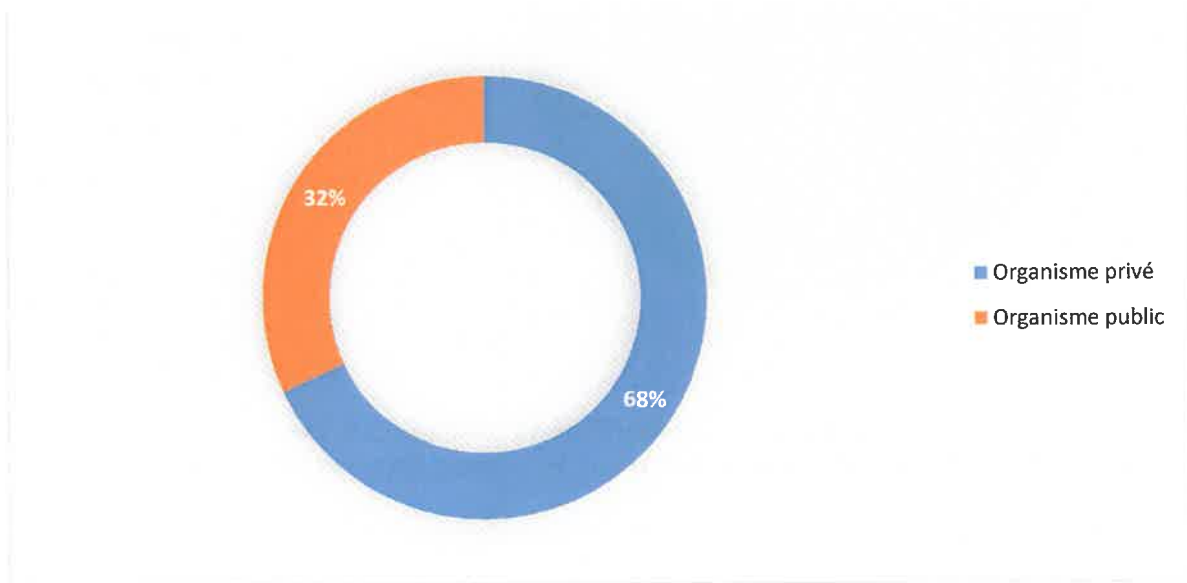


La rubrique « autres » correspond aux sommes perçues des personnes morales dont le siège social est situé à l'extérieur du ressort territorial du SMT.

Celles-ci ne peuvent pas être affectées à une communauté d'agglomération à ce stade.

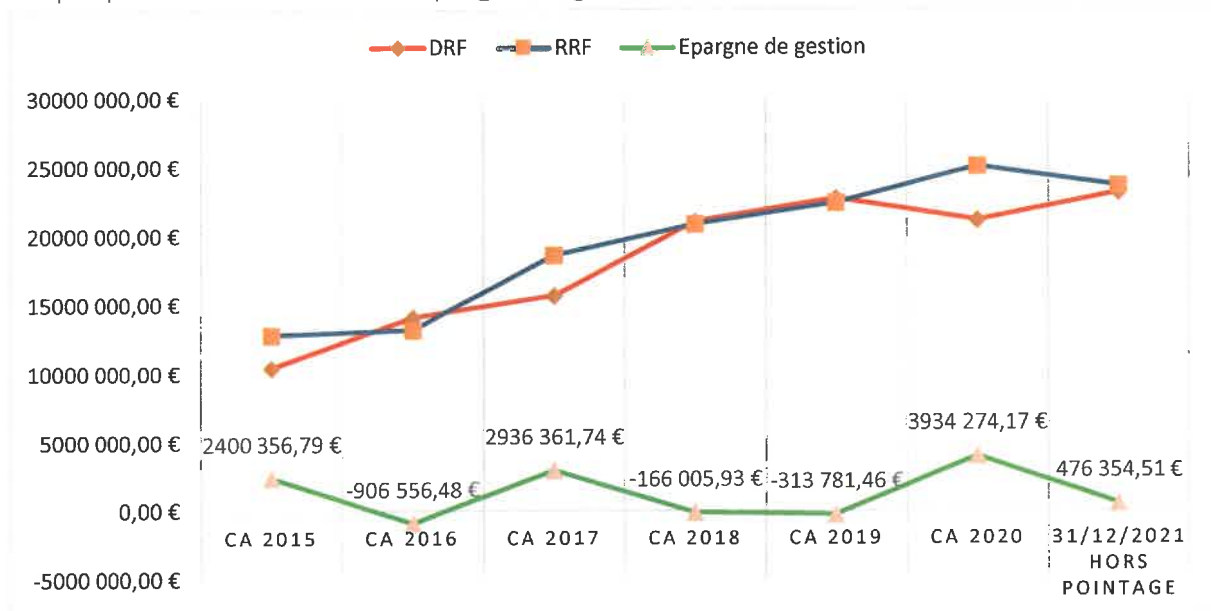
Cap Excellence contribue directement à hauteur de 89.25 % au VM, tandis que la Riviera du Levant alimente 7.59 % de cette recette.

Graphique n°9 : Analyse par catégorie de contributeur



La sphère publique contribue à hauteur de 31.91 % dans le versement mobilité.

Graphique n°10 : Evolution de l'épargne de gestion

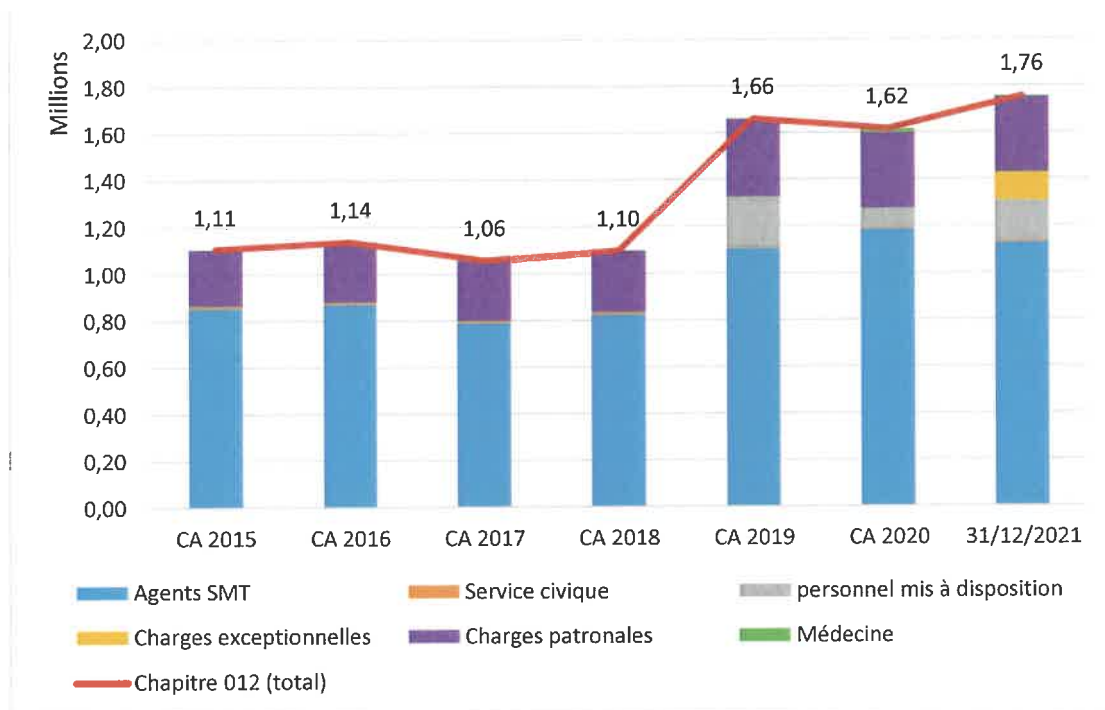




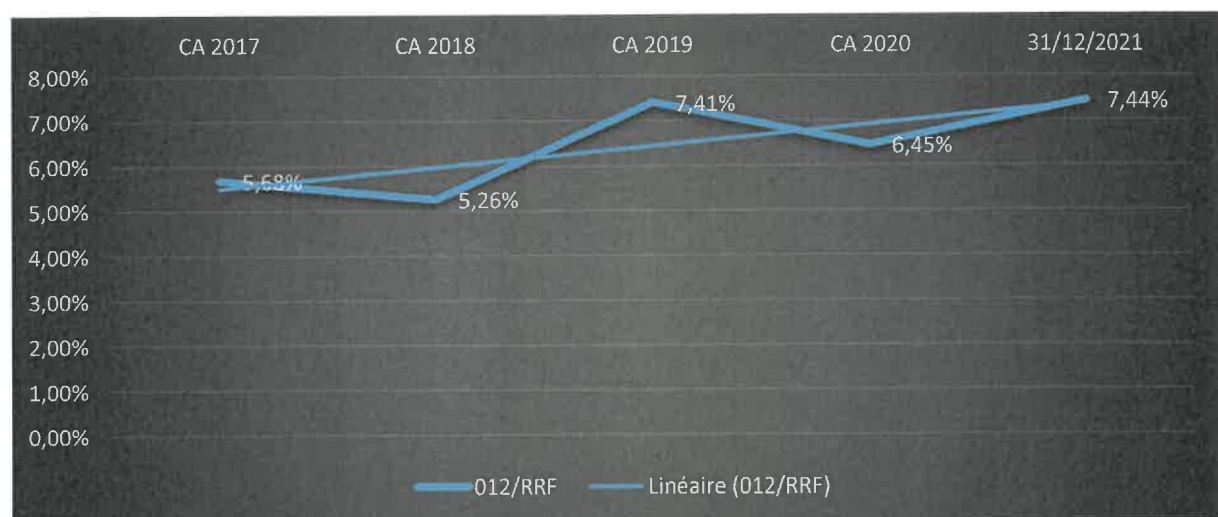
L'épargne de gestion (recettes réelles de fonctionnement – dépenses réelles de fonctionnement), présentant un besoin de financement au cours des exercices 2018 et 2019 s'est accrue en 2020 compte tenu de la régularisation de recettes antérieurement exigibles. Les premières estimations de 2021 semblent présenter une dégradation de cette épargne.

### Focus sur les charges de personnel et le ratio de rigidité

Graphique n°11 : Evolution des charges de personnel

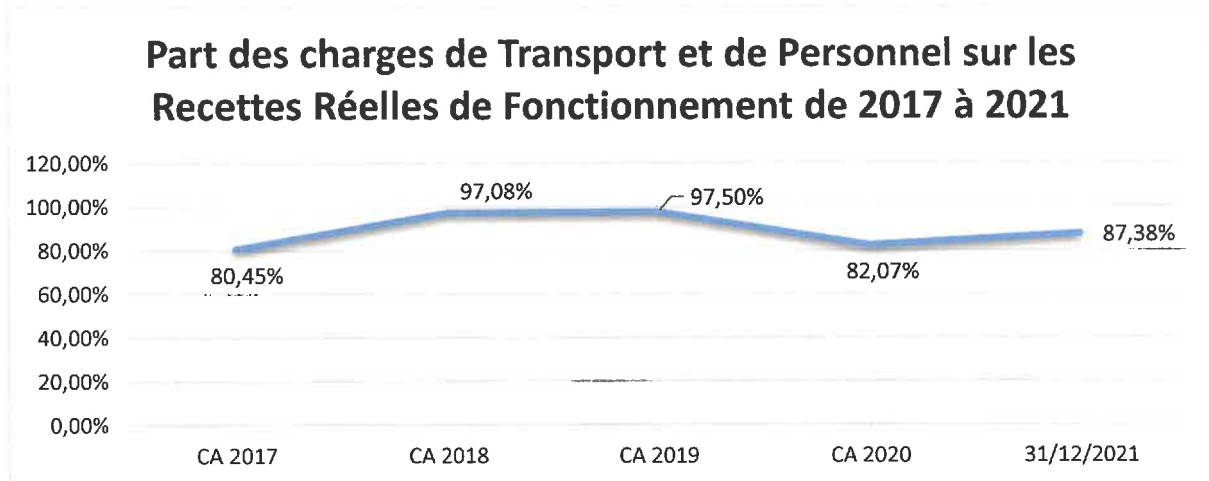


Graphique n°12 : Ratio de rigidité



Le ratio de rigidité représente les charges de personnel rapportées aux recettes réelles de fonctionnement. Les exercices 2019 et 2021 comportent des charges exceptionnelles. De ce fait, le schéma traduit une augmentation modérée et une maîtrise de la masse salariale.

Graphique n°13 : Ratio de rigidité adapté



De par sa compétence, on peut considérer que les dépenses de transport sont incompressibles compte tenu des clauses contractuelles et du niveau de service exigé. Ainsi, le ratio de rigidité adapté mesure le poids des dépenses de personnel et de transport par rapport au volume des recettes réelles de fonctionnement. Les exercices 2018 et 2019 ont présentés un besoin de financement logique dans la mesure où les charges rigides représentaient à elles seules plus de 97 % des recettes. Les exercices 2020 et 2021 subissent l'impact de la crise sanitaire, dont les effets devraient s'estomper dès 2022.

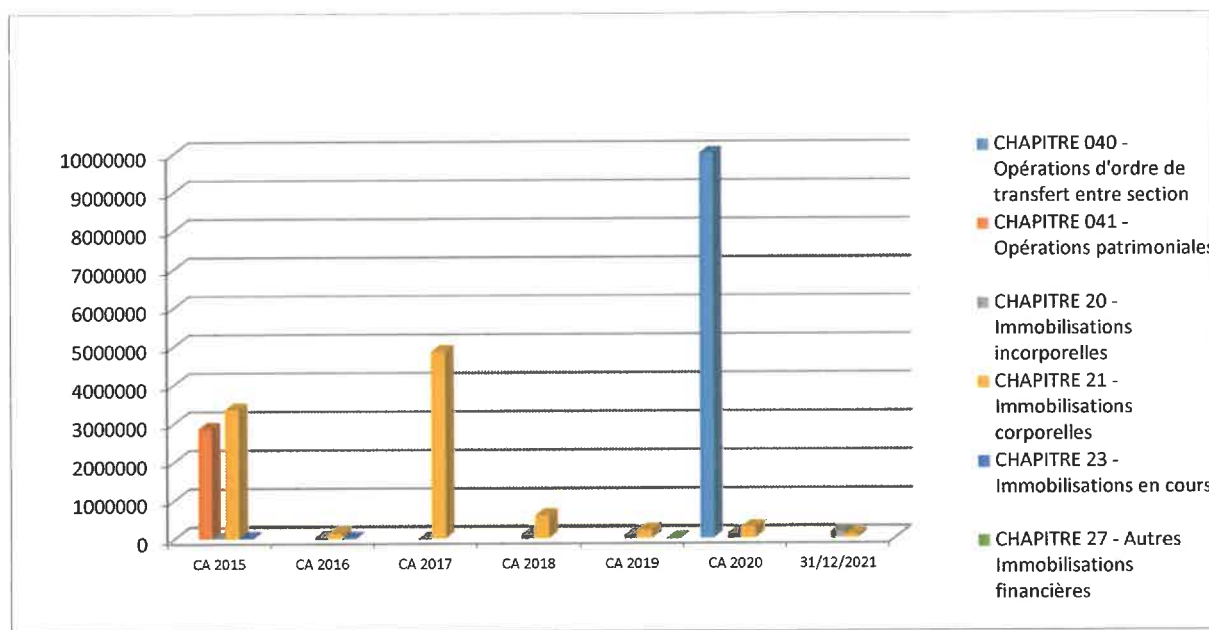
**Préconisations :**

- Lancer une réflexion sur la révision et la convergence tarifaire sur le transport scolaire ;
- Accentuer la mise en œuvre des dispositifs de recouvrement forcé ;
- Etudier les possibilités d'optimisation fiscales dans le cadre du renouvellement de la délégation de service public ;
- Intensifier les contrôles réguliers des recettes issues des marchés de transports urbains ;
- Indexer les participations sur l'évolution du coût réel de la politique de mobilité du SMT et la taille des membres ;
- Revoir les clauses de reversement de la DGD, dans le cadre d'une collaboration avec les services de la Région ;
- Renforcer la coopération technique avec les services de la Région et les EPCI du ressort territorial du SMT, en particulier sur les questions de fiscalité (Taxe sur les carburants, etc.)

## Section d'Investissement

Ces 7 dernières années l'évolution des dépenses en section d'investissement s'articule comme suit :

Graphique n°14 : Evolution des dépenses d'Investissement de 2015 à 2021



Les pics d'investissements constatés en 2017 concernent l'acquisition de bus. En 2020, une écriture technique de 10 millions d'euros a été réalisée afin de pouvoir basculer l'excédent d'investissement en fonctionnement compte tenu des besoins de financement croissant sur cette section.

L'année 2021 a été marquée par les actions suivantes :

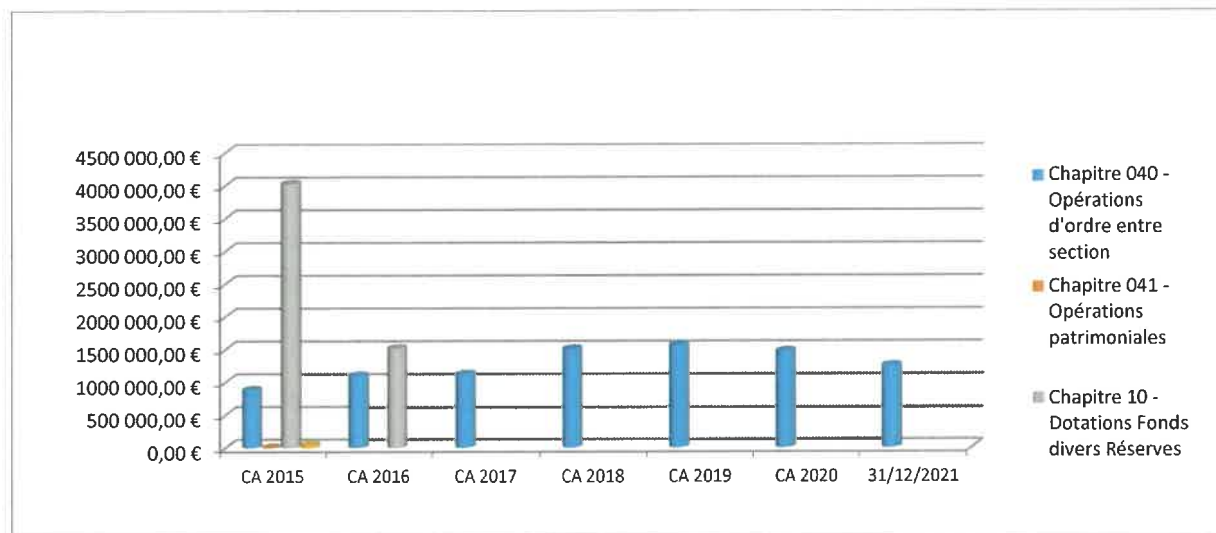
1. La candidature au 4<sup>ème</sup> appel à projet relatif au TCSP&PEM
2. La poursuite de l'identification des besoins en termes de déplacements urbains et scolaires ;
3. La reconduction de l'adhésion à la Centrale d'Achat du Transport Public pour une assistance à nos projets actuels et futurs ;
4. Le renouvellement de l'adhésion à l'association AGIR pour un accompagnement technique efficace dans les dossiers en cours ;
5. La continuité et le renouvellement des marchés de transport urbain sur le territoire de la Communauté d'agglomération de la RIVIERA DU LEVANT : la Désirade, Saint-François, Sainte-Anne ;

6. La digitalisation des procédures relatives aux inscriptions en ligne du transport scolaire ;
7. La conception du nouveau siège du SMT

La satisfaction des besoins sur tout le périmètre du Syndicat Mixte des Transports est toujours priorisée.

L'évolution des **recettes** (hors report) de la section d'investissement durant les 7 dernières années est présentée comme suit :

Graphique n°15 : Evolution des recettes d'Investissement de 2015 à 2021



Les ressources d'investissements du SMT sont composés de :

- L'amortissement ;
- Les affectations des résultats ;
- Les subventions ;

La définition des plans de financement du TCSP et du siège exigeront une recherche accrue de subventions. Il conviendra de diversifier les recettes d'investissements afin d'augmenter les capacités d'investissement du SMT.

## L'endettement

A ce jour, le Syndicat Mixte des Transports n'est pas concerné par l'endettement bancaire et peut donc recourir à l'emprunt.

L'épargne nette a pour vocation première de financer la dette. A ce titre, le SMT pourrait mobiliser un emprunt au taux du marché, tout en veillant à maintenir sa capacité de désendettement à une durée inférieure à 12 ans, de manière à garantir sa solvabilité financière.

## PROSPECTIVE FINANCIERE

Pour rappel, le principe d'annualité budgétaire est fondamental en matière de finances publiques.

Le SMT, eu égard au caractère contraint du contexte financier, et à la gestion pluriannuelle des dépenses de transport, doit disposer d'une visibilité sur plusieurs exercices pour identifier les éventuels freins afin de préserver un équilibre budgétaire viable et fiable.

Les différentes trajectoires politiques convergent vers une gestion globale du territoire de la Guadeloupe (AUOM) comprenant la diversification et la modernisation des modes de déplacement dont le déploiement d'un TCSP à grande échelle.

Un des enjeux principaux réside dans la capacité du syndicat à garantir la soutenabilité financière de ces projets d'envergure, tant sur le volet du financement des investissements que sur le volet de l'exploitation à long terme.

L'analyse supra de la structure des comptes démontre l'absence de recettes réelles d'investissement pérennes. Par conséquent, cette section est dépendante des dispositions futures des lois de finances et des financements extérieurs.

La principale marge de manœuvre actuelle du SMT réside dans sa capacité à dégager un excédent de fonctionnement pour financer ses investissements et élaborer ses stratégies d'endettement.

Pour rappel, en l'absence d'endettement actuel, l'épargne de gestion, l'épargne brute et l'épargne nette sont identiques.

Dès 2021, la prospective avait montré une dégradation de ces épargnes et un effet de ciseau dès 2024, notamment due à :

- La rigidité de certaines recettes (contribution des membres, DGD) ;
- L'évolution dynamique des charges de fonctionnement (augmentation des coûts).

Ce phénomène pourrait raisonnablement survenir plus tôt que prévu compte tenu l'explosion de la valeur des indices concourant aux révisions de prix dont l'impact est évalué à 1 100 000.00 € pour la seule année 2022.

Ainsi, dans l'attente de la définition et d'un vote d'un programme pluriannuel d'investissement construit sur des plans de financement validé par l'ensemble des acteurs, la construction d'une prospective sur la section de fonctionnement doit s'appuyer sur une évolution réaliste des ressources.

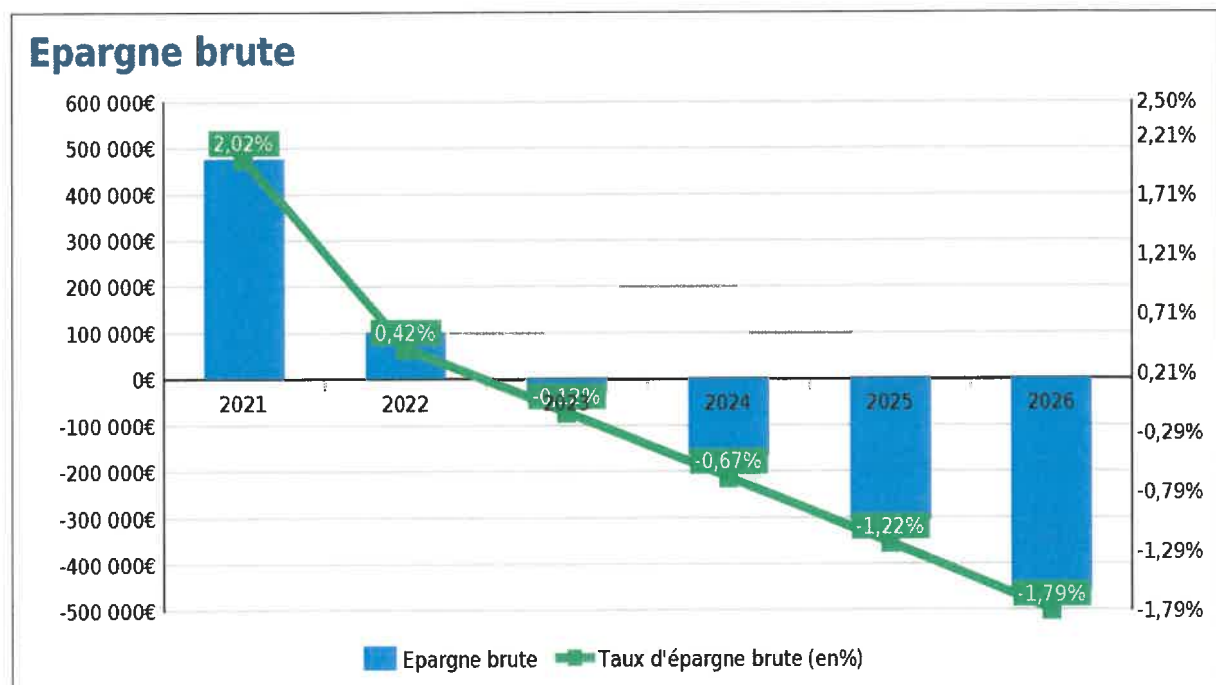


Par conséquent, la projection ci-dessous tient compte d'une évolution basée sur les moyennes des 3 derniers exercices, permettant d'amenuiser l'impact de la crise sanitaire et intégrant une maîtrise de la masse salariale :

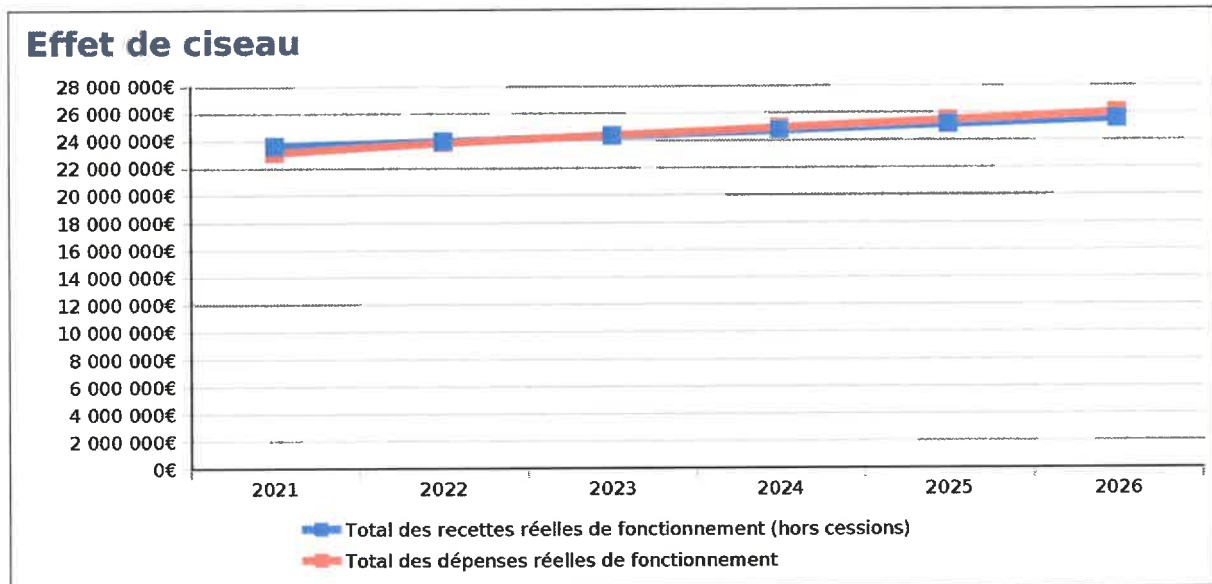
	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Recettes de fonctionnement</b>	23 597 562	23 969 540	24 355 957	24 749 234	25 149 494	25 556 862
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	23 121 209	23 868 666	24 385 531	24 915 051	25 457 542	26 013 322
<b>Epargne de gestion</b>	476 353	100 875	-29 574	-165 817	-308 047	-456 459

Si l'exercice 2021 semble avoir réussi à dégager une épargne de gestion excédentaire, la dynamique d'évolution des besoins entrainera une augmentation des dépenses et un effet de ciseaux défavorable à périmètre constant dès 2023 soit un an plus tôt que les précédentes prévisions.

Graphique n°16 : Projection de l'épargne brute du SMT de 2021 à 2026



Graphique n°17 : Projection de l'effet de ciseau du SMT de 2021 à 2026



Les effets de bord de la crise sanitaire ne pourront qu'aggraver le phénomène ci-dessus et exigent de dégager des marges de manœuvre immédiate afin supporter les charges induites par le programme d'investissement à venir.

Le scénario bâti au fil de l'eau présenté ci-dessus démontre l'absolue nécessité d'optimiser les recettes et de maîtriser les dépenses afin de maintenir la bonne structure financière du SMT dans un contexte particulièrement évolutif.

### **Préconisations :**

Il est donc préconisé de :

- Développer une ingénierie de financement de projet
- Revoir les statuts du syndicat afin d'ajuster les contributions
- Solliciter une CLECT pour la révision des participations
- Etablir des réunions thématiques financières avec l'ensemble des autres communautés d'agglomération
- Développer le contrôle de gestion
- Optimiser et diversifier les recettes d'investissements ;
- Etudier les opportunités des recours maîtrisés à l'emprunt.

## PROJETS DE L'EXERCICE 2022

Le Syndicat Mixte des Transports propose pour **l'année 2022** les outils et les orientations suivantes :

La gestion en AP/CP étant mise en place, la priorité est donnée à l'élaboration d'un plan pluriannuel d'investissement, intégrant les projets suivants :

- La mise en place d'une maîtrise d'ouvrage partagée en vue du déploiement d'un TCSP (Transport en commun en site propre) et de pôles d'échanges multimodaux ;
- La création d'une agence régionale de la transition énergétique et des mobilités ;
- Les études pour la création d'une AUOM ;
- La passation d'un marché de fournitures et de pose de poteaux d'arrêts ;
- Le déploiement de l'expérimentation des vélos à assistance électrique en libre-service ;
- LE SAEIV (système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs) ;
- Le déploiement de l'outil billettique et des terminaux ;
- Le développement des modes actifs en matière de mobilité ;
- La construction du nouveau siège.

### **LE TRANSPORT URBAIN ET SCOLAIRE**

Trois contrats restent en cours d'exécution concernant le transport urbain :

- Le premier concerne une Délégation de Service Public (DSP) pour les territoires des Aymes, Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault, Gosier débuté le 01/02/2017 ;
- Le second est un marché sur le territoire de la Désirade débuté le 01/08/2016 (marché à partiellement scolaire) ;
- Le troisième est un marché de transport urbain sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de la Riviera du Levant débuté le 01/02/2018.

Un avis de pré-information a été publié au journal officiel de l'Union européenne afin d'informer l'ensemble des acteurs économiques de l'intention du SMT de lancer une procédure de renouvellement d'une délégation de service public à compter du 1<sup>er</sup> trimestre 2023.

Cette opération visera à unifier et simplifier la gestion de la compétence, d'optimiser les interopérabilités et de bénéficier d'économies d'échelle.

Le transport scolaire restera géré sous la forme de marchés publics.

D'autres actions demeurent :

- Le déplacement d'une équipe opérationnelle et mobile de contrôleurs urbains et scolaires sur le territoire est toujours en place ;
- L'entretien et le renouvellement des poteaux d'arrêt.

### **✚ LE TRANSPORT MARITIME EXPERIMENTAL**

Le SMT a participé au dispositif des Bus des Mers initié par la Région Guadeloupe.

Il sera procédé au bilan et à l'analyse de cette opération au cours de cette année afin de statuer sur les possibilités de poursuite d'exploitation de ce dispositif.

### **✚ L'ADMINISTRATION / RESSOURCES HUMAINES**

L'année 2021 a été singulière notamment au niveau de la crise sanitaire, ce qui a freiné la réalisation des projets planifiés. Cependant le service des ressources humaines, sous l'impulsion de l'autorité territoriale et de la Direction Générale, a veillé à maintenir à jour la carrière des agents. Ainsi, les actions liées à la gestion des carrières ont été menées à leur terme. Il s'agit :

- Du passage systématique à l'échelon supérieur dès que les conditions sont respectées ;
- De l'avancement de grade d'un agent au grade d'adjoint technique principal de 2ème classe ;
- De la nomination d'un agent au grade de rédacteur suite à l'obtention de son concours ;
- De l'intégration d'un agent en situation de détachement.

Pour 2022, La priorité en matière de gestion des ressources humaines portera sur les actions relatives au déploiement des lignes directrices de gestion. Elles s'articuleront autour de 3 grands axes.

#### **1- La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.**

A titre d'exemple :

- a. La définition des conditions d'avancement de grade ;
- b. Le plan de recrutement triennal en tenant compte des départs ainsi que des arrivées ;
- c. La rédaction et le déploiement du plan de développement.

## **2- La performance des ressources humaines.**

A titre d'exemple :

- a. La création d'un organigramme fonctionnel ;
- b. La rédaction du règlement intérieur ;
- c. La mise en place de la badgeuse.

## **3- La qualité de vie au travail en incluant la santé et la sécurité.**

A titre d'exemple :

- a. La révision de l'action sociale
  - i.Travaux sur la protection sociale complémentaire
  - ii.Médecine du Travail, convention avec une assistante sociale
  - iii.Travaux sur la revalorisation des chèques déjeuner
- b. La rédaction du Document unique d'évaluation des risques.

## **LE SYSTEME D'INFORMATION**

L'année 2021 a été marquée par des opérations de sécurisation et d'optimisation de l'infrastructure informatique.

Ainsi les matériels obsolètes ont été remplacés. Il s'agit principalement du serveur principal, du photocopieur et des anciens postes de travail.

L'ensemble de l'architecture informatique a fait l'objet d'une adaptation afin de permettre à tous les agents de travailler à distance.

Compte tenu de l'évolution technologique et de l'échéance de certains contrats, le système téléphonique sera remplacé par une solution plus flexible, performante et autonome. Sa supervision sera assurée par l'équipe informatique.

Au niveau de la sauvegarde des données, le SMT assure la sécurisation de ses données en déposant régulièrement ses sauvegardes dans un datacenter local sécurisé. Par ailleurs l'ancien serveur a été augmenté en puissance, et il sera placé dans un datacenter local, garantissant au SMT une reprise d'activité en cas de blocage ou de sinistre avec une situation des données à « J moins 1 ».

Des besoins à satisfaire ont été identifiés :

- Gestion de courrier : suivi du courrier entrant et sortant, des réclamations, des mails entrants ;
- Gestion électronique de documents ;

- Refonte du site web, utilisation des réseaux sociaux : en lien avec la stratégie de communication définie par la Direction Générale ;
- Mise en œuvre du RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données Personnelles) qui est une obligation légale (délibération, nomination d'un référent, adhésion à une plateforme de traitement) ;
- Elaboration d'une charte informatique ;
- Cybersécurité dans le cadre du plan France Relance ;
- Amélioration de la sonorisation de la salle de réunion.

A noter que l'étude sur l'acquisition des solutions de gestion de courrier et de gestion électronique avait déjà été lancée.

Ces projets participent à la transformation digitale de la structure, et de façon indirecte, à la facilitation du télétravail.

Le service informatique a contribué à œuvrer à la gestion de la crise sanitaire au sein du Syndicat Mixte des Transports en déployant des dispositifs permettant d'assurer la continuité du service public, notamment la mise en œuvre des solutions de travail à distance.

### **LE PÔLE COMMANDE PUBLIQUE, AFFAIRES JURIDIQUES ET ARCHIVES**

Créé en 2020, le Service des affaires juridiques et des archives intervient dans les domaines de compétences nécessitant une gestion rigoureuse au regard de la législation.

Il a également pour rôle d'analyser les expertises des prestataires ayant une mission ponctuelle et/ou régulière en matière d'assistance juridique.

Aussi, il assiste les autres services dans le cadre de leurs activités afin de sécuriser les actions et les procédures.

Ses activités principales sont composées :

- De la veille juridique concernant notamment les transports et les mobilités ;
- Du contrôle de l'ensemble des actes à portée juridique ;
- La mise en place et le pilotage de l'archivage des dossiers du syndicat.

Dans le cadre des grandes mutations administratives envisagées, le service s'attèlera à créer un fonds documentaire en vue de faciliter le classement, la mise à jour et la consultation à court - moyen - long terme. Cette approche semble préalable à la mise en place d'un fonctionnement rénové nécessaire à une montée en puissance progressive des ressources administratives et juridiques. Par ailleurs, les principaux contrats du SMT se déclinent comme suit :



Référence	Objet	Date de fin	Observat°
<b>MARCHES SERVICES</b>			
AC_JUR_01.2_2021	Accord-cadre relatif à l'assistance et au conseil juridiques auprès du Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin concernant	03/11/2023	Marché en cours
SMTPCSM_MFS_01_2_022	Recherche et conseil pour l'organisation des déplacements professionnels individuels et/ou collectifs par voie ferroviaire.	Sans objet	Procédure de passation en cours
SMTPCSM_MFS_3_2_020	Location longue et courte durée de véhicules particuliers et utilitaire. (Entretien/maintenance/assurance et assistance sont inclus)	29/01/2023	Marché en cours
SMTPCSM_MFS_03_2022	Acquisition de poteaux d'arrêts de bus fixes neufs	Sans objet	Procédure de passation en cours
CGUF20PRY04709	Contrat assurance	18.10.2022	Marché à relancer
<b>MARCHES CONSTRUCTION</b>			
2019-PI-01	Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin pour la construction de son	15/04/2023	Avenants à rédiger
SMTPCSM_MFS_SIEGE	Mise en concurrence des candidats retenus pour un marché de maîtrise d'œuvre dans le cadre du concours restreint sur esquisse pour la	20/11/2025	Marché en cours
SMT03-2021	Consultation pour des missions de contrôle technique et de coordination SPS	Réception des travaux	Marché en cours
<b>MARCHES TRANSPORTS</b>			
SMTPCSM_MFS_02_2_022	Exécution des prestations de service de transport urbain de voyageurs à vocation partiellement scolaire sur le territoire de la	Sans objet	Procédure de passation en cours (l'ancien titulaire assure la continuité du service)
SMT_TS_CARL_2021	Exécution de prestations de services de transport public de voyageurs à vocation scolaire situés ç l'intérieur du périmètre du	02/09/2023	Marché en cours
SMT_TS_CARL_2021_Marché négocié	Exécution de prestations de services de transport public de voyageurs à vocation scolaire situés ç l'intérieur du périmètre du	02/09/2023	Marché en cours
SMTPCSM_TU_CARL_2021	Exécution des prestations de service de transport urbain de voyageurs sur le territoire du syndicat	30/07/2023	Marché en cours
SMTPCSM_MFS_N1-2019	Exécution de prestations de service de transport public de voyageurs à vocation scolaire des élèves des écoles primaires et des	24/07/2023	Marché en cours
SMT_2020_MFS2	Transports scolaires sur le périmètre du Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin. (Desserte Groupe Scolaire	01/07/2022	Marché à relancer

## **LE POLE AFFAIRES FINANCIERES**

### **L'élaboration et l'exécution budgétaire :**

Ce service veille à l'élaboration du budget, son exécution, à la gestion de la trésorerie, à la production de tableau de bord, à l'élaboration de la prospective, à la construction du PPI, à la gestion financière des marchés publics.

Ce service a également la charge du contrôle de l'ensemble des consultations sommaires, assurant la régularité de la fonction achat sur les besoins de la collectivité territoriale.

### **La régie d'avance :**

Un arrêté du 3 décembre 2019 précise que l'ordonnateur d'un organisme soumis au titre III du décret du 7 novembre 2012 peut, après avis conforme du comptable public assignataire, décider de créer des régies d'avances pour le paiement des dépenses prévues par l'article 10 du décret du 26 juillet 2019 susvisé.

Le syndicat dispose de cet outil lui permettant de s'acquitter des dépenses en numéraire. Ces dépenses concernent principalement les petites fournitures.

### **La régie de recettes :**

Au regard de l'évolution de la réglementation, relative à l'activité de maniement et transfert de deniers publics concernant le transport urbain, le 07 octobre 2021 la régie des recettes du transport urbain a été clôturée.

Par conséquent, les recettes liées au marché de transport urbain sur le territoire de la Riviera du Levant sont reversées directement par le délégataire au Trésor Public.

De ce fait, la régie de recettes du SMT a été modifiée en régie de recettes à caractère uniquement scolaire et est compétente pour encaisser la part parentale payée par les usagers dans les 7 collectivités faisant partie des territoires de Cap Excellence et de la Communauté d'Agglomération de la Riviera du Levant.

Afin de répondre aux besoins des administrés, 7 sous-régies et 11 agents sous-régisseurs ou mandataires sont répartis comme suit sur notre ressort territorial :

- Baie-Mahault : 1 sous-régisseur et 2 mandataires ;
- Gosier : 1 sous-régisseur et 1 mandataire ;
- Sainte-Anne : 1 sous-régisseur et 2 mandataires ;
- Saint-François : 1 sous-régisseur ; 1 mandataires
- Désirade : 1 sous-régisseur ;

- Cap Excellence (Abymes, Pointe-à-Pitre).

Les missions principales dévolues au service sont :

- La gestion des encaissements des recettes réglées par les usagers de la collectivité ;
- La gestion des ventes à distance (VAD) ;
- La préparation des versements et remises de fond en trésorerie ;
- Le traitement des mises en recouvrement ;
- La tenue d'une comptabilité journalière, mensuelle, trimestrielle, annuelle ;
- La supervision et la coordination du travail avec les différentes sous-régies ;
- La préparation de la campagne d'inscription au transport scolaire ;
- L'accueil physique et téléphonique des parents, inscription au transport (vérification des dossiers numérisés, etc.) ;
- L'application des dispositions prévues dans l'acte constitutif de création de la régie de recettes du SMT.
- La gestion des relations avec les institutions publiques (Trésorerie, DGFIP,...);

En 2022, la régie de recettes poursuivra l'optimisation et le contrôle des recettes perçues ainsi que la fiabilisation des procédures.

De plus, la phase pandémique a démontré la nécessité d'une dématérialisation totale des procédures de paiement, et des inscriptions au transport scolaire.

Enfin, une réflexion quant à la mise en œuvre du paiement annuel, notamment par prélèvement automatique sera opportune, limitant ainsi les déplacements.

### **LE POLE MOYENS GENERAUX**

Afin de garantir la sécurité des personnes, la sûreté des biens et optimiser la gestion et l'utilisation des espaces et des moyens, un nouveau service chargé des moyens généraux a été créé en 2021.

Ce service est chargé de :

- Piloter et mettre en œuvre la politique de gestion des services généraux et de la logistique ;
- Appliquer et faire respecter les normes et procédures en vigueur ;
- Participer aux travaux d'installation, d'aménagement et de maintenance des locaux ;
- Mettre en œuvre les moyens de contrôle afin de garantir la sécurité des personnes et la sûreté des biens ;
- Optimiser la gestion et l'utilisation des espaces, des mouvements et des moyens ;
- Piloter et suivre toutes les missions de terrain ;
- Assurer le suivi des travaux internes/externes et contrôler le suivi des marchés.

Les actions prioritaires de l'année 2022 seront :

- Le déploiement des poteaux manquants sur le réseau notamment sur les lignes de la campagne des Abymes, la ligne U4 de Pointe-à-Pitre, les lignes des Grands Fonds ;
- Remplacement et rénovation des poteaux en mauvais état afin d'améliorer la qualité de l'image du réseau. Certains poteaux ont été vandalisés lors des récentes violences urbaines ;
- Travaux d'amélioration et de maintenance des locaux notamment la création d'un espace cuisine confortable pour les agents du service.

## **LA COMMUNICATION**

### - *Communication externe :*

Le Syndicat Mixte des Transports continuera à promouvoir et développer le transport urbain par bus sur l'ensemble de son périmètre.

Les événements qui peuvent être utilisés sont multiples (Journée nationale du transport, opérations occasionnelles en partenariat avec les délégataires, pose de la première pierre du nouveau siège du Syndicat Mixte des Transports, régie publicitaire, insertion dans des supports, etc ...)

### - *Actions sur le terrain :*

Ces actions peuvent se résumer par :

- Des enquêtes de satisfaction ayant pour but d'identifier les axes d'amélioration du service ;
- Des distributions de goodies (petits cadeaux avec le logo du Syndicat Mixte des Transports : autocollants, casquettes, tee-shirts...) ;
- Distribution de flyers ;
- Participation à des opérations promotionnelles du transport sur notre territoire ;
- Valorisation de la marque « KARULIS »
- Publication et présentation dans les médias des actions du Syndicat Mixte des transports.

### - *Utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) :*

La remise à nouveau du site du Syndicat Mixte des Transports ainsi que l'animation dynamique de compte sur les réseaux sociaux font parties des actions envisagées.

## **LE DEVELOPPEMENT DURABLE**

La réduction de l'empreinte carbone et du contrôle des dépenses et de sa consommation de fluides se traduit par le Syndicat Mixte des Transports comme suit :

- La dématérialisation des actes administratifs, et des pièces comptables avec le Centre des Finances Publiques ;
- L'utilisation de l'intranet permettant de réduire l'utilisation du papier (notes de service...);
- La volonté de dématérialiser les convocations aux différents comités syndicaux et autres réunions en 2022...



## **L'INSERTION PROFESSIONNELLE**

L'insertion en particulier des jeunes, dans le cadre du développement du transport urbain piloté par le Syndicat Mixte des Transports, demeure une priorité.

Le public visé dans ces actions de citoyenneté est :

- Jeunes en difficulté ;
- Jeunes démunis ;
- Jeunes en échec scolaire ;
- Jeunes en situation de handicap.

Ces actions à dimension citoyenne peuvent se résumer comme suit :

- L'entretien du mobilier urbain ;
- L'entretien des espaces mobilisés pour le réseau du transport urbain ;
- La médiation et la formation.

Ces actions feront l'objet de conventionnement avec des organismes et/ou des associations agréées.

\*\*\*

Je laisse à présent place au débat et à ceux qui le souhaitent, d'intervenir.

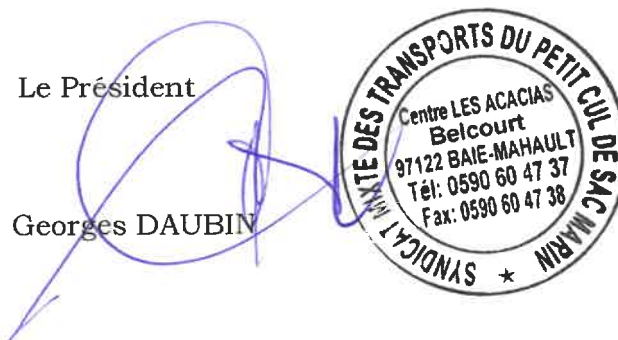
Ensuite, nous voterons la délibération qui prend non seulement acte de la tenue du débat mais également de l'existence du rapport sur la base duquel se tient le Débat d'Orientation Budgétaire 2021.

Je vous remercie de votre attention.

Baie-Mahault, le 03 Février 2022

Le Président

Georges DAUBIN





## GLOSSAIRE

**ACOSS** : Agence centrale des organismes de sécurité sociale

**AP/CP** : Autorisation de programme / Crédit de paiement

**ATR** : administration territoriale de la République

**AUOM** : Autorité unique organisatrice de mobilité

**BEI** : Banque européenne d'investissement

**CA** : Compte administratif

**CET** : Contribution économique territoriale

**CFE** : Cotisation foncière des entreprises

**CGCT** : Code général des collectivités territoriales

**CLECT** : Commission locale d'évaluation des charges transférées

**CVAE** : cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises

**DGD** : Dotation générale de décentralisation

**DOB** : Débat d'orientation budgétaire

**DRF** : Dépenses réelles de fonctionnement

**DRFIP** : Direction régionale des finances publiques

**DSIL** : Dotation de soutien à l'investissement local

**EPCI** : Etablissement public de coopération intercommunale

**Epargne de gestion** : différence entre les recettes et les dépenses de fonctionnement hors intérêts de la dette

**Epargne brute** : différence entre les recettes et les dépenses de fonctionnement

**Epargne nette** : différence entre les recettes et les dépenses de fonctionnement augmentée du capital de la dette.

**FEDER** : fonds européen de développement régional

**M€** : Millions d'euros

**Md€** : Milliards d'euros

**PEM** : Pôle d'échange multimodal

**PPI** : Programme pluriannuel des investissements

**RGPD** : Règlement Général sur la Protection des Données

**ROB** : Rapport d'orientations budgétaires

**RRF** : Recettes réelles de fonctionnement

**SMT** : Syndicat Mixte des Transports

**SMTPCSM** : Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin

**TCSP** : Transport en commun en site propre

**TSC** : Taxe sur les carburants

**VAE** : Validation des acquis de l'expérience

**VT** : Versement transport

**VM** : Versement mobilité