

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le 05/04/2024

Berger
Levrault

ID : 971-259710218-20240326-DEL_01_03_2024-DE

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU PETIT CUL DE SAC MARIN

Débat d'orientations
budgétaires 2024

Article L2312-1 du code
général des collectivités
territoriales

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU PETIT CUL DE SAC MARIN



RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2024

Article L2312-1 du Code Général Des Collectivités
Territoriales

Débat préalable au vote du Budget Primitif 2024



Table des matières

Introduction.....	4
Les éléments clefs du débat d'orientation budgétaire	6
A- La mise en conformité des statuts avec les dispositions de la loi du 26 Décembre 2019 (LOM : Loi d'orientation des mobilités)	6
B- Poursuite de l'élaboration de L'AUOM	6
C- Stratégies d'optimisation des mobilités et d'amélioration des Services :	6
I- Projets de développement et d'optimisation des Services de Transport :	6
II- Stratégies de gestion des recettes liées à l'activité de transport :	7
D- Aménagement du Territoire et Infrastructure :	7
I- Projets d'Aménagement et d'Infrastructure :	7
II- Gestion des ressources financières internes et externes :.....	7
I - Les éléments contextuels du débat d'orientation budgétaire.....	8
A - Le cadre juridique du DOB	8
B - La loi de finances pour 2024	9
a- Les orientations macro-économiques du budget de l'État.....	9
b- L'évolution du coût du crédit.....	10
c- Les principales dispositions de la LF de 2024 pour les collectivités territoriales.....	12
II – Examen historique de la santé financière du SMT	14
La formation de l'épargne brute	14
A - Les dépenses réelles de fonctionnement	15
1- Focus sur les conditions contractuelles en vigueur (Chapitre 011)	16
2- Les charges de personnel	21
B- Les recettes de fonctionnement	24
La fiscalité	24
La recette perçue par le SMT auprès de l'ensemble des usagers	26
Les participations des membres.....	27
Une quote part de la CVAE.....	27
C- L'épargne brute.....	28
L'érosion en série longue de l'épargne brute du SMT	29
Les conditions d'amélioration de l'épargne brute du SMT	29
III - L'investissement.....	31
A - L'investissement du SMT	31



B - Les enjeux de la politique pluriannuelle d'investissements.....	32
L'orientation des investissements proposés	32
C - Les conditions de financement de l'investissement	32
1- Les excédents antérieurement cumulés	33
2- Les études d'emprunts.....	33
Conclusion	34
GLOSSAIRE	35



SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS

DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2024

Article L2312-1 Du Code General Des Collectivités Territoriales

DEBAT PREALABLE AU VOTE DU BUDGET

Introduction

Le débat d'orientation budgétaire est une obligation à laquelle sont soumis les établissements publics administratifs de même que les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Le syndicat mixte des transports de Petit cul de marin (SMT), ayant la qualification juridique d'un établissement public administratif (EPA), doit satisfaire à cette contrainte.

Au-delà de la considération et de l'appréciation des équilibres financiers, cette circonstance offre l'opportunité d'initier une discussion permettant de définir ou de recalibrer les orientations politiques du SMT. Celles-ci seront par la suite traduites par la dimension financière.

À partir de ce cadre, il importe de rappeler que la nature des orientations budgétaires doit satisfaire à une triple contrainte :

- La première est l'analyse des résultats budgétaires passés permettant d'apprécier les excédents et ainsi de garantir la crédibilité des projets entrepris sur le mandat ;
- La deuxième est celle de l'appropriation de l'environnement législatif et macro-économique. Au-delà de la valeur maximum du taux pouvant être retenu pour le versement mobilité du SMT, il convient de s'intéresser à son actualité nationale pour déboucher à de futures réformes. De même, les attributions automatiques de points d'indices majorés doivent être anticipés ;
- La troisième se fonde sur l'objet du syndicat qui, par définition, restreint les débats à celui-ci.

L'exercice budgétaire 2024 perpétue l'élan initié par la césure introduite lors de l'année précédente, érigeant ainsi une continuité significative dans l'orientation stratégique et les ajustements budgétaires entrepris, notamment sur la réalisation du Transport en commun en site propre (TCSP).

Cette orientation, toujours dans le droit fil du dossier de candidature pour le quatrième appel à projets pour lequel le SMT a été retenu en 2021, s'affine au fil des COTECH et COPIL, et doit aussi être mise en corrélation avec l'ambition affichée par la CTAP lors des réunions du 30 mars 2021, 22 juin 2022 et 8 février 2023, de constituer une autorité unique des mobilités sur l'ensemble du territoire de la Guadeloupe (AUOM).

Pour rappel, le SMT, désigné comme maître d'œuvre de cette réflexion, se doit nécessairement de mettre en adéquation la programmation des infrastructures au titre du transport en commun en site propre (TCSP) dans une logique d'intermodalité, fondement de la constitution de l'AUOM.

Ainsi, les initiatives stratégiques du SMT illustrent un engagement résolu à offrir une palette diversifiée de solutions de mobilité, embrassant des alternatives telles que le vélo, le covoiturage et l'autopartage.

Ces démarches, guidées par la volonté de répondre aux besoins émergents en matière de déplacements, incarnent également une sensibilité accrue à la situation économique précaire de nombreux citoyens, s'efforçant ainsi de concilier la promotion de choix de transport variés avec la préservation des ressources financières des individus dans un contexte économique complexe.

Les éléments clefs du débat d'orientation budgétaire

A- La mise en conformité des statuts avec les dispositions de la loi du 26 Décembre 2019 (LOM : Loi d'orientation des mobilités)

En effet, la rédaction actuelle des statuts est antérieure à la loi LOM et limite le Syndicat aux prérogatives de coordination des services mis en place par les adhérents.

En s'appuyant sur les conclusions du contrôle de la légalité saisi au titre de la procédure de rescrit administratif, le SMT va procéder à la révision de ses statuts afin de revêtir juridiquement le rôle d'autorité organisatrice de la mobilité au sens de la loi LOM et ainsi sécuriser l'exercice des compétences qui lui ont été transférées.

Cette révision sera l'occasion d'instaurer un dialogue avec les membres, aboutissant à un schéma de gouvernance actualisé distinguant les membres ayant transféré leur compétence mobilité des autres.

B- Poursuite de l'élaboration de L'AUOM

Après la délibération d'approbation de l'état des lieux, les projets de délibération demandant l'adhésion au SMT seront discutés avec les AOM pour une adhésion au 1er janvier 2025 ;

C- Stratégies d'optimisation des mobilités et d'amélioration des Services :

I- Projets de développement et d'optimisation des Services de Transport :

a) Amélioration des services de transport public

- Renouvellement de la délégation de service public et des marchés de transport ;
- Renforcement de la communication du SMT ;

b) Initiatives visant à renforcer l'utilisation des transports publics

- Déploiement des ambassadeurs des mobilités (service civique) ;
- Renforcement des ressources humaines ;
- Étude sur la gestion prévisionnelle des effectifs.

II- Stratégies de gestion des recettes liées à l'activité de transport :

a) Optimisation des sources de financement

- Étude sur l'impact de la suppression de la CVAE et l'augmentation potentielle du versement mobilité ;
- Stabilisation du taux du versement mobilité ;
- Optimisation de la base du versement mobilité pour augmenter les recettes fiscales.

b) Contrôle et amélioration des recettes additionnelles

- Développement des opérations de contrôle dans les transports en commun.

D- Aménagement du Territoire et Infrastructure :

I- Projets d'Aménagement et d'Infrastructure :

- Construction du siège ;
- Réalisation du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ;
- Exploitation et développement du plan de déplacement urbain, du schéma directeur des modes actifs et du plan de mobilité entreprises ;
- Expérimentation de l'autopartage ;
- Intensification du déploiement de l'offre de vélos à assistance électrique.

II- Gestion des ressources financières internes et externes :

- Utilisation des excédents pour financier le départ du plan d'investissement.
- Étude d'opportunité de mobilisation de l'emprunt pour le programme d'investissements pluriannuel.
- Assistance à maîtrise d'ouvrage pour les appels à projet (Plan vélo et Fonds vert).
- Recherche et mobilisation des subventions (FEDER, plan vélos et DSIL)



I - Les éléments contextuels du débat d'orientation budgétaire

A - Le cadre juridique du DOB

L'obligation d'organiser un débat d'orientation budgétaire (DOB) a été introduite en 1992 afin d'informer les habitants sur les affaires locales.

Ces dispositions concernent les communes de plus de 3500 habitants et les EPCI qui comprennent au moins une commune de plus de 3500 habitants :

« Le budget de la commune est proposé par le maire et voté par le conseil municipal. Dans les communes de 3 500 habitants et plus, le maire présente au conseil municipal, dans un délai de deux mois précédant l'examen du budget, un rapport sur les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels envisagés ainsi que sur la structure et la gestion de la dette. Ce rapport donne lieu à un débat au conseil municipal, dans les conditions fixées par le règlement intérieur prévu à l'article L. 2121-8. Il est pris acte de ce débat par une délibération spécifique. Dans les communes de plus de 10 000 habitants, le rapport mentionné au deuxième alinéa du présent article comporte, en outre, une présentation de la structure et de l'évolution des dépenses et des effectifs. Ce rapport précise notamment l'évolution prévisionnelle et l'exécution des dépenses de personnel, des rémunérations, des avantages en nature et du temps de travail. Il est transmis au représentant de l'État dans le département et au président de l'établissement public de coopération intercommunale dont la commune est membre ».

La loi n°96-142 du 21 février 1996 a étendu cette obligation aux EPA comprenant une commune de 3 500 habitants et plus. C'est à ce titre que le SMT a l'obligation de satisfaire aux dispositions rappelées supra.

Le DOB doit faire l'objet d'un rapport que l'ordonnateur présente au comité syndical, dans un délai de deux mois précédant l'examen du budget. Il est pris acte de ce débat par une délibération spécifique.

Suivant la réponse apportée en 2010 à la question écrite n°12715 du 25 mars 2010, « le législateur a considéré que le débat d'orientation budgétaire devait intervenir dans un délai de deux mois maximum (porté à dix semaines pour les régions), avant le vote du budget. Si aucun délai minimum n'a été défini par le législateur, la jurisprudence a dégagé des principes clairs.

Ainsi, le débat d'orientation budgétaire doit faire l'objet d'une délibération distincte de celle relative au budget (TA Montpellier, 11 octobre 1995, M. Bard c/commune de Bédarieux) sous peine d'apparaître comme un détournement de procédure. Le juge a également estimé que la tenue du débat d'orientation budgétaire ne pouvait avoir lieu à une échéance trop proche du vote du budget. Dans un jugement rendu le 16 mars 2001 (M. Lafon c/commune de Lisses), le tribunal administratif de Versailles a considéré que la tenue du débat d'orientation budgétaire le soir même du vote du budget justifiait l'annulation de la délibération approuvant le budget de la collectivité. Par ailleurs, l'organisation du débat d'orientation budgétaire constitue une formalité substantielle dont l'absence entache d'illégalité toute délibération relative à l'adoption du budget primitif de la collectivité en cause (CAA Marseille, 19 octobre 1999, commune de Port-la-Nouvelle) ».

B - La loi de finances pour 2024

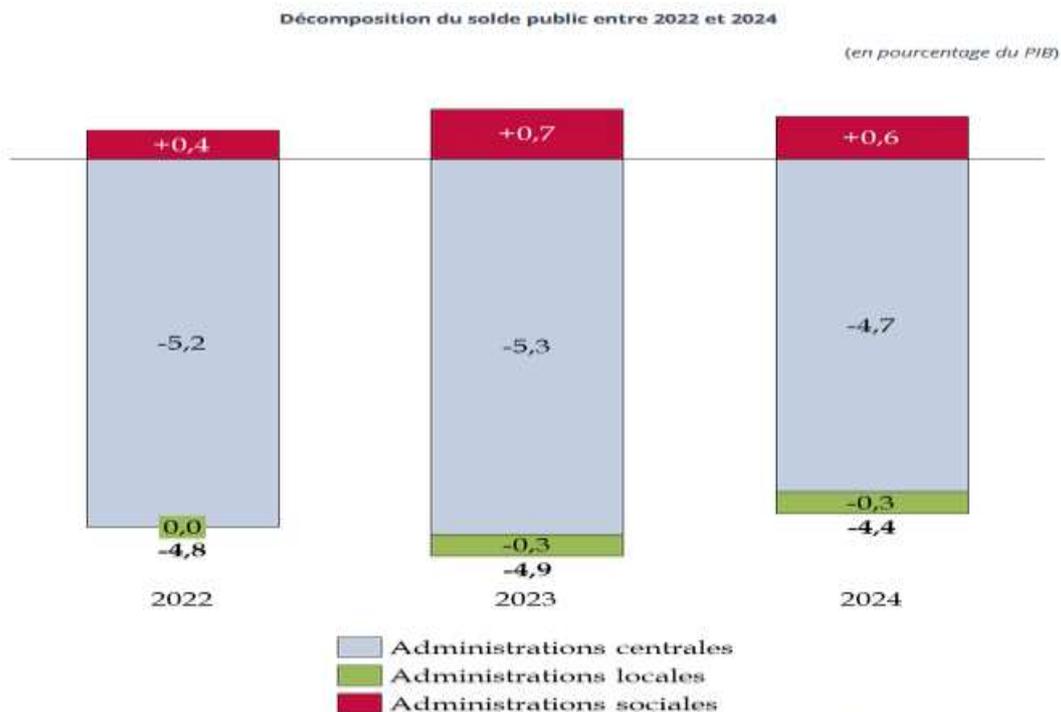
a- Les orientations macro-économiques du budget de l'État

Dans le paysage économique européen, le Pacte de stabilité et de croissance demeure un pilier incontournable, instaurant des règles strictes visant à maintenir la stabilité financière des États membres de l'Union européenne.

Au cœur de ce pacte réside la fameuse règle d'or des finances publiques, exigeant que les déficits budgétaires restent en dessous de 3% du produit intérieur brut (PIB) et que la dette publique ne dépasse pas 60% du PIB.

Cette règle d'or, inscrite dans les textes fondateurs de l'UE, revêt une importance capitale pour assurer la viabilité des finances publiques et prévenir les déséquilibres économiques au sein de la zone euro. En limitant les déficits et en contrôlant l'endettement public, elle vise à garantir la soutenabilité à long terme des finances des États membres.

Au niveau national, les lois de finances votées se trouvent inévitablement contraintes par cette règle d'or. Les gouvernements sont tenus de respecter les limites fixées par le Pacte de stabilité et de croissance, ce qui influence directement les choix budgétaires et les politiques économiques mises en œuvre.



Source : commission des finances du Sénat, d'après les articles liminaires du PLF de fin de gestion pour 2023 et du PLF pour 2024

La fonction publique territoriale se trouve confrontée à un impératif majeur, celui de contribuer à l'effort de redressement des comptes publics.

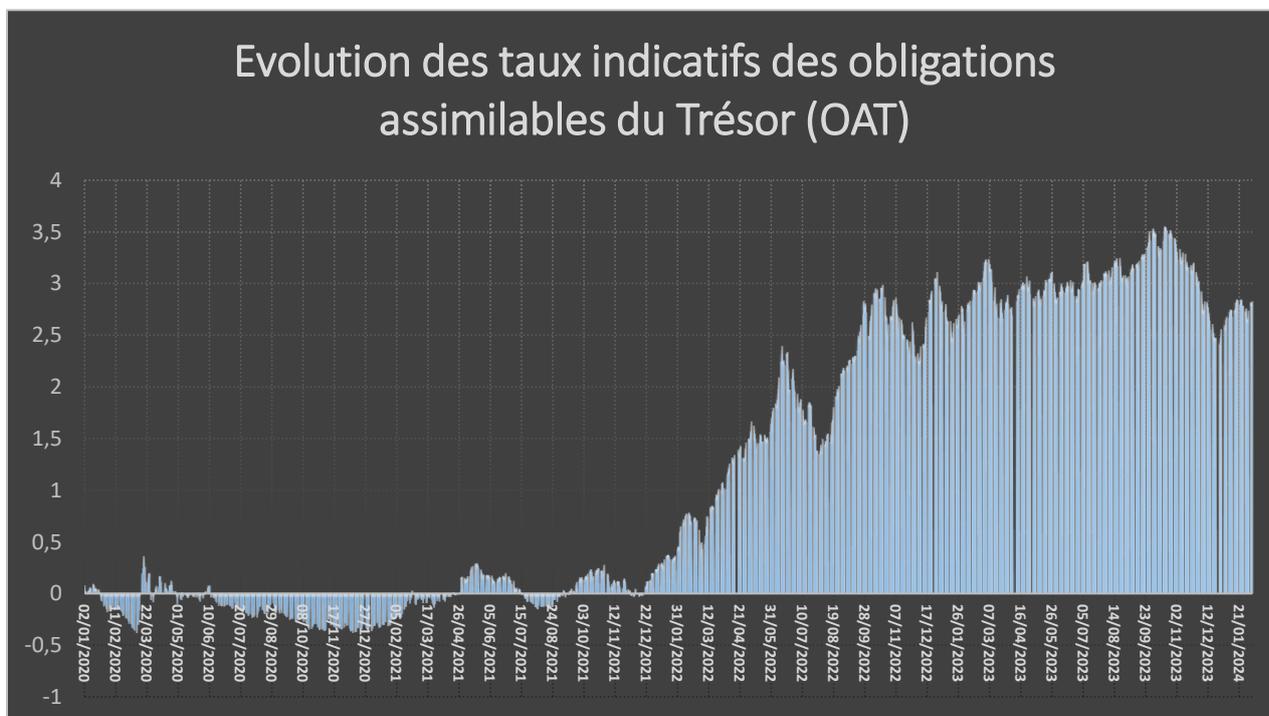
Ainsi, pour s'impliquer de manière pertinente dans la réhabilitation des comptes publics, la fonction publique territoriale doit s'inscrire dans une démarche de rationalisation des dépenses et d'optimisation des ressources.

Les orientations budgétaires du SMT sont donc étroitement corrélées à celles de l'État, du fait que certains de ses choix exercent en fin de compte une influence déterminante sur ceux du SMT.

Cela concerne aussi bien l'évolution de ses dépenses (exemple : la valeur du point d'indice de la fonction publique, l'attribution de points supplémentaires dans les grilles indiciaires, le plafonnement de l'évolution des dépenses d'énergie) que ses recettes (exemple : le plafond pour la fixation du taux du VM, les différents dispositifs de compensation).

b- L'évolution du coût du crédit

En parallèle aux soldes du budget de l'État, l'évolution du taux moyen des prêts à taux fixe mérite d'être examinée dès lors qu'il conditionne les conditions financières des emprunts à réaliser pour soutenir l'investissement. L'analyse du graphique infra de l'évolution des obligations assimilables au trésor, servant de référence aux établissements bancaires pour définir leur tarification en matière d'emprunt, autorise à conclure au maintien des difficultés d'accès à l'endettement. En effet, malgré une stabilisation en dessous des 3%, les niveaux restent élevés par rapport aux taux constatés avant les fortes tensions connues au cours de l'année 2022.





Ces tensions se traduisent également sur l'évolution du taux d'usure.

Pour rappel, le taux d'usure correspond au taux d'intérêt maximum légal que les établissements de crédit sont autorisés à pratiquer lorsqu'ils accordent un prêt. Il vise à protéger les emprunteurs.

Mécaniquement, la tendance des taux immobiliers en 2023 était à la hausse.

Une situation expliquée par le coût toujours plus élevé de l'argent, du fait de l'inflation et des taux directeurs de la banque centrale européenne. Il en résulte une hausse du coût du prêt immobilier.

	Taux effectif moyen pratiqué au cours des trois mois précédent le 1er février 2023	Taux d'usure applicable le 1er février 2023	Taux effectif moyen pratiqué au cours des trois mois précédent le 1er Janvier 2024	Taux d'usure applicable le 1er Janvier 2024
Prêt à taux fixe d'une durée comprise entre 2 ans et moins de 10 ans	3,43%	4,57%	5,22%	6,96%
Prêt à taux fixe d'une durée comprise entre 10 ans et moins de 20 ans	3,38%	4,51%	5,18%	6,91%
Prêt à taux fixe d'une durée de 20 ans et plus	3,45%	4,60%	5,26%	7,01%

Toutefois, depuis janvier 2024, une inversion de la dynamique des taux semble se dessiner avec une première baisse des taux constatée après 1 an et demi d'augmentation.

c- Les principales dispositions de la LF de 2024 pour les collectivités territoriales

L'analyse de la loi de finances pour 2024 pour ce qui concerne le SMT autorise à mettre en exergue plusieurs dispositions importantes :

- 1- LE FONDS VERT pour l'investissement des collectivités :** Doté d'1.5 milliards de crédits en 2023, le fonds vert s'inscrit dans la trajectoire pluriannuelle des finances publiques, allouant une somme annuelle de 2,5 milliards d'euros de 2024 à 2027. De plus, il confirme les trois principes fondamentaux, établis lors de son lancement :
 - Un fonds dédié aux collectivités territoriales, à leurs groupements ainsi qu'à leurs partenaires engagés dans la transition écologique des territoires ;
 - Une gestion décentralisée et la possibilité d'attribuer les crédits de manière interchangeable entre les différentes mesures, afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des territoires ;
 - Un objectif visant à accélérer la transition écologique, assorti d'une exigence élevée quant à la qualité et à l'impact des projets, ainsi qu'à l'effet multiplicateur des financements de l'État.

- 2- Aménagement de la suppression de la CVAE :** L'article 79 aménage la suppression progressive de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) acquittée par les entreprises. Supprimée totalement depuis 2023 pour les collectivités locales, elle est maintenant perçue par l'État et devait diminuer de moitié en 2023 puis disparaître pour les contribuables en 2024. Elle est finalement supprimée en 2027, avec une diminution de son taux d'imposition de moitié en 2023 puis d'un quart chaque année de 2024 à 2027.

Il devient impératif pour le SMT d'ajuster ses analyses d'opportunités afin d'évaluer la viabilité de l'augmentation de son taux de versement mobilité. Les dispositions de la loi de finances 2024 encouragent une réflexion approfondie sur la capacité des entreprises à supporter une éventuelle hausse du taux de VM. Ainsi, le SMT doit procéder à des études approfondies afin de déterminer dans quelle mesure et dans quelle temporalité l'augmentation de la pression fiscale demeurera supportable dans un contexte marqué par une crise économique et énergétique.

- 3- Le plan vélo 2023 – 2027.** Pour rappel, il s'agit de relier dans les meilleures conditions de sécurité, des zones d'emploi, d'habitat, des établissements d'enseignement et de formation, de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux. Selon les engagements énoncés par l'ancienne première ministre lors de l'introduction du Plan cyclable et piéton pour la période 2023-2027, le premier comité interministériel dédié au vélo et à la marche a été convoqué le 5 mai 2023. Ce Plan cyclable et piéton pour la période 2023-2027 a établi trois objectifs visant à intégrer la pratique du vélo et de la marche dans la vie quotidienne de l'ensemble des citoyens français :
 - A. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.**

- B.** Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.
- C.** Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant les acteurs français de la filière.

Au total, c'est un montant inédit de **2 milliards d'euros qui sera investi par l'État avec l'ensemble des dispositifs de soutien sur la durée du plan 2023-2027**. De surcroit, le SMT envisage d'intégrer de manière opportune le prolongement jusqu'en 2027 de la réduction d'impôt attribuée aux entreprises qui mettent à disposition de leurs employés une flotte de vélos. Cette démarche s'inscrit dans une volonté plus large de promouvoir une mobilité durable et respectueuse de l'environnement, tout en favorisant l'adoption de modes de transport alternatifs au sein de la population.

II – Examen historique de la santé financière du SMT

La formation de l'épargne brute

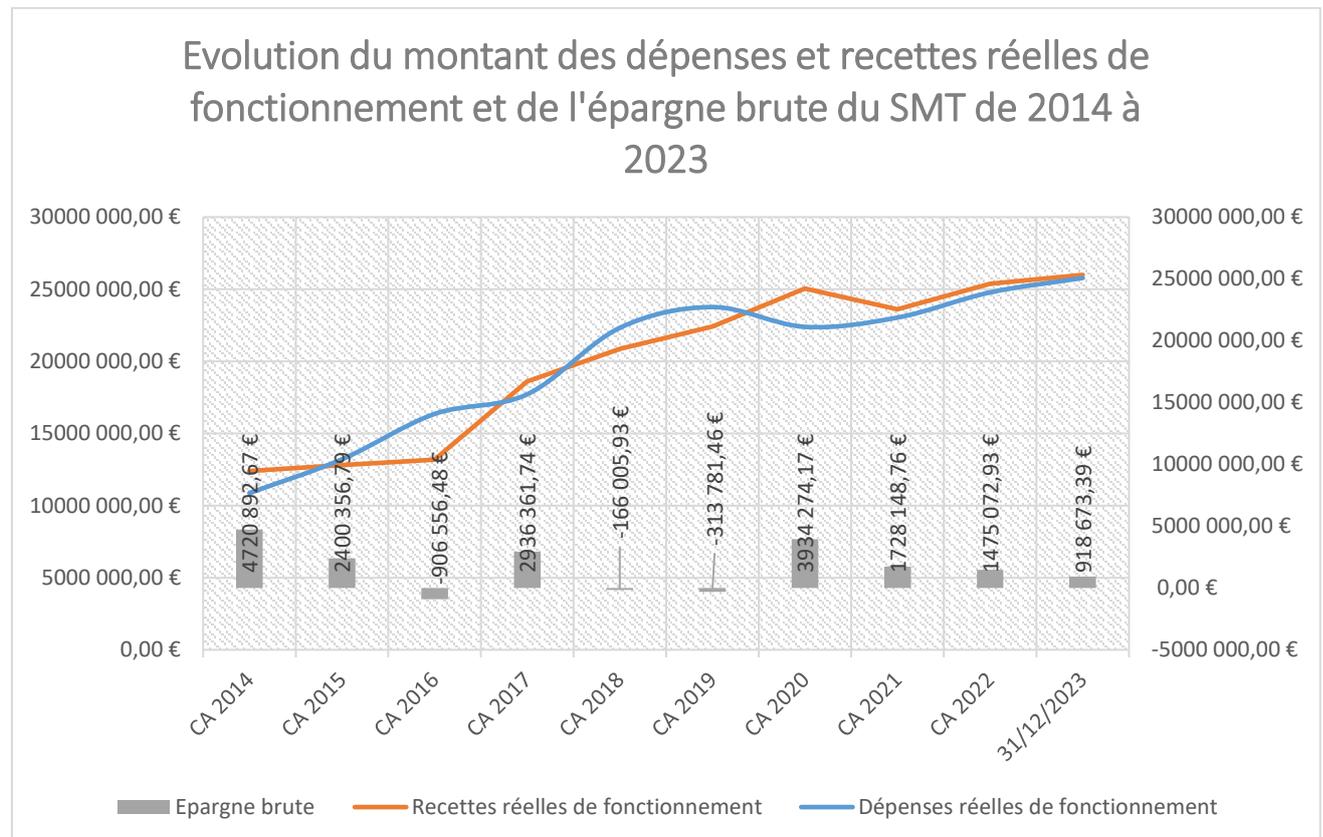
Bien que le ratio relatif à la capacité de désendettement demeure un outil de mesure essentiel pour évaluer la santé financière d'un établissement public, l'absence d'emprunt actuel au sein de la structure oblige à s'appuyer sur l'analyse de l'évolution de l'épargne brute pour appréhender la solidité financière.

Cette démarche permet de mieux saisir la capacité de l'entité à amorcer l'autofinancement de ses projets et à faire face à d'éventuelles dépenses imprévues, dans un contexte où la politique d'endettement doit être finement analysée.

Par conséquent, ces réflexions incitent à étudier les circonstances de l'évolution de l'épargne brute du SMT au fil des années antérieures.

En se basant sur l'évolution des dépenses et des recettes réelles de fonctionnement, il est possible de projeter les perspectives pour l'année 2024.

Le schéma ci-dessous illustre l'évolution de l'épargne brute de 2014 à 2023.





L'épargne brute de l'année 2023 est, à l'instar de toutes celles des années 2014 à 2022 sauf 2016, 2018 et 2019, positive : son montant prévisionnel s'élève à 918 673.39 euros (sous réserve des dernières opérations de pointage du service financier).

Malgré une dégradation observée par rapport à l'année 2022, cette donnée reste positive et demeure le reflet d'une bonne gestion financière.

Le fait pour le SMT de n'avoir aucun capital restant dû à rembourser conduit à enregistrer un ratio de capacité de désendettement égal à 0.

Compte tenu de la mutation de son mode de gestion, le SMT doit toutefois porter une analyse plus approfondie sur, d'une part les éléments qui ont jugulé ses dépenses de fonctionnement, et d'autre part les leviers permettant d'améliorer les ressources de fonctionnement

A - Les dépenses réelles de fonctionnement

Les dépenses réelles de fonctionnement du SMT se décomposent comme suit :

- Les dépenses inscrites au chapitre 011 (charges à caractère général) pour 87.14 % ;
- Les dépenses inscrites au chapitre 012 (charges de personnel) pour 7.58 % ;
- Les dépenses inscrites au chapitre 65 (Autres charges de gestion courante) pour 0.19 % ;
- Les dépenses inscrites au chapitre 67 (charges exceptionnelles) représentant un pourcentage très faible.

Compte tenu de l'exercice de la seule compétence mobilité, les charges à caractère générale, répertoriées dans le chapitre 011 représentent la majeure partie, soit 91.81%, des dépenses réelles effectuées au cours de l'année 2023.

Vu le contexte économique toujours tendu, il convient de rappeler que les dépenses courantes ont été impactées par l'inflation.

De plus, le mode de gestion retenue pour le déploiement et la gestion des VAELS implique de nouvelles charges de fonctionnement récurrentes, venant alourdir le volet des dépenses.

À l'intérieur de ce chapitre budgétaire, une attention particulière doit être accordée au montant inscrit à l'article 6247, concernant les dépenses de transport, étant donné qu'il atteint la somme de 21 835 905.60 euros, équivalant à 94.86% des dépenses totales réalisées en 2023 au sein du chapitre budgétaire.

Cette somme correspond à l'agrégation des cinq contrats (marchés publics et délégation de service public) conclus par le SMT avec des entreprises de droit privé afin d'assurer le transport des scolaires et celui du public sur l'aire géographique du syndicat.

Dans le fil directeur de l'analyse portée antérieurement, on constate une augmentation régulière de cette dépense (+4% en un an) résultant de différents facteurs :

- 1- Les conditions contractuelles telles que définies à la conclusion des marchés publics et la délégation de service public, et à titre plus particulier, aux conditions de révision des prix ;
- 2- L'anticipation des effets financiers de l'avenant n°6 à venir ;
- 3- La stabilisation du coût du transport scolaire via la conclusion de bons de commande.

1- Focus sur les conditions contractuelles en vigueur (Chapitre 011)

La formule de révision des prix des contrats de transport fait intervenir le prix initial du contrat conclu auquel est appliqué un panier de coefficients représentatifs des coûts de ce service.

$$P_n = 0,125 * P_o + 0,875 P_o (0,20 * G_n / G_o + 0,45 * S_n / S_o + 0,2 * M_n / M_o + 0,15 * FDS3_n / FDS3_o)$$

Avec :

P_n : Prix révisé du marché

P_o : Prix initial du marché

G : Prix du gasoil fixé par arrêté préfectoral

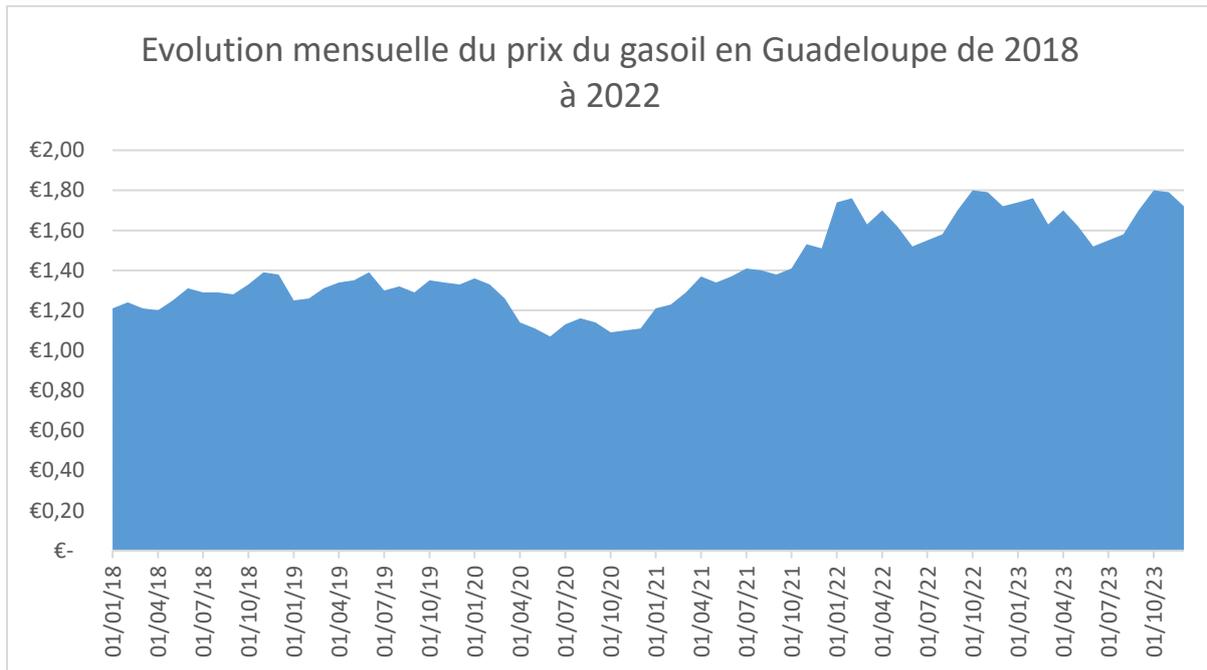
S : Indice trimestriel des salaires

M : Indice des prix de vente industrielle des autobus

$FSD3$: Indice des frais et services divers série 3

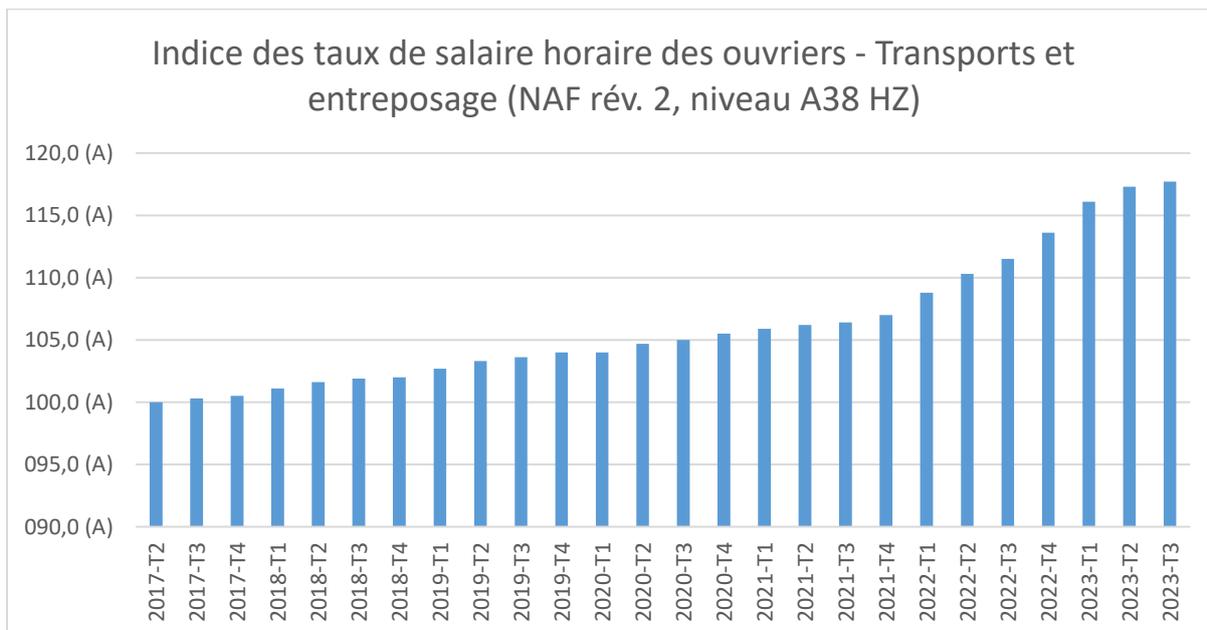
n : mois de révision

Les graphiques qui suivent présentent l'évolution des différents indices retenus dans la formule de révision du prix.

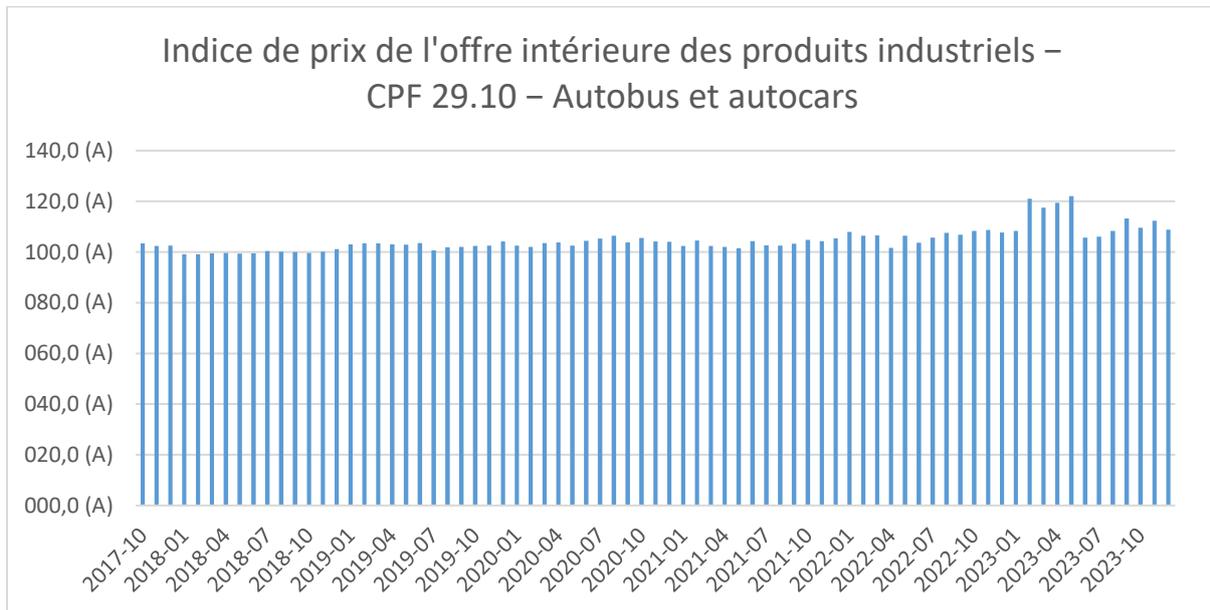


Alors que la moyenne du prix du gasoil s'élevait à 1.37 € en 2021, sa valeur s'est établie à 1.68 € en 2022 et 2023.

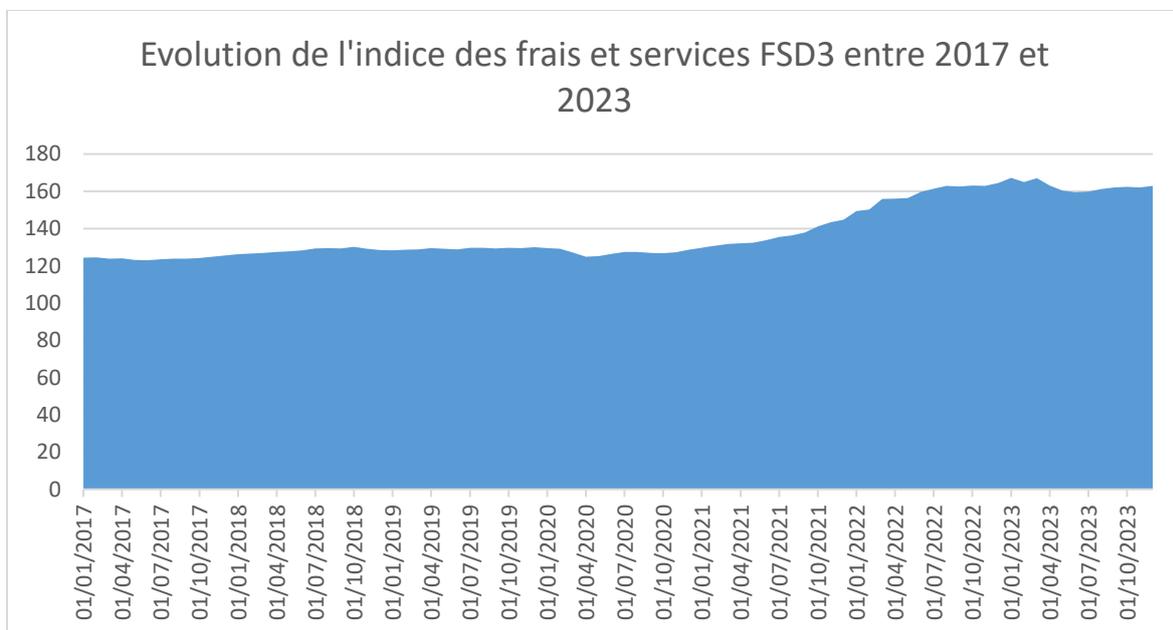
Ces 22.62 % d'augmentation ont impacté l'ensemble des contrats de transports du SMT lors des révisions successives de prix.



La progression du coût salarial entre le troisième trimestre des années 2022 et 2023 atteint la valeur de +5.56%, soit une accélération de la progression constatée sur les mêmes périodes en N-1.

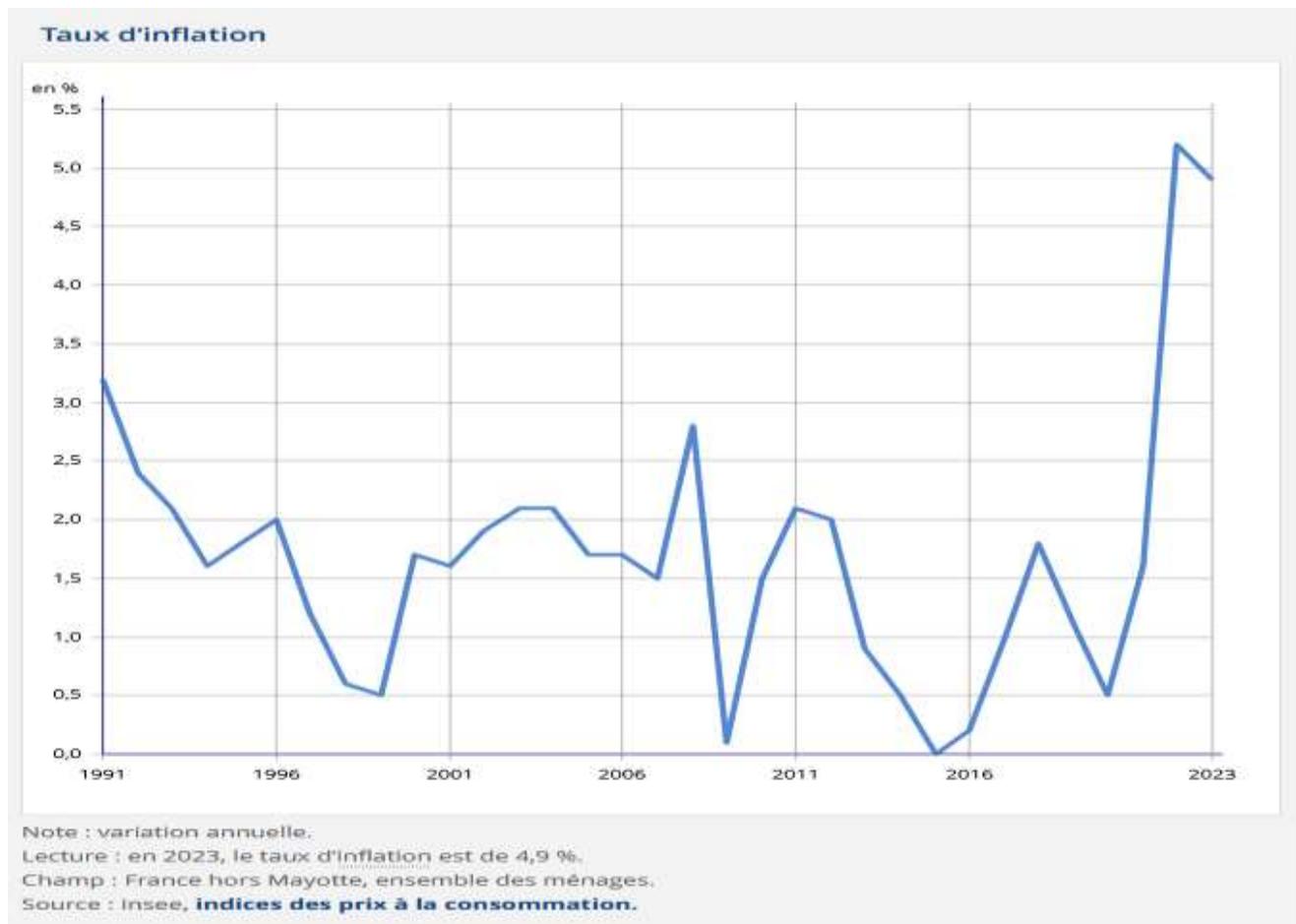


Il s'agit du seul indice ayant stagné au cours de l'année 2023. En effet, les valeurs entre 2022 et 2023 sont sensiblement similaires



Après la hausse significative de +10.11% en 2022, la valeur de cet indice a globalement augmenté de 2.51% en 2023.

L'importance de ces évolutions à la hausse des différents indices composant la formule de révision des prix des différents contrats de transport du SMT s'inscrit dans un contexte plus général de forte croissance de l'indice des prix à la consommation.



Alors que l'inflation entre 2012 et 2021 avait été contenu à moins de 2% par an, la variation enregistrée entre 2021 et 2022 est égale à +5,2%. Celle enregistrée entre 2022 et 2023 s'établit à 4.9%.

La volatilité de ces grandeurs représente un facteur d'incertitudes quant à l'évolution du coût des différents contrats sans que le SMT ne puisse agir dessus :

- Les tensions internationales toujours en cours ;
- La crise énergétique ;
- Les exigences écologiques.

Ces évolutions à la hausse des différents indices composant la formule de révision des prix des contrats de transport du SMT ont un impact significatif sur ses finances. Elles s'inscrivent dans un contexte plus général de forte croissance de l'indice des prix à la consommation.



Sur la seule délégation de service public, constituant le poste de dépenses le plus important de la section de fonctionnement, les impacts de ces fluctuations sont considérables :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Contribution SMTPCSM prévues au compte prévisionnel d'exploitation	10 634 473,00 €	12 005 904,00 €	12 092 962,00 €	11 938 847,00 €	11 813 347,00 €	11 963 024,00 €	11 892 490,00 €	11 826 407,00 €	94 167 454,00 €
Contribution SMTPCSM actualisées selon les indices 2023	10 554 576,85 €	11 616 057,68 €	12 747 376,09 €	12 245 736,72 €	12 688 455,95 €	14 183 362,98 €	14 681 861,57 €	14 600 278,79 €	103 317 706,65 €
Delta	- 79 896,15 €	- 389 846,32 €	654 414,09 €	306 889,72 €	875 108,95 €	2 220 338,98 €	2 789 371,57 €	2 773 871,79 €	9 150 252,65 €

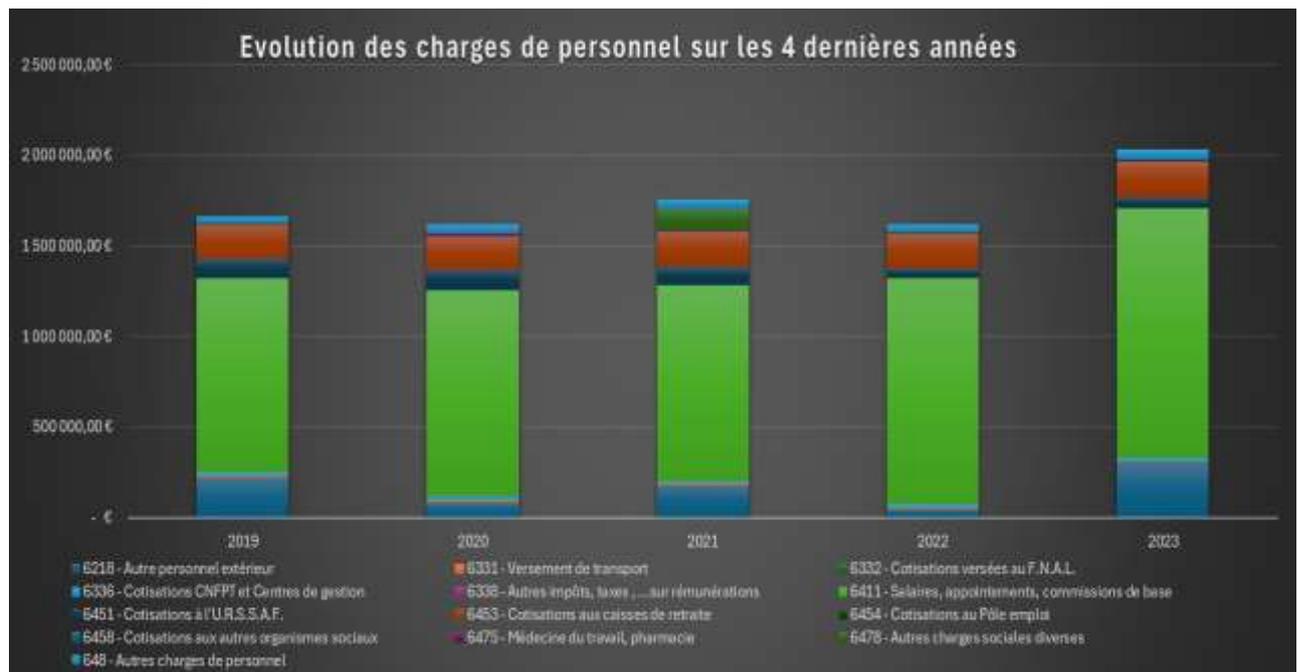
L'année 2024 constituera un véritable enjeu sur 2 points fondamentaux :

- La conclusion de l'avenant n°6 permettant d'intégrer l'ensemble des impacts des événements extérieurs au contrat, tel que la gestion et le traitement du Covid et de ses répercussions en termes d'équilibre financier) ;
- La prolongation du contrat de DSP conjuguée à l'analyse approfondie des modalités de son renouvellement.

2- Les charges de personnel

Les dépenses de personnel, budgétées à hauteur de 2 032 032.00 euros dans le budget primitif de l'année 2023 connaissent un taux de réalisation de 98.59%, soit un écart de 28 663.03 euros en-deçà de la prévision initiale.

Toutefois, l'amélioration de l'adéquation entre la prévision et la dépense réalisée ne permet pas de faire l'économie d'une analyse plus fine de ce chapitre budgétaire et des principales composantes qui le forment :



1- La masse salariale

Pour rappel, le 2ème objectif qui était présenté dans le ROB 2023, concernait l'arrêt des agents mis à disposition dans les villes pour assurer les fonctions de mandataire.

Les conventions établies entre le SMT et les villes de Baie-Mahault, Le Gosier, Sainte-Anne, Saint-François et La Désirade ont toutes été arrêtées au 31 Juillet 2023.

L'analyse approfondie des situations antérieures, effectuée pour chaque convention, a conduit à la régularisation quasi intégrale des arriérés, aboutissant à un montant global de 334 668.20€. Cette dépense, ponctuelle et non récurrente, a contribué en partie à l'évolution constatée du chapitre 012.

Le solde des remboursements sera reporté sur le budget 2024.

Par ailleurs, Le RIFSEEP, versé au mois de Décembre, a connu une augmentation de 23.98%. Le versement pour l'année 2023 se chiffre à 48 972.50€.

Enfin, le dernier point ayant impacté la masse salariale concerne les mesures gouvernementales favorisant le pouvoir d'achat des agents face à l'inflation. En effet,

l'année 2023 a été ponctuée par la parution du décret n°2023-519 du 28 Juin 2023 se déclinant en 3 mesures :

- 1) l'augmentation de la valeur du point d'indice de 1.5% au 1er juillet 2023 ;
- 2) l'attribution des points d'indice majoré différencié pour les indices bruts 367 à 418. L'application a été faite sur la paie de Juillet 2023 et représente 18 911.58€ de plus sur le budget ;
- 3) l'attribution de 5 points d'indice majoré à compter du 1er janvier 2024.

2- Les recrutements

En 2023, plusieurs recrutements ont été effectués :

✚ sur des postes permanents :

un agent de catégorie C : chargé de l'accueil physique et téléphonique. Le recrutement de cet agent a été réalisé le 1er septembre 2023.

✚ sur des postes non permanents

L'arrêt des agents mis à disposition dans les communes a nécessité le recrutement de personnel pour assurer les inscriptions au transport scolaire sur la période d'août à septembre 2023. La valorisation totale de ses recrutements s'établit à 57 221.32€.

D'autre part, le SMT a eu recours pour la première fois à 2 apprentis. Le financement des coûts pédagogique a été pris en charge à 100% par le CNFPT pour un apprenti et le second est supporté par le SMT. Concernant la rémunération, la prise en charge est faite par le SMT pour les 2 apprentis.

3-Les carrières

Le suivi et l'évolution de la carrière des agents sont deux points qui font preuve d'une gestion assidue, les avancements d'échelon sont réalisés et notifiés au plus tard le mois suivant de la date effective.

Outre cette mesure obligatoire, des dispositifs relatifs à l'évolution de la carrière des agents existent, (l'avancement de grade au choix, l'avancement de grade après examen professionnel, la promotion interne) et sont appliqués au SMT selon les besoins. La mise en œuvre des Lignes Directrices de Gestion au SMT depuis le 31 Janvier 2023 arrêtent notamment le principe d'avancement de grade au choix.



En 2023, 4 agents ont bénéficié de ce dispositif.

Nombre d'agent concerné	Ancien grade	Nouveau grade
1	Attaché principal	Attaché hors classe
2	Adjoint administratif principal de 2ème classe	Adjoint Administratif principal de 1ère classe
1	Rédacteur	Rédacteur principal

Le SMT encourage les agents à être acteurs de leur carrière. La nomination suite à la réussite à un concours ou à un examen professionnel ne revêt pas de caractère obligatoire par l'Autorité Territoriale, une étude est réalisée et la nomination intervient selon les besoins du SMT.

L'année 2023 a été marquée par la nomination de 4 agents au grade supérieur

Nombre d'agent concerné	Ancien grade	Nouveau grade
1	Attaché	Attaché principal
1	Adjoint administratif	Adjoint Administratif principal de 2ème classe
2	Adjoint Technique	Adjoint technique principal de 2ème classe

4- *Le Dialogue social*

L'année 2023 a été marquée par l'arrivée du Syndicat UNSA Territorial Syndicat Mixte des Transports (SUTSMT) avec lequel un travail collaboratif a été construit afin de faire évoluer les conditions de travail des agents.

Outre les dispositifs pris par le gouvernement visant à favoriser le pouvoir d'achat de certains agents face l'inflation, deux mesures ont été prises en concertation avec l'ensemble du personnel.

- La revalorisation de la valeur faciale des titres de restaurant ;

Conformément à la réglementation en vigueur, le montant maximal des titres de restauration et la part maximale pour l'employeur (60.00%) sont adoptés

	Valeur faciale	Part SMT	Part agent
Avant	8.00€	4.80€	6.90€
Maintenant	11.50€	3.20€	4.60€

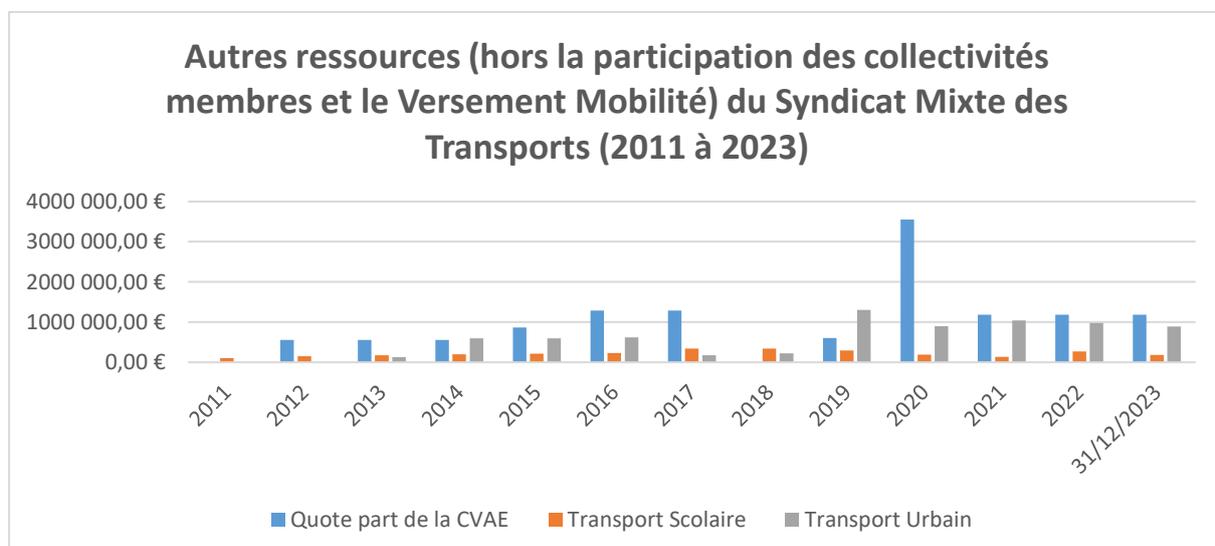
Sur une année cette augmentation de la part versée par le SMT re présente 7 732.20€

- La revalorisation du remboursement des frais de déplacement.

B- Les recettes de fonctionnement

Les recettes réelles de fonctionnement se décomposent de la manière suivante :

- Les produits issus de la fiscalité ;
- La recette perçue par le SMT auprès de l'ensemble des usagers ;
- Les participations des membres ;
- Une quote part de la CVAE.



La fiscalité

Le versement mobilité est une contribution financière versée par les entreprises de plus de 11 salariés situés dans les zones urbaines à fort trafic.

Cette contribution vise à financer les dépenses liées aux transports en commun et à l'amélioration des conditions de mobilité dans ces zones.

Elle est collectée par l'URSSAF (Union de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales) et est calculée en fonction de la masse salariale de l'entreprise.

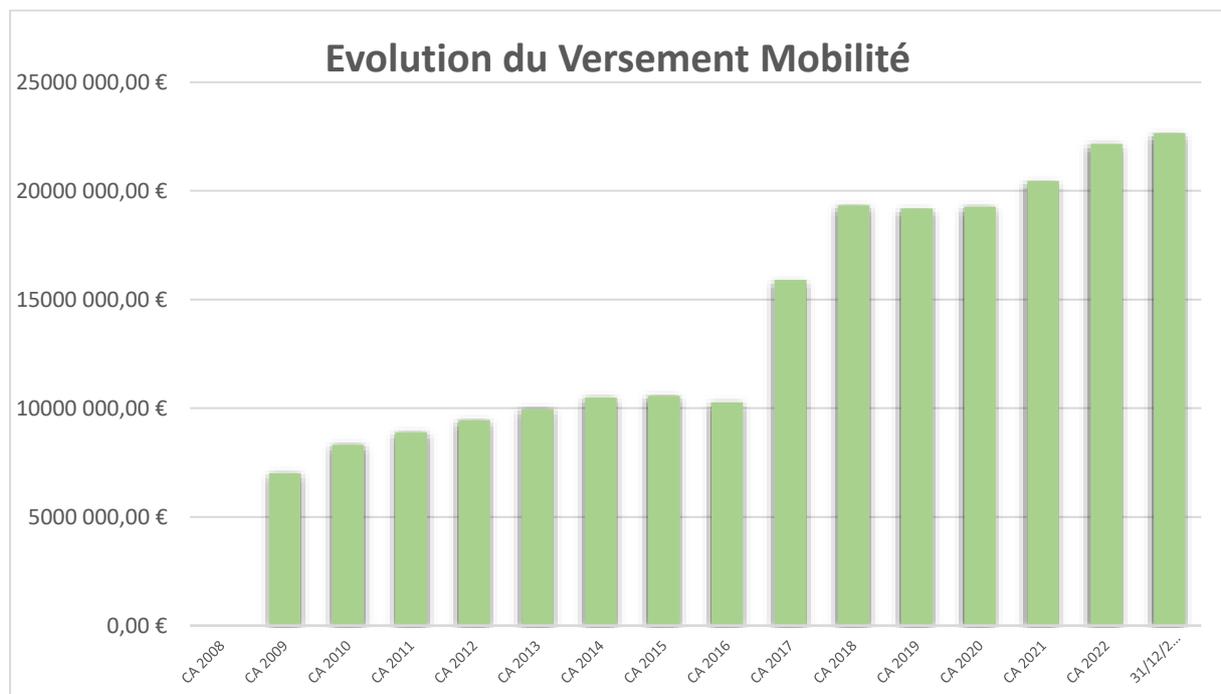
Les fonds récoltés servent notamment à financer les infrastructures de transports en commun, les aménagements urbains favorisant les déplacements durables, ainsi que les services de mobilité réguliers et innovants.

Son produit est issu de l'application d'un taux voté par le conseil syndical. Son taux a été fixé par une délibération de 2017 à 1.5% étant entendu que le législateur a fixé le plafond de celui-ci à 2%.

Toutefois, la faculté pour le SMT est conditionnée à la réalisation effective d'investissements permettant d'améliorer l'offre en matière de mobilités collectives. Le projet de TCSP s'inscrit dans cette dynamique.

Le taux du VM ne sera pas modifié en 2024.

Le graphique infra permet de représenter l'évolution de la recette de VM perçue par le SMT ces dernières années.



En 2023, l'évolution du VM s'est établie à 2.14 % et culmine à un montant de 22 648 021.86 €.

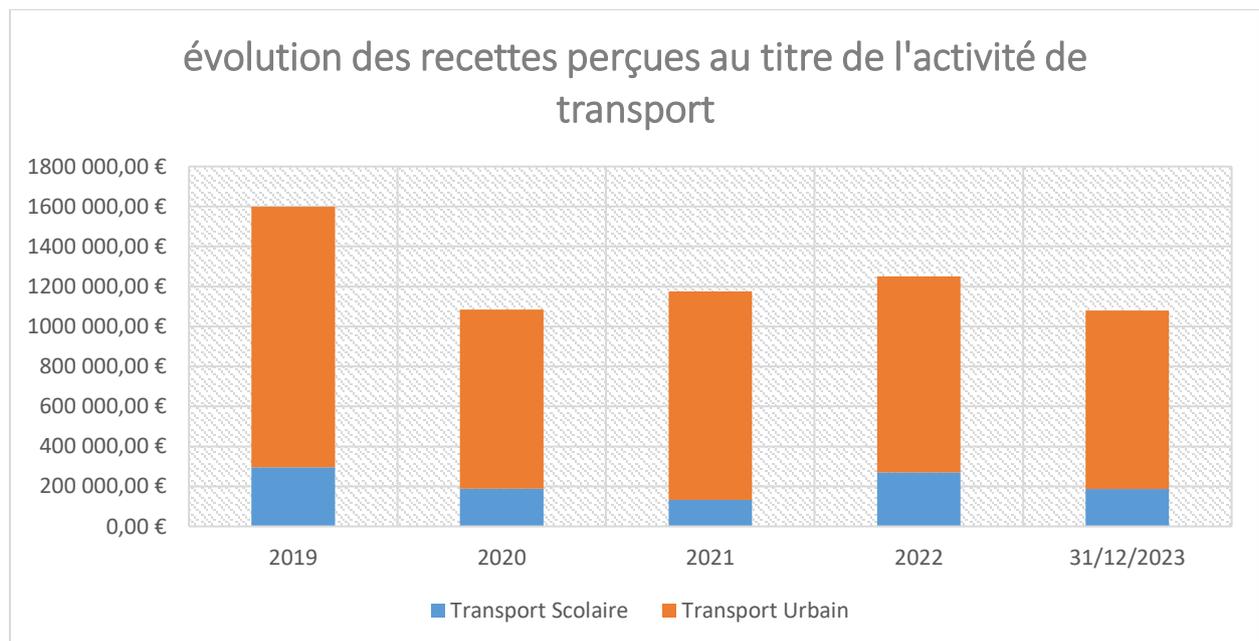
Cette évolution, inférieure à celle des dépenses réelles de fonctionnement, encourage la poursuite de la mission d'identification des établissements potentiellement redevables du VM qui ne figureraient pas dans la liste des assujettis à l'URSSAF.

L'optimisation du versement mobilité demeure un axe fort de l'année 2024 dans la mesure où la fiabilisation des bases d'imposition est susceptible de générer un produit supplémentaire de plusieurs millions d'euros.

La recette perçue par le SMT auprès de l'ensemble des usagers

Le SMT perçoit les recettes issues de la tarification découlant de la politique des transports mise en œuvre (activité gérée par marchés publics).

Il s'agit de l'ensemble de l'activité de transport scolaire et d'une partie du transport urbain (Désirade et CARL)



L'observation principal est le constat de la dégradation des recettes perçues sur 2023 (-170 514.43 €). Celui-ci rend prioritaire l'accentuation des contrôles d'activités de l'ensemble des prestataires chargés de collecter les recettes du SMT.



Les participations des membres

Les statuts du SMT prévoient que chaque collectivité contribue à égalité quelle que soit sa représentation aux dépenses d'administration courantes et de fonctionnement du Syndicat.

Compte tenu de la représentativité communale, les contributions sont fixées annuellement et n'ont connu aucune augmentation lors des dernières années :

- CAP EXCELLENCE : 213 000.00 €
- CARL : 284 000.00 €
- Région : 71 000.00 €

Une quote part de la CVAE

Le versement de la quote part de la CVAE répond à la finalité de compensation du coût des transferts de compétences.

Elle s'appuie sur 2 textes :

- Loi n°2015-991 du 7 août 2015 en son article 133V
 - o Les transferts de compétences effectués entre un département et une autre collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales et ayant pour conséquence d'accroître les charges de ces derniers sont accompagnés du transfert concomitant par le département à cette collectivité territoriale ou à ce groupement des ressources nécessaires à l'exercice normal de ces compétences. Ces ressources sont équivalentes aux dépenses effectuées, à la date du transfert, par le département au titre des compétences transférées. Elles assurent la compensation intégrale des charges transférées, y compris le montant des crédits alloués par le département à l'autorité compétente dans le cadre de la convention prévue à l'article L. 3111-8 du code des transports. Lorsque cette compétence est transférée à la région en application de l'article 15 de la présente loi, les charges correspondant à l'exercice des compétences transférées font l'objet d'une évaluation préalable à leur transfert.

- Loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 en son article 89
 - o L'attribution de compensation financière constitue une dépense obligatoire pour la région ou, le cas échéant, le département. La compensation financière des transferts de compétences mentionnés dans la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 précitée, à l'exception de ceux mentionnés à l'article 15 de la même loi, intervenant entre un département et une autre collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales est assurée dans les conditions fixées au V de l'article 133 de la même loi, complétées par les modalités définies au présent B. Les charges transférées par un département sont compensées par le versement à la collectivité territoriale ou au groupement de collectivités territoriales bénéficiaire du transfert de compétences d'une dotation de compensation des charges transférées.

Le Conseil Départemental a versé jusqu'au en 2017 la dotation au SMT. Depuis 2018, la Région est en charge du reversement de la quote-part de la CVAE en lieu et place du Conseil Départemental. Les contributions perçues à ce titre se résument comme suit :

Versement de la quote part de la CVAE au SMT		
Exercice concerné	Montants	Partie versante
2023	1 182 877,29 €	Conseil Régional
2022	1 182 877,29 €	Conseil Régional
2021	1 182 878,29 €	Conseil Régional
2020	1 182 878,29 €	Conseil Régional
2019	1 182 878,29 €	Conseil Régional
2018	1 182 878,29 €	Conseil Régional
2017	1 286 474,47 €	Conseil Départemental
2016	1 286 474,47 €	Conseil Départemental
2015	864 230,32 €	Conseil Départemental
2014	554 994,69 €	Conseil Départemental
2013	554 994,69 €	Conseil Départemental
2012	554 994,69 €	Conseil Départemental
2011	554 994,69 €	Conseil Départemental
2010	554 994,69 €	Conseil Départemental
2009	542 845,00 €	Conseil Départemental

C- L'épargne brute

L'analyse des dépenses et recettes réelles de fonctionnement permet en 2023 de dégager une épargne brute positive, égale à la date du 1er janvier 2024, à l'épargne nette puisque que le SMT, n'a toujours pas contracté d'emprunt.

Le montant de l'épargne brute de 2023 représente 13.19 jours des dépenses réelles de fonctionnement.

Toutefois, cet équilibre budgétaire positif reste fragile et ne doit pas faire obstacle à une analyse plus détaillée sur les leviers permettant d'améliorer l'épargne brute.



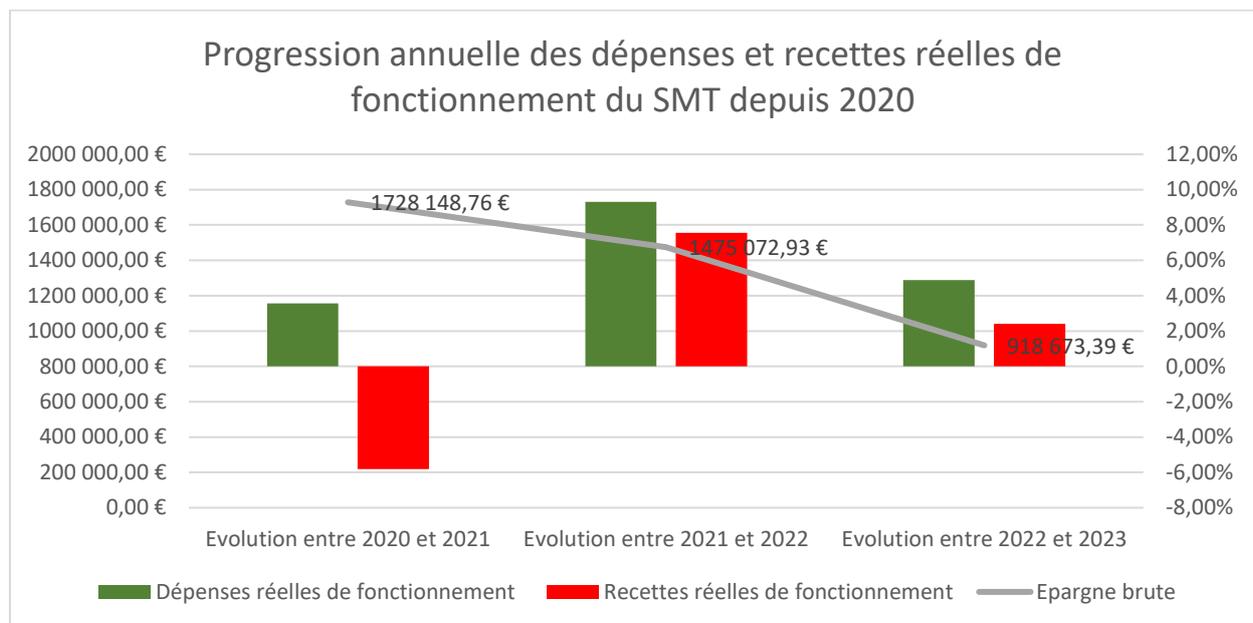
L'érosion en série longue de l'épargne brute du SMT

Deux facteurs structurels entravent actuellement l'épargne brute du SMT :

1. La rigidité des dépenses de fonctionnement, illustrée à nouveau en 2023 par le fait que la quasi-totalité des dépenses réelles de fonctionnement est absorbée par les montants contractuels et les charges de personnel, représentant ensemble plus de 95%.

2. La rigidité de la recette fiscale dans la mesure où la fixation du taux du versement mobilité doit respecter un double encadrement : d'une part, il est contraint par un plafond (2%) et d'autre part, l'évolution à la hausse de ce taux est conditionnée par la réalisation effective d'investissements permettant d'accroître l'offre de transports collectifs.

En tenant compte de ces éléments traduisant une autonomie financière limitée, l'analyse de la dynamique des dépenses et des recettes réelles de fonctionnement sur la période post-covid confirme le désajustement entre la progression des 2 courbes :



Cette analyse confirme le risque de l'effet de ciseau s'apparentant à une évolution défavorable des ressources par rapport aux dépenses obligatoires, confirmée par la dégradation régulière de l'épargne brute.

Les conditions d'amélioration de l'épargne brute du SMT

En conséquence, il est impératif de réaffirmer les orientations antérieures face à la persistance de ce qui semble être une confirmation de la dégradation structurelle en série longue de l'épargne brute.

Les contraintes liées à la rigidité des dépenses réelles de fonctionnement et à la faible élasticité de la recette fiscale nécessite, en effet, de mettre en œuvre sans délai des actions, tout en sachant que les effets attendus ne seront pas immédiats.

Compte tenu des faibles départs à la retraite prévus sur le court terme, il convient de lancer une réflexion approfondie sur la gestion prévisionnelle de ses effectifs et des carrières afin d'optimiser l'affectation et le développement des ressources humaines. Cet axe permettra de gagner en efficacité dans le but de mieux piloter les dépenses générales.

D'autre part, les contrats à renouveler à échéance 2024/2025 doivent être saisis comme une véritable opportunité. Il conviendra d'examiner attentivement l'économie de chacun d'entre eux. Dans un contexte inflationniste inédit, le SMT doit renforcer sa vigilance sur ces dossiers. C'est pourquoi, en 2024, le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage s'avère indispensable pour sécuriser la préparation et la conduite des négociations avec les entreprises soumissionnaires.

Concernant les recettes, outre la vérification de la base des contributeurs au versement mobilité, il apparaît essentiel de poursuivre l'amélioration des recettes issus des usagers. Deux actions doivent être menées :

La première initiative vise à stimuler l'affluence des usagers. À cette fin, le recrutement effectif des ambassadeurs des mobilités permettra de promouvoir et de rendre accessible l'offre de transport.

Toutes les mesures facilitant l'utilisation des transports en commun pour l'ensemble de la population auront pour but l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs, ce qui constitue une priorité indéniable permettant de lutter contre l'autosolisme.

La seconde initiative porte sur le contrôle des usagers. Il est désormais impératif de consolider cette orientation. Cette mesure, proposée l'année dernière, est reconduite dans le cadre des efforts continus visant à optimiser les ressources propres du SMT.

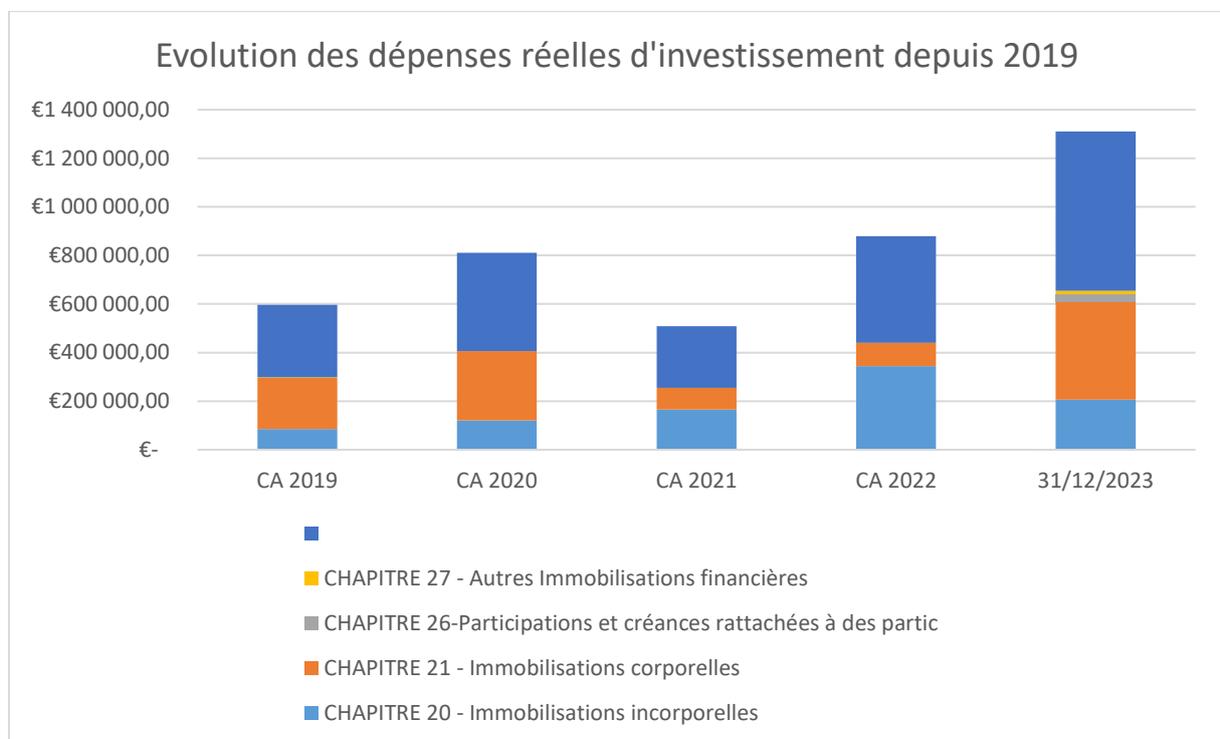
III - L'investissement

A - L'investissement du SMT

Outre les années 2014, 2015 et 2017 au cours desquelles des bus ont été acquis pour un montant cumulé sur ces trois années de 11 012 637 euros, l'essentiel de la dépense effectuée concerne le fonctionnement.

Pour autant, les orientations adoptées en 2023 avaient autorisé l'amorce du plan pluriannuel des investissements par la mobilisation des excédents cumulés.

Cette nouvelle ère d'investissement se traduit par l'accomplissement d'études pluridisciplinaires garantissant le bon calibrage des projets et leurs soutenabilités financières tant au niveau des coûts bruts que des charges induites.



Bien que le niveau d'investissement reste marginal, l'année 2023 traduit une augmentation des dépenses d'investissement, notamment au sein du chapitre 21, intégrant les immobilisations corporelles, ayant progressé de 321.5 % par rapport à l'année 2022.

L'année 2024 scellera la dynamique d'investissement, tout en accentuant le contrôle des contrats et le développement des mobilités durables.



B - Les enjeux de la politique pluriannuelle d'investissements

L'orientation des investissements proposés

La politique des investissements arrêtés traduit l'harmonisation souhaitée entre la prise en compte des enjeux locaux en matière de mobilité et la future création d'une autorité unique organisatrice de mobilité sur l'ensemble du territoire de la Guadeloupe.

Dans cet optique, plusieurs axes prioritaires d'investissements sont confirmés à partir de 2024 :

1. Le lancement de l'ensemble des marchés subséquents relatifs aux études préalables confiées à l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du TCSP ;
2. L'intensification de la stratégie de déploiement du plan vélos ;
3. Le développement des pratiques de covoiturage et d'autopartage ;
4. La construction du siège.

Ces choix conduisent à ajuster le découpage pluriannuel des investissements comme suit :

	2024	2025	2026	2027	2028	Total
TCSP AMO	1 400 000,00 €	351 000,00 €	241 000,00 €	181 000,00 €		2 173 000,00 €
TCSP Infrastructures	0,00 €	2 518 527,00 €	3 328 527,00 €	12 785 567,00 €	23 243 529,00 €	41 876 150,00 €
Karuvélos	500 000,00 €	500 000,00 €	500 000,00 €	500 000,00 €	500 000,00 €	2 500 000,00 €
Schéma directeur mobilités	400 000,00 €	400 000,00 €				800 000,00 €
Schéma directeur Accessibilité	100 000,00 €					100 000,00 €
Acquisition bus - Renouvellement du parc	3 000 000,00 €	3 000 000,00 €	3 000 000,00 €	3 000 000,00 €	3 000 000,00 €	15 000 000,00 €
Construction du siège	1 700 000,00 €	3 000 000,00 €	2 900 000,00 €			7 600 000,00 €
Total	7 100 000,00 €	9 769 527,00 €	9 969 527,00 €	16 466 567,00 €	26 743 529,00 €	70 049 150,00 €

C - Les conditions de financement de l'investissement

Pour 2024, outre la recherche active de subventions, la soutenabilité financière de cette politique pluriannuelle des investissements sera assurée par les paramètres suivants :

1. La mobilisation des excédents antérieurement cumulés ;
2. Les études d'emprunt.

1- Les excédents antérieurement cumulés

Les excédents antérieurement cumulés correspondent aux crédits ouverts qui n'ont pas été exécutés, que ceux-ci concernent soit la section de fonctionnement, soit la section d'investissement. À la date du 01 Janvier 2023, l'excédent total cumulé est égal à 27 018 381.29 euros, dont :

- 15 629 314.79 euros pour le fonctionnement
- 11 389 066.50 euros pour l'investissement.

Les premiers chiffres de 2023 laissent présager une marge brute positive traduisant une faible variation globale de ces marges de manœuvres. Cette situation confirme que le SMT dispose d'une trésorerie confortable.

La disponibilité des excédents antérieurement cumulés tant en fonctionnement qu'en investissement autorise la mise en œuvre effective du programme des investissements du SMT.

2- Les études d'emprunts

Dans un contexte économique marqué par une hausse significative des taux d'intérêt, il est impératif de prendre en considération les répercussions de cette évolution sur les orientations budgétaires de l'année 2024. En effet, l'accroissement substantiel des taux d'intérêt bancaires, doublé en l'espace d'une année, a entraîné une augmentation conséquente des taux d'usure, rendant le crédit particulièrement onéreux. Bien que l'on observe actuellement une légère diminution de ces taux, il demeure indéniable que l'accès au crédit demeure coûteux.

Dans ce contexte préoccupant, il convient de placer au cœur des préoccupations budgétaires la vigilance quant à l'évolution du contexte bancaire.

L'AFL, en tant qu'agence de financement créée pour répondre aux besoins spécifiques des collectivités territoriales françaises, offre une alternative fiable et avantageuse pour répondre aux contraintes financières actuelles. Elle permet à ses membres d'accéder à des financements compétitifs, tout en bénéficiant de conditions attractives. Ainsi, en partenariat avec l'AFL, Le SMT s'est doté d'un partenaire solide et pertinent, lui permettant de saisir les éventuelles opportunités en matière d'emprunt.



Conclusion

Le rapport introductif, socle du DOB pour l'année 2024, introduit l'opportunité de fixer les perspectives et principaux enjeux auxquels le SMT devra répondre au cours de cette période.

La première est de structurer l'ensemble des personnels du SMT afin de libérer les potentiels.

C'est à ce titre qu'au cours de l'année 2024, les chantiers suivants doivent être amorcés et/ou finalisés :

- Mise en œuvre de la gestion prévisionnelle des effectifs
- Démarrage du plan de formation
- Approbation de l'organigramme fonctionnel
- Augmentation des contrôles des passagers transportés
- Réflexion sur le renouvellement de la délégation de service public
- Renouvellement des marchés de transport scolaire
- Optimisation et diversification des sources de financement
- Négociation avec les organismes bancaires afin de pouvoir lever les sommes relatives aux emprunts

Ces derniers permettront au SMT de poursuivre la réalisation des grands projets arrêtés :

- Le démarrage des parkings relais afin d'amplifier le co-voiturage ;
- Le démarrage de l'auto partage ;
- La poursuite de la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage du TCSP ;
- L'acquisition de vélos électrique supplémentaire afin de pouvoir compléter l'offre alternative de déplacement.

Ces deux perspectives doivent permettre au SMT de donner un nouvel élan à ses politiques et ses personnels, tout en les inscrivant dans la perspective, de la constitution de l'AUOM en Guadeloupe.

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 2024.

Je vous remercie de votre attention.

Baie-Mahault, le 05 Mars 2024

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

CA : Compte administratif

CAA : Cour administrative d'appel

CET : Contribution économique territoriale

CFE : Cotisation foncière des entreprises

CGCT : Code général des collectivités territoriales

COPIL : Comité de pilotage

COTECH : Comité technique

CTAP : Conférence territoriale de l'action publique

CVAE : cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises

DOB : Débat d'orientation budgétaire

DRF : Dépenses réelles de fonctionnement

DRFIP : Direction régionale des finances publiques

DSIL : Dotation de soutien à l'investissement local

EPA : Etablissement public administratif

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.

LOM : Loi d'orientation des mobilités

ME : Millions d'euros

Md€ : Milliards d'euros

PEM : Pôle d'échange multimodal

PIB : Produit intérieur brut

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

TA : Tribunal administratif

TCSP : Transport en commun en site propre

VAELS : Vélos à assistance électrique en libre-service

VM : Versement mobilité