



Envoyé en préfecture le 30/12/2025

Reçu en préfecture le 30/12/2025

Publié le 31/12/2025

ID : 971-259710218-20251216-38_12_2025-DE



SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS
DU PETIT CUL DE SAC MARIN

DÉBAT D'ORIENTATIONS BUDGÉTAIRES 2026

*Article L2312 - 1 du Code Général Des
Collectivités Territoriales*



Rapport d'orientations Budgétaires 2026

Débat préalable au vote du Budget Primitif



Article L2312 - 1 du Code Général Des Collectivités Territoriales

I.	INTRODUCTION	4
II.	LES ELEMENTS CONTEXTUELS DU DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE	6
A.	Le cadre juridique du DOB	6
B.	Le contexte économique : la croissance et l'inflation se normalisent	7
C.	Le projet de loi de finances pour 2026	8
D.	L'évolution du coût du crédit	12
III.	EVOLUTION DE L'ORGANISATION DU SMT	14
IV.	EVOLUTION DU PERIMETRE DU SMT AU 01/01/2026	17
V.	EXAMEN HISTORIQUE DE LA SANTE FINANCIERE DU SMT	18
A.	Les dépenses réelles de fonctionnement	18
B.	Les recettes de fonctionnement	24
C.	L'épargne brute	26
D.	Les conditions d'amélioration de l'épargne brute du SMT	27
VI.	L'INVESTISSEMENT	29
A.	L'investissement du SMT	29
B.	Les enjeux de la politique pluriannuelle d'investissements	29
VII.	REGIME FISCAL DU SYNDICAT	33
	GLOSSAIRE	34



SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS

DÉBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2026

Article L2312-1 Du Code General Des Collectivités Territoriales

DEBAT PREALABLE AU VOTE DU BUDGET

I. INTRODUCTION

Après une année 2025 qui a tenu tous ses paris, le Syndicat est prêt à devenir l'Autorité majeure de la mobilité en Guadeloupe.

En effet 2025 entérine de grandes avancées dans les 4 domaines suivants :

1/ Le cheminement vers une Autorité Unique des Transports

- L'adhésion de la CANBT votée à l'unanimité le jeudi 11 décembre 2025 fait suite à la délibération de demande d'adhésion du 17 décembre 2024. Cette adhésion est le résultat d'une année pleine de travail entre les administrations du SMT et de la CANBT incluant une présentation à la conférence des maires, une présentation en commission transport, une réunion de concertation avec la population tenue à Petit-Bourg.

2 / L'amélioration du service public de transport

- Le lancement de la procédure de renouvellement de la DSP par un avis de pré information publié au BOAMP le 10 juillet 2025 suivi de la mise en ligne du DCE intervenue le 17 novembre 2025 avec un calendrier prévoyant une remise des offres le 30 avril 2026 et une entrée en exploitation le 1er janvier 2027.
- Le démarrage du renouvellement de la flotte de matériel roulant en septembre 2025 par la mise en service de 15 autobus de marque ISUZU acquis en location longue durée suivie par la commande passée de 24 autobus de marque IVECO dont la livraison est prévue à partir de mai 2026.
- Le démarrage du service public de desserte de Jarry et Cocoyer par

conventionnement avec les transporteurs dits « informels » qui deviennent sous-traitants de la DSP.

3/ La poursuite du projet de TCSP KETI :

Après le dépôt de la demande d'autorisation environnementale effectué le 21 février 2025 on note :

- L'obtention de l'avis favorable de la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale), de la CDPNAF, la programmation en CNDPS le 17 décembre 2025 et en réunion d'examen conjoint le 22 décembre 2025.
- La délibération du Conseil régional du 30 octobre 2025 sur la co-maitrise d'ouvrage du projet de TCSP Kéti.
- La délibération du conseil municipal de la ville de Pointe-à-Pitre relative au transfert de la maîtrise d'ouvrage et à l'occupation du domaine public au profit du SMT pour la réalisation du projet Kéti intervenue le 18 septembre 2025.
- Attribution marché de maîtrise d'œuvre du secteur de l'aéroport par la CAO du 27 novembre 2025.
- Attribution du marché de travaux d'aménagement du secteur de l'aéroport par la CAO du 16 décembre 2025.

4/ l'organigramme du SMT

- L'organigramme dont l'élaboration avait été interrompue en 2024 le temps de parfaire le projet d'organisation des transports, s'est poursuivi et s'est achevé en 2025 en étant conforme aux enjeux et aux ambitions du syndicat. Il a été présenté au personnel au mois d'octobre 2025

2026 marquera ainsi le baptême du SMT **comme maître d'ouvrage en charge de travaux d'aménagements** : Le démarrage des travaux du projet de TCSP KETI concernera aussi bien les VRD sur le tronçon de l'aéroport que les travaux du PEM (Pôle d'Echange Multimodal) du RAIZET.

Comme l'année 2025, l'année 2026 devra **poursuivre la réforme des statuts, étendre le périmètre et améliorer la stratégie de renouvellement du matériel roulant.**

En outre elle sera occupée par la **procédure de renouvellement de la DSP** qui nécessite des délais pour la préparation des offres des candidats, pour l'analyse des offres par le SMT et pour la négociation d'où la prorogation d'un an de la DSP en cours.

La mise en œuvre de l'organigramme accompagnera ces transformations.

II. 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 membre¹ ». 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 ».

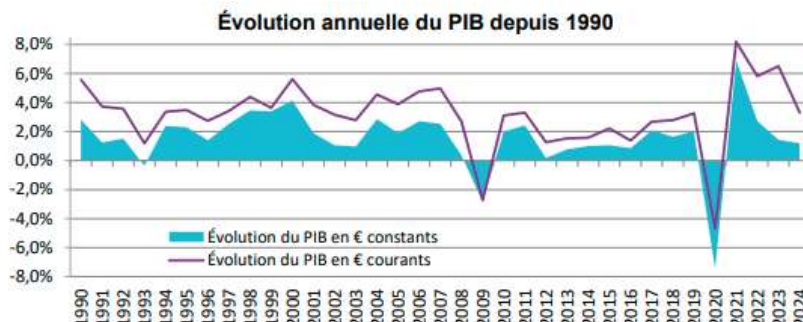
Ainsi, le débat d'orientation budgétaire doit faire l'objet d'une délibération distincte de celle relative au budget (TA Montpellier, 11 octobre 1995, M. Bard c/commune de Bédarieux) sous peine d'apparaître comme un détournement de procédure. Le juge a également estimé que la tenue du débat d'orientation 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).

¹ Article L.2312-1 CGCT « [...] il fait l'objet d'une publication. Le contenu du rapport ainsi que les modalités de sa transmission et de sa publication sont fixés par décret. Les dispositions du présent article s'appliquent aux établissements publics administratifs des communes de 3 500 habitants et plus ».
Rapport d'Orientations Budgétaires
Comité Syndical du 17 décembre 2025

B. Le contexte économique : la croissance et l'inflation se normalisent

1) Une croissance 2024 en repli et des perspectives atones

La croissance s'est établie à +1,2% en 2024 (taux de croissance hors effet inflation) contre +1,4% en 2023. Elle retrouve ainsi après le rebond post COVID le niveau moyen observé depuis le début des années 2010.



Source : FCL – Gérer la Cité – données de l'INSEE

Dans le cadre du projet de loi de finances pour 2026 (PLF 2026), le gouvernement a révisé à la baisse la prévision de croissance pour 2025 et se base, pour 2026, sur une croissance de 1%, ce qui est légèrement supérieur aux dernières prévisions économiques.

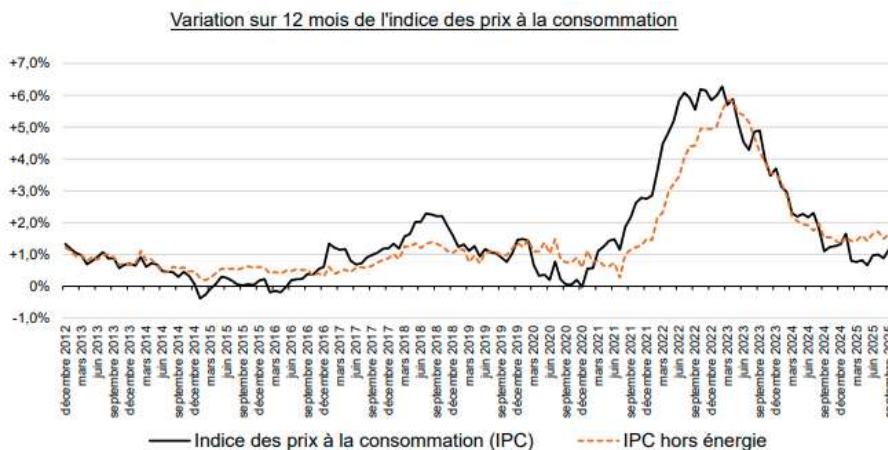
PIB en volume	2025	2026	2027	2028	2029
PLF 2026	+0,7%	+1,0%	+1,2%	+1,3%	+1,3%
PSMT (*) 2025-2029 révisé avril 2025	+0,7%	+1,2%	+1,4%	+1,4%	+1,2%
LFI 2025 et PSMT (*) 2025-2029 initial oct 2024	+0,9%	+1,4%	+1,5%	+1,5%	+1,0%
FMI (oct 2025)	+0,7%	+0,9%	+1,2%	+1,3%	+1,2%
Banque de France (sept 2025)	+0,7%	+0,9%	+1,1%		
Consensus éco (Sept 2025)	+0,6%	+0,9%	+1,2%		
OCDE (Sept 2025)	+0,6%	+0,9%			
Com. Européenne (mai 2025)	+0,6%	+1,3%			
FMI (avril 2025)	+0,6%	+1,0%	+1,2%	+1,3%	+1,2%

* Plan budgétaire et Structurel à Moyen Terme

Source : FCL – Gérer la Cité, LFI 2025 et PSMT 2025-2029

2) L'inflation a fortement ralenti

L'inflation a continué de décélérer en 2025 et varie autour de +1% en moyenne annuelle depuis plusieurs mois. Elle s'établit à 0,96% au mois d'octobre (moyenne sur 1 an). Les prix de l'énergie, qui représentent 8,1% du panier de l'indice des prix à la consommation, ont contribué sur une grande partie de l'année 2025 à la baisse de l'inflation. En effet, hors énergie, l'indice des prix augmente de +1,6% sur la période.



Source : FCL – Gérer la Cité

Le PLF 2026 est construit avec une inflation prévisionnelle de 1,3% que le Haut Conseil des Finances Publiques juge « plausible ».

Inflation	2025	2026	2027	2028	2029
PLF 2026	+1,1%	+1,3%	+1,75%	+1,75%	+1,75%
PSMT (*) 2025-2029 révisé avril 2025	+1,3%	+1,4%	+1,8%	+1,8%	+1,8%
LFI 2025 et PSMT (*) 2025-2029 initial oct 2024	+1,4%	+1,8%	+1,8%	+1,8%	+1,8%
FMI (oct 2025)	+1,0%	+1,3%	+1,8%		
Banque de France (sept 2025)	+1,0%	+1,3%	+1,8%		
Consensus éco (Sept 2025)	+1,1%	+1,7%	+1,8%		
OCDE (Sept 2025)	+1,1%	+1,6%			
Com. Européenne (mai 2025)	+0,9%	+1,2%			
FMI (avril 2025)	+1,3%	+1,6%	+1,9%	+1,9%	+1,9%

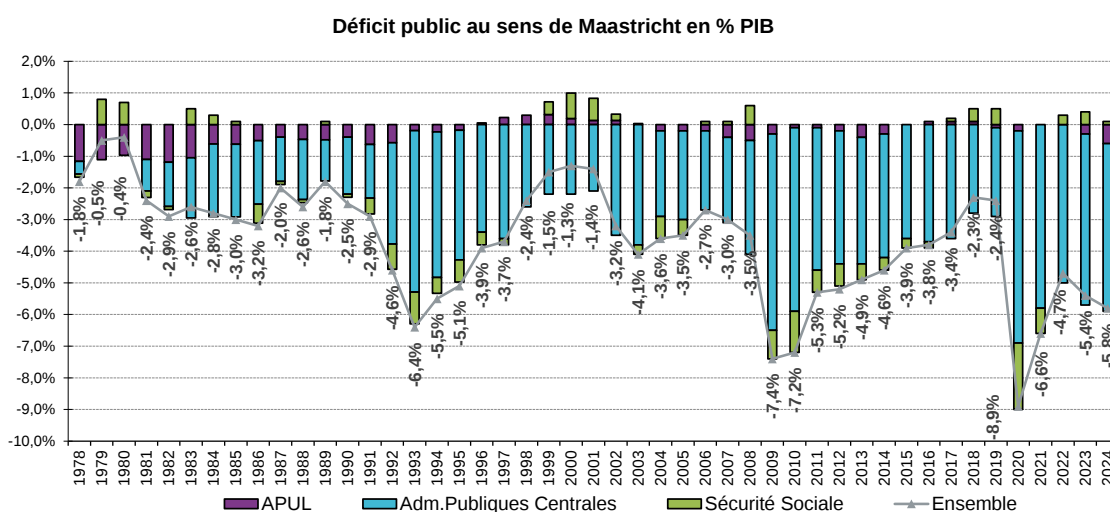
* Plan budgétaire et Structurel à Moyen Terme

Source : FCL – Gérer la Cité, LFI 2025 et PSMT 2025-2029

C. Le projet de loi de finances pour 2026

1) Le budget de l'Etat et la situation des finances publiques : le déficit public et l'endettement public continuent de se dégrader

Après un pic à 8,9% du PIB enregistré lors de la crise sanitaire en 2020, le ratio déficit/PIB s'est amélioré en 2021 et 2022. Il se dégrade à nouveau depuis deux ans, et s'établit à 5,8% du PIB à fin 2024.



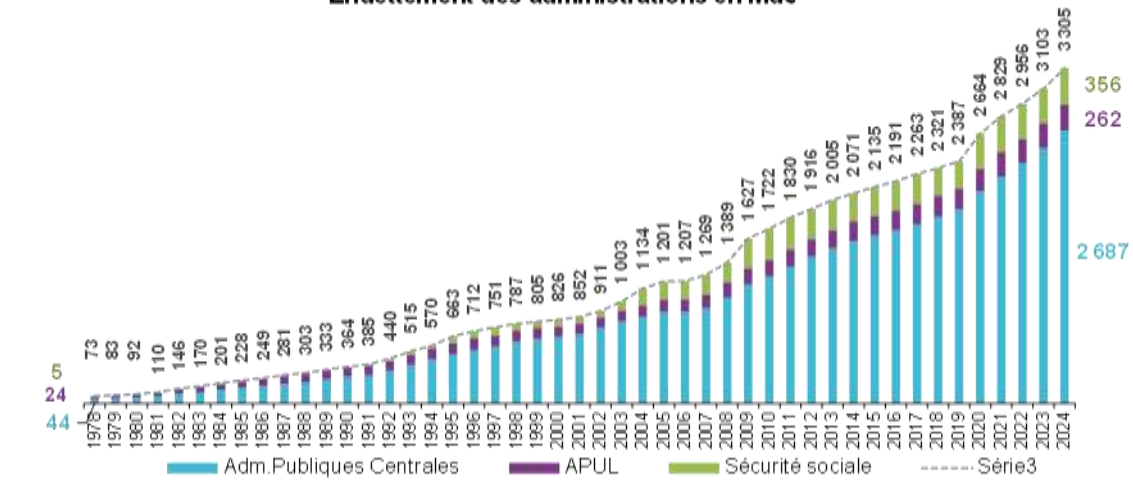
Source : FCL – Gérer la Cité – Comptes de la Nation

Deux facteurs peuvent contribuer à la dégradation du déficit public : l'augmentation du besoin de financement des investissements et la baisse de la capacité d'autofinancement pour y faire face.

La dégradation du déficit des collectivités locales en 2024 s'explique, pour les trois quarts environ, par l'accélération des investissements, et pour un quart environ, par la baisse de la capacité d'autofinancement. Les départements font figure d'exception puisque c'est l'effondrement de leur épargne qui explique la dégradation de leur solde public.

En 2024, l'endettement national a augmenté de 203 Md€, pour s'établir à 3 305 milliards d'euros.

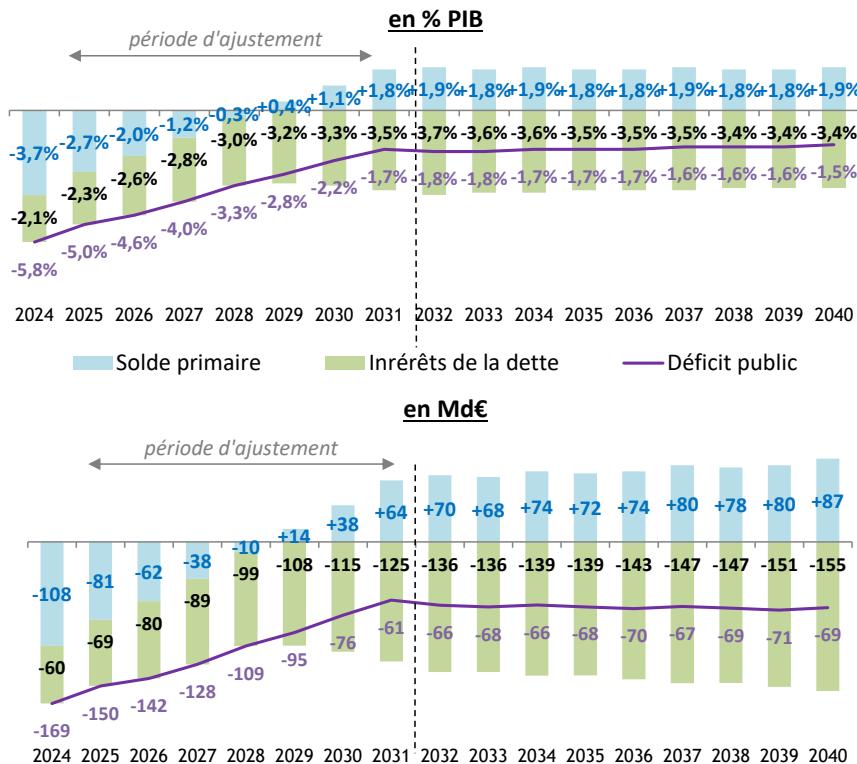
Endettement des administrations en Md€



Source : FCL – Gérer la Cité – Comptes de la Nation

La dette des administrations publiques locales a progressé de 14 milliards d'euros ce qui représente 6,8% de l'accroissement global de la dette. Les administrations publiques locales ne représentent, fin 2024, que 7,9% de la dette publique (qui est essentiellement portée par les Administrations Publiques Centrales), pour un poids en proportion du PIB de 9%.

2) Une trajectoire de réduction du déficit public qui associerait fortement les collectivités



Les objectifs du Projet de Loi de Finances 2026, présenté en octobre, visent une convergence vers des ratios financiers plus conformes aux normes européennes à échéance de 2029.

Pour parvenir à atteindre un objectif de déficit de 2,8% du PIB en 2029, il faudrait ainsi dégager, avant intérêts de la dette, plus de 120 Md€ de marges de manœuvre par rapport à l'exercice 2024.

Cela passerait notamment par une évolution globale des dépenses inférieure d'environ 0,4% à l'inflation sur la période 2026-2029.

Source : FCL – Gérer la Cité – Comptes de la Nation et calculs à partir du PSMT 2025-2028.

Compte tenu du poids des collectivités locales dans la dépense publique (18% en 2024), elles seront certainement durablement appelées à participer au redressement des comptes publics au-delà du budget 2026.

Leurs dépenses de fonctionnement sont attendues en progression de 1,2% en 2026, soit un niveau inférieur à l'inflation associée au PLF. Cette trajectoire équivaut à une baisse en volume de 0,1% avec :

- un ralentissement des dépenses de fonctionnement qui seraient « modérées par la reconduction et l'amplification du DILICO » ;
- un repli des dépenses d'investissement « en cohérence avec le cycle électoral communal ».

APUL	2024	PLF 2026	
		2025	2026
Total dépenses	4,4%	2,1%	0,6%
Dép.de fonctionnement	3,1%	1,8%	1,1%
dont Collectivités locales	3,5%	2,4%	1,2%
Dép. d'investissement	8,4%	3,0%	-0,7%

Source : FCL – Gérer la Cité – PLF 2026

3) Les principaux dispositifs associés à la participation des collectivités

i) Le DILICO 2026

Les articles 75 et 76 du projet de loi de finances modifient le fonctionnement du Dispositif de Lissage Conjoncturel des recettes fiscales sur plusieurs points qui rend incertain le reversement du DILICO en 2026.

ii) Ecrêtement des fractions de TVA versées aux collectivités locales

Il s'agit des fractions de TVA perçues en remplacement de la TH (EPCI), de la TFB (départements) et de la CVAE (EPCI, Départements et régions).

La loi de finances 2025 a prévu que ces fractions soient désormais indexées sur le produit perçu par l'État l'année précédente conduisant au principe d'un gel l'année de mise en place (2025).

L'écèlement proposé par cet article prévoit que le taux d'évolution de la TVA rétrocédée aux collectivités locales est minoré de l'inflation constatée sur l'année considérée sans pouvoir être inférieur à 0.

iii) Modifications apportées au FCTVA

- **Le FCTVA de fonctionnement** serait supprimé dès 2026 ;
- **Concernant le FCTVA d'investissement des EPCI** (Communautés de Communes, d'Agglomération, Établissements Publics Territoriaux, Métropoles et Communautés Urbaines) le projet de loi de finances prévoit que, **à compter de 2026, le FCTVA d'investissement sera perçu au titre des dépenses N-1. En considérant que le FCTVA ne peut pas être perçu deux fois pour une même dépense (cette interprétation reste à confirmer), alors il s'agira d'une année quasi blanche pour les EPCI.**

iv) Taxation des chèques-vacances, titres-restaurant et indemnités

Cet article du PLFSS prévoit :

- Une contribution patronale de 40 % à compter du 1er janvier 2026 sur les indemnités versées aux contractuels relevant du régime général lors de la mise à la retraite ou d'une rupture conventionnelle (articles L. 1237-5 et L. 1237-13 du Code du travail).
- Une contribution patronale de 8% sur les avantages sociaux et sociaux et culturels financés directement par la collectivité ou via le Comité Social Territorial quels que soient le statut ou l'ancienneté des agents. Cela concerne :
 - Les titres-restaurant,
 - Les chèques-vacances,
 - Les chèques-cadeaux,
 - Les aides culturelles et sociales (billets de théâtre, concerts, musées, activités de loisirs, etc.).

4) Les autres mesures du PLF

i) Renforcement des incitations fiscales à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports

Les professionnels gérant la production, l'importation et/ou le stockage se voient appliquer depuis le 1er janvier 2022 la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT), en remplacement de l'ancienne taxe incitative relative à l'incorporation des biocarburants (TIRIB).

Les évolutions du dispositif pourraient avoir pour conséquence une augmentation du prix de revient des carburants pour les usagers de véhicules thermiques.

ii) Ajustements de la taxe sur l'utilisation par les poids lourds de certaines voiries publiques

La taxe sur l'utilisation des voies routières par les poids lourds est une taxe kilométrique que la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) a décidé de mettre en place. La loi, dans le respect de la directive européenne Eurovignette, permet de moduler les tarifs selon les impacts des véhicules lourds : usure des routes, émissions de CO₂, polluants atmosphériques et bruit. **Le PLF 2026 apporte plusieurs évolutions au dispositif.**

iii) Création d'un fonds d'investissement pour les territoires

A compter de 2026, le fonds d'investissement pour les territoires (FIT) est créé en remplacement des principaux fonds actuels (DETR, DSIL et DPV) avec pour vocation d'unifier et de simplifier le fonctionnement. L'attribution de ce fond reste confiée aux préfets des départements, avec le maintien des prérogatives des commissions départementales DETR actuelles, auxquelles sont ajoutées les Maires des communes comptant au moins 10% de sa population en quartier prioritaire de la ville (QPV).

La première enveloppe de ce fond est réservée aux collectivités ultramarines. Cette quote-part de l'enveloppe totale est égale au rapport, majoré de 33%, entre la population DGF N-1 des collectivités ultramarines et la population DGF N-1 nationale. Pour les années suivantes, l'évolution de cette enveloppe suivra celle du FIT avec un plafond d'augmentation de 3%.

iv) Sécurisation et extension du Versement Mobilité Régional (VMR) à l'Outre-mer : article 27 quindecies et 27 sexdecies PLF 2026

À des fins de clarification, le PLF 2026 modifie la rédaction du VMR instauré par la LFI 2025 pour ne plus faire référence aux articles relatifs au Versement Mobilité « classique » et préciser que le décompte du seuil de

11 salariés s'effectue sur le périmètre de la Région qui a institué le VMR.
 Le PLF 2026 étend également la faculté d'instaurer un VMR aux collectivités régies par l'article 73 de la Constitution c'est-à-dire Guadeloupe, Guyane, Martinique, Réunion et Mayotte.

v) Renforcement du financement des autorités organisatrices de la mobilité via les recettes des quotas carbone – article 15 sexies du PLF 2026

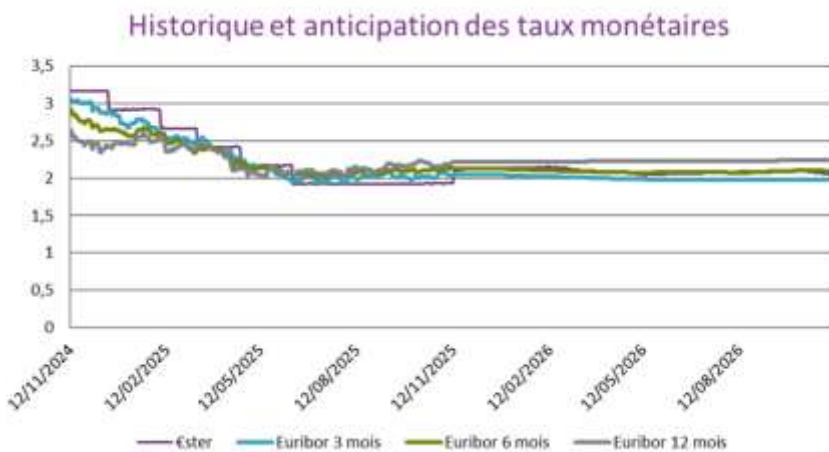
L'amendement augmente la part des recettes issues des mises aux enchères de quotas carbone (système ETS) affectée aux AOM, passant de 50 M€ à 100 M€. L'objectif est de financer les transports de proximité et la transition écologique, en particulier les services de mobilité collective.

Concrètement, une AOM locale recevra plus de moyens financiers pour ses projets, avec un montant moyen estimé à 166 000 € par AOM, au lieu de 43 000 € précédemment.

5) Rappel : hausse de 12 points en 4 ans du taux de cotisation à la CNRACL

Pour rappel, l'année 2026 sera également marquée par une nouvelle augmentation de 3 points du taux de cotisation à la CNRACL. L'augmentation globale sera de 12 points, soit 3 points par an pendant 4 ans (2025-2028).

D. L'évolution du coût du crédit



Source : FCL Gérer la Cité

En octobre 2025, la BCE a maintenu son principal taux directeur à 2 %, poursuivant un cycle de baisse entamé à plusieurs reprises depuis 2024 afin de soutenir la croissance dans un contexte de faible inflation. Les perspectives indiquent que de nouvelles baisses des taux ne seront envisagées que si la situation économique venait à se détériorer.



Source : FCL Gérer la Cité

La baisse des taux directeurs, tant anticipée, offre un soulagement à l'économie globale en abaissant le coût du crédit. Les réductions de taux de la BCE ont eu un effet immédiat, réduisant les taux Euribor de 150 points de base depuis leur niveau maximal. Les collectivités locales, tributaires des taux variables sur leurs encours, pourront ainsi bénéficier de cette tendance baissière. Néanmoins, cette détente pourrait s'inverser ou

progresser lentement en cas de reprise des tensions inflationnistes, ce qui n'est pas le scénario central actuellement.

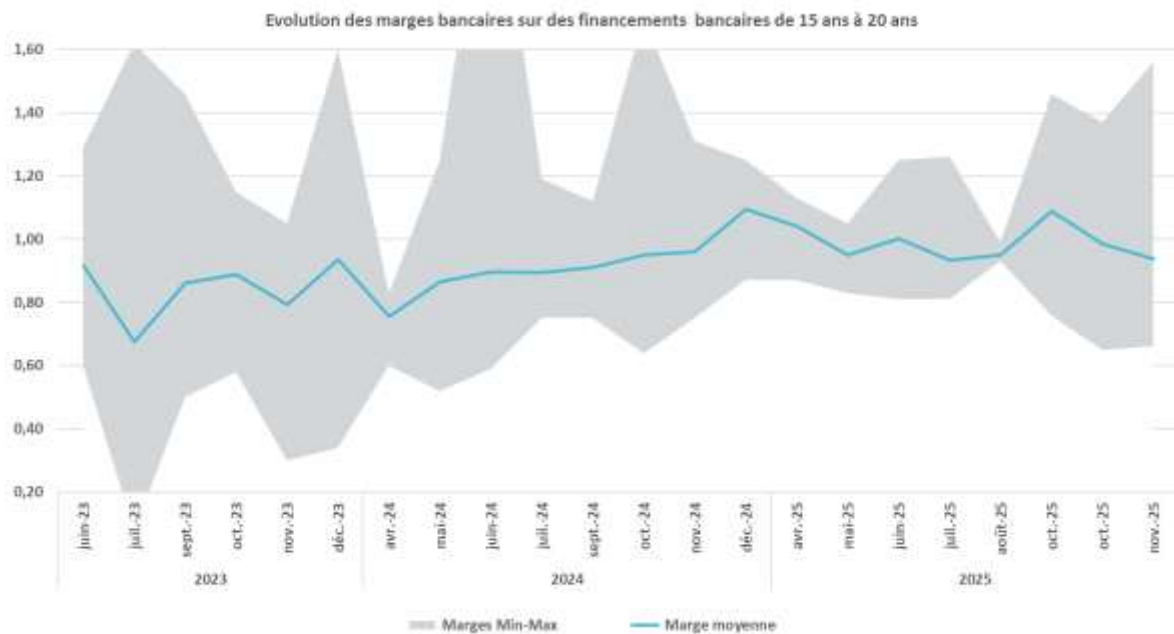
En revanche, les conditions de financement de la dette française se sont sensiblement dégradées. La référence OAT est désormais dégradée, avec un écart de 73 points de base entre le taux swap à 10 ans (2,77%) et l'OAT à 10 ans (3,50%).

Cette progression des taux souverains se traduit par un resserrement des conditions de financement :

- d'une part, une hausse des taux sur le marché obligataire ;
- d'autre part, une augmentation des marges bancaires.

Les établissements financiers, se refinançant eux-mêmes sur les marchés, répercutent cette hausse sur leurs conditions de prêt, ce qui contribue à un environnement de crédit plus contraint.

Les dernières consultations en témoignent : alors que les marges s'établissaient encore entre 90 et 100 points de base il y a quelques mois, elles dépassent désormais systématiquement les 100 pbs, certaines offres allant même au-delà.



III. Evolution de l'organisation du SMT

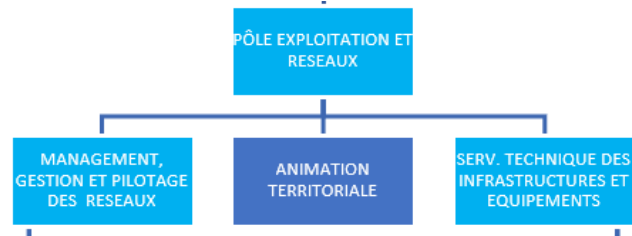
Le nouvel organigramme en cours de finalisation est rendu nécessaire par l'évolution du périmètre et des missions du Syndicat. Il sera structuré autour de 4 pôles :

1- Pôle Exploitation Et Réseaux

Missions : Garantir l'effectivité, la qualité et la pertinence des politiques de mobilité et des déplacements des voyageurs

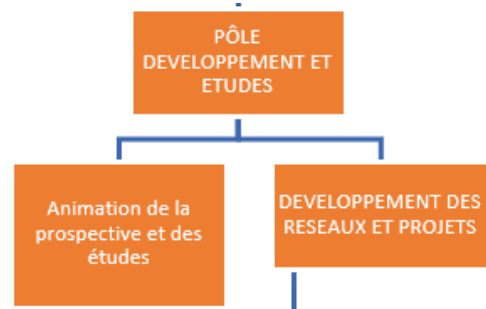
Rôle

- Mettre en musique la politique transport, en assurant sa traduction opérationnelle sur le terrain.
- Superviser l'exploitation des modes de transport, l'offre de mobilité, la qualité de service et l'ensemble des services numériques et digitaux dédiés à l'information des voyageurs.
- Piloter la mise en œuvre des orientations stratégiques en matière de transport.
- Animer les équipes et les partenaires autour d'une vision partagée de la mobilité.
- Veiller à la cohérence entre les besoins du territoire, les attentes des usagers et les dispositifs déployés.
- Assurer le suivi qualitatif et l'évaluation des actions menées.



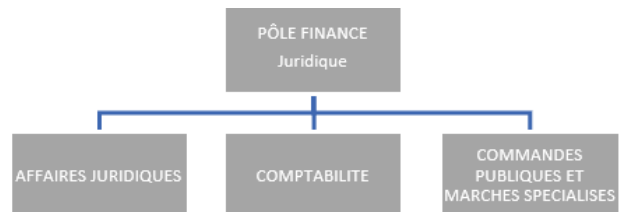
2- Pôle Etudes et Développement

Pôle chargé du Développement, de la prospective, des études de planification des nouvelles liaisons de transports en commun, ainsi que des grands projets d'infrastructures (développement des équipements et des offres de mobilités nouvelles : construction TCSP...)



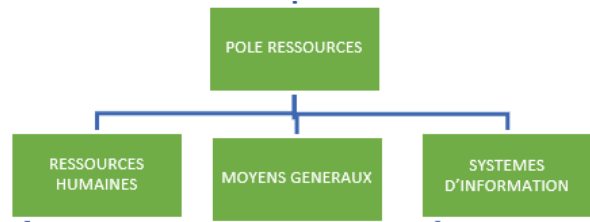
3- Pôle Finances et Juridique

Le Pôle Finances et Juridique a pour mission principale d'assurer la maîtrise financière et la conformité des opérations économiques. Il appuie la Direction Générale des Services dans le pilotage stratégique et garantit la transparence budgétaire, la fiabilité des comptes et le respect des règles de la commande publique.



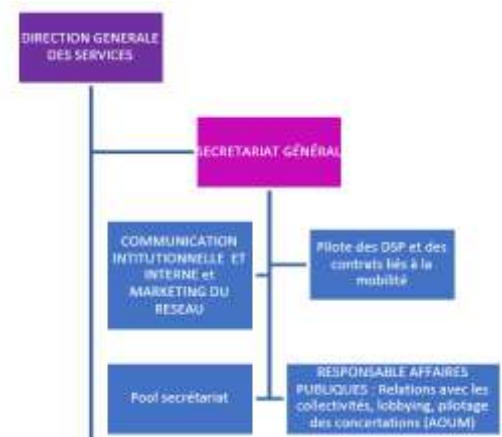
4- Pôle Ressources

Le Pôle Ressources est garant de la robustesse opérationnelle du système de mobilité et de la gestion optimisée des moyens humains, matériels et technologiques nécessaires à la mise en œuvre des services.

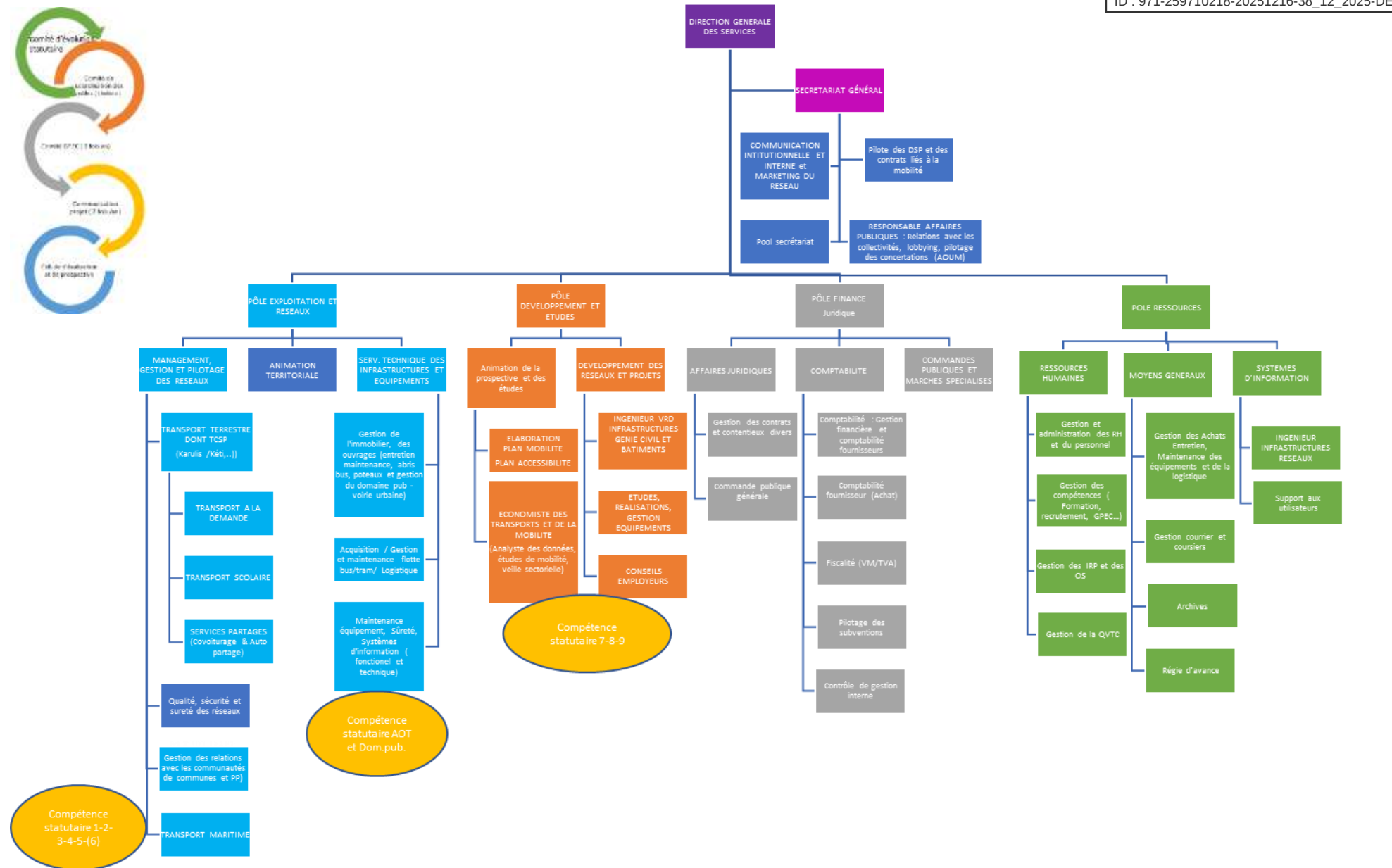


Il propose par ailleurs le recrutement d'un Secrétaire Général directement rattaché au Directeur Général des Services et dont le profil est le suivant :

Pilote stratégique de l'ensemble des pôles, garant de la cohérence des politiques de mobilité, de la performance organisationnelle et du respect des obligations réglementaires.



Projet d'organigramme du SMT (*voir annexe*)



Envoyé en préfecture le 30/12/2025
 Reçu en préfecture le 30/12/2025
 Publié le 31/12/2025
 ID : 971-259710218-20251216-38_12_2025-DE

IV. Evolution du périmètre du SMT au 01/01/2026

Les conclusions des Conférences Territoriales de l'Action Publique du 31 mars 2021 et du 22 juin 2022 ont confirmé la volonté politique de la création d'une autorité unique de la mobilité (AUM) sur l'ensemble du territoire de la Guadeloupe, par la transformation du Syndicat Mixte des Transports.

A ce titre, le 31 mars 2023, le rapport d'état des lieux relatif à la mobilité en Guadeloupe, a été présenté en conseil communautaire.

Dans la continuité de ces travaux, la CANBT a délibéré le 17 décembre 2024 pour approuver le principe de l'adhésion de la CANBT au Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin.

Les travaux se sont engagés avec la CANBT en 2025 pour environner les conditions de son adhésion définitive, laquelle devrait être approuvée avant le 31 décembre 2025.

Sur le plan financier, l'adhésion de la CANBT au SMT emporte les conséquences suivantes :

- **Transfert de ressources :** les recettes commerciales perçues par la CANBT sur ses services seront transférées au SMT. Par ailleurs, le SMT sera bénéficiaire des ressources du versement mobilités, dont le taux est actuellement à 0,55% et qui devrait converger vers le taux appliqué sur l'ensemble du territoire du SMT (hausse prévisionnelle en juillet 2026).
- **Transfert de charges :** les charges directes transférées au SMT sur les services urbain et scolaire ainsi que les charges indirectes induites, principalement, par le transfert des personnels (8 personnes dédiées).
- Il est prévu que le SMT réalise un investissement billettique pour le compte de la CANBT, laquelle avait prévu le déploiement mais n'a pu le mettre en œuvre.

Les conditions d'adhésion de la CANBT devraient prévoir, pour 2026, une compensation nette à recevoir par le SMT ; cette compensation vise à couvrir les charges transférées, déduction faite des ressources encaissées. Cette compensation est calculée à partir du CA 2025 ; elle sera ajustée à la hausse ou à la baisse des produits et charges effectivement constatés en 2026.

A partir de 2027, la participation de la CANBT s'intégrera dans un dispositif global de financement qui s'inscrit dans la réforme de la règle de calcul des contributions. Cette réforme, qui sera initiée à partir du premier trimestre 2026, proposera des nouveaux critères de calcul des contributions financières des membres basées sur des critères objectifs tels que la population, le service dont bénéficie l'EPCI, les recettes de versement mobilité apportées, ...

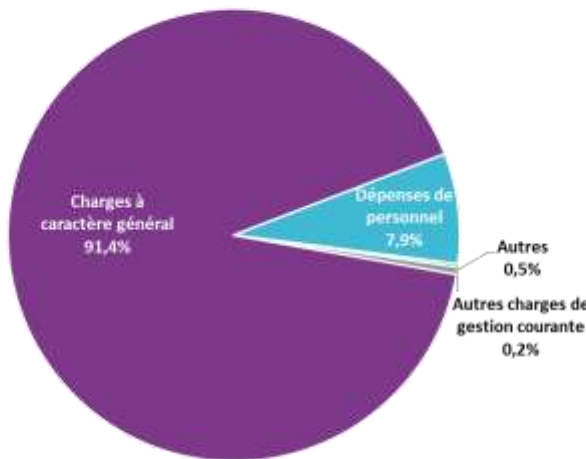
S'agissant des soldes d'actifs et passifs issus de la clôture du le budget annexe de la CANBT, ils sont conservés par cette dernière. Le cas échéant, quelques biens seront transférés dont la liste est à définir.

V. Examen historique de la santé financière du SMT

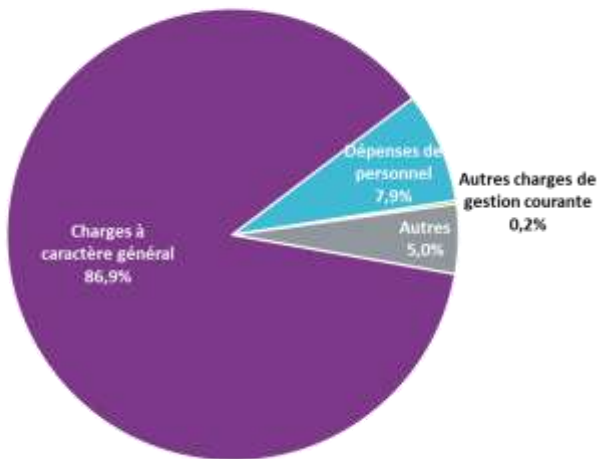
A. Les dépenses réelles de fonctionnement

1) Décomposition des dépenses réelles de fonctionnement

Dépenses réelles de fonctionnement - CA 2024



Dépenses réelles de fonctionnement - BP 2025



Les dépenses réelles de fonctionnement du SMT se décomposent comme suit pour le compte administratif 2024 (graphique de gauche) :

- Les dépenses inscrites au chapitre 011 (charges à caractère général) pour 91,4% ;
- Les dépenses inscrites au chapitre 012 (charges de personnel) pour 7,9 % ;
- Les dépenses inscrites au chapitre 65 (Autres charges de gestion courante) pour 0,20%
- Les autres dépenses inscrites aux chapitres 67 (dépenses exceptionnelles) et 68 (dépréciation d’actifs) pour 0,5%.

Au sein du chapitre des charges à caractère général, une attention particulière doit être accordée aux charges nettes des contrats de transport. Ces dernières s’élèvent à 22,7 M€ en 2024, représentant 96% des charges à caractère général.

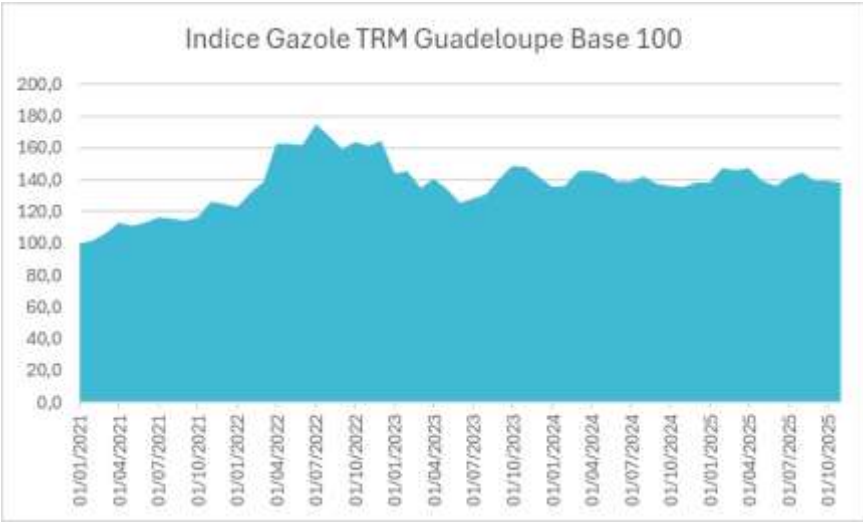
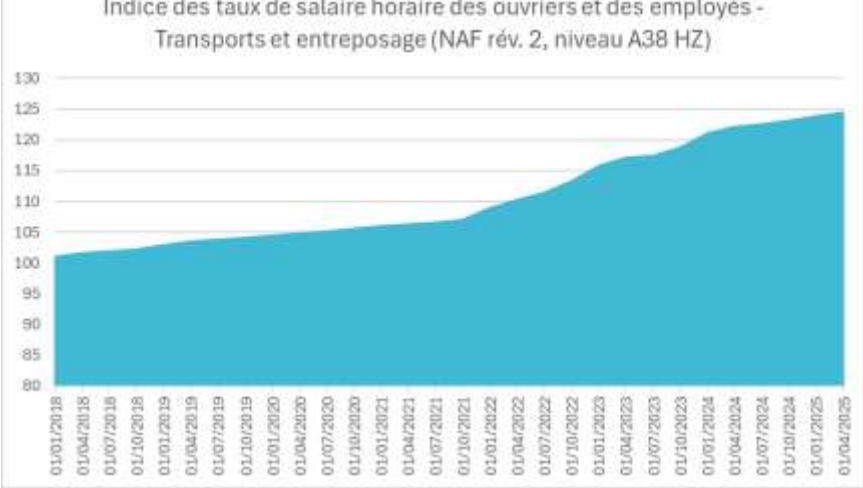
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Evol. Ann. Moy. 2018- 2024
Article 6247 - dépenses de transport (K€)	19 164	20 184	18 943	18 865	20 997	21 227	22 727	+2,9%
<i>Evolution annuelle (%)</i>		+5,3%	-6,1%	-0,4%	+11,3%	+1,1%	+7,1%	
Poids sur chapitre 011	96%	96%	97%	96%	95%	92%	96%	

Cette dépense 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. Les variations constatées (+2,9% en moyenne annuelle) résultent principalement des conditions contractuelles définies. Ces conditions sont étudiées en détail ci-après.

2) 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.

Le prix est composé d’une part fixe égale à 12,5% et d’une part variable constituée sur les bases suivantes : 20% sur le prix du Gasoil (prix Guadeloupe fixé par arrêté préfectoral), 45% sur les salaires représentatifs de la profession, 20% sur l’indice des prix de vente industrielle des autobus et 15% sur l’indice des frais et services divers. Après une période d’extrême tension et volatilité, la jugulation constatée en cours d’année 2024 se confirme en 2025.

 Indice Gazole TRM Guadeloupe Base 100	La moyenne mensuelle du prix du gazole progresse entre 2024 et 2025. La moyenne de l’indice progresse de +1,6% entre 2024 et 2025.
 Indice des taux de salaire horaire des ouvriers et des employés - Transports et entreposage (NAF rév. 2, niveau A38 HZ)	L’indice des taux de salaire horaire des ouvriers augmente de 1,88% entre le 2^{ème} trimestre 2024 et le 2^{ème} trimestre 2025. La valeur de l’indice est de 124,5 au 2^{ème} trimestre contre 122,2 en T2-2024.

Indice de prix de l'offre intérieure des produits industriels _ CPF 29.10 _Autobus et autocars



L'IPPI (indice des prix de l'offre intérieure des produits industriels), reste sensiblement le même sur la période observée sauf pour la période inflationniste de 2023.

L'indice augmente de 0,82% entre juin 2024 et juin 2025 (dernière valeur définitive connue).

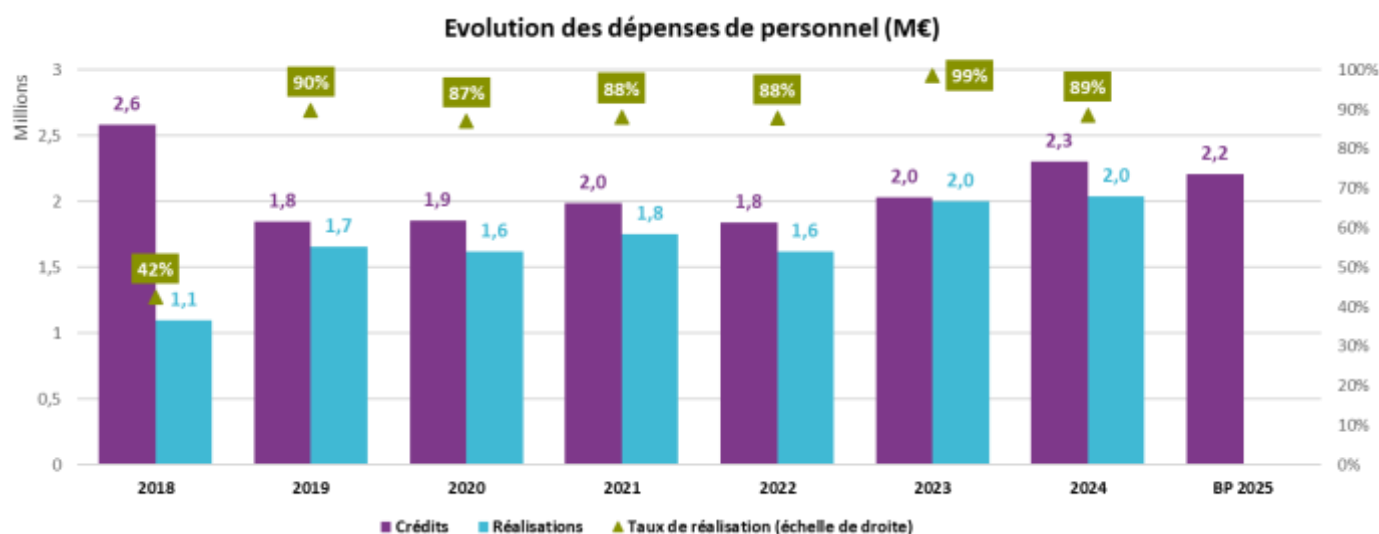
Evolution des frais de services FSD3 entre 2019 et 2025



L'indice FSD3 a baissé de 1% depuis sur un an (156,20 en septembre 2025 contre 158 en 2024)

L'inflation du coût des contrats en 2025 et en 2026 devrait donc être limitée, sauf situation de crise exceptionnelle touchant en particulier le prix des énergies.

3) Les dépenses de personnel



Pour l'année 2025, les dépenses de personnel prévisionnelles s'élèvent à 2,2 M€. L'exécution au 15 décembre du chapitre 012 est de 2 294 920 euros.

En détail, les actions significatives sont les suivantes :

i) Politique Handicap :

Les employeurs publics ont l'obligation de structurer, piloter et évaluer une politique handicap permettant de répondre à **l'Obligation d'Emploi des Travailleurs Handicapés (OETH)**.

L'article **L.4121-1 du Code du Travail** précise que l'employeur doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs.

Conformément aux principes de non-discrimination et aux obligations légales en matière d'emploi des personnes en situation de handicap, **le SMT s'engage à favoriser l'insertion, le maintien dans l'emploi, l'évolution professionnelle et le bien-être des agents concernés.**

⇒ La nomination d'un référent handicap.

Son objectif principal est d'accompagner les agents en situation de handicap tout au long de leur carrière, en favorisant leur insertion, leur maintien et leur progression professionnelle. Concrètement, le référent handicap joue un rôle central dans la mise en œuvre de la politique handicap de l'employeur public.

Pour mener à bien ses missions, le référent handicap doit disposer de moyens suffisants, en termes de temps, de formation et d'accès à l'information.

ii) Plan de mobilité employeur

Le Plan de Mobilité Employeur (PME) du Syndicat Mixte des Transports a pour objectif de favoriser des déplacements domicile-travail et professionnels plus durables, économiques et respectueux de l'environnement pour l'ensemble des agents.

Il s'inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, qui encourage le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle (autosolisme).

Le PME vise ainsi à inscrire la mobilité durable comme un levier d'amélioration de la qualité de vie au travail et de réduction de l'empreinte environnementale du SMT.

La démarche se déroulera en quatre phases successives :

Phase 1 – Diagnostic

Cette phase consiste à Réaliser l'état des lieux dans le cadre de la démarche **Certification Vélo**.

Phase 2 – Élaboration du plan d'action

Cette phase comprendra :

- Un **benchmark** des bonnes pratiques d'autres collectivités et structures,
- La prise en compte des **obligations réglementaires** LOM,
- La réalisation d'un **questionnaire mobilité** auprès des agents du SMT,

Phase 3 – Mise en œuvre

Après validation du plan d'action, les actions seront progressivement déployées, en lien avec les services concernés et les partenaires de mobilité.

Phase 4 – Suivi, animation et amélioration continue

Cette dernière phase vise à :

- Mettre en place des **actions d'animation**,
- Promouvoir les dispositifs existants (location de vélos à assistance électrique, covoiturage, etc.),
- Suivre les **indicateurs** définis,
- Évaluer régulièrement l'efficacité du PME et **proposer des améliorations** continues.

Actions anticipées dans l'attente du plan complet

En parallèle de la construction du PME, et afin d'engager dès à présent une dynamique positive, plusieurs actions préliminaires sont mises en place :

1) Mise à disposition de deux vélos de service

Deux vélos seront mis à disposition des agents du SMT pour leurs **petits déplacements professionnels**, favorisant une mobilité active, rapide et non polluante.

3) Installation d'une borne de recharge électrique

Une borne de recharge pour véhicules électriques sera installée sur le parking du SMT afin de :

- soutenir l'usage de véhicules moins polluants,
- accompagner l'évolution future de la flotte du SMT et des pratiques des agents.

iii) Rapport Social Unique

Les collectivités territoriales et les établissements publics sont tenus d'élaborer chaque année un Rapport Social Unique, portant sur l'année écoulée.

Ce document constitue désormais la référence en matière de données sociales dans la fonction publique territoriale.

Le RSU remplace plusieurs rapports auparavant distincts :

- Le rapport sur l'état de la collectivité (anciennement appelé « bilan social »),

- Le rapport de situation comparée entre les femmes et les hommes, instauré par la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012,
- Le rapport sur l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés (article L.323-2 du code du travail).

Ainsi, le RSU regroupe l'ensemble de ces données au sein d'un document unique, plus lisible et plus complet.

Il permet à l'autorité territoriale du SMT de disposer d'un état des lieux fiable, structuré et exhaustif de ses ressources humaines.

Les principaux objectifs :

- Mesurer l'évolution des données RH dans le temps => effectifs, statuts, temps de travail, pyramide des âges, santé et sécurité au travail, rémunérations, absentéisme, formation, conditions de travail, etc.
- Faciliter le dialogue social => Le RSU sert de base à l'échange avec les représentants du personnel, notamment au sein du Comité Social Territorial.
- Définir une politique RH adaptée aux enjeux et aux besoins du SMT.
- Permettre la comparaison (« benchmarking ») avec des collectivités de taille comparable.

iv) Santé Sécurité

L'autorité territoriale est tenue de définir une politique de prévention coordonnée et efficace et de contrôler le respect des règles de sécurité par et pour les agents.

Ainsi, il lui appartient notamment de :

- supprimer ou de réduire les risques auxquels sont exposés les agents compte tenu des activités exercées en évaluant les risques professionnels, consignait les résultats dans un Document Unique et en définissant un plan d'actions de prévention (Code du Travail articles L 4121-1 à L 4121-5 et articles R 4121-1 à 4121-4).
- désigner un ou des assistants de prévention, et selon l'importance de l'effectif ou des risques, un conseiller de prévention (article 4.1 du décret n° 85-603 du 10 juin 1985 modifié).

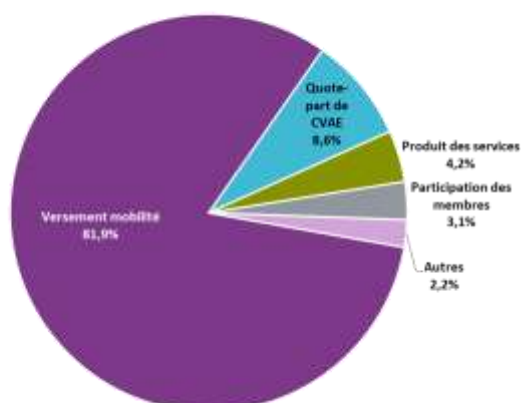
Les assistants et conseillers de prévention ont pour mission d'assister et conseiller l'autorité territoriale dans sa politique de prévention des risques et dans la mise en œuvre des règles de santé et de sécurité au travail notamment en proposant des mesures pratiques propres à améliorer la prévention des risques et en assurant le suivi du registre de santé et de sécurité au travail.

La prévention des risques professionnels permet :

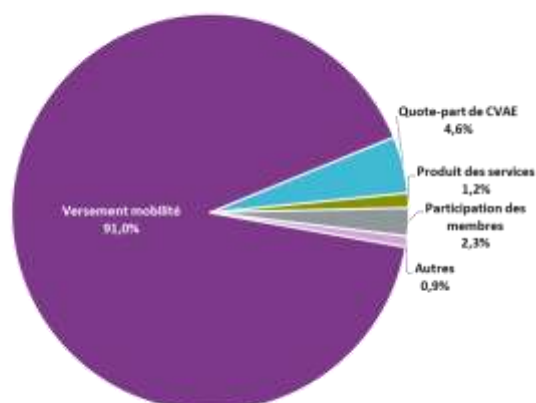
- de préserver un bon état de santé des agents en réduisant la probabilité de survenue d'accident ou de maladie professionnelle en limitant les conséquences
- de préserver une bonne image de la structure en témoignant d'un climat social favorable
- de réduire les coûts directs et indirects de l'absentéisme par une maîtrise de la sinistralité.

B. Les recettes de fonctionnement

Recettes réelles de fonctionnement - CA 2024



Recettes réelles de fonctionnement - BP 2025



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

- Le versement mobilité ;
- Les recettes perçues par le SMT auprès d'une partie des usagers du service pour ce qui concerne les contrats passés sous forme de marchés. Pour les autres contrats, les recettes commerciales sont encaissées par l'exploitant.
- Les participations des membres ;
- La compensation historique de charges transférées versée sous forme d'une quote-part de CVAE.

1) 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.

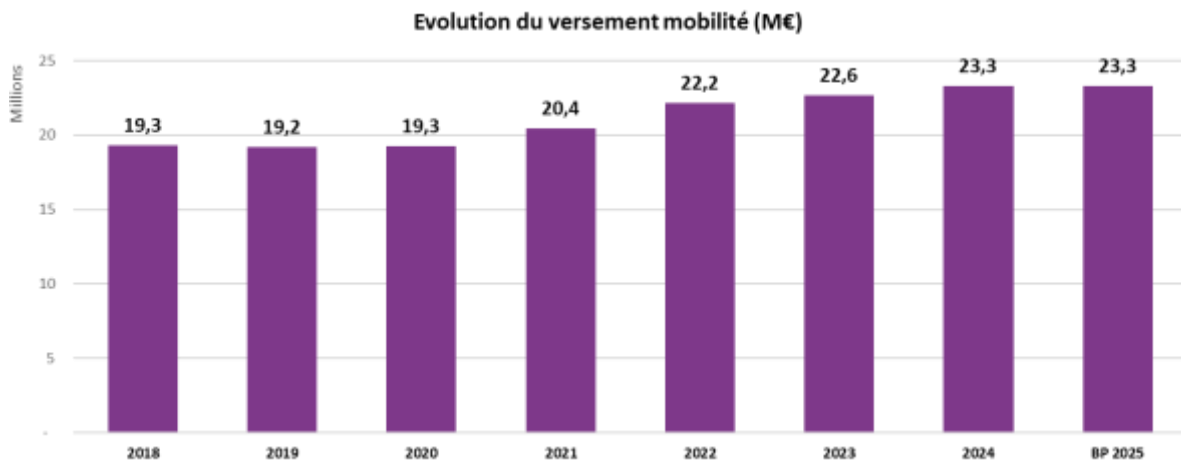
Cette contribution vise à financer les dépenses liées aux transports en commun et à l'amélioration des conditions de mobilité dans ces zones. Elle est collectée par l'URSSAF (Union de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales) et est calculée en fonction de la masse 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 Comité 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 1,75% avec la possibilité de le porter à 2% (+0,05% si le SMT contient un EPCI et +0,2% si le SMT contient une commune touristique).

Rappelons que le taux actuellement voté est soumis à l'obligation de mettre en place un TCSP sinon le taux maximum possible est de 1,05% (le délai étant de 5 ans entre la délibération décidant l'augmentation du taux et le début des travaux).

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



En 2024, le produit du VM s'élève à 23,3M€, soit une hausse de 0,7M€ avec l'année 2023, à taux constant. Les prévisions budgétaires de l'année 2025 se veulent prudentes avec un produit équivalent à l'exercice 2024.

2) La recette perçue par le SMT auprès d'une partie des usagers

Le SMT perçoit les recettes commerciales pour certains contrats ; il s'agit de l'ensemble de l'activité de transport scolaire et d'une partie du transport urbain jusqu'au 31-12-2024 (Désirade et CARL).

Ces recettes représentent environ 800 000 euros par an (tandis que les recettes commerciales totales représentent près de 5 M€).

3) Les participations des membres

Avant la réforme annoncée en 2026, les statuts du SMT prévoient que chaque commune membre d'un EPCI contribue à égalité quelle que soit sa représentation aux dépenses courantes et de fonctionnement du Syndicat.

Compte tenu de la représentativité communale, les contributions sont les suivantes. Elles n'ont connu aucune augmentation lors des dernières années :

- CAP EXCELLENCE : 213 000 €
- CARL : 284 000 €

A noter que la Région continue de verser 71 000 € annuels au SMT au titre de ces statuts.

4) La compensation des charges transférées

La compensation historique du coût des transferts de compétences s'est assise sur le versement d'une quote-part de la CVAE.

Ce régime s'appuie sur 2 textes :

- **Loi n°2015-991 du 7 août 2015 en son article 133V**
 - 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**
 - 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 compensé ces charges jusqu'en 2017, remplacé par la Région lorsque celle-ci est devenue AOM. La contribution annuelle perçue à ce titre représente 1,182 M€.

C. L'épargne brute

La différence entre les recettes et dépenses réelles de fonctionnement donne une épargne brute positive de 1,7M€ en 2024. Dans la mesure où le SMT n'a pas d'emprunt à rembourser, l'épargne nette du remboursement de la dette s'élève également à 1,7M€.

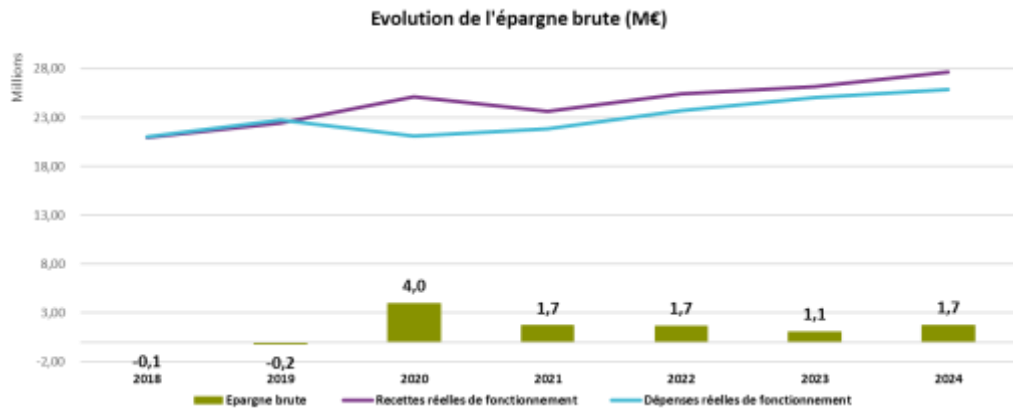
Ce niveau d'épargne représente plus de 24 jours des dépenses réelles de fonctionnement.

Deux facteurs structurels définissent le niveau d'épargne brute du SMT :

1. La rigidité des dépenses de fonctionnement, illustrée à nouveau en 2024 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 près de 96% de l'ensemble des dépenses réelles de fonctionnement.
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 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, l'analyse de la dynamique des dépenses et des recettes réelles de fonctionnement confirme une tendance post-covid avec une épargne brute qui se stabilise autour de 1,7M€.



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

L'épargne brute a vocation à permettre de rembourser la dette et / ou à couvrir la dotation aux amortissements pour les biens acquis par le Syndicat. En l'absence d'endettement, la contrainte actuelle au titre du remboursement des amortissements est de l'ordre de 1,2 M€ par an avant réalisation des travaux pour KETI (pour la part des travaux portés par le SMT).

L'épargne brute du Syndicat est très erratique sur les années passées et juste suffisante pour couvrir les dotations d'amortissement actuelles.

Précisons par ailleurs que l'épargne brute bénéficie de l'effet TCSP dans la mesure où le taux de versement mobilité a été augmenté à 1,5%, taux que le SMT peut voter uniquement dans la mesure où il a délibéré sur la réalisation d'un TCSP.

Cette épargne brute est centrale dans l'équilibre du budget du SMT et sera affectée, demain, par les évolutions suivantes :

- L'augmentation des charges d'exploitation en lien avec la mise en place du réseau Keti (+ 1,8 M km produits à terme) ;
- La couverture des emprunts générés par les travaux sur le TCSP, montant d'autant plus faible que les subventions seront importantes. Dans ce cadre, la Région, en tant qu'autorité de gestion des fonds européens, envisage de placer le projet de TCSP comme prioritaire lors du prochain programme opérationnel ;
- Le développement des nouveaux services de mobilité ;
- L'extension, enfin, du périmètre du SMT qui induira des charges nouvelles pour le SMT (compensées en tout ou partie par des ressources supplémentaires, notamment fiscales).

Face à ces enjeux, le SMT prévoit que les Collectivités membres seront, demain, appelées à financer davantage le transport public urbain lequel est aujourd'hui une compétence quasi indolore sur le plan budgétaire des collectivités membres.

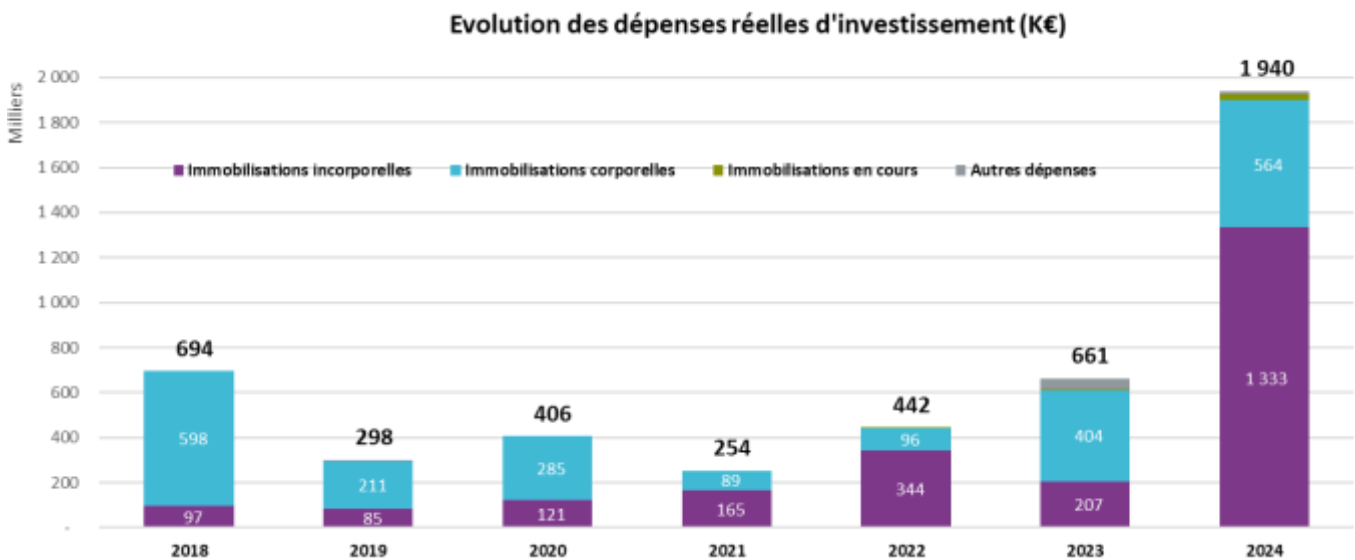
La réforme des statuts engagée en fin d'année 2024 par le SMT et les travaux en cours de stabilisation de la prospective conduiront au cours **de l'année 2026 à proposer des critères de répartition des participations des collectivités membres du SMT** et une stratégie pour faire une place progressive au transport dans le budget des EPCI en contrepartie d'un service qui aura connu un gain qualitatif significatif.

Le SMT devra aussi ouvrir des débats sur le niveau du taux de versement mobilité qui présente un potentiel d'augmentation supplémentaire.

VI. L'investissement

A. L'investissement du SMT

L'année 2024 se traduit par une nette augmentation des dépenses d'investissement (+ 1 279k€; +194%) s'expliquant par le démarrage du financement du TCSP.



B. Les enjeux de la politique pluriannuelle d'investissements

1) 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 cette optique, plusieurs axes prioritaires d'investissements sont confirmés (à partir de 2025) :

1. L'ensemble des marchés subséquents relatifs aux études préalables confiées à l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du TCSP ;
2. Les marchés de maîtrise d'œuvre relatifs au projet TCSP ;
3. Les marchés de travaux relatifs au TCSP ;
4. Le renforcement de l'investissement en matériel roulant ;
5. L'élaboration du Plan de Déplacement Urbain (PDU) ;
6. La poursuite de la stratégie de déploiement du plan vélos ;
7. Projet immobilier pour le siège du Syndicat

Il est important de noter que le programme d'investissement sur les bus concerne à la fois des acquisitions directes et de la location avec option d'achat. La somme de 1,4 M€ par an est prévue sur le budget de fonctionnement pour financer la location de 15 autobus durant 5 ans.

Ces choix conduisent à ajuster le découpage pluriannuel des investissements comme suit pour la période 2026-2029 :

Programme pluriannuel d'investissements du SMT						
€ valeur 2025 Hors Taxes	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
1 TCSP Kéti						
AMO TCSP		240 000 €	240 000 €	240 000 €	240 000 €	960 000 €
MOE TCSP		350 000 €	870 000 €	1 180 000 €	890 000 €	3 290 000 €
Travaux du TCSP en maîtrise d'ouvrage SMT		5 200 000 €	13 000 000 €	17 690 000 €	13 430 000 €	49 320 000 €
Matériel roulant TCSP		- €	- €	3 000 000 €	2 000 000 €	5 000 000 €
TOTAL TCSP Kéti		5 790 000 €	14 110 000 €	22 110 000 €	16 560 000 €	58 570 000 €
2 RENOUVELLEMENT DU MATERIEL ROULANT						
Acquisitions (24 bus en 2025 puis 12 bus par an)	8 300 347 €	4 000 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €	24 300 347 €
Réhabilitations (avenant 7) (83.000 € HT pièce)	166 000 €	498 000 €	300 000 €	300 000 €	300 000 €	1 564 000 €
TOTAL MATERIEL ROULANT hors TCSP	8 466 347 €	4 498 000 €	4 300 000 €	4 300 000 €	4 300 000 €	25 864 347 €
3 CONSTRUCTIONS et Projets IMMO hors TCSP						
Dépôt RAIZET dont tunnel de lavage et atelier dépôt			1 600 000 €	2 500 000 €	400 000 €	4 500 000 €
Siège acquisitions et réhabilitations		3 000 000 €	330 000 €	330 000 €	330 000 €	3 990 000 €
TOTAL CONSTRUCTIONS et projets Immo hors TCSP		3 000 000 €	1 930 000 €	2 830 000 €	730 000 €	8 490 000 €
4 EQUIPEMENTS MOBILITE hors CANBT						
SAEIV + Equipements et Installation Hors CANBT	229 804 €	536 209 €				766 013 €
PCC		23 175 €				23 175 €
QR Codes Arrêts SMT Hors CANBT (1500 points arrêts)		647 800 €				647 800 €
Billettique MATAWAN & OPEN PAIET - SMT hors CANBT - 100 véhicules		519 250 €				519 250 €
Cellules compteuses type We Breathe - 300 véhicules		1 050 000 €				1 050 000 €
Outil réservation TAD		15 000 €				15 000 €
WANREPORT (génération de fiches horaires)		10 000 €				10 000 €
MaaS		20 000 €				20 000 €
TOTAL EQUIPEMENTS MOBILITE hors CANBT	229 804 €	2 821 434 €	- €	- €	- €	3 051 238 €
5 EQUIPEMENTS MOBILITE CANBT						
SAEIV + Equipements et Installation CANBT		800 000 €				800 000 €
QR Codes Arrêts SMT CANBT		350 000 €				350 000 €
Billettique MATAWAN avec OPEN PAIEMENT CANBT - 100 véh		519 250 €				519 250 €
TOTAL EQUIPEMENTS MOBILITE CANBTen Euros HT Valeur 2025	- €	1 669 250 €	- €	- €	- €	1 669 250 €
6 KARUVELO						
Acquisition de vélos à assistance électrique + Accessoires		500 000 €	500 000 €	500 000 €	500 000 €	2 000 000 €
TOTAL KARUVELO		500 000 €	500 000 €	500 000 €	500 000 €	2 000 000 €
7 ETUDES						
réalisation des études du PDU, SDA, SDMA, Stationnement, circulation...		100 000 €	100 000 €	100 000 €	100 000 €	400 000 €
TOTAL ETUDES		100 000 €	100 000 €	100 000 €	100 000 €	400 000 €
TOTAL GENERAL	8 696 151 €	18 378 684 €	20 940 000 €	29 840 000 €	22 190 000 €	100 044 835 €

S'agissant du projet de TCSP, les facteurs à retenir sont les suivants :

- Sur la base des dernières études, le coût du projet est estimé à 129,7 M€ (sur la période 2024-2031)
 - 80,2 M€ sous maîtrise d'ouvrage du SMT
 - 49,5 M€ sous maîtrise d'ouvrage de la Région
- Le montant des subventions tierces attendues pour le financement du projet sont évaluées comme suit :
 - 13,8 M€ au titre du Grenelle et d'une part au titre du financement des études (0,2 M €)
 - D'une somme de Feder proposée à 64 M€ en accord avec la Région basée sur
 - 14 M€ au titre du PO 2021-27
 - 50 M€ au titre du PO 2028-2034 ; la Région, en tant que gestionnaire, a confirmé qu'elle abondera de manière significative le projet KETI dans le cadre du prochain PO.
- Les collectivités bénéficiaires de travaux sur leurs territoires (travaux réalisés par le SMT en délégation de MOA sur le patrimoine d'autrui) sont le Département, la ville de Pointe à Pitre et Cap Excellence. Il est convenu que ces partenaires participent au financement des travaux à hauteur de leur valeur, déduction faite du taux de subventionnement du projet (soit 60% à date). Ainsi, la somme des travaux engagés par le SMT pour ces 3 collectivités est estimée à 22,6 M€ ; la participation nette de ces 3 collectivités est estimée à 8,3 M€ (encaissés par le SMT) et correspond à la valeur des ouvrages remis par le SMT à ces collectivités au terme des travaux (dépenses pour compte d'autrui).
- La règle de financement discutée entre la SMT et la Région établit une participation nette finale prise en charge par chacun des deux partenaires. Leur participation nette est évaluée respectivement à 21,5 M€ HT.

2) Les conditions de financement de l'investissement

Outre la recherche active de subventions, la soutenabilité financière de cette politique pluriannuelle des investissements sera assurée par la mobilisation **des excédents antérieurement cumulés**.

Ceux-ci correspondent aux crédits ouverts qui n'ont pas été exécutés, qu'ils concernent soit la section de fonctionnement, soit la section d'investissement. À la date du 01 Janvier 2025, l'excédent total cumulé est égal à 27 416 498,80 euros, dont :

- 16 980 293,37 euros pour le fonctionnement
- 10 436 205,43 euros pour l'investissement.

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

S'agissant des besoins de financement par emprunt, ils ne sont pas anticipés à court terme (2025-26).

3) Bénéfice des dispositifs de défiscalisation

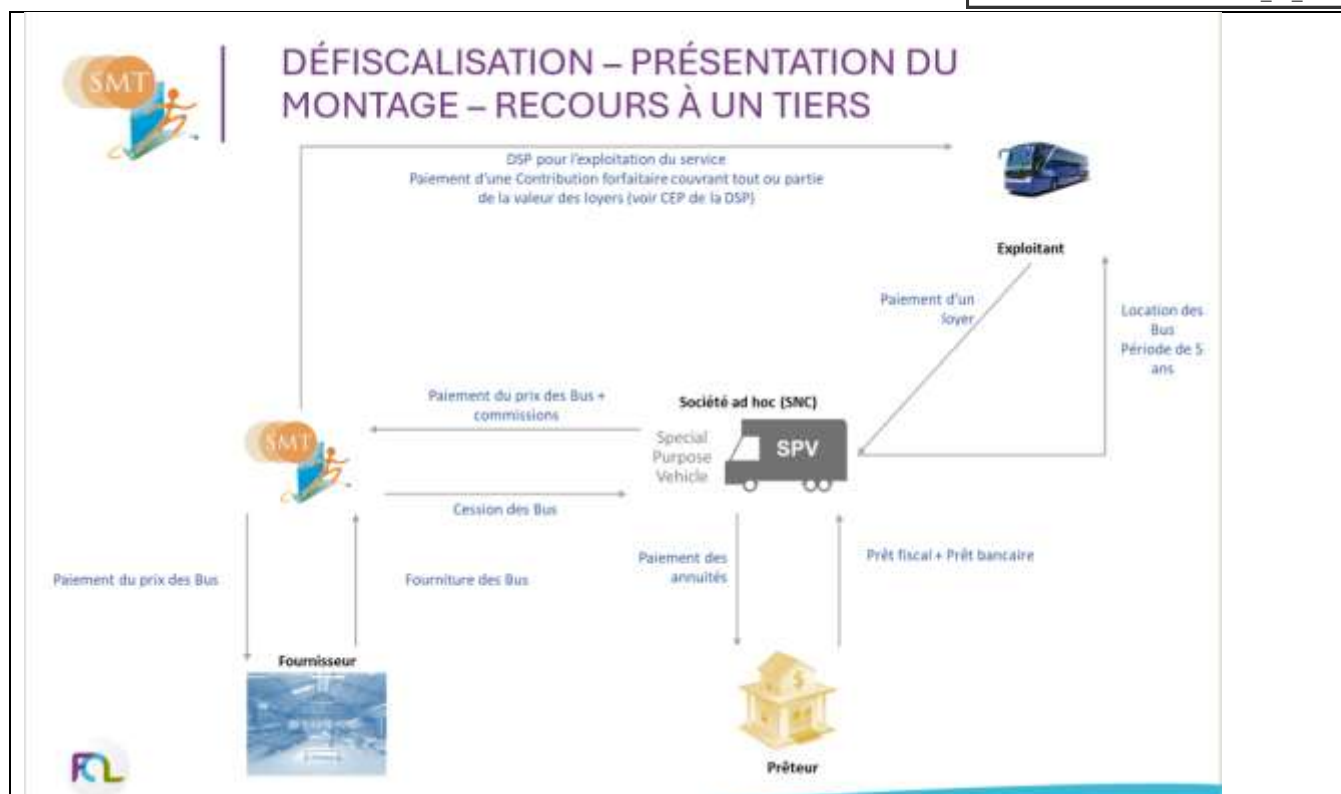
Les acquisitions de matériels roulants sont historiquement réalisées par les exploitants notamment au motif qu'ils bénéficient du régime de défiscalisation. Cette organisation pose plusieurs difficultés :

- La première est celle de l'optimisation des coûts d'achat qui n'est pas la même s'agissant d'un exploitant ou d'un syndicat comme le SMT
- La deuxième difficulté tient à l'absence d'uniformisation du parc, ce qui pose des difficultés en termes de maintenance (disponibilité des pièces, optimisation des coûts)
- La troisième difficulté tient à l'absence de transparence quant aux bénéfices réels de la défiscalisation sur le coût de production du service et, ce faisant, sur le prix du billet, en dépit de ce que dit la Loi
- Enfin, la dernière difficulté tient à l'absence de maîtrise, par le Syndicat, de l'outil de production principal du service (à savoir les matériels) ce qui porte préjudice à la performance financière des offres lors de la remise en concurrence.

Dans ces conditions, le SMT, bien qu'agissant en tant que structure publique non soumise à l'IS, souhaite explorer les conditions dans lesquelles il pourrait bénéficier de la défiscalisation.

A cet effet, le SMT a engagé une procédure de sourcing pour l'aider à structurer une solution lui permettant de maîtriser l'achat tout en bénéficiant de la défiscalisation.

Le schéma cible envisagé par le SMT serait le suivant :



Le dispositif consisterait à aller chercher un lessor (ou crédit bailleur) qui met à disposition du SMT sa capacité fiscale. En contrepartie, le SMT vend ses matériels au lessor.

Le lessor va bénéficier d'une économie d'IS correspondant à 38,25% de la valeur du matériel. De ce gain fiscal brut, le lessor restitue une part au SMT qui ne pourra pas être inférieure à 60%.

Cette part est restituée par réduction du loyer à payer en contrepartie de la location des matériels.

VII. Régime fiscal du syndicat

Le SMT a assujéti son budget à la TVA et à cet effet collecte de la TVA pour le compte de l'Etat et paye de la TVA sur l'ensemble des dépenses éligibles (en fonctionnement les achats dont le contrat STAC, en investissement les dépenses d'équipement). Au regard des volumes de TVA encaissés (recettes taxables) et des volumes décaissés, le SMT dispose d'une créance importante à l'égard de l'Etat.

A cet égard, le SMT a écrit au comptable public en janvier 2025 pour faire état de cette créance qui s'élève à 525 000 euros. Cette demande est pour l'instant restée sans réponse.

Fort de cette demande, le SMT se structure pour sécuriser son statut d'exploitant fiscal, travail essentiel pour s'assurer que les dépenses réalisées par le SMT en maîtrise d'ouvrage directe (Keti, achats de matériels) pourront bénéficier d'une récupération de la TVA par la voie fiscale.

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

DSP : Délégation de service public

EPA : Établissement public administratif

EPCI : Établissement 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

M€ : 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

Envoyé en préfecture le 30/12/2025

Reçu en préfecture le 30/12/2025

Publié le 31/12/2025

ID : 971-259710218-20251216-38_12_2025-DE

Berger
Levisault

Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul du Sac Marin

2025



Centre Les Acacias - 1
Belcourt 97122 Baie-Mahault



0590 60 47 37
0590 60 47 38



contact@smt.gp



<https://smt.gp>

