

# Rapport d'orientation budgétaire pour l'exercice 2024

---

N°2023-38-DEL

Version 0.2



12 DEC. 2023

## Sommaire

<i>Présentation de la structure</i> .....	3
<i>Présentation de la tenue du DOB</i> .....	5
<i>Un contexte économique très contraint</i> .....	6
<b>PARTIE I – RETROSPECTIVE ET ANALYSE FINANCIERE</b> .....	7
A. Rétrospectives CA 2020-2023 .....	7
B. Ratios et indicateurs .....	10
<b>PARTIE II – STRUCTURE DES EFFECTIFS ET DES DEPENSES DE PERSONNEL</b> .....	13
A. Evolution des effectifs .....	13
a. Effectifs et masse salariale 2020-2026 .....	13
b. Points marquants .....	13
B. Evolution des dépenses de personnel .....	14
<b>PARTIE III – LES PERSPECTIVES BUDGETAIRES POUR L'EXERCICE 2024 ET SUIVANTS</b> .....	16
A. Pour la section d'exploitation .....	16
a. Les recettes .....	16
b. Les dépenses .....	19
c. Contributions des membres .....	27
B. Pour la section d'investissement .....	30
a. Les recettes .....	30
b- Les dépenses d'investissement : .....	32
Synthèse des dépenses d'investissement .....	34
<b>PARTIE IV – PROGRAMMATION EXPLOITATION ET INVESTISSEMENT</b> .....	35
A. Les principales hypothèses .....	35
B. Vue d'ensemble de la programmation pour 2023-2026 (scénario révisé) .....	35
<b>PARTIE V – STRUCTURE ET GESTION DE LA DETTE</b> .....	38
A. Situation au 6/12/2023 .....	38
a. Emprunts actuels, financeurs, montant de la dette .....	38
b. Répartition de l'encours de dette par type de taux .....	39
c. Evolution de l'annuité et de la charge d'intérêts en 2023 et années suivantes .....	39

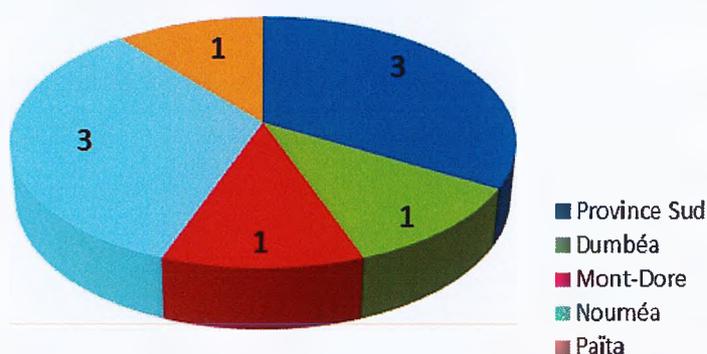
## Présentation de la structure

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) a été créé le 1<sup>er</sup> septembre 2010 et a pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transport scolaire des élèves du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta.

Il est présidé depuis le 24 mai 2022 par Madame Léa TRIPODI, élue à la province Sud.

Le comité syndical, organe délibérant du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa, est composé de 9 représentants (9 titulaires et 9 suppléants) répartis entre les collectivités membres de la manière suivante :

### Répartition des délégués du comité syndical



Les compétences du syndicat mixte incluent tout type de prestations en rapport avec la réalisation de son objet et notamment les missions qui suivent :

#### **Missions d'organisation et de gestion des transports en commun :**

- Fixation des modes d'exercices des transports.
- Fixation et approbation des tarifs et des titres de transport.
- Fixation et approbation des lignes, des horaires et des points d'arrêt.
- Exploitation et gestion commerciale des réseaux, de la billetterie, des recettes et des dépenses.
- Contractualisation et suivi d'éventuels opérateurs.
- Coordination avec les autres services de transport de personnes.

#### **Missions d'aménagement de l'espace public**

Gestion des biens relevant de la domanialité publique, dès lors qu'ils sont l'accessoire d'un service de transport, incluant le droit de tirer les fruits dudit domaine, tels que ces biens auront été expressément désignés dans une convention passée avec la collectivité intéressée et approuvée par le Comité syndical.

En particulier :

- Aménagement et gestion des biens immobiliers, en particulier des voiries de transport, des trottoirs et des lieux de stationnement.
- Réalisation et implantation du mobilier urbain nécessaire à l'exploitation des réseaux de transport, après accord du propriétaire du domaine.
- Perception des recettes afférentes à la gestion des biens immobiliers et mobiliers.
- Réalisation de missions en qualité de maître d'ouvrage délégué.

**Missions prospectives :**

- Etude et analyse des besoins et des offres de services pour une meilleure optimisation des réseaux de transport en commun.
- Etude et analyse des besoins en financement.
- Définition des grands projets d'infrastructures à moyens et longs termes.
- Mise en place de projets et de politiques d'incitation au développement et à l'accompagnement du transport public sous toutes ses formes.

**Externalisation :**

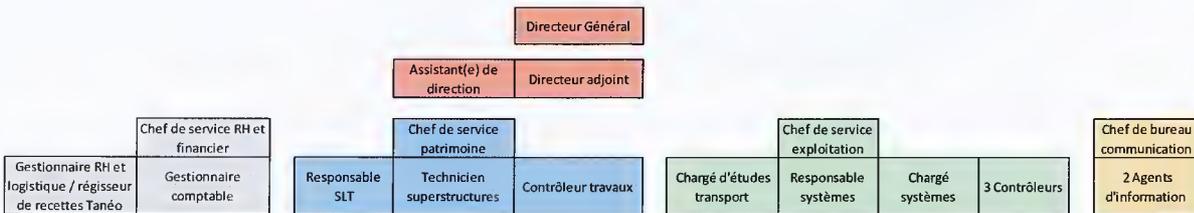
Afin de réaliser son objet, le syndicat mixte peut confier par conventions la gestion commerciale et l'exploitation de services à un ou plusieurs opérateurs. Le SMTU assure le contrôle et le suivi des opérateurs.

**Compétence géographique :**

La compétence territoriale du syndicat mixte recouvre les territoires géographiques des communes membres du Grand Nouméa : Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta. Elle se superpose au périmètre de transport urbain (PTU) approuvé le 10 septembre 2019.

Les effectifs du SMTU sont, au 1<sup>er</sup> novembre 2023, de 20 personnes sur 20 postes budgétaires, répartis selon l'organigramme administratif présenté ci-après :

L'organigramme actuel du SMTU est le suivant :



Le poste de Directeur Général a été pourvu en avril 2023, Les postes de chef du service exploitation et chef du service patrimoine ont été pourvu au cours du second semestre 2023. Le poste de technicien infrastructures qui était vacant à la suite de la mise en disponibilité de l'agent en poste jusqu'en juin 2025 a été transformé en poste de chargé des systèmes catégorie A, ingénieur 1<sup>er</sup> ou 2<sup>ème</sup> grade pour répondre aux besoins opérationnels de la structure. L'agent responsable de la SLT a été positionné sur ce poste après avoir mis fin à sa mise à disposition auprès de la commune de Nouméa le 15 aout 2023.

## Présentation de la tenue du DOB

L'article L.212-1 du Code des communes de la Nouvelle-Calédonie prévoit qu'un débat ait lieu en comité syndical sur les orientations générales du budget et de l'exercice à venir, ainsi que sur les engagements pluriannuels envisagés, au cours des deux mois précédents le vote de celui-ci.

L'article 22 du règlement intérieur du comité syndical du SMTU, adopté le 26 mai 2015, prévoit quant à lui que le débat d'orientation budgétaire se tienne au plus tard 15 jours avant l'examen du budget.

Le débat d'orientation budgétaire vise à dépasser le cadre annuel budgétaire. Cette dimension pluriannuelle doit donc constituer le cadre de la réflexion sur les orientations budgétaires qui doit être menée par les élus en amont du vote du budget. De plus, en vertu de l'article L.212-1 du code des communes de Nouvelle-Calédonie, c'est lors du débat d'orientation budgétaire que sont :

- ✓ Exposées les stratégies financières annuelles et pluriannuelles du syndicat mixte ;
- ✓ Présentées l'évolution des effectifs et de la masse salariale du syndicat ;
- ✓ Présentées les ouvertures et révisions des autorisations budgétaires par programmes d'investissement ainsi qu'en matière tarifaire le cas échéant ;
- ✓ Exposées les relations avec ses partenaires dans le cadre des délégations de service public ;
- ✓ Évoquées les conséquences de ces orientations sur la soutenabilité budgétaire et la solvabilité actuelle et future du syndicat.

Parallèlement, la présente note expose succinctement le contexte international et calédonien, avant de présenter la situation financière du SMTU. Au regard de ces perspectives budgétaires et financières pluriannuelles, les orientations générales de la politique du syndicat à mener pour l'exercice 2024 et les exercices suivants peuvent être débattues.

## Un contexte économique très contraint

L'équilibre des finances publiques est une source de préoccupations majeures. Quatre années consécutives de croissance économique en territoire négatif ont fortement contraint les exercices budgétaires. La situation financière des comptes sociaux s'est aggravée avec les déficits des différents régimes (RUAMM, chômage, retraite). Parmi les collectivités locales, la Collectivité Nouvelle-Calédonie (CNC) dont la situation est sous tension doit également porter les prêts AFD souscrits dans le cadre de la crise sanitaire. Les difficultés des SEM de développement sont des sources de tensions supplémentaires pour les provinces.

L'année 2023 reste dans la continuité des années précédentes sur le plan de la conjoncture économique. A la suite de la fin de la crise sanitaire liée au COVID-19, le principal déterminant de l'activité à l'échelle mondiale, européenne, française et calédonienne est l'augmentation drastique des coûts de l'énergie, le renchérissement des matières premières et des biens importés à la faveur de l'augmentation du coût du fret maritime, notamment par la pénurie de conteneurs.

L'économie calédonienne fait face depuis le début de la décennie à une croissance négative. Cette évolution a entraîné des pressions sur les recettes fiscales. Les réserves constituées pendant la période de croissance soutenue et le faible niveau d'endettement de départ ont permis plusieurs années de résilience.

Mais, ces marges de manœuvre se sont peu à peu épuisées rendant l'équilibre financier difficile.

Les comptes sociaux, contributions sociales et impôts ne suffisent plus à financer des dépenses de protection sociale en progression. Les tensions de trésorerie sont croissantes et non soutenables.

Au sein de cet environnement, les finances publiques sont désormais atones. Nombre d'établissements sont en difficultés financières et ont de plus en plus de mal à équilibrer leurs budgets. Les capacités d'autofinancement dégagées par les collectivités publiques se sont fortement réduites les poussant à recourir à l'emprunt. L'épargne brute n'est pas suffisante pour financer les investissements dont une partie se fait par un endettement nouveau.

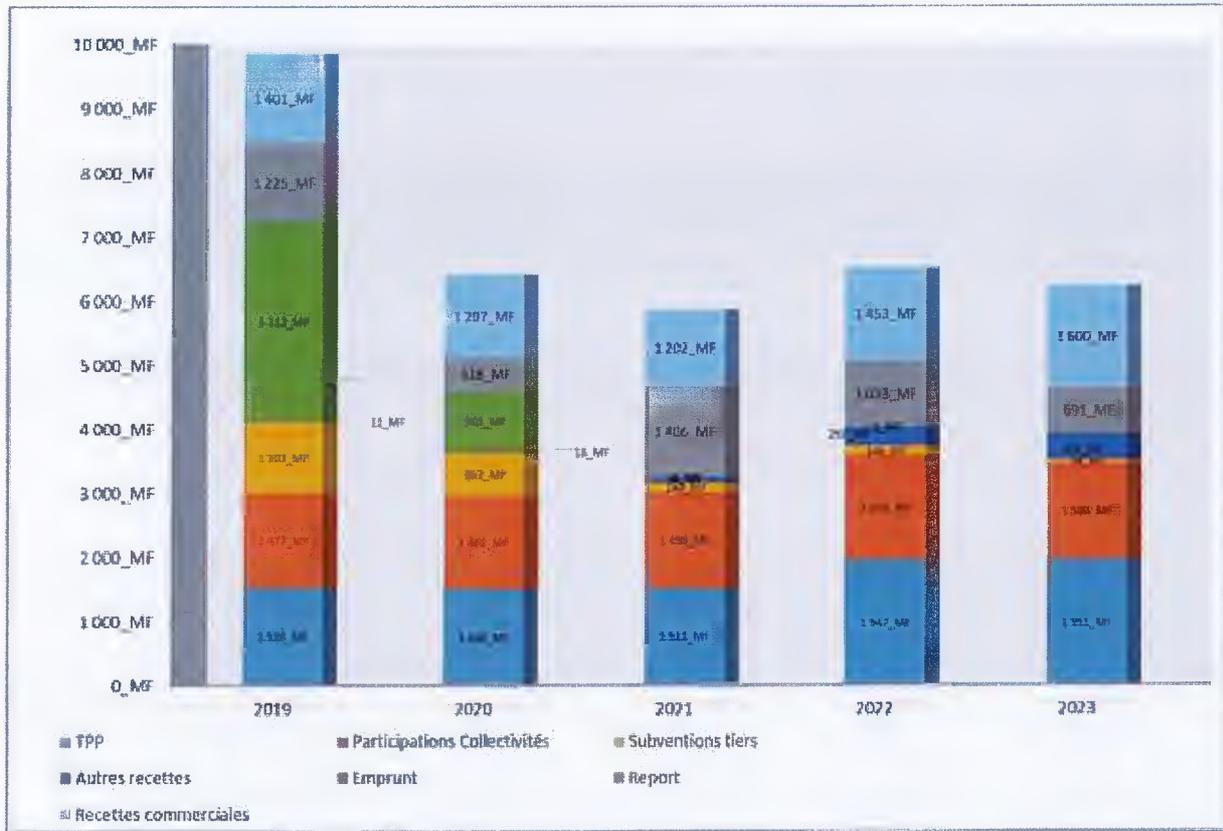
Les dernières tendances publiées par l'IEOM en Nouvelle-Calédonie montrent un climat des affaires morose, des secteurs économiques instables et une croissance en berne depuis 2020. Cette situation met en évidence les risques sur la soutenabilité de la trajectoire financière de la Nouvelle Calédonie.

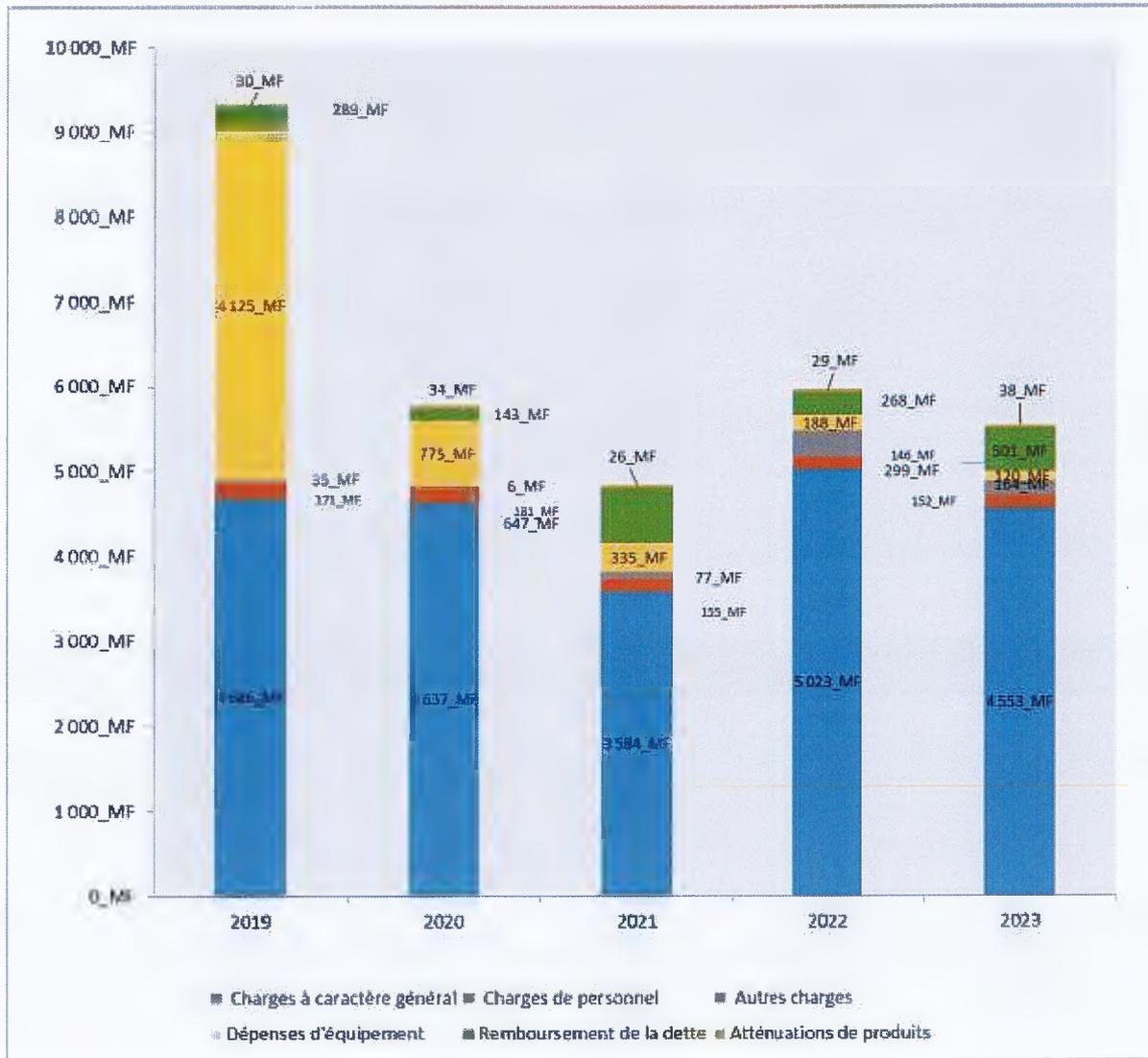
## PARTIE I – RETROSPECTIVE ET ANALYSE FINANCIERE

### A. Rétrospectives CA 2020-2023

Les données pour le compte administratif de 2023 sont des données provisoires.

ÉQUILIBRES FINANCIERS	CA 2020	CA 2021	CA 2022	CA 2023	Variation annuelle moyenne ou montant moyen sur la période	
					MdF	%
<b>RECETTES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT</b>	5 038 557 KF	4 283 555 KF	5 413 815 KF	5 524 441 KF	0,5	+3,12 %
<b>RECETTES DE GESTION (hors R76, R77 &amp; R78)</b>	4 248 543 KF	4 194 776 KF	5 134 799 KF	5 138 267 KF	0,9	+6,4 %
dont produits des services (R70)	1 297 493 KF	1 205 965 KF	1 459 806 KF	1 600 000 KF	0,3	+7,24 %
dont dotations & participations (R74)	2 946 034 KF	2 988 594 KF	3 668 384 KF	3 536 987 KF	0,6	+6,08 %
<b>DÉPENSES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT</b>	5 000 729 KF	4 311 365 KF	5 587 459 KF	5 148 414 KF	0,1	+0,97 %
<b>DÉPENSES DE GESTION (hors D66, D67 &amp; D68)</b>	4 851 401 KF	3 764 659 KF	5 198 419 KF	4 744 772 KF	-0,1	-0,74 %
dont dépenses de personnel (DD12)	181 209 KF	155 444 KF	145 899 KF	152 247 KF	0,0	-5,64 %
<b>ÉPARGNE DE GESTION</b>	-602 858 KF	430 117 KF	-63 620 KF	173 498 KF	1,6	nt
Frais financiers	142 837 KF	470 926 KF	90 009 KF	237 476 KF	0,1	+18,47 %
Soldes financiers, exceptionnels et provisions	783 523 KF	11 439 KF	-20 105 KF	239 822 KF	-0,5	-32,81 %
<b>ÉPARGNE BRUTE (CAF)</b>	37 828 KF	-29 370 KF	-173 734 KF	375 841 KF	0,3	+114,98 %
<b>CAF COMPTABLE (y.c. travaux en régie)</b>	37 828 KF	-29 370 KF	-173 734 KF	375 841 KF	0,3	+114,98 %
Amortissement du capital de la dette	0 KF	176 310 KF	178 066 KF	259 408 KF	0,3	nt
<b>ÉPARGNE NETTE (CAF NETTE)</b>	37 828 KF	146 940 KF	-55 668 KF	116 433 KF	0,1	+43,46 %
<b>CAF NETTE COMPTABLE (y.c. travaux en régie)</b>	37 828 KF	146 940 KF	-55 668 KF	116 433 KF	0,1	+43,46 %
<b>DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (hors dette)</b>	774 611 KF	333 433 KF	188 173 KF	120 395 KF	-0,7	-46,23 %
<b>RECETTES D'INVESTISSEMENT</b>	179 845 KF	167 767 KF	37 732 KF	15 496 KF	-0,6	-67,87 %
<b>EMPRUNTS NOUVEAUX</b>	944 890 KF	0 KF	0 KF	0 KF	-0,9	-100 %
<b>SOLDE DE CLÔTURE REPORTÉ</b>	518 050 KF	1 405 782 KF	1 052 556 KF	590 283 KF	0,0	+2,03 %
<b>RÉSULTAT DE CLÔTURE AU 31/12</b>	1 405 782 KF	1 032 536 KF	550 285 KF	581 817 KF	-0,6	-25,48 %
<b>ENCOURS DE DETTE AU 31/12</b>	17 422 217 KF	17 146 007 KF	17 067 941 KF	16 808 333 KF	-0,6	-1,19 %





## B. Ratios et indicateurs

### Ratios et indicateurs 2019-2023

RATIOS PRINCIPAUX ET SECONDAIRES		2019		2020		2021		2022		2023	
INFORMATIONS FINANCIERES		VALEURS	RATIOS								
1	Dépenses réelles de fonctionnement/population	5 210 885 545	27,997	5 038 557 196	27,633	4 311 365 468	23,645	5 587 458 796	30,643	5 148 413 920	28,235
		186 123		182 341		182 341		182 341		182 341	
2	Recettes réelles de fonctionnement/population	4 421 016 721	23,780	4 781 871 035	27,425	4 283 555 083	23,492	5 413 813 373	29,691	5 524 441 772	30,297
		186 123		182 341		182 341		182 341		182 341	
3	Dépenses d'équipement brut / population	3 983 380 806	21,402	585 834 218	3,213	335 433 199	1,840	177 871 447	975	120 294 711	660
		186 123		182 341		182 341		182 341		182 341	
4	Encours réel de la dette / population	16 477 327 317	88,529	17 432 216 861	95,547	17 246 007 079	94,581	17 067 940 740	93,605	16 808 532 284	92,182
		186 123		182 341		182 341		182 341		182 341	
7	Dépenses de personnel/dépenses réelles de fonctionnement	170 841 254	3,28%	181 206 495	3,60%	155 444 823	3,61%	145 899 024	2,61%	152 246 794	2,96%
		5 210 885 545		5 038 557 196		4 311 365 468		5 587 458 796		5 148 413 920	
8	DRF et remboursement de la dette en capital / RRF	5 210 885 545	117,73%	5 038 557 196	100,76%	4 487 575 250	104,76%	5 776 727 527	106,50%	5 407 822 376	97,89%
		4 425 985 690		5 000 728 898		4 283 555 083		5 413 813 373		5 524 441 772	
9	Dépenses d'équipement brut / recettes réelles de fonctionnement	3 983 380 806	90,00%	585 834 218	11,71%	335 433 199	7,83%	177 871 447	3,29%	120 294 711	2,18%
		4 425 985 690		5 000 728 898		4 283 555 083		5 413 813 373		5 524 441 772	
10	Encours réel de la dette / recettes réelles de fonctionnement	16 477 327 317	372,29%	17 432 216 861	348,39%	17 246 007 079	402,61%	17 067 940 740	315,27%	16 808 532 284	304,26%
		4 425 985 690		5 000 728 898		4 283 555 083		5 413 813 373		5 524 441 772	

RATIOS PRINCIPAUX ET SECONDAIRES		VALEURS	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA 2022	CA 2023	Normes AFD
1	Taux d'épargne brute	EB/RRF	-17,73%	-0,76%	-0,65%	-3,21%	6,81%	15,00%
2	Ratio de solvabilité (en années)	Encours de la dette/EB	-21	-461	-620	-98	45	7
3	Rigidité structurelle des dépenses	DP+Annuité / RRF	8,83%	6,43%	18,62%	7,41%	8,00%	-62,00%
4	Dépenses d'équipements/RRF	DE/RRF	76,44%	0,87%	7,78%	3,18%	2,34%	30 à 50 %
5	Dette/RRF	Encours de la dette/RRF	372,29%	348,39%	402,61%	315,27%	304,26%	< 150 %
6	Fonds de roulement	Résultats cumulés * 360	20	87	80	34	40	> 45 j
	au 31/12 en nombre de jours	DRF+DRI	0,00%	0				
7	Taux d'endettement	Annuité / RRF	6,53%	2,86%	15,11%	4,95%	4,70%	<20%
8	Dépenses de personnel/RRF	DP / RRF	3,28%	3,60%	3,61%	2,61%	2,96%	< 36 %

Compte administratif 2023, résultat provisoire (en date du 5 décembre 2023)

SECTION Fonctionnement

SENS	CHAPITRE	LIBELLES	Budget total	CA ESTIME	Dispo	% réalisé
Dépenses	002	Résultat d'exploitation reporté	141 047 758		141 047 758	
	011	Charges à caractère général	4 594 755 978	4 553 402 055	41 353 923	99%
	012	Charges de personnel et frais assimilés	160 000 000	152 246 794	7 753 206	95%
	014	Atténuations de produits	40 460 000	37 626 442	2 833 558	93%
	042	Opérations d'ordre de transfert entre sections			0	
	65	Autres charges de gestion courante	1 504 000	1 496 503	7 497	100%
	66	Charges financières	241 282 346	241 282 346	0	100%
	67	Charges exceptionnelles	87 500 000	59 761 976	27 738 024	68%
	68	Dotations aux amortissements et aux provisions	102 597 804	102 597 804	0	100%
<b>Total Dépenses</b>			<b>5 369 147 886</b>	<b>5 148 413 920</b>	<b>220 733 966</b>	<b>96%</b>
Recettes	002	Résultats d'exploitation reporté			0	
	013	Atténuations de charges		1 803	-1 803	
	042	Opérations d'ordre de transfert entre sections			0	
	70	Ventes de produits fabriqués, prestations de services	1 472 567 486	1 600 000 000	-127 432 514	109%
	74	Subventions d'exploitation	3 678 000 000	3 516 987 453	161 012 547	96%
	75	Autres produits de gestion courante	5 000 000	1 278 000	3 722 000	26%
	77	Produits exceptionnels		192 594 066	-192 594 066	
	78	Reprises sur amortissement et provisions	213 580 400	213 580 400	0	100%
<b>Total Recettes</b>			<b>5 369 147 886</b>	<b>5 524 441 722</b>	<b>-155 293 836</b>	<b>103%</b>

Recettes	5 524 441 722
Dépenses	5 148 413 920
Résultat de l'exercice	376 027 802
Report	-141 047 758
Résultat de fonctionnement estimé	234 980 044

SECTION	Investissement					
SENS	CHAPITRE	LIBELLES	Budget total	Réalisé	Dispo	% réalisé
Dépenses	040	Opérations d'ordre de transfert entre sections				
	013	Subventions d'investissement			0	
	016	Emprunts et dettes assimilées	443 163 218	443 163 218	0	100%
	20	Immobilisations incorporelles	104 325	100 000	4 325	96%
	21	Immobilisations corporelles	12 631 511	2 190 485	10 441 026	17%
	23	Immobilisations en cours	437 632 542	332 619 555	105 012 987	76%
	041	Opérations patrimoniales	11 861 289 033	11 861 289 033	0	100%
<b>Total Dépenses</b>			<b>12 754 820 629</b>	<b>12 639 362 291</b>	<b>115 458 338</b>	<b>99%</b>
Recettes	001	Solde d'exécution de la section d'investissement	691 331 264		691 331 264	
	040	Opérations d'ordre de transfert entre sections			0	
	13	Subventions d'investissement	97 250 000	58 270 000	38 980 000	60%
	23	Immobilisations en cours		150 000 000	-150 000 000	
	45	Opérations pour compte de tiers	135 901 958	135 901 958	0	100%
	041	Opérations patrimoniales	11 861 289 033	11 861 289 033	0	100%
<b>Total Recettes</b>			<b>12 785 772 255</b>	<b>12 205 460 991</b>	<b>580 311 264</b>	<b>95%</b>

Recettes	12 205 460 991
Dépenses	12 639 362 291
Résultat de l'exercice	-433 901 300
Report	691 331 264
Résultat d'investissement	257 429 964
Résultat global avant RAR	257 429 964
RAR DEPENSES	114 850 045
RAR RECETTES	101 839 330
	-13 010 715
Résultat global d'investissement	244 419 249
<b>Résultat global de l'exercice avec RAR (F+I)</b>	<b>479 399 293</b>

## PARTIE II – STRUCTURE DES EFFECTIFS ET DES DEPENSES DE PERSONNEL

### A. Evolution des effectifs

#### a. Effectifs et masse salariale 2020-2026

Après la phase projet (2016-2019) et celle de stabilisation en 2020, l'évolution des effectifs s'oriente à la baisse avec le non-remplacement des départs jusqu'en 2022. A compter de 2023, le nombre de postes ouverts est maintenu à 20 pour se conformer au nombre des effectifs de 20 agents au terme des recrutements qui ont été effectués et lancés.

	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025	2 026
<b>Postes budgétaires ouverts au 31/12/N</b>	21	20	20	20	20	21	23
<b>Effectifs (postes pourvus au 31/12/N)</b>	21	18	18	19	20	21	23
FT : Fonctionnaire territorial ou communal NC	5	6	6	7	8	10	10
FED : Fonctionnaire Etat	2	1	1	1	1	1	1
ACDP	11	9	9	11	11	10	12
C : Contractuel cadre	2	1	1	-	-	-	-
FT : Fonctionnaire territorial métropole	1	1	1	-	-	-	-

#### b. Points marquants

L'année 2023 a vu le recrutement du directeur général, du chef de service de l'exploitation et du chef de service patrimoine entre les mois d'avril et de juillet 2023.

L'agent responsable SLT a mis fin à sa mise à disposition auprès de la ville de Nouméa à compter du 15 août 2023. L'agent a réintégré les effectifs du SMTU. Il a été repositionné fonctionnellement sur de nouvelles missions pour apporter son soutien aux systèmes d'exploitation du réseau Tanéo, pour répondre aux besoins détaillés dans la note d'information ci-jointe.

A ce titre, le poste de technicien d'infrastructures, vacant depuis le départ en disponibilité de l'agent, relevant de la catégorie B de la filière technique a été transformé en un poste de chargé des systèmes catégorie A, ingénieur.

En effet, les besoins du service Patrimoine ont diminué ces dernières années avec la baisse des budgets permettant ainsi cette transformation. Toutefois, le besoin en maintenance du patrimoine devrait augmenter avec son vieillissement à compter de 2025, soit après six années d'exploitation. Le poste de technicien infrastructures devra donc faire l'objet d'une création de poste à cette date.

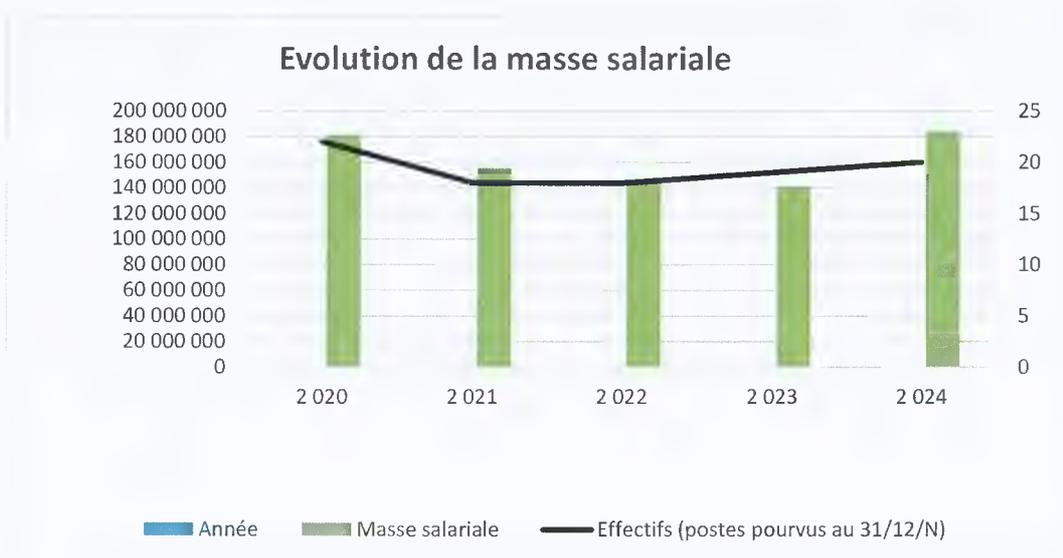
En parallèle, et afin de répondre aux besoins des missions de suivi de la SLT de la ligne 1 – Néobus qui seront réintégrées au sein du SMTU, un AVP correspondant a été lancé et un candidat a été retenu. Il prendra ses fonctions au 1<sup>er</sup> janvier 2024.

## B. Evolution des dépenses de personnel

L'Evolution réelle des dépenses de personnel de 2018 à 2023, ainsi que la projection sur l'exercices 2024 sont présentées ci-dessous. Les charges de personnel devraient évoluer de la manière suivante à compter de l'exercice 2024 :

Année	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025	2 026
Budget Voté	181 500 000	165 000 000	155 000 000	160 000 000	184 000 000	190 000 000	210 000 000
% évolution	5,27%	-9,09%	-6,06%	3,23%	15,00%	3,26%	10,5%
Masse salariale	181 208 495	155 444 823	145 899 024	141 260 976	184 000 000	190 000 000	210 000 000
% évolution	8,83%	-14,22%	-6,14%	-3,18%	30,26%	3,26%	10,5%
Différenciel entre Budget voté et réalisé	291 505	9 555 177	9 100 976	18 739 024	0	0	0
% de réalisation	0,16%	5,79%	5,87%	11,71%	100,00%	100,00%	100,00%
Effectifs (postes pourvus au 31/12/N)	22	18	18	19	20	21	23

Une augmentation de 15 % en 2024 est prévue, elle correspond au glissement vieillesse-technicité (GVT) de la masse salariale, du nouvel agent chargé systèmes occupant un poste non budgété en 2023 et du passage sur 12 mois des agents recrutés en 2023. La masse salariale se stabilise aux alentours de 184 MF pour l'année 2024.



Afin de permettre au SMTU d'assurer l'ensemble des missions qui lui incombent ainsi que de préparer le passage au réseau tel qu'organisé en 2027, il est envisagé de proposer une nouvelle réorganisation administrative du SMTU.

Les évolutions de l'organisation envisagées ci-après, par année, intègrent les missions déjà effectuées afin de les pérenniser et de capitaliser sur les compétences acquises par les équipes.

Elles visent plusieurs objectifs :

- 1- Améliorer le fonctionnement interne
- 2- Permettre des économies sur le réseau actuel
- 3- Anticiper l'évolution du réseau 2027

La proposition d'évolution de l'organisation du SMTU, synthétisée ci-dessous est issue d'une note d'information plus générale sur le sujet de la réorganisation progressive du SMTU qui sera transmise en amont du vote du budget 2024. Cette évolution s'envisage sur un principe progressif en fonction des moyens propres du syndicat. Toutefois, cette réflexion doit être poursuivie et considérer celle permettant la meilleure gestion du réseau Tanéo projeté en 2027.

### 1. Propositions d'évolutions 2024

La proposition consiste à :

- Transformer l'actuel bureau communication en un service client regroupant les fonctions communication et marketing du réseau
- Créer un bureau systèmes rattaché à la direction
- Transformer trois postes de l'actuel service exploitation ;

### 2. Proposition d'évolution 2025

La proposition consiste à :

- Recréer un poste de technicien infrastructures pour le service patrimoine ;
- Transformer le poste de chargé d'études du service exploitation en chargé d'exploitation et de la sécurité

### 3 - Proposition d'évolution 2026

La proposition consiste à :

- Créer un poste de chargé d'exécution budgétaire pour renforcer le SAF ;
- Créer un poste de responsable informatique pour le bureau systèmes.

En termes d'évolution de primes, le montant serait de 864 000 F par an à compter de 2024.

Service/bureau	Ancien poste	Nouveau poste	Ancienne prime (en points INM)	Nouvelle prime (en points INM)	Différence	Montant en F/mois	Montant en F/an
Clientèle/communication/marketing	Chef de bureau	Chef de service	20	48	28	25 200	302 400
Systèmes	Chef de service adjoint	Chef de bureau	28	20	-8	7 200	- 86 400
exploitation	Contrôleur	Superviseur	0	20	20	18 000	216 000
exploitation	Contrôleur	Agent d'information technique	0	20	20	18 000	216 000
exploitation	Contrôleur	Contrôleur	0	20	20	18 000	216 000
TOTAL					80	72 000	864 000

Détail des créations de postes sur la période 2024-2026 (base salariale estimative)

Service / bureau	Nouveau poste	Catégories	Corps	Montant mensuel brut	Montant en F/an	Année de mise en œuvre
Patrimoine	Technicien infrastructures	B	Technicien 2e grade	602 000	7 224 000	2025
SAF	Chargé d'exécution budgétaire	A	Attaché normal	742 000	8 904 000	2026
Systèmes	Responsable SI	A	Ingénieur 2e grade	840 000	10 080 000	2026

Ces surcoûts seraient plus que compensés par les réductions de charges des délégués, sur le poste de charge *communication* des CEP des délégués qui sont actuellement estimées à 40 MF par an a minima.

Le SMTU serait ainsi dimensionné correctement pour assumer les missions de gestion du réseau qui lui incombent et assurer son rôle de contrôle des services délégués ou externalisés à l'échéance de 2027.

## PARTIE III – LES PERSPECTIVES BUDGETAIRES POUR L’EXERCICE 2024 ET SUIVANTS

### A. Pour la section d’exploitation

#### a. Les recettes

Pour 2023, l’hypothèse qui avait été retenue était fondée sur une baisse de -6,3% du rendement de la taxe à 1,528 milliards de francs selon les prévisions du gouvernement (DBAF). A partir de 2024, la baisse de la consommation de gasoil était donc intégrée de -0,5% par an, en maintenant à l’équilibre la consommation d’essence.

Pour la TPP, la recette théorique en 2024 était estimée à 1 521 032 704 F, en baisse de -0,5% par rapport à 2023 pour tenir compte du modèle économique initial qui prévoyait une baisse régulière de cette taxe en lien avec la transition énergétique.

A ce jour, il apparaît que les perspectives de perception de cette taxe en 2024 seront plafonnées budgétairement à 1,5Mards maximum.

Aussi, au regard des fluctuations des perceptions de la TPP, et des écarts de perception constatés avec d’autres bénéficiaires de cette taxe (tel que le SMTI), il apparaît plus prudent d’estimer une recette à 1,5Mards en 2024, et pour les années suivantes, en attendant des estimations et éclaircissements de la part du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>TPP base modèle 2016</b>	<b>1 497 701 059</b>	<b>1 512 123 829</b>	<b>1 631 672 550</b>	<b>1 528 000 000</b>	<b>1 521 032 704</b>	<b>1 514 100 245</b>	<b>1 507 202 448</b>
<b>TPP révisée</b>					<b>1 500 000 000</b>	<b>1 500 000 000</b>	<b>1 500 000 000</b>

Le rendement de la TTE en année pleine était estimé à 495 000 000 F par les services de la Nouvelle-Calédonie début 2023. Le rendement de cette taxe en 2023 a été moindre pour des motifs invoqués d’absence de cadre juridique pendant les premiers mois. Considérant le peu de visibilité sur les mécanismes fiscaux de la TTE, et de son faible rendement sur les 8 premiers mois de l’année 2023, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie avait été saisi par courrier pour solliciter des explications et estimations révisées. Les derniers éléments transmis par les services techniques indiquent un rendement budgétaire maximal de 449M en 2023. Cette baisse serait liée à une base réglementaire inaboutie en 2023.

Au regard de ces éléments, il est estimé un rendement d’environ 450M en 2024.

Les autres recettes représentant un montant d’environ 153 MF comprennent :

- La subvention d’aide au transport du vice-rectorat (102 MF), sur la base des montants perçus en 2023 ayant fait l’objet de modifications d’estimations en cours d’année, variant entre 110M et 77M, avant de s’établir à 102M ;
- L’aide au transport des boursiers de la province Sud (45 MF) ;
- Les recettes liées à la location publicitaire des abris (6 MF) ;

Ces autres recettes devraient être relativement stables pour 2024 et les années suivantes, sauf changement de réglementation sur le financement des transports en commun.

Enfin dans le cadre de la DSP Tanéo, le SMTU est engagé sur le risque commercial, donc le niveau des recettes, puisqu’il en est propriétaire et qu’elles lui sont intégralement remontées par les délégataires. Ces dernières

dépendent de la fréquentation et du niveau de gamme tarifaire. Le réalisé 2023, jusqu'à octobre inclus, est de 1,363Mards.

L'analyse de la fréquentation (en nombre de validations) montre que les objectifs initiaux ne sont pas atteints puisque le niveau de la fréquentation estimée pour 2020, projetée en 2016, s'établissait entre 11 et 13 millions de voyages par an. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette situation, notamment la démographie en baisse sur l'agglomération du grand Nouméa, quand les projections retenues anticipaient une forte croissance.

Evolution de la population entre 2009 et 2020 :

Commune	2009	2012	2015	2020
05. Dumbéa	24 103	27 870	29 604	35 873
17. Mont-Dore (Le)	25 683	26 818	28 487	27 620
18. Nouméa	97 579	101 663	107 990	94 285
21. Païta	16 358	18 930	20 108	24 563
<b>Grand Nouméa</b>	<b>163 723</b>	<b>175 282</b>	<b>186 189</b>	<b>182 341</b>

L'agglomération du grand Nouméa compte actuellement 182 341 habitants recensés en 2019, soit un déficit de - 3 848 habitants.

#### Fréquentation du réseau – Etat des lieux depuis le 2021 sur le réseau TANE0.

Pour rappel, la fréquentation du réseau pour l'année 2022 était d'un peu plus de 10 millions de validations. Les effets de la crise sanitaire s'estompaient. La fréquentation, plus acceptable, bien qu'en deçà des prévisions initiales, augmentait. Le taux de correspondance moyen était de 36% et monte à 45% pour les Pass uniquement.

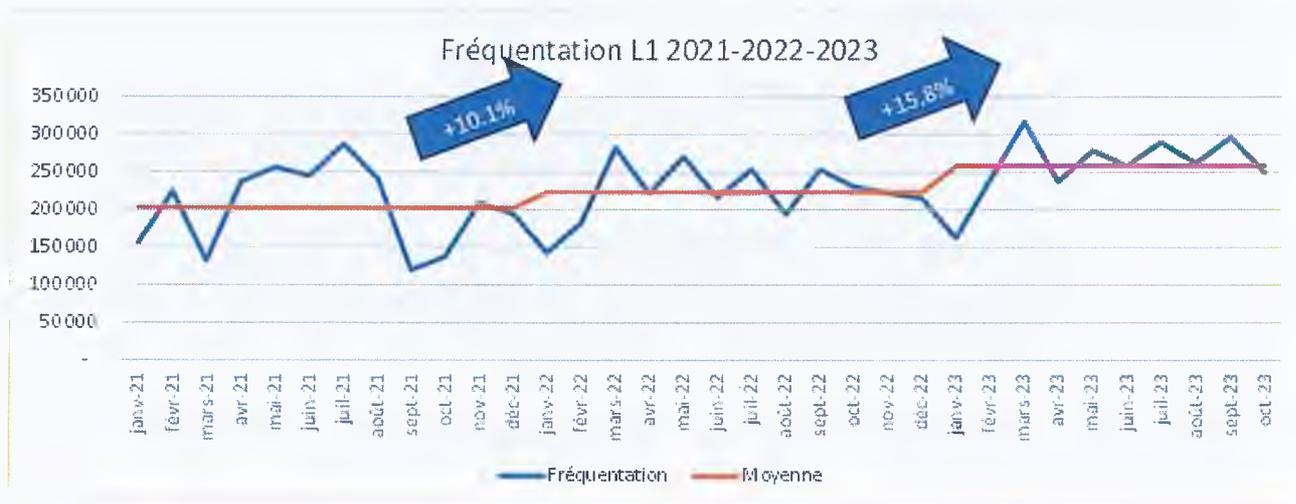
En 2023, les taux de correspondance sont les suivants : moyen, 36%, et 45% pour les pass uniquement. Ils restent globalement stables.



La fréquentation a augmenté de 15,9 % entre 2022 et 2023, malgré une diminution significative de l'offre de transport. La fréquentation totale de 2023 devrait être de plus de 11 millions de validations.

#### Fréquentation du réseau – Projection 2024 :

Plus de 30% de la fréquentation est réalisée sur la ligne L1 « Neobus », véritable épine dorsale du réseau TANEQ. L'année 2024 vise une augmentation de la fréquence de cette ligne augmenter dans le sens de charge en hyperpointe, ainsi le matin, vers Place Moselle et le soir vers le Médipôle, pour passer de 7 à 5 minutes. Cette amélioration devrait apporter une hausse de la fréquentation du réseau TANEQ. Les récentes enquêtes fraudes démontrent par ailleurs un taux de fraude supérieur à 13% sur cette ligne structurante, soit entre 70 et 80M de manque à gagner, sur une estimation globale comprise entre 176 et 190M.



### Fréquentation mensuelle du réseau Tanéo en 2021

Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
604 453	822 541	448 863	829 927	926 968	845 569	1 014 349	862 775	407 724	511 092	733 847	677 909	8 686 011

\* Fréquentation arrêtée au 19 novembre 2023

En 2023, sur les 11 premiers mois de l'année, la fréquentation cumulée des lots 1 et 2 atteint 10,5 Millions de validations. Si la tendance se confirme en décembre 2023, la fréquentation annuelle 2023 devrait s'établir à 11,4 millions de validations.

Compte tenu de la maturation du réseau, du poids de la ligne 1 dans le niveau des fréquentations, des modifications qui doivent être engagées sur celle-ci, de l'intégration progressive des scolaires du secondaire sur le réseau Tanéo, et des autres modifications sollicitées auprès des délégataires pour améliorer l'attractivité et l'efficacité du réseau, la hausse de la fréquentation attendue pour 2024 se situe entre +1% et +3%. Le nombre de validations pour l'année 2024 se situerait ainsi entre 11,5 et 11,75 millions.

Le montant des recettes commerciales 2023 réalisé jusqu'au mois d'octobre inclus est de 1,365Mards. Si la tendance se confirme sur les deux derniers mois de l'année, le montant total de la recette commerciale devrait s'établir entre 1,615 et 1,64 Mrds, soit dans l'hypothèse basse, une augmentation de 10% par rapport à l'estimation 2023. F. Considérant cette augmentation en 2023, mais les limites de ces pourcentages remarquables dans le temps, l'estimation pour 2024 est de 1 650 000 000 F, soit 2,1% d'augmentation, en cohérence avec l'estimation de la fréquentation.

En milliers CFP	Janv.-23	Févr.-23	Mars-23	Avr.-23	Mai-23	Juin-23	Juil.-23	Août-23	Sept.-23	Oct.-23	Nov.-23*	Déc.-23*	TOTAL*
Lot1 (CARSUD)	51 408	81 961	79 270	67 420	78 022	70 938	74 204	66 713	74 745	70 185	71 487	71 487	857 845
Lot2 (GIE KARUIA)	49 415	71 393	70 906	61 721	64 485	64 317	69 092	65 688	67 770	65 064	64 978	64 978	779 745
Autres recettes	1 399	1 969	965		150	1 751	2 951				918	918	11 026
Total	102 223	155 325	151 142	129 142	142 658	137 007	146 248	132 402	142 446	135 249	137 384	137 384	1 648 616

\* estimation régie Tanéo, en moyenne des 10 premiers mois de 2023

Le modèle initial 2016 était basé sur une hypothèse de progression des recettes commerciales de 1% par an chaque année. Au regard de l'exceptionnelle progression constatée en 2023, le tableau ci-dessous présente les estimations de base et révisées, en restant sur une progression annuelle de 1%.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Recettes voyageurs	1 201 955 418	1 453 269 296	1 466 524 606	1 481 189 852	1 496 001 750	1 510 961 768
Révision				1 645 766 502	1 662 224 167	1 678 846 409

Ces résultats amènent à s'interroger sur l'évolution du prix moyen du réseau.

	2020	2021	2022	2023 (janv-octo)
Validations	8 631 261	8 704 066	10 083 365	9 826 836
Recettes (F)	1 297 492 869	1 203 965 681	1 459 805 582	1 373 847 391
Prix moyen (F)	150	138	148	140

En complément de cette réflexion, des propositions de modification de la gamme tarifaire seraient susceptibles d'augmenter conséquemment le niveau des recettes commerciales, sans risquer d'altérer la fréquentation du réseau. Une étude sur le sujet est présentée au comité syndical en amont du débat d'orientation budgétaire, et une note d'information sur le sujet sera transmise en amont du vote du budget 2024.

## **b. Les dépenses**

### **1. Exploitation déléguée**

#### **✓ La DSP allotie Tanéo :**

Le montant de la RAPF budgétisé en 2023 était de 4 060 957 378 F pour les 2 lots, intégrant le reliquat du quatrième trimestre 2022 et en tenant compte des baisses de charges.

Malgré des retards de paiements conséquents en milieu d'année, les mensualités ont été, à ce jour, payées jusqu'au mois d'octobre inclus. Bien que la situation de la trésorerie pourrait permettre de payer tout ou partie d'un mois supplémentaire pour chaque lot d'ici la fin de l'année 2023, les inscriptions budgétaires 2023 ne le permettent pas, ce qui s'explique notamment, pour le lot 1, du fait du paiement de l'indexation pour un montant de 88M.

En 2024 le montant qui sera budgétisé est de 4 240 368 792 F, conformément au CEP des 2 contrats de DSP. Ce montant ne tient pas compte des éventuels avenants, indexation, pénalités ou bonus/malus.

Au regard de la situation financière précaire du réseau, ayant des répercussions sur la trésorerie et donc des retards de paiement des RAPF, le SMTU a sollicité les délégataires pour relancer des négociations en juillet afin de trouver des marges de manœuvres et solutions, à l'échelle du réseau et sur la durée de la DSP allotie. L'enjeu était de poursuivre le travail bénéfique d'optimisation de l'offre, de trouver des moyens de spécialiser les délégataires pour éviter de payer deux fois un service identique voire concurrent. La rationalisation de l'organisation entre les acteurs nécessitant que les délégataires acceptent les discussions en simultané avec le SMTU, voire même des trilatérales.

Les discussions avec le délégataire du lot 2 ont commencé dès juillet, et se sont poursuivies pendant de nombreuses semaines. Les échanges ont permis de faire remonter que les taux de services réalisés et de fréquentation ne permettent pas de nombreuses nouvelles évolutions qui permettraient de diminuer les charges, sans affecter par ailleurs les recettes commerciales.

Sur l'ajustement entre le théorique et le réalisé, 15M ont été identifiés comme pouvant être restitués, et déduits des prochaines années du contrat.

Sur la communication, le GIE est d'accord pour que le budget du CEP (42M) soit ramené à 15M, permettant notamment de couvrir les dépenses des enquêtes fraudes et satisfaction.

Le GIE, comme convenu lors des précédentes négociations, demande que les dispositions contractuelles sur l'intéressement et les bonus/malus soient mises en application.

Les sujets plus transversaux (systèmes notamment) n'ont pas pu être abordé en raison des reports de négociations de Carsud.

Les discussions avec le délégataire du lot 1 n'ont pu, à la demande expresse du délégataire, commencer qu'une fois les paiements des RAPF de retard et de l'indexation régularisés. Il convient de préciser que malgré cela, le délégataire du lot 1 continue de garder les recettes commerciales, au détriment de la trésorerie du SMTU, ce qui complique la capacité de paiement de ce dernier. Une première réunion de cadrage des négociations a pu se tenir mi-août et devait permettre d'enchaîner sur des réunions techniques préparatoires sur les nombreux sujets identifiés, avant les échanges avec l'équipe de négociateurs, prévus pour octobre. Malgré de multiples sollicitations du SMTU, les réunions préparatoires et les transmissions de notes et documents ont presque systématiquement essuyés des refus du délégataire. Suivant les disponibilités du délégataire, les négociations ont pu démarrer le 20 novembre. Au regard du nombre de sujets, de l'absence d'échanges préalables et d'estimations chiffrées par le délégataire, les échanges ne pourront aboutir d'ici la fin d'année 2023.

Carsud a indiqué qu'en matière de décalage entre l'offre théorique et réelle, environ 30M peuvent être restitués. Par ailleurs, de nombreuses modifications de l'offre ont été demandées au délégataire du lot 1 ces derniers mois, pour réduire les charges sur les services qui ne représentent que 10% de la fréquentation du réseau, et permettre des économies d'unité d'œuvre qui par conséquent ne rendront pas nécessaire le renouvellement du matériel roulant en 2025 et 2026, avec une révision à la baisse automatique du CEP pouvant aller jusqu'à 80M/an.

Compte-tenu de sujets spécifiques et transversaux, il est probable qu'aucune DSP ne pourra se contenter d'un seul avenant, et ce d'autant que les sujets sont nombreux, d'une complexité variable, certains nécessitant un accord tripartite :

- L'enjeu prioritaire est d'acter les modifications de l'offre et de systématiser la constatation de l'écart entre le théorique et le réel. Il est aussi essentiel, pour le suivi de la réalité des services, de rendre indubitable contractuellement le fait que le SAEIV est l'outil de référence pour constater les services faits ou non.
- La sécurité est un sujet qui reste prégnant, et qui nécessite une clarification contractuelle avec le délégataire du lot 1. Toutefois, cette démarche ne pourra être engagée que lorsque les dépenses considérées seront étayées et discutées en termes de soutenabilité et d'opportunité.
- Même si contractuellement, les actions de communication pourraient être réduites, puis soustraites de la RAPF, il serait plus transparent et efficace d'en convenir, pour les 2 lots, par voie d'avenant.
- Les modalités de calculs des intéressements sur la fréquentation et les critères de qualité du service mériteraient d'être précisés, pour motiver la qualité de service qui induit de la fréquentation et des recettes, ou a contrario pour pouvoir appliquer les pénalités et les malus.
- Les systèmes, qui sont principalement à la charge du lot 1, nécessitent de reprendre les travaux et initiatives du SMTU, mais aussi d'être convenus par les deux délégataires.

✓ **Le transport scolaire :**

Le marché du transport scolaire arrivant à son terme fin 2023, une étude a été réalisée pour identifier la capacité d'absorption par le réseau Tanéo. Il en est ressorti que le nombre de ligne pouvait passer de 25 à 16, et d'être dégressif dans les années suivantes selon la capacité de modification de l'offre des délégataires. Un appel d'offre a été lancé dans le courant du dernier trimestre 2023 pour couvrir ces besoins en transport scolaire sur la période

2024-2026 et ainsi permettre son intégration définitive dans la prochaine génération de contrat à compter de 2027. Le montant budgétisé est de 120 MF pour 2024.

A ce jour l'appel d'offres n'est pas finalisé. Un risque de rupture du service à la rentrée scolaire 2024 existe. Différentes propositions sont étudiées pour y pallier.

2021	2022	2023	2024	2025	2026	
<b>TOTAL</b>	<b>4 360 267 655</b>	<b>4 798 880 732</b>	<b>4 221 247 531</b>	<b>4 340 368 792</b>	<b>4 341 741 267</b>	<b>4 330 638 576</b>
<i>Scolaire</i>	<i>290 000 000</i>	<i>211 150 000</i>	<i>169 650 000</i>	<i>100 000 000</i>	<i>80 000 000</i>	<i>60 000 000</i>
<i>Tanéó Lot 1</i>	<i>1 990 301 719</i>	<i>2 305 781 168</i>	<i>1 812 619 943</i>	<i>2 081 273 016</i>	<i>2 077 137 732</i>	<i>2 119 751 497</i>
<i>Tanéó Lot 2</i>	<i>2 079 965 936</i>	<i>2 281 949 564</i>	<i>2 238 977 588</i>	<i>2 159 095 776</i>	<i>2 184 603 535</i>	<i>2 150 887 079</i>

#### ✓ Le transport maritime de personnes

Le service fonctionnant avec des unités de types semi-rigides bâchés a été maintenu en 2023 sur la base d'un aller-retour par jour. Le coût budgétisé est de 13 MF par an.

Ce service a une capacité théorique maximale de transport de 12 personnes/jour en semaine. La moyenne constatée de fréquentation est de 7 passagers par jour.

La recette générée représente environ 1 MF par an.

## 2. Entretien du patrimoine

Afin d'assurer un niveau de service offert de qualité, l'entretien des arrêts (nettoyage, reprises courantes) intègre l'ensemble du parc des mobiliers assurant une fonction transport sur les lignes régulières et sur la ligne Néobus.

Le montant intègre également les prestations de nettoyage et d'entretien courant de la voie TCSP (balayage de la plateforme, curage des réseaux pluviaux, propreté).

Par ailleurs, il intègre aussi les coûts d'entretien et de maintenance, donc relevant du propriétaire, des ouvrages d'arts situés sur la plateforme et des dépôts mis à disposition des délégataires.

Afin de disposer d'une vision claire de l'état physique de son patrimoine, un audit est lancé par le SMTU fin 2023, afin de pouvoir établir un schéma directeur du renouvellement, prioritaire ou non, des arrêts, et des travaux de reprises des encoches.

Compte tenu du vieillissement constaté de ce patrimoine appartenant au SMTU, le besoin est estimé à 70 MF en 2024, soit + 5 MF par rapport à 2023 pour tenir compte des augmentations de coûts.

## 3. Les dépenses de personnel

La masse salariale prévisionnelle pour 2024 est de 184 000 000 F en année pleine sur une base de 20 agents, soit une augmentation de 15 % en comparaison de 2023 dont l'augmentation était de 3,23 % au regard de 2022.

Cette augmentation est principalement liée au fait que le poste vacant de technicien infrastructure a été transformé en chargé des contrats de maintenance des systèmes, et est actuellement occupé par l'agent ayant mis fin à sa mise à disposition de la ville de Nouméa.

Une augmentation de +1,5% par an liée à l'évolution de carrière des agents, glissement vieillesse-technicité, est intégrée dans ce montant.

Comme précisé plus haut dans le rapport, elle devrait se stabiliser aux alentours de 210 MF en 2026, si les propositions de réorganisation progressives sont suivies.

## 4. Les dépenses d'honoraires

Le recours à des prestataires pour le début des travaux sur l'organisation du réseau à partir de 2027, en termes de gouvernance, de dimensionnement, de motorisation, de gamme tarifaire ainsi que les coûts liés à l'étude sur l'inventaire du patrimoine et les amortissements une mission d'accompagnement pour finaliser la production du système billettique ont entraîné une forte hausse de ce poste, passant de 40 MF en 2022 à 68 MF en 2023. Par ailleurs, à la suite de plusieurs recours, des frais juridiques et d'avocat sont nécessaires pour suivre ces procédures (orniérage, contentieux RH...).

La plupart des études nécessaires ayant été lancées, et certains contentieux étant soit éteints, soit en long processus de discussion ou d'appel, ce montant pourra être réduit à la baisse en 2024, et distingué entre les études (20M) et les honoraires (20M).

#### **5. Les dépenses de communication / marketing**

Un montant de 11,5 MF était prévu en 2023. Ce montant est proposé à la hausse avec le transfert de charges des délégataires vers le SMTU sur cette thématique. Ainsi, le budget communication annuel devrait s'établir à 25M pour couvrir l'ensemble des actions qui étaient jusqu'à présent effectuées par les délégataires. Considérant que près de 40M pourraient être déduits des RAPF, l'économie réalisée sur cette mission essentielle pour pérenniser l'augmentation de la fréquentation serait de près de 30M/an.

#### **6. Les dépenses de communication OPT**

Les communications métiers entre les véhicules et le Poste de Commande Centralisé (PCC), la priorité des BHNS à certains carrefours, d'information-voyageur et de billettique, sont assurées par des abonnements 3G et radio. Elles intègrent la connexion Wi-Fi embarquée sur la ligne Néobus pour la clientèle.

Pour 2024, le montant est estimé à 35 MF/an.

Ce même poste accueille également les dépenses téléphoniques fixes et mobiles du personnel pour un montant d'environ 1 MF

#### **7. Contrats de maintenance systèmes**

Propriétaire des principaux systèmes permettant l'exploitation et la commercialisation du réseau Tanéo, le SMTU a pris à sa charge la contractualisation et le financement des contrats de maintenance.

Le SAEIV, avec l'entreprise Ineo – SOCOMETRA, pour un montant de 61 MF contractualisé (montant investissement = 650 MF), plus 4M pour le contrat de maintenance Intelia (pour la radio)

La billettique, avec Flowbird, pour un montant estimé à 70 MF en année pleine (montant investissement = 700 MF), qui ne pourra être en année pleine en 2024, étant entendu que la livraison in situ de l'infocentre, et la sortie de garantie, ne devrait pas intervenir avant le 2<sup>ème</sup> trimestre 2024.

Le site internet, avec Instant System, pour un montant de 7MF (montant investissement = 30 MF)

Le WIFI embarqué est géré par un contrat de maintenance avec QOS pour un montant annuel de 4,5M

En année pleine pour la billettique, le montant global des contrats de maintenance sera d'environ 150M.

#### **8. Locations immobilières**

Le SMTU est locataire du SIGN. Les charges locatives et frais s'élèvent annuellement à 18M, dont un loyer mensuel de 949.000CFP, des charges courantes importantes en raison de l'isolation du bâtiment, et des frais engendrés par les multiples cambriolages (4) subis par le SMTU en 2023.

Au regard du peu de marges de manœuvre du SMTU pour trouver des économies sur ses propres dépenses, et du coût remarquablement élevé des charges locatives au regard de la localisation et de l'état du bâtiment, le SMTU a entrepris des démarches pour déménager son siège social et réaliser des économies substantielles. Des bâtiments ont été identifiés à Ducos, et la province Sud, propriétaire a répondu favorablement à la sollicitation de louer ces locaux au SMTU, à partir de leur date de disponibilité, estimée au milieu d'année 2024.

La surface disponible augmenterait de près de 100m<sup>2</sup>, répondant ainsi au besoin d'espace constaté par le SMTU, tout en faisant passer le loyer de 949.000 à 335.000 CFP/mois. Par ailleurs, les charges du bâtiment sont estimées être bien moindres que celles actuellement observées. Enfin, les occupants actuels des locaux à Ducos n'ont pas expérimenté de cambriolages, contrairement au SMTU dont les locaux ont été cambriolés 5 fois au cours des 7 derniers mois (avec les coûts financiers et de productivité associés).

Le coût du déménagement (2M) est amoindri du fait de la possibilité de reprendre le mobilier dans les locaux. Ainsi, le mobilier actuel du SMTU serait réformé, et le déménagement serait moins complexe à entreprendre. Compte tenu des premiers mois de l'année où le SMTU ne pourrait déménager, le montant de ce poste est estimé en 2024 à 11M.

### 9. Les autres dépenses de fonctionnement

En 2023, les charges de structure (hors contrats d'entretien ou prestations propres au réseau Tanéo) sont de 116,2M. En 2024, elles sont rationnées, à périmètre équivalent, à un montant d'environ 86M.

Ces charges couvrent :

- les consommables,
- les fournitures (administratives, d'entretien et de petits équipements)
- l'entretien des véhicules, les carburants,
- les assurances,
- les frais d'affranchissements, de télécommunications, de gardiennage, de nettoyage des locaux,
- les maintenances mobilières,
- les honoraires,
- les frais OPT du SMTU, hors réseau Tanéo

Le détail des dépenses de ces charges de structure est présenté ci-après :

		2019	2 020	2021	2022	2023
ARTICLES	LIBELLES	REALISES	REALISES	REALISES	REALISES	REALISES

6061	FOURNITURES NON STOCKABLES	5 697 525	7 782 839	7 370 273	7 512 100	7 308 919
6063	FOURNITURES D'ENTRETIEN ET DE PETIT EQUIPEMENT	2 382 683	1 138 194	605 521	719 258	1 159 761
6064	FOURNITURES ADMINISTRATIVES	751 007	272 159	209 359	161 382	56 918
6066	CARBURANT	1 049 790	1 014 297	558 020	859 208	713 082
6132	LOCATIONS IMMOBILIERES	10 996 067	12 522 512	13 345 536	17 779 560	17 828 430
6135	LOCATIONS MOBILIERES	744 927	907 771	476 000	677 583	507 403
6152	SUR BIENS IMMOBILIERS	2 184 554	398 220	237 195	1 212 047	408 857
61551	MATERIEL ROULANT	574 573	783 736	487 456	590 396	773 546
6156	MAINTENANCE	7 292 145	5 930 965	4 470 818	4 803 438	4 574 729
6161	ASSURANCES	2 174 479	1 713 445	1 452 062	1 842 349	1 903 464
617	ETUDES ET RECHERCHES	2 241 851	15 152 700		0	1 229 600
618	DIVERS	6 073 530	2 505 708	3 442 017	1 986 701	3 076 377
6225	INDEMNITES AU COMPTABLE ET AUX REGISSEURS	1 466 533	903 394	645 281	1 383 398	0
6226	HONORAIRES	11 679 572	23 490 539	29 705 120	40 217 242	38 825 004
6251	VOYAGES ET DEPLACEMENTS	618 764	400 365		0	
6255	FRAIS DE DEMENAGEMENT	1 639 056	730 000		0	0
6256	FRAIS DE MISSION	1 482 566			0	0
6257	RECEPTIONS	245 250	347 043	100 558	70 368	204 833
6261	FRAIS D'AFFRANCHISSEMENT	14 035 779	126 650	149 850	149 050	191 933
6262	FRAIS DE TELECOMMUNICATIONS	19 563	50 752 705	43 742 742	38 626 759	34 158 658
627	SERVICES BANCAIRES ET ASSIMILES	2 562 575	201 097	256 496	382 697	439 530
6282	FRAIS DE GARDIENNAGE					
6283	FRAIS DE NETTOYAGE DES LOCAUX		2 625 906	2299667	2 561 338	2 918 107
<b>TOTAL</b>		<b>75 912 789</b>	<b>129 700 245</b>	<b>109 553 971</b>	<b>121 534 874</b>	<b>116 279 151</b>

Les charges financières passent de 238M en 2023 à 502M en 2024, hors surcoûts de réaménagement des emprunts, et concernent le remboursement des intérêts des prêts. Le remboursement du capital est détaillé à la section d'investissement.

Le montant des frais de gestion de la TPP et de la TTE (2%), sera inférieur à 40M.

Une ligne OPT réseau (35M) est créée pour identifier cette dépense et la distinguer des consommations OPT du SMTU (2M).

## 10. Les provisions / dépenses exceptionnelles

Les provisions pour risques et dépenses exceptionnelles recouvrent principalement des dotations pour les risques contentieux. En 2023, Le montant budgétisé globalement était de 77 MF. Pour 2024, sont maintenus les contentieux relatifs aux ressources humaines et au règlement de l'indexation de la SCT, estimés à 47M :

- Contentieux Hugues Le Boulaire : appel estimé à 9 MF
- Contentieux Michael Chevalier : appel de la décision du tribunal administratif déboutant le requérant d'une demande indemnitaire de 8 MF. Cette dépense est provisionnée dans l'attente de la décision de la CAAP.
- Pré-contentieux SCT, sur la formule de versement de l'indexation 2022 : 20MF

La direction du SMTU a refusé de procéder au versement de l'indemnité à la SCI Kenu-In, provisionné au budget 2023, au motif que le protocole signé laissait supposer la capacité d'influence du SMTU sur des décisions relevant d'autres collectivités. Les non-suites de ce sujet n'ont à ce jour, pas donné lieu à des poursuites de la SCI Kenu-In sur le terrain judiciaire.

Les contentieux liés aux travaux du Néobus ont été jugés en première instance en 2023 :

- Dossier Alden 5 (montant sollicité : 42 500 000 F) : demandeur débouté, mais appel formé ;
- Dossier Mousseline Royale (montant sollicité : 116 281 122 F) : condamnation du SMTU à 8 611 685 F, mais appel formé ;
- Dossier Freinage 2000 (montant sollicité : 24 400 000 F) : demandeur débouté, pas d'appel formé ;
- Dossier Pharmacie Vallée du Tir (montant sollicité : 30 900 000 F) : condamnation du SMTU à 6 263 332 F, pas d'appel formé.

Le montant des condamnations en première instance est de 14 875 017 F. Les deux appels formés représentent un montant potentiel de condamnation de 158 781 122 F.

Par ailleurs, un précontentieux est en formation avec l'entreprise Menaouer, après le refus de l'entreprise de protocoliser, au sujet de la problématique de l'orniérage en station, sur la ligne 1 – Néobus, sur le périmètre de ses marchés de travaux (Rd-Pt Bonaparte à Erudits). Ce contentieux en formation générera des frais d'avocats.

La problématique des orniérages des stations néobus est un problème depuis le lancement du réseau. Un protocole d'accord a été signé avec l'entreprise COLAS, portant sur une solution de reprise technique, financée à 50% par le SMTU, qui ne présente pas des résultats entièrement satisfaisant. En revanche, malgré de nombreuses réunions avec l'entreprise Menaouer pour protocoliser un accord sur un contrat de maintenance sur les stations concernées en contrepartie de la levée des cautions bancaires de ce dernier a dernièrement été refusé. Un précontentieux est donc en formation, et les échanges doivent se poursuivre entre les avocats des parties. Compte-tenu de la complexité du sujet, et du fait que le SMTU, maître d'ouvrage est la partie lésée, aucune provision n'est prévue à ce stade.

Le décompte du contrat EGIS laisse apparaître de nombreuses pénalités de retard, pour plus de 30M au total. Il est attendu de futurs échanges avec EGIS sur le sujet. Nonobstant les pénalités de retard, la situation précontentieuse avec l'entreprise Menaouer pourrait aboutir à une procédure incluant également le maître d'œuvre pour les travaux des stations de la ligne Néobus.

Enfin, les retards de mandatement entraînent le règlement d'intérêts moratoires qu'il convient de budgétiser en dépenses exceptionnelles pour un montant estimé en 2024 à 25M, contre 30M en 2023.

En termes de provisions, afin de poursuivre l'apurement du titre Carsud de 2020 (205M), il est proposé de provisionner 25MF.

## 11. Les dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements permettent de reconstituer une capacité d'investissement en intégrant une dépréciation comptable du montant de l'investissement consenti sur plusieurs exercices. Cette technique est également une obligation comptable.

Afin d'avoir une vision exhaustive des investissements réalisés par le SMTU, un audit a été réalisé par un cabinet d'audit au cours du dernier trimestre 2023. Il avait pour mission d'identifier et décomposer les investissements réalisés par le syndicat, de distinguer les immobilisations du SMTU et celles financées « pour le compte de », de définir des durées d'amortissement et de projeter des amortissements à constater.

La méthodologie appliquée avant d'estimer le montant annuel des amortissements a été de décomposer les investissements par nature et par destinataire final dans le cadre du mandat SECAL. Ainsi, trois projets distincts ont été mis en évidence :

- L'opération 2000 d'un montant de 17 604MF qui représentait l'opération principale. Elle regroupe des dépenses propres du SMTU, les investissements dont les rétrocessions aux communes et à la province Sud et les frais généraux sur l'ensemble des projets ;
- L'opération 2001 d'un montant de 1 183 MF qui prend à sa charge le centre de maintenance et de remisage ( CDMR) qui est la propriété du SMTU ;
- L'opération 2002 d'un montant de 1 048 MF qui comprend trois ouvrages d'art distincts.

Sur un total de 19,8 MdsF de dépenses engagées, **4 230 MF** de dépenses sont directement attribuables au SMTU. Le montant se décompose ainsi :

- Opération 2000 : la part du SMTU est de 2 669,7
- Opération 2001 : la part du SMTU est de 1 177
- Opération 2002 : la part du SMTU est de 383.

**625 MF** relatifs aux charges de fonctionnement du SMTU ne sont pas immobilisable.

Le reste a été réparti entre les différentes communes de l'agglomération et la province sud pour un montant de 3 258 MF.

Le montant global engagé en imputation directe est de 7 487,6 MF.

Par ailleurs, d'autres immobilisations en cours sont non classées pour un montant global de **3 640 MF**. Ils ont été classés par objet et par catégorie.

EN MF												
Projet	Montant total	Caractère non immobilisable	Etudes diverses/ AMO	Infrastructures	Mobiliers urbains	Ponton	Agencements et aménagements divers	Dat	Dépôt	Site internet	Réseaux secs	Autres
Billettique/ systèmes	1 698,50	46,4	1579,7				0,5	32		35,5		4,4
travaux réseaux	1 119,70	59,9		578	409,2		21,3		26,2		12,6	12,5
TCSP Pjt Néobus	480,00	264,7	215,3									
Navettes maritimes	148,80					148,8						
Foncier	101,90	101,9										
Agences commerciales	36,40						36,4					
Travaux de reconstruction riveraines	11,90	11,9										
Divers	39,40	5,4					33,1					0,9
	3 636,60	490,20	1 795,00	578,00	409,20	148,80	91,30	32,00	26,20	35,50	12,60	17,80

Ainsi, les actifs appartenant au SMTU représentent un montant global de 8,4 MdsF en tenant compte de :

- De **4 230 MF**, pour les opérations 2000, 2001 et 2002,
- De **3 640 MF**, pour les autres immobilisations en cours non classées,
- De **625 MF** relatifs aux charges de fonctionnement du SMTU ne sont pas immobilisable.

Les dotations aux amortissements permettent de reconstituer une capacité d'investissement en intégrant une dépréciation comptable du montant de l'investissement consenti sur plusieurs exercices.

Cette technique est également une obligation comptable qui démontre la sincérité des comptes.

La démarche du SMTU à l'issue de l'audit est d'effectuer le recensement des immobilisations pour basculer des immobilisations en cours vers les immobilisations corporelles le montant global de 8,4 MdsF.

Une délibération fixant les durées d'amortissement par typologie d'investissement sera présentée à cet effet. Un plan pluriannuel d'apurement de cette charge devra également être présenté.

Par la suite les montants à amortir pourront être inscrits au BP 2024 et les années suivantes pour respecter la sincérité budgétaire ainsi que les équilibres. Il convient en effet de rappeler que le tribunal administratif de Nouvelle-Calédonie a annulé le budget 2022 du SMTU, au motif que la non -prise en compte des amortissements rendait son budget insincère.

En première approche, en se limitant au patrimoine appartenant au SMTU, et relevant d'une importance stratégique à court terme (systèmes, matériel roulant), et conformément à l'audit KPMG portant sur le sujet, le montant annuel à amortir serait de 300 MF par an sur la section d'exploitation.

### c. Contributions des membres

L'arrêté n° DCEC/BCC n° 105 du 2 octobre 2023 modifie les statuts du SMTU. La délibération n° 2023-44 du 28 juillet 2023 modifie les articles 24 et 25.

Désormais, l'article 24 distingue les contributions des collectivités membres qui sont réparties avec une part en fonctionnement et une part en investissement. La participation de la province Sud, en fonctionnement et en investissement, est fixée à 50%. Ainsi, la clé proposée tient compte du critère « *La participation de la province Sud* ».

En fonctionnement, les critères retenus pour répartir la contribution entre les communes membres sont les suivants :

- Part relative moyenne de la fiscalité comptabilisée au chapitre 73 des 4 derniers comptes administratifs votés. La pondération de ce critère est fixée à 50% ;
- Part relative de la population par rapport à la population globale de l'agglomération selon le dernier recensement. La pondération de ce critère est fixée à 25% ;
- Part relative du nombre de kilomètres commerciaux classiques (hors bus à haut niveau de service) parcourus sur le territoire de chaque commune, indiqué dans le dernier rapport annuel connu des délégataires ou de l'entreprise en charge du service. La pondération de ce critère est fixée à 8,34% ;
- Part relative du nombre d'arrêts de bus présents sur le territoire de chaque commune, justifié dans la base de données du SMTU communiquée. La pondération de ce critère est fixée à 8,33% ;
- Part relative du nombre de kilomètres commerciaux BHNS (bus à haut niveau de service) et des kilomètres classiques en terminus avec des arrêts BHNS, indiqué dans le dernier rapport annuel connu des délégataires ou de l'entreprise en charge du service. La pondération de ce critère est fixée à 8,33%.

Ainsi, conformément aux termes de l'article 25 des statuts du SMTU, la clé de répartition tient compte de « *la population recensée* » et « *du rendement de la fiscalité* », à hauteur de 75% de la contribution totale. Afin de considérer le service réel rendu sur le territoire des différentes communes, les trois autres critères sont pondérés à hauteur de 25% de la contribution totale.

A titre indicatif, à ce jour, suivant cette clé de répartition, la contribution globale des membres, en fonctionnement, aurait été répartie comme suit :

- Province Sud : 50%
- Commune de Nouméa : 31,33%
- Commune de Dumbéa : 8,07%
- Commune du Mont-Dore : 5,75%
- Commune de Païta : 4,86%

En investissement, les critères retenus pour répartir la contribution entre les communes membres sont les suivants :

- Le montant des investissements communs liés au fonctionnement du réseau Tanéo (exemple : les systèmes, le CDMR, le matériel roulant), en fonction de la part relative des kms commerciaux totaux indiqué dans le dernier rapport annuel connu des délégataires ou de l'entreprise en charge du service. La pondération de ce critère est fixée à 33,33% ;
- Le montant des investissements liés aux travaux d'aménagement de ligne Néobus en fonction de la commune sur laquelle ils ont été réalisés. La pondération de ce critère est fixée à 66,67%.

A titre indicatif, à ce jour, suivant cette clé de répartition, la contribution globale des communes, en investissement, aurait été répartie comme suit :

- Province Sud : 50%
- Commune de Nouméa : 31,75%
- Commune de Dumbéa : 14,66%
- Commune du Mont-Dore : 1,86%
- Commune de Païta : 1,73%

Lors de l'élaboration du budget 2024 du SMTU, les données qui servent de base aux critères retenus seront actualisées afin de déterminer en pourcentage la contribution de chaque membre à la section d'investissement.

Selon l'intégration, ou non, de la dotation aux amortissements telle que préconisée à minima par KPMG pour couvrir les amortissements des biens essentiels à l'exploitation (systèmes et Crealis) le montant des contributions pour 2024 et les années suivantes varie fortement.

Ces contributions varient aussi en fonction des marges de négociation et d'évolution des contrats de DSP allotie, et des décisions portant sur les autres prestations de transport (transport scolaire, navettes maritimes...)

Le montant des contributions varie aussi fortement, en investissement, selon les négociations qui devront être reconduites avec les bailleurs au-delà de 2024, en fonction des perspectives d'évolution du réseau Tanéo 2027.

En 2024, partant du postulat que les réaménagements d'emprunt permettront de différer le remboursement du capital, la contribution des membres, en fonction d'autres choix portant sur l'exploitation et la dotation aux amortissements, pourrait se situer entre 1,87Mards et 1,9Mards.

En 2025 et 2026, partant du postulat que le différé du remboursement du capital des emprunts pourra être prolongé, et sauf modifications substantielles des montants des RAPF, la contribution des membres pourrait augmenter jusqu'à 2,15Mards, en fonction des décisions politiques sur la problématique des amortissements, et d'une possible augmentation des charges exceptionnelles pour couvrir les contentieux.

Répartition de la contribution des membres, en millions de francs CFP, sur une base de 1,87Mards

F CFP	Fonc	Invest	Total
PS	900	0	<b>900</b>
NEA	564	0	<b>564</b>
DBEA	145	0	<b>145</b>
PAITA	87	0	<b>87</b>
MD	103	0	<b>103</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 801</b>	<b>0</b>	1 801

Répartition de la contribution des membres, en millions de francs CFP, sur une base de 1,9Mards

F CFP	Fonc	Invest	Total
PS	950	0	<b>950</b>
NEA	595	0	<b>595</b>
DBEA	153	0	<b>153</b>
PAITA	92	0	<b>92</b>
MD	109	0	<b>109</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 900</b>	<b>0</b>	1 900

Répartition de la contribution des membres, en millions de francs CFP, sur une base de 2,15Mards

F CFP	Fonc	Invest	Total
PS	1 075	0	<b>1 075</b>
NEA	674	0	<b>674</b>
DBEA	173	0	<b>173</b>
PAITA	104	0	<b>104</b>
MD	124	0	<b>124</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2 150</b>	<b>0</b>	2 150

## B. Pour la section d'investissement

### a. Les recettes

#### 1. Les subventions d'investissement au titre du contrat d'agglomération 2017-2023

- ✓ Subventions au titre du contrat d'agglomération,

Elles concernent l'opération 1-6-1 : Aménagements en faveur des transports en commun. L'objectif de cette fiche, nouvellement engagée, est de financer des travaux permettant de donner une priorité ou une facilité de fonctionnement pour les transports en commun. Actuellement, plusieurs opérations font l'objet d'un financement par cette fiche, que ce soit sous maîtrise d'ouvrage SMTU ou déléguée à des gestionnaires de voirie.

Au global, le montant de l'opération du CA représente 629 MF (avenant n°8). L'objectif est d'inscrire ces aménagements dans les projets de travaux de voiries des gestionnaires de l'agglomération (communes, province).

Sur 2023, les inscriptions budgétaires ont porté sur les opérations sous maîtrise d'ouvrage SMTU suivantes :

- Arrêt Jules Garnier Tr2, Nouville, Nouméa
- Arrêt Galilée (x2), Ducos, Nouméa
- Arrêt Verlaine (x2), Porte-De-Fer, Nouméa
- Arrêt Boutan, Yahoué Mont Dore.

Les engagements sont en cours de rédaction et les crédits ont été appelé pour la tranche 2023. Les travaux seront réalisés courant 2024.

Sur 2024, les travaux des opérations suivantes seront réalisés et les crédits ont déjà été appelés.

- Arrêt Université Tr 2021, Nouville, Nouméa
- Arrêt Bousquet Tr 2022, Nouville, Nouméa
- Arrêt Mercier Tr 2021, Vallée des Colons, Nouméa.

Pour l'arrêt Collège Baudoux, Artillerie, Nouméa, il s'agit d'une nouvelle opération. L'appel de fonds interviendra en 2024. Cette opération devrait représenter un montant total d'environ 8 MF intégralement financés par le contrat d'agglomération. Le SMTU doit effectuer l'avance des fonds et se faire rembourser sur états de mandatement.

Les opérations proposées en 2023 sous maîtrise d'ouvrage déléguée à la Ville de Nouméa représentent un montant de 100 MF. Elles sont détaillées ci-après.

Le détail du financement de la fiche est le suivant :

	Coût total	Part Etat		Part Province Sud		Part SMTU	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
€	355 103,16	1 606 530 ,95	30%	1 338 775,79	25%	2 409 796,42	45%
FCFP	639 033 790	191 710 137		159 758 448		287 565 206	

Le détail par opération est le suivant :

Périodes	Besoins en engagements (AE)							TOTAL
	2019	2020	2021		2022	2023	2024	
			1 <sup>er</sup> semestre	2 <sup>e</sup> semestre				
<i>En FCFP</i>	160 000 000	0	10 000 000	188 289 761	48 000 000	77 000 000	110 000 000	483 289 761
DE BECHADE	46 000 000							46 000 000
GEORGES LEQUES TI	91 000 000							91 000 000
DUCOS	23 000 000							23 000 000
<b>Besoins en engagements ( aménagements lancés en 2021)</b>								
ARRET 18 JUI					26 000 000			26 000 000
ARRET MERCIER				7 583 398				7 583 398
ARRET NAISSELINE				15 581 855				15 581 855
ARRET PROVINCE SUD				2 200 000				2 200 000
ARRET VICTOIRE			10 000 000					10 000 000
GIRATOIRE RISBEC				39 000 000				39 000 000
GIRATOIRE KAMERE				3 000 000				3 000 000
PORT DESPOINTES PHASE 3				8 800 000				8 800 000
CONCEPTION				40 000 000				40 000 000
LA COULEE				20 000 000				20 000 000
POSTE DE BOULARI					15 000 000			15 000 000
G. LEQUES TRANCHE 2				14 000 000				14 000 000
CONSEIL COUTUMIER				14 000 000				14 000 000
JULES GARNIER				8 780 086				8 780 086
UNIVERSITE				8 000 000				8 000 000
DEPART BECQUEREL				7 344 422				7 344 422
<b>Besoins en engagements ( aménagements lancés en 2022)</b>								
BOUSQUET (Nouméa)					7 000 000			7 000 000
<b>Besoins en engagements (aménagements lancés en 2023-2024)</b>								
BOUTAN							10 000 000	10 000 000
UNIVERSITE						10 000 000		10 000 000
JULES GARNIER (Nouméa)						12 000 000		12 000 000
GALILEE (x2) (Nouméa)						30 000 000		30 000 000
VERLAINE (x2) (Nouméa)						25 000 000		30 000 000
LYCEE LAPEROUSE (Nouméa) MOAD VDN							25 000 000	25 000 000
EAU VIVE (Nouméa) MOAD VDN							12 000 000	12 000 000
MARIE HAVET (X2) (Nouméa) MOAD VDN							15 000 000	15 000 000
VICTOIRE 2 MOAD VDN							10 000 000	10 000 000
PLACE DES GENDARMES (Nouméa) MOAD VDN							13 000 000	13 000 000
STADE DE MAGENTA (Nouméa) MOAD VDN							25 000 000	25 000 000

Les besoins en crédits de paiement pour les opérations engagées sont répartis comme suit :

ETAT	PS	VDN	VDD	VDMD	VDP	TOTAL
30%	25%	45%				
		54,05%	17,42%	16,03%	12,50%	
<b>33 000 000</b>	<b>27 500 000</b>	<b>26 754 750</b>	<b>8 622 900</b>	<b>7 934 850</b>	<b>6 187 500</b>	<b>110 000 000</b>

## 2. L'emprunt

Le montant de l'emprunt contracté auprès de la Banque des Territoires (BdT) est de 8,7 milliards de francs. A ce jour, il reste environ 8,45 milliards à rembourser.

Le montant de l'emprunt contracté auprès de l'Agence Française de Développement est de 8,7 milliards de francs. A ce jour il reste environ 8,33 milliards à rembourser.

L'évaluation et l'analyse de la dette est présentée dans le titre V du présent rapport.

### b- Les dépenses d'investissement :

#### ✓ Déploiement des mobiliers Tanéo

Le SMTU a lancé en 2018, un appel d'offres ouvert pour la conclusion d'un marché de fourniture de 300 abris et 600 poteaux et la pose de 135 abris et 280 poteaux pour un montant estimatif de 862 650 000 F CFP TTC sur une durée de trois ans, limite imposée par la délibération 136/CP alors en vigueur. Il était envisagé de déployer les mobiliers restant sur un autre marché dans la continuité de celui-ci.

Les difficultés budgétaires rencontrées par le SMTU ont conduit à proposer une modification du projet comme suit :

- Fabrication de 150 abris (1,6M/unité) uniquement au lieu des 300 prévus initialement, via un marché de fourniture en 2018 ;
- Pose du mobilier fabriqués (150 abris et 600 poteaux) en 2022-23 par un marché à bons de commandes ;
- Paiement du stockage de mobilier sur 2024 pour un montant annuel maximum de 4,5 MF selon le volume de mobiliers restant.

A fin 2023, l'avancement de la pose des mobiliers est de 101 abris et 480 poteaux.

En l'absence de renouvellement du stock de fourniture pour poursuivre l'installation du mobilier Tanéo, l'intégralité du stock disponible (49 abris et 120 poteaux) aura été déployé d'ici à fin 2024., via un nouveau marché à bon de commande pour la pose du mobilier (estimé à 30M/an).

Compte tenu de la consommation du stock restant, se pose la question d'un nouveau marché de fourniture.

La commande en 2024, de la fourniture 50 abris (prix révisé à 1,75M/unité) et de 100 poteaux (0.23M/unité), pour un montant d'environ 110M permettrait de disposer de stock à implanter jusque fin 2025. A noter également qu'une solution d'abri plus réduits pourrait être envisagée pour réduire le coût de la fourniture et de l'installation.

✓ Mise en accessibilité des arrêts

Concernant le projet de mise en accessibilité de 30% des arrêts, l'opération a été suspendu faute de capacité de mobilisation du budget d'investissement. A ce jour, 15% du parc d'arrêt est accessible. Il est à noter que certains projets de mise en accessibilité ont été basculés sur la fiche I-6-1 du contrat d'agglomération 2017-2023, et que certains arrêts font l'objet d'une mise en accessibilité dans le cadre de projet d'aménagement des gestionnaires de voirie.

✓ Travaux réseau

Au-delà de l'audit patrimonial en cours pour évaluer l'état des infrastructures et des biens immobiliers et mobiliers du SMTU, et élaborer un schéma directeur et un PPI du patrimoine du SMTU, plusieurs actions sont prises en charge par le SMTU dans le cadre des travaux généraux sur le réseau. Ainsi, pour une enveloppe de 40M en 2024, voici la liste non exhaustive des travaux prévus :

- Réalisation de revêtement enrobé encoche : 16M
- Reprise temporaire de l'orniérage des quais des stations Néobus : 15M
- Renforcement des fissurations constatées au CDMR : 2M
- Signalisation horizontale au niveau des arrêts et damiers : 3M

✓ Travaux spécifiques

En plus de ces travaux d'entretien courant, plusieurs actions spécifiques pourront être entreprises en 2024 :

- Réfection de l'agence commerciale Moselle (12M) : les négociations avec la propriétaire du local disponible donnant sur la place Moselle n'ont pas permis d'aboutir à un compromis satisfaisant, puisque le SMTU aurait dû non seulement financer des travaux d'investissement pour et chez un tiers, mais n'aurait pas pu bénéficier d'un loyer dégressif pour tenir compte de cet effort financier. Considérant les finances contraintes du SMTU, il est préconisé de travailler sur une réfection de l'agence existante (toiture, enveloppe et agencement intérieur), plutôt que d'envisager l'achat de nouveaux modules qui devraient également être aménagés.
- Renouvellement de la clôture du dépôt de Ducos (32M) : au regard de l'état de la clôture actuelle, de la spécificité du voisinage et de la responsabilité du SMTU en cas d'intrusion et de dommage sur le matériel roulant, il est préconisé d'étudier en 2024 les coûts et modalités d'installation d'une nouvelle barrière sur ce dépôt.
- Fourniture et pose de poubelles aux stations Néobus (15M) : Une centaine d'unités sont concernées par ce projet, en raison de la dégradation avancée en certaines stations du réseau.
- Gros entretien du ponton du Vallon Dore (15M) : ce ponton, propriété du SMTU qui est plus fréquemment utilisé comme point d'accostage par des particuliers ou des professionnels que pour l'usage des navettes maritimes opérées par le SMTU présente un niveau d'usure qui oblige non seulement à des actions d'urgences, mais aussi à des travaux de reprises de la structure.

✓ AP 080 - Réalisation des études de la phase 2 – voie TCSP

La soutenabilité financière du réseau dépend non seulement de l'allègement de ses charges, mais aussi du maintien de ses recettes commerciales, voire de leur augmentation. Les réserves de fréquentation les plus importantes se situent sur les bassins de population du Mont-Dore et de Païta, qui à ce jour, ne voient pas dans le réseau Tanéo d'alternative attractive au déplacement en voiture.

Plusieurs axes de travail et d'études méritent d'être approfondies pour permettre aux administrés de l'ensemble des collectivités membres de bénéficier d'un service de transport en commun performant, tout en permettant au réseau d'asseoir sa pérennité.

S'il est bien évident que la situation financière du SMTU, et le retour d'expérience du montage financier de la ligne 1 du Néobus, ne permettent pas d'engager des travaux dans un futur proche sur le même mode opératoire, pour une ligne 2 allant vers le Mont-Dore, il n'en reste pas moins opportun d'actualiser les études déjà réalisées, y compris sous le format « chronobus », pour arrêter un montant de travaux par typologie d'approche, et d'aborder leur faisabilité sous un angle foncier.

Par ailleurs, ces dossiers d'études, au stade APD méritent d'être portés vers d'éventuels financeurs de grands travaux, qui seraient orientés vers l'aménagement durable et la décarbonation des transports, à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie.

De même, et en parallèle des études précitées, une étude sur la mise à niveau des encoches et arrêts du Mont-Dore (RP1) pour permettre sa desserte par les Créalis sera entreprise sur l'axe Boulari – Plum. Cette étude proposera une approche par tronçon et par phase afin de programmer les travaux en fonction des priorités qui seraient données.

Un autre enjeu du renforcement de l'attractivité de ligne Néobus porte sur l'utilisation mixte (voiture/bus) pour les administrés qui sont éloignés des lignes structurantes du réseau. Cet aspect peut se développer via des parkings relais, en confrontant, ce qui avait été proposé, ce qui a été réalisé, et le fonctionnement actuel de ces parkings.

Ainsi, plusieurs actions sont proposées dans ce cadre :

- Recherche foncière de parking relais efficaces : 3M
- Etudes encoches 18m sur voiries RP1 pour utilisation du Créalis sur les communes de Païta et du Mont-Dore : 15M
- Etudes de faisabilité technique et foncière des projets d'amélioration de la desserte du Mont-Dore : 12M

Cette AP a été créée par la délibération n°DEL-2019-119 du 11 décembre 2019, elle n'a fait l'objet que de 7 MF de dépense et est actuellement en sommeil faute de crédits pour l'alimenter. Il est proposé de la faire évoluer pour intégrer les travaux d'infrastructure permettant l'arrêt en encoche des Créalis sur le Mont-Dore et Païta, ainsi que la mise à jour des études portant sur l'évolution de dessertes en transport en commun plus attractives sur ces communes. Il est donc proposé de prolonger cette AP jusqu'en 2026.

Il est proposé la répartition suivante des CP de cette AP.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
AP	7 000 000	0	0	0	31 000 000	31 000 000	34 000 000
CP	7 000 000	0	0	0	30 000 000	30 000 000	36 000 000

### Synthèse des dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement annuelles sont composées principalement du remboursement du capital de l'emprunt. Aucune autre action d'envergure ne peut être envisagée pour le moment. La capacité de remboursement du capital est elle-même entaché d'un risque de tarissement du suréquilibre de la section si le capital de la dette doit commencer à être intégralement remboursé en cours de DSP allotie. Parallèlement, aucune disponibilité n'existe à ce jour pour une capacité d'autofinancement (CAF) suffisante en section d'exploitation afin d'effectuer un virement entre section permettant d'assurer ces échéances.

Les dépenses effectuées dans le cadre de la fiche I-6-1 du contrat d'agglomération sont intégralement financées par les recettes dudit contrat.

D'autres dépenses concernent le renouvellement ou le maintien en état du patrimoine du SMTU, en fonction des capacités et des priorités.

Enfin pour remplir sa mission et promouvoir le transport en commun comme une alternative viable et responsable au tout voiture, le SMTU se doit de réfléchir aux voies et moyens du développement du réseau Tanéo.

## PARTIE IV – PROGRAMMATION EXPLOITATION ET INVESTISSEMENT

---

### A. Les principales hypothèses

Les principales hypothèses qui avaient été retenues dans le modèle financier pour le déblocage des prêts, courant 2016, étaient les suivantes :

- L'augmentation des recettes des collectivités locales de 1% par an à partir de 2019,
- L'augmentation de la gamme tarifaire de 1,5 % par an à compter de 2022,
- La fin des services spéciaux pour le transport scolaire à l'horizon 2024.

Ces hypothèses, ainsi que celles qui ont concouru à la définition du niveau de recettes, ne sont plus à jour. Aussi, le modèle économique du SMTU a-t-il été revu fin 2020 pour aboutir aux projections présentées ci-après.

### B. Vue d'ensemble de la programmation pour 2023-2026 (scénario révisé)

Les mesures suivantes sont intégrées dans le scénario révisé :

- Augmentation annuelle de la fréquentation ramenée à 1% contre 2,5% initialement,
- Baisse du volume de gazole consommé de -0,5% par an sur la période et maintien d'un volume constant pour l'essence,
- Augmentation de +1,5% de la masse salariale pour tenir compte du glissement vieillesse-technicité.
- Maintien à montant constant des autres charges.

La programmation pluriannuelle budgétaire présentée ci-après intègre les éléments avérés. Cette programmation démontre un déséquilibre budgétaire chronique.

Les hypothèses suivantes permettraient une amélioration de la trajectoire budgétaire, mais elles sont pour le moment à l'état de projet donc non intégrables dans le scénario révisé :

- ✓ Réduction du service Tanéo selon les résultats des négociations avec les délégataires.

A ce jour, le délégataire du lot n°1 a pu restituer 200 MF en 2020, 117 MF en 2021 et 250 MF en 2022 (300 MF avec le non-appel de l'indexation). Le délégataire du lot 2 a restitué 5 MF en 2020, 75 MF en 2021 et 105 en 2022.

Les négociations engagées en 2023 permettent d'augurer un avenant avec le lot 2 permettant une restitution annuelle de 42M/an jusque fin 2026. Les discussions avec le lot 1 ont démarré trop tardivement, et ne sont pas assez avancées sur le détail des optimisations de l'offre, ni sur les autres propositions d'économies pour permettre de chiffrer le montant qui pourrait être déduit, annuellement, de la RAPF jusqu'à la fin du contrat.

D'autres pistes que l'offre de service sont identifiées, pour permettre de réduire le montant prévisionnel des RAPF, entre 2024 et 2026, mais elles nécessitent d'étudier et de négocier plus en détails certaines hypothèses avec les délégataires.

✓ Rééchelonnement de la dette du SMTU

Suite au vote de la clé de répartition statutaire, les discussions ont pu reprendre avec les bailleurs, pour rééchelonner la dette du SMTU. Au regard du déséquilibre structurel que le poids des emprunts ne saurait expliquer à lui seul, des perspectives encore incertaines concernant le réseau Tanéo 27, et du caractère très exceptionnel du moratoire sur les intérêts financiers accordé en 2021, l'AFD et la BdT ont accepté, lors d'un comité financier en septembre 2023, d'instruire un différé du remboursement du capital de la dette, effectif à compter de 2024, de 18 mois pour l'AFD (2 traites), et de 12 mois pour la BdT (1 traite).

Il est convenu qu'au troisième trimestre 2024, une nouvelle mission des bailleurs visera à instruire un possible prolongement de ces dispositions, si les pistes de redressement, et les ambitions de rationalisation des coûts pour le réseau Tanéo 27 tendent à se confirmer.

Les hypothèses de recettes pour la programmation pluriannuelle sont les suivantes à partir de 2024 :

- Recettes commerciales : 1 650 MF en 2024, base 2023 estimée en fin d'année à 1 615 MF correspondant à une fréquentation de 11.4 millions de validations ;
- TPP : 1 500 MF, estimation plafonnée entre 2024 et 2026 inclus ;
- TTE : 450 MF, le montant est maintenu sur la période ;
- Autres recettes : 157 MF sur 2023, montant maintenu sur la période, incluant les subventions liées au transport scolaire, les recettes de régie publicitaire et d'autres recettes.

Soit un total de recettes en 2023, servant de base à la programmation, de 4 milliards FCFP.

Les hypothèses synthétiques de dépenses TTC pour la programmation pluriannuelle sont les suivantes à partir de 2024 :

- DSP Tanéo : 4 240 MF en 2024, 4 261 MF en 2025 et 4 270 en 2026. Les montants sont ceux contractuels, sans intégration de réduction de charges, d'indexation, de pénalités ou de bonus/malus.
- Scolaire : 130 MF en 2024, 115 en 2025 et 100 à partir de 2026
- Les autres charges SMTU : 720 MF en 2023 dont :
  - 184 MF de masse salariale incluant le GVT de l'ensemble des postes pourvus,
  - 30 MF de provisions (annulation titre Carsud 2020),
  - 390 MF pour les frais généraux (135 MF), l'entretien patrimonial (65 MF), les frais de gestion TGC (38 MF) et la maintenance des systèmes (126 MF), la communication (25MF).

Ce montant de 390M est stable par rapport à 2023, les économies sur les charges et la limitation des études compensant la hausse des dépenses liées aux contrats de maintenance et la hausse des actions de communication.

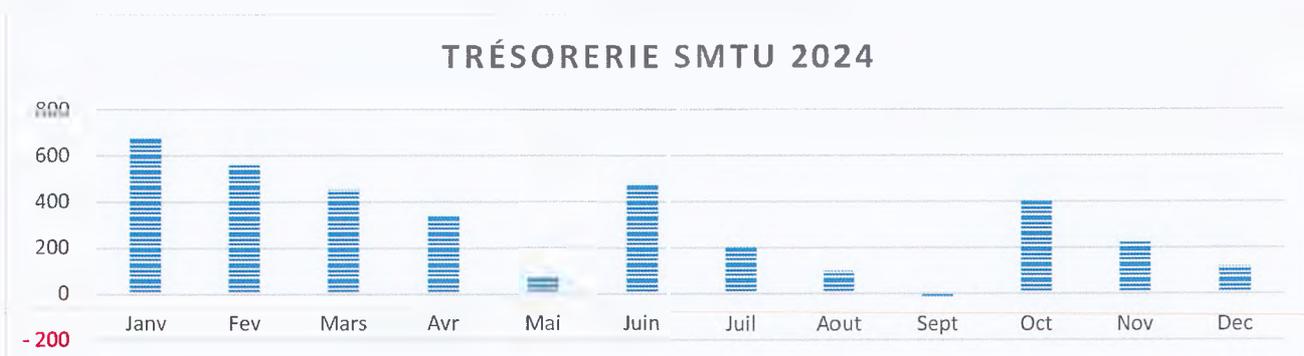
- Intérêts d'emprunt : 495 MF en 2024, 487 MF en 2025, 370 MF en 2026 (estimations actuelles, dans l'attente des offres commerciales de réaménagement, et selon l'évolution du taux du livret A)
- Remboursement capital : 0MF en 2024, 463 MF en 2025, 563 MF en 2026 (sur la base des engagements oraux pris en comité financiers dont la concrétisation est en cours de formalisation)
- Charges exceptionnelles : 42 MF en 2023 (contentieux, intérêts moratoires...)
- Amortissements : 300MF annuel, suivant la décision de justice du TANC, et les recommandations de l'audit KPMG. Le TPS a rappelé cette obligation de bonne gestion comptable. Il est entendu que les amortissements ne doivent cependant empêcher la soutenabilité budgétaire.

En conclusion, l'économie générale du réseau Tanéo reste structurellement déséquilibrée et financièrement très fragile. La soutenabilité est indissociable de l'allègement du poids de la dette, étant donné que sur le budget total de fonctionnement, plus de 4 milliards sont contractualisés, chaque année, jusqu'en 2026, avec des leviers contractuels, et des possibilités de négociations limités.

## Trésorerie

En parallèle, la projection de trésorerie pour 2024 montre la trajectoire suivante :

SOLDE	Janv.	Fév..	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct.	Nov.	Déc.	Total général fin 2024
Solde mensuel trésorerie 2024 (en MF)	678	567	452	345	68	482	202	100	-12	401	228	117	117



Les prélèvements des annuités d'emprunt s'effectuent au 31 mai (AFD n°1), 1<sup>er</sup> juillet (CDC) et 30 novembre (AFD n°2) de chaque année.

En l'état, le solde au 31 décembre 2023 pourrait être créditeur de 265 MF, mais avec 2 versements de RAPF de retard.

Les échéances des RAPF des 2 lots de DSP sont dues au 15 du mois en cours. Les recettes, qu'elles soient commerciales ou issues des taxes, sont encaissées avec un délai moyen de 45 jours, ce qui tend considérablement le niveau de la trésorerie, et entraîne des retards de paiements des RAPF qui prévoient des intérêts moratoires.

Par ailleurs, à l'initiative du comptable public, depuis août 2022, les paiements à effectuer au délégataire du lot 1 sont compensés des recettes dues. En effet, le délégataire n'a plus restitué les recettes commerciales, collectées au nom et pour le compte du SMTU, depuis le mois de mars 2022.

## PARTIE V – STRUCTURE ET GESTION DE LA DETTE

### A. Situation au 6/12/2023

*Il convient de préciser que les éléments présentés ci-dessous pourront être modifiés après réception formelle des offres commerciales correspondants aux avenants en cours de validation auprès des instances de l'AFD et de la Banque des Territoires, portant sur un moratoire du capital (18 mois pour l'AFD ; 12 mois pour la BdT).*

#### a. Emprunts actuels, financeurs, montant de la dette

Afin de financer les travaux du Néobus et les investissements Tanéo (systèmes et abris) et en complément des financements de l'Etat au titre du Grenelle et du contrat d'agglomération, des participations des communes, de la province Sud et des fonds propres du SMTU, deux contrats de prêts ont été signés avec d'une part, l'Agence Française de Développement (AFD) le 20 juin 2016 et d'autre part avec la Banque des Territoires, anciennement Caisse des Dépôts et Consignations, (BdT ou CDC) le 3 juin 2016 pour un montant de 8 711 MF chacun, soit un montant total de **17 422 216 850 F**. Les deux emprunts ont fait l'objet de versements en plusieurs tranches, en fonction de l'état d'avancement des travaux.

La nature des deux emprunts est similaire basée sur un montant annuel et un taux fixe. Les deux emprunts ne sont pas garantis.

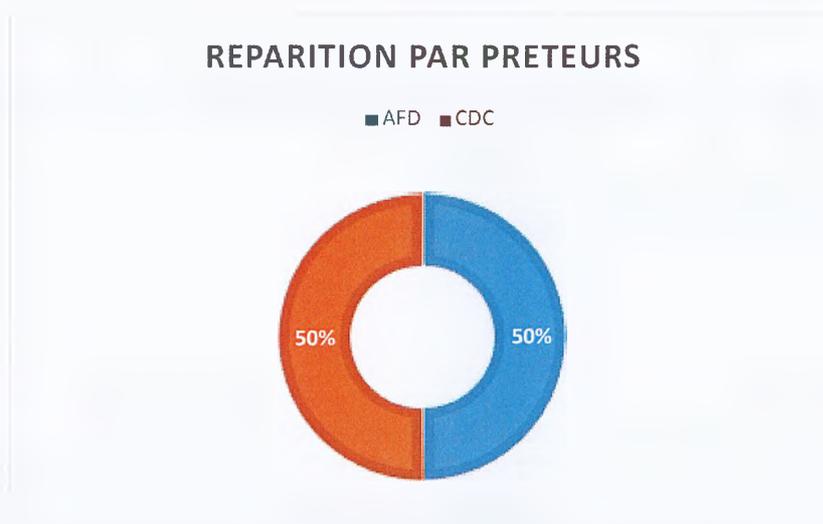
Ainsi, au 6 décembre 2023 :

- Pour l'AFD : 8 711 108 425 F ont été versés, soit la totalité de l'emprunt,
- Pour la BdT : 8 711 108 425 F ont été versés, soit la totalité de l'emprunt.

2022 a vu la mise en place d'un réaménagement de la dette par les deux bailleurs au regard des difficultés financières du SMTU. Ainsi l'échéance de la BdT du 1<sup>er</sup> juillet 2022 a été reventilée sur les années restantes du prêt, majorant les échéances de 4%. Les échéances de l'AFD du 30 novembre 2022 et du 31 mai 2023 ont également été reventilées sur la durée restante du prêt, majorant les échéances de + 6,7%.

Par prêteur :

Prêteur	Capital emprunté	Capital restant dû	Taux	Année fin
AFD	8 711 108	8 340 970		2041
CDC	8 711 108	8 451 700	Livret A	2056
Total	17 422 216	16 792 670		



b. Répartition de l'encours de dette par type de taux

Cette dette ne présente pas d'emprunt à risque, elle n'est composée que de taux fixes.

Synthèse par type de risque

Catégorie de risque	Capital restant dû	% CRD total	Nbre de lignes	Taux moyen	Durée résiduelle moyenne pondérée	% taux fixe	% taux variable	% autres
Taux fixe en KF	17 422 217 KF	100 %	10	2,19 %	27,87 ans	100 %	0 %	0 %

Le taux du prêt de la BdT est gagé sur le taux du livret A. Si ce dernier augmente alors une hausse des intérêts est à prévoir. Ainsi, si l'échéance de 2023 a été calculée sur un taux à +1%, les échéances de 2024 sont calculées sur la base d'un taux à +3%, soit une hausse des intérêts estimée à +167M.

c. Evolution de l'annuité et de la charge d'intérêts en 2023 et années suivantes

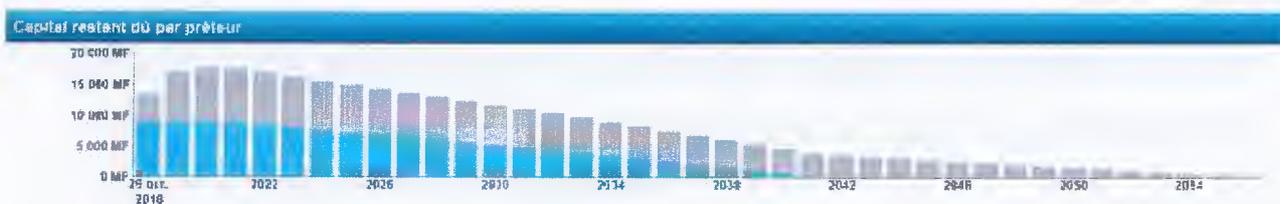
La projection ci-dessous est basée sur les conditions actuelles qui sont en cours de révision, comme convenu lors du comité financier de septembre 2023, afin de soulager la trésorerie du SMTU. il est à noter que la négociation porte sur un moratoire du capital, sur 18 mois pour l'AFD, et sur 12 mois pour la BdT. Ces facilités pourront être étendues jusqu'à la fin de la DSP allotie, en fonction des perspectives d'amélioration de la soutenabilité financière du réseau qui se dessineront à compter du 1 janvier 2027.

La procédure de validation de ces réaménagements est en cours au niveau des instances décisionnaires des 2 bailleurs, et les offres commerciales sont espérées pour le 12 décembre au plus tard, afin que, le cas échéant, le comité syndical habilite la présidente à les signer, et donc que le BP 2024 qui sera présenté le 28 décembre 2023 tienne compte de ces modifications.

Une mise à jour des annuités d'emprunt sera effectuée dès réception/validation de ces offres.

- ✓ La dernière annuité de l'AFD sera remboursée au plus tard au mois de mai 2041.
- ✓ La dernière échéance de la CDC sera remboursée au plus tard au mois de mai 2056.

Par prêteur :



Gris : CDC      Bleu : AFD

*La répartition des échéances par prêteur depuis 2022 est la suivante. A noter, comme indiqué ci-dessus, que les montants pour 2024 et exercices suivants sont purement estimatifs et dépendent de la validation et transmission des offres commerciales fermes qui sont attendues d'ici au 12 décembre prochain (pour la partie en jaune). Les zones en vert correspondent aux échéances qui seront à discuter lors d'un prochain comité financier qui devra se réunir au 3<sup>ème</sup> trimestre 2024. De plus le montant des intérêts annuels de la Bdt est basé sur le taux actuel du livret A qui est susceptible de fluctuer :*

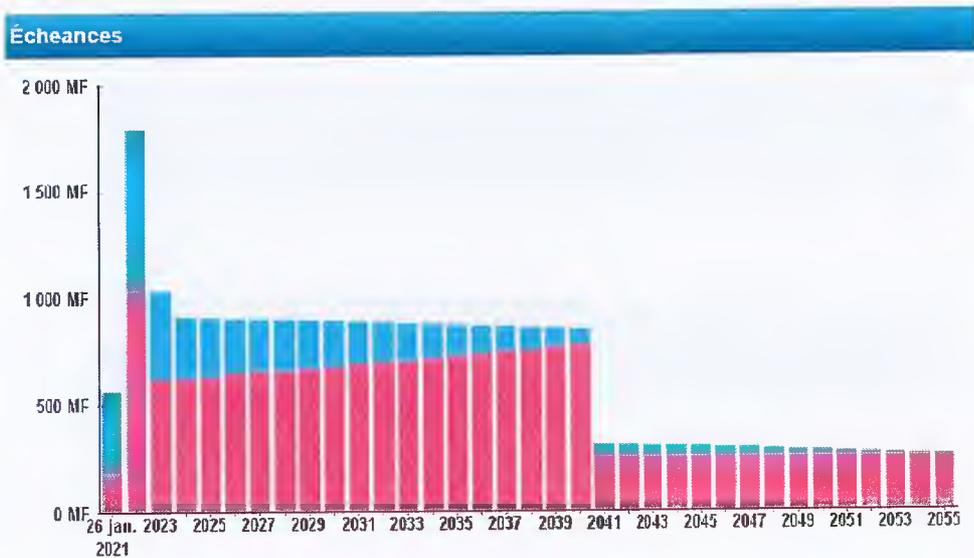
	2 022	2 023	2 024	2 025	2 026
<b>AFD</b>	<b>268 075 819</b>	<b>280 204 297</b>	<b>180 000 000</b>	<b>376 140 095</b>	<b>476 463 233</b>
<i>Intérêts</i>	90 009 386	88 133 186	180 000 000	180 000 000	180 000 000
<i>Capital</i>	178 066 433	192 071 111		196 140 095	296 463 233
<b>CDC</b>	<b>0</b>	<b>413 756 479</b>	<b>322 195 703</b>	<b>588 532 701</b>	<b>578 500 947</b>
<i>Intérêts</i>		154 348 028	322 195 703	321 017 786	310 986 032
<i>Capital</i>		259 408 451		267 514 915	267 514 915
<i>Intérêts</i>	<b>90 009 386</b>	<b>242 481 214</b>	<b>502 195 703</b>	<b>501 017 786</b>	<b>490 986 032</b>
<i>Capital</i>	<b>178 066 433</b>	<b>451 479 562</b>	<b>0</b>	<b>463 655 010</b>	<b>563 978 148</b>
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>268 075 819</b>	<b>693 960 776</b>	<b>502 195 703</b>	<b>964 672 796</b>	<b>1 054 964 180</b>

Le prélèvement de ces échéances se fait directement sur le compte de la trésorerie, avec mandatement de régularisation après constat du décaissement.

Les échéances sont fixées aux dates suivantes chaque année :

- AFD : 31 mai (50%) et 30 novembre (50%)
- CDC : 1<sup>er</sup> juillet

Ci-dessous l'échéancier prévisionnel des échéances à régler jusqu'en 2055, en date du 10 novembre 2023, et qui devra lui aussi être actualisé si les avenants aux emprunts sont signés :



## **DÉLIBÉRATION N°DEL-2023-XXX**

### **Constatant la réalité du débat d'orientations budgétaires pour l'exercice 2024 du SMTU**

LE COMITÉ SYNDICAL,

- VU la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment l'article 54 ;
- VU la loi organique modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, publiée au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie le 24 mars 1999 et notamment son article 9 ;
- VU le Code des communes de la Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles L.212-1 et L.411-1 ;
- VU la délibération n° 30-2010/APS du 12 août 2010 de l'Assemblée de la Province Sud relative à la participation de la Province Sud au Syndicat Mixte de Transports Urbains du Grand Nouméa ;
- VU les délibérations concordantes, n° 53/10/VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n°2010/235 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010/850 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 2010/68 du 19 août 2010 de la commune de Païta, décidant de constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa en approuvant les statuts et formalisant leur volonté de s'associer au sein d'un syndicat ayant pour objet l'organisation, la gestion et l'exploitation des services publics réguliers de transports en commun routiers, ferrés et maritimes et de transports scolaires du secondaire sur le territoire des communes de Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Païta ;
- VU les délibérations concordantes, n° 2010-840 du 26 août 2010 de la commune de Nouméa, n° 51-10-VIII du 05 août 2010 de la commune du Mont-Dore, n° 2010-233 du 11 août 2010 de la commune de Dumbéa, n° 2010-66 du 19 août 2010 de la commune de Païta, relatives à la dissolution de Transco ;
- VU la délibération n° 2010/28 du 16 août 2010 du Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) portant modification de ses statuts ;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°51 du 30 août 2010 du Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie autorisant la création du « Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa » (SMTU) ;
- VU l'arrêté HC/DAIRCL N°56 du 21 octobre 2015 portant modification des statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU l'arrêté DCEC/BCC N°105 du 2 octobre 2023 portant modification des statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) ;
- VU les statuts du Syndicat Mixte des Transports Urbains du Grand Nouméa (SMTU) modifiés ;
- CONSIDÉRANT qu'un débat sur les orientations générales du budget est obligatoire dans les Villes de 3 500 habitants et plus, et leurs établissements publics ;
- CONSIDÉRANT que ce débat permet à l'assemblée délibérante de discuter des orientations budgétaires qui préfigurent les priorités qui seront inscrites dans le cadre du budget ;
- CONSIDÉRANT que le débat doit se tenir dans les deux mois précédant l'examen du budget ;

- Sur le rapport d'orientation budgétaire n° 2023-36-DEL pour l'exercice 2024 de Madame la Présidente du syndicat mixte des transports urbains du Grand Nouméa et sur sa proposition ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :**

PREND ACTE, pour le budget 2024 du SMTU, de la tenue du Débat d'Orientation Budgétaire.

**ARTICLE 2 : VOIE ET DÉLAI DE RECOURS**

Le délai de recours devant le Tribunal Administratif de Nouvelle-Calédonie contre le présent acte est de deux (2) mois à compter de sa publication, de son affichage ou de sa notification.

Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique «Télérecours citoyens» accessible par le site Internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).

**ARTICLE 3 : EXÉCUTION**

Madame la Présidente est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera enregistrée, transmise à Monsieur le Commissaire délégué de la République pour la Province Sud, au Trésorier de la Province Sud, notifiée à la Province Sud, aux communes de Nouméa, Mont-Dore, Dumbéa et Païta, et publiée par voie d'affichage.

DÉLIBÈRE EN SÉANCE PUBLIQUE, le

POUR EXTRAIT CONFORME

La Présidente

Léa TRIPODI

La présidente certifie le caractère exécutoire de cet acte compte tenu de sa publication le et de sa transmission au représentant de l'Etat le

Ampliations :

- Com. délégué province Sud	.....	1
- Trésorier de la province Sud	.....	1
- Province Sud	.....	1
- Commune de Nouméa	.....	1
- Commune du Mont-Dore	.....	1
- Commune de Païta	.....	1
- Commune de Dumbéa	.....	1