

## BUDGET 2026

### RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES

#### COMITE SYNDICAL du 16 janvier 2026

En application des dispositions législatives, il convient que le Comité Syndical débatte des orientations budgétaires avant le vote du budget.

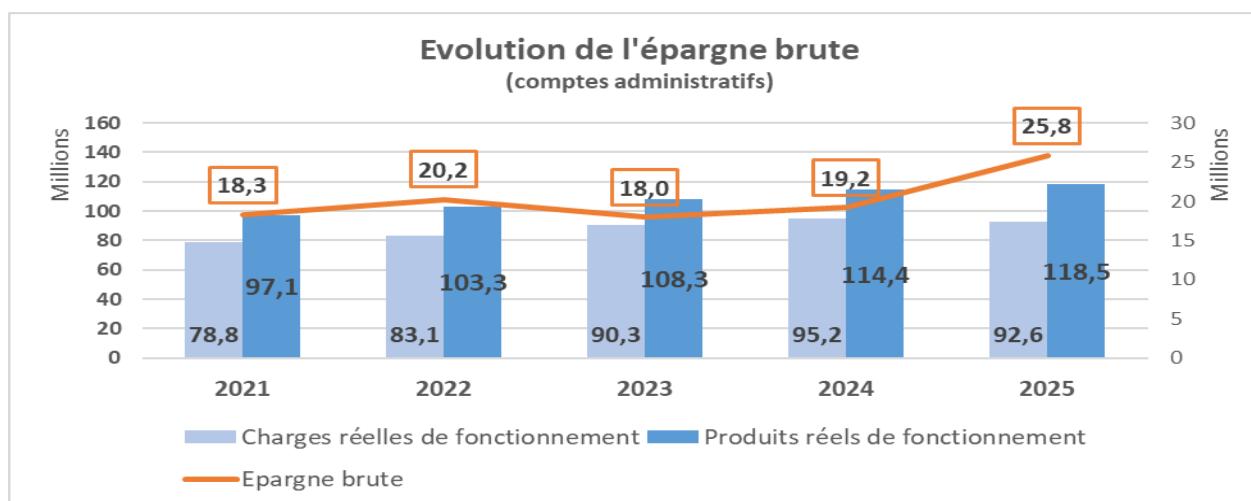
Le présent rapport est mis à disposition du public au siège du Syndicat des Mobilités de Touraine.

#### ***I. Le contexte de la préparation budgétaire 2026***

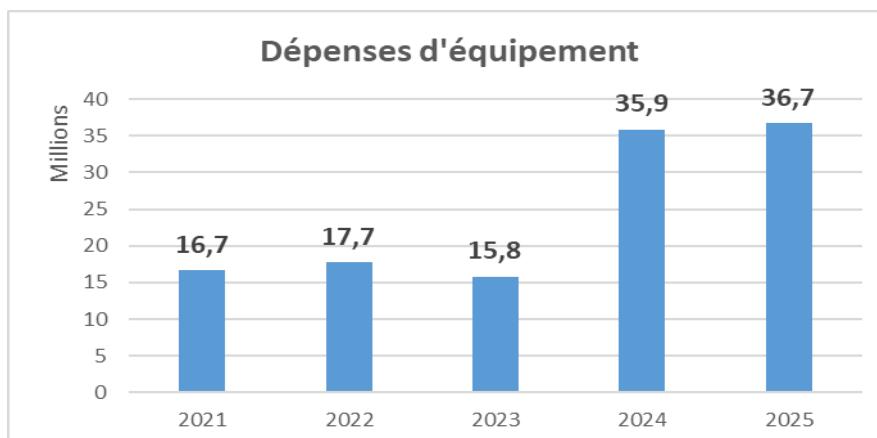
Les résultats issus du CA 2025 sont le premier déterminant du projet de budget 2026 et une rétrospective budgétaire sur les années 2021 à 2025 permet d'apprécier l'évolution de la situation financière du syndicat au cours de ces dernières années.

L'évolution de l'épargne brute, différence entre les recettes et dépenses réelles de fonctionnement, permet de s'assurer de la bonne adéquation entre l'évolution des recettes et dépenses, et donc de mesurer la capacité d'autofinancement.

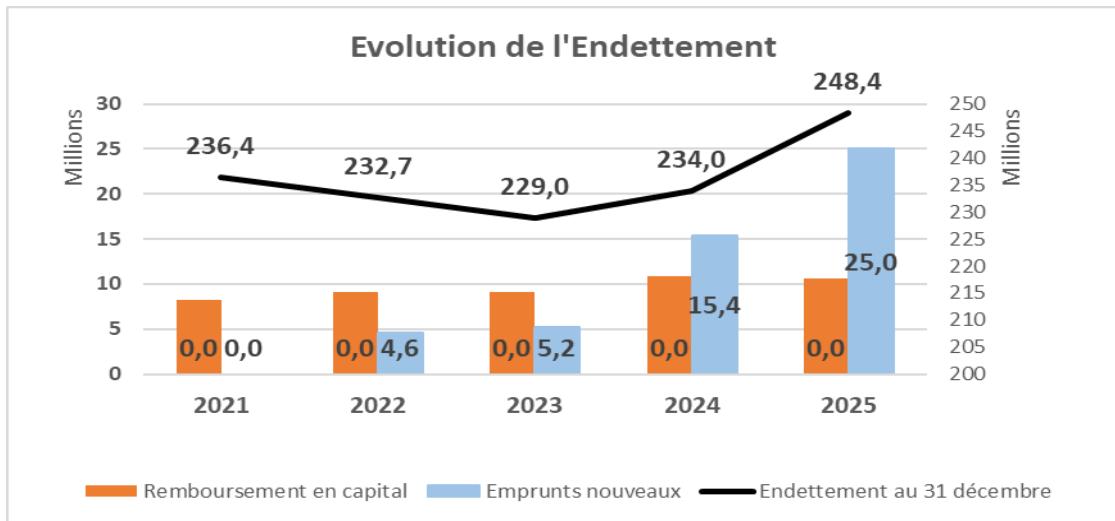
Cette épargne brute est relativement stable jusqu'en 2024, puisqu'oscillant entre 18 et 20M€, puis progresse significativement en 2025 :



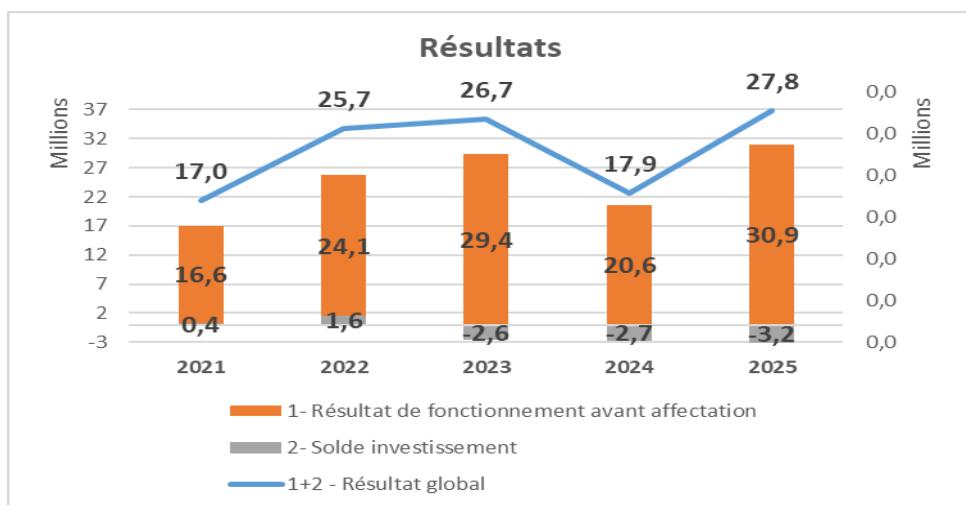
Le niveau de l'investissement (dépenses d'équipement) a augmenté depuis 2024 :



Cette hausse de l'investissement en 2024 et 2025 a nécessité un recours accru à l'emprunt, d'où l'évolution du niveau de l'endettement depuis 2024 :



Les résultats de 2025 reviennent au niveau des années 2022 et 2023 :



NB : le résultat de fonctionnement de l'exercice 2024 a été minoré par la comptabilisation d'opérations patrimoniales totalisant 13,1 M€ relatives à des ajustements des actifs de Tours métropole Val de Loire et du Syndicat des mobilités de Touraine, tels que décidés par délibération du conseil syndical du 16 octobre 2024 et dont les crédits ont été prévus lors de l'adoption de la décision modificative n°2 au conseil syndical du 18 décembre 2024.

## **II. Les orientations budgétaires 2026**

Le contenu du rapport de présentation des orientations budgétaires est strictement défini par la loi. Il comprend notamment, les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes, en fonctionnement comme en investissement, l'évolution du besoin de financement annuel, la présentation des engagements pluriannuels, des informations relatives à la structure et la gestion de l'encours de dette et une présentation des principaux éléments de gestion des ressources humaines.

### **SECTION DE FONCTIONNEMENT**

#### **A. RECETTES DE FONCTIONNEMENT**

Les recettes de fonctionnement atteindraient 149,9M€ et seraient constituées des postes suivants :

Recettes de fonctionnement en M€		BP 2025	CA 2025 estimé	OB 2026	Evolution BP à BP	Evolution BP à BP (%)
002	Résultat reporté	17,89	17,89	27,80	9,91	55%
70	Produits des services	27,39	26,72	25,56	-1,83	-7%
73	Impôts et taxes	81,10	82,11	83,25	2,15	3%
74	Dotations, subventions et participations	5,84	5,88	5,92	0,08	1%
-	Autres produits	3,09	3,75	1,72	-1,37	-44%
042 (2)	Opérations d'ordre de transfert entre section	6,02	5,55	5,71	-0,32	-5%
<b>Total recettes de fonctionnement :</b>		<b>141,32</b>	<b>141,90</b>	<b>149,95</b>	<b>8,63</b>	<b>6%</b>

#### **1. COMPTE 002 - REPRISE DU RÉSULTAT 2025**

Il s'élèverait à 27,8 M€ après déduction des 3,1M€ pour combler le besoin de financement de la section d'investissement (cf. les points C et D), montant supérieur à celui de 2024 qui a été impacté par la comptabilisation d'opérations patrimoniales totalisant 13,1 M€.

La présentation du compte administratif 2025 à venir permettra de disposer d'une analyse détaillée de l'exécution budgétaire de l'année qui aboutit à ce résultat, mais on peut d'ores et déjà dire que cette augmentation de résultat constitue le retour à une année normale sans comptabilisation d'opérations patrimoniales (cf. partie I - Le contexte de la préparation budgétaire 2026).

#### **2. CHAPITRE 70 - RECETTES LIÉES À L'EXPLOITATION DU SERVICE DE TRANSPORT**

Les recettes de billetterie reversées par le délégataire sont estimées en 2026 à 25,6M€, prévision en diminution de 4% par rapport au montant perçu en 2025 (26,7M€). Cette diminution est liée à l'anticipation d'une baisse de fréquentation du réseau de transport due aux travaux pour la réalisation de la ligne 2 de tram. Quant aux ajustements de tarifs, il est anticipé qu'ils seront neutres sur le niveau des recettes à percevoir.

#### **3. CHAPITRE 73 - VERSEMENT MOBILITÉ**

Pour mémoire, le taux du Versement mobilité (ex. versement transport) est de 2%.

Le montant du versement mobilité est estimé pour 2026 à 83,2 M€, en hausse de 3% par rapport au montant prévu en 2025 (81,1M€).

#### **4. CHAPITRE 74 – DOTATIONS, SUBVENTIONS ET PARTICIPATIONS**

La première ressource de ce chapitre est la dotation globale de décentralisation avec 2,6 M€ perçus en 2025, montant reconduit en 2026.

A ce montant s'ajoute en 2026 une subvention de la Métropole de 3M€, à l'identique du montant alloué en 2025, pour le financement de la construction de la ligne 2 de tramway et de ses composantes.

Cette subvention entre dans le cadre des dispositions des articles L1221-112 et L1512-2 du Code des transports qui prévoient que le financement des services de transports public régulier de personnes est assuré par les usagers et le cas échéant par les collectivités publiques, ces dernières versant leurs contributions éventuelles par voie de subvention ou de fonds de concours.

Il est précisé que la Métropole a par délibérations successives des 18 décembre 2017, 24 septembre 2018, 17 décembre 2019 et 22 mai 2023:

- approuvé les objectifs et les modalités de la concertation préalable,
- adopté les orientations issues du bilan de concertation publique,
- décidé des éléments de définition du projet de deuxième ligne de tramway et ses composantes,
- décidé la poursuite du projet de construction de la ligne 2 de tramway et son principe de financement.

En outre, d'un point de vue budgétaire, la Métropole intègre les subventions de fonctionnement à une autorisation d'engagement (n° C3\_AE2401 - 240100PAE) et celles d'investissement à une autorisation de programme (n° C3\_AP2013 - 201201P).

Les montants de ces subventions sont amenés à évoluer avec l'actualisation de la prospective budgétaire du syndicat. L'actualisation de ces montants dans le cadre du futur vote du BP 2026 par rapport à ceux mentionnés au BP2025 serait la suivante :

Rep.	Objet	Chapitre	Montant total	Réalisé avant 2025	Réalisé 2025	Reste à financer	2026	2027	2028	2029	2030	2030 et plus
	Subventions fonctionnement	74										
1	BP2025		247,0	1,0	3,0	243,0	3,0	8,5	14,0	15,0	14,0	188,5
2	Actualisation BP2026		201,0	1,0	3,0	197,0	3,0	8,0	13,5	14,5	15,5	142,5
	Subventions investissement	13										
3	BP2025		58,6	17,0	2,0	39,6	2,5	2,2	0,2	0,0	0,0	34,7
4	Actualisation BP2026		54,0	17,0	2,0	35,0	4,5	4,0	4,0	4,0	1,0	17,5
	Total :											
5=1+3	BP2025		305,6	18,0	5,0	282,6	5,5	10,7	14,2	15,0	14,0	223,2
6=2+4	Actualisation BP2026		255,0	18,0	5,0	232,0	7,5	12,0	17,5	18,5	16,5	160,0
6-5	Variation		-50,6	0,0	0,0	-50,6	2,0	1,3	3,3	3,5	2,5	-63,2

Ces subventions de la part de la Métropole, tant en investissement qu'en fonctionnement, font l'objet de conventions annuelles de financement et un projet de convention annuelle pour l'année 2026 sera soumis pour adoption aux membres du comité syndical avec le projet de budget primitif 2026.

Les subventions perçues en investissement apparaissent au chapitre 13 des recettes d'investissement (cf. ci-après).

## **5. AUTRES PRODUITS**

Ces autres produits comprennent la compensation par l'Etat du relèvement du seuil des personnes assujetties au versement transport (273 k€), des produits financiers (300k€) et des cessions d'immobilisations (537 k€).

Par ailleurs, 0,3 M€ sont prévus pour la reprise partielle de la provision constituée en vue du remboursement de l'avance de l'Etat en 2020 de 7,8M€ au titre des pertes de recettes usagers. En effet, l'avenant à la convention signée avec l'Etat prévoit que ce remboursement doit s'opérer de 2024 à 2030 inclus.

## **6. CHAPITRE 042 - AMORTISSEMENT DES SUBVENTIONS**

L'amortissement des subventions perçues sera de 5,7 M€.

Cette recette d'ordre a pour corollaire une inscription à l'identique en dépense d'investissement (chapitre 040).

## **B. DEPENSES DE FONCTIONNEMENT**

Pour rappel, les délégations de service public relatives d'une part, à l'exploitation du réseau de bus et tramway Fil Bleu et d'autre part au service Fil Blanc (transports des personnes à Mobilités réduite), ont pris fin au 31 décembre 2018.

La DSP mise alors en place pour la période 2019-2025 reprenait les deux anciennes DSP et après mise en concurrence, avait été attribuée à la société KEOLIS.

L'exercice 2026 sera la première année de la nouvelle DSP 2026-2031 et portera les dépenses de cette délégation de service public qui assure une continuité de service avec les années précédentes.

Les dépenses de fonctionnement atteindraient 149,9 M€ et seraient constituées des postes suivants :

Dépenses de fonctionnement en M€		BP 2025	CA 2025 estimé	OB 2026	Evolution BP à BP	Evolution BP à BP (%)
011	Charges à caractère général	83,29	79,57	86,70	3,41	4%
012	Charges de personnel	1,82	1,68	1,82	-0,01	0%
66	Charges financières	9,78	9,02	10,23	0,46	5%
-	Autres charges	2,78	2,36	2,70	-0,08	-3%
023	Virement à la section d'investissement	23,95		29,43	5,48	23%
042 (1)	opérations d'ordre entre section (amortissements)	19,69	18,31	19,07	-0,63	-3%
<b>Total dépenses de fonctionnement :</b>		<b>141,32</b>	<b>110,95</b>	<b>149,95</b>	<b>8,63</b>	<b>6%</b>

## **1. CHAPITRE 011 - CHARGES À CARACTÈRE GÉNÉRAL**

Les charges à caractère général sont évaluées à la somme de 86,7 M€ (+4% par rapport au BP 2025) et sont composées des postes suivants :

### **a) Contrat pour l'exploitation du réseau des transports**

Le contrat inclut :

- l'exploitation du réseau bus et tramway et l'exploitation du service Fil Blanc pour la Métropole et les 3V,
- l'accompagnement en exploitation de la future ligne 2 du tramway.
- le Transport à la demande,
- les navettes électriques de proximité,
- la desserte urbaine des 3V,

Les dépenses de l'exercice 2026, liées à l'exploitation du réseau urbain, sont estimées à 83,45 M€ (80,45 M€ au BP2025).

### **b) Autres charges à caractère général**

Les autres charges à caractère général sont évaluées à 3,2 M€ et intègrent les postes de sous-traitance (1,1M€), d'études (0,3M€), de locations immobilières (0,3M€), des taxes foncières (0,4M€).

## **2. CHAPITRE 012 - DÉPENSES DE PERSONNEL**

Les crédits prévisionnels s'élèveraient à 1,82M€ en 2026 , soit un montant à l'identique de celui prévu au BP 2025.

A noter qu'il est produit en annexe une présentation de la structure des effectifs et de l'évolution des dépenses de personnel.

### **3. CHAPITRE 66 - INTÉRÊTS DE LA DETTE**

Le montant des intérêts de la dette sur l'exercice 2026 est évalué à 10,2 M€, soit un montant supérieur au BP 2025 (cf. les éléments produits ci-après en matière d'endettement en recette d'investissement, au chapitre 16).

### **4. AUTRE CHARGES**

Ces dépenses sont évaluées à 2,7 M€ et incluent le financement des services scolaires générés directement par les communes ou syndicats de communes ou par la Région pour 1,9M€ et des subventions aux associations pour 0,32 M€. Une inscription de 0,1M€ serait prévue pour des remboursements de versements mobilité.

### **5. CHAPITRE 68 – DOTATION AUX PROVISIONS**

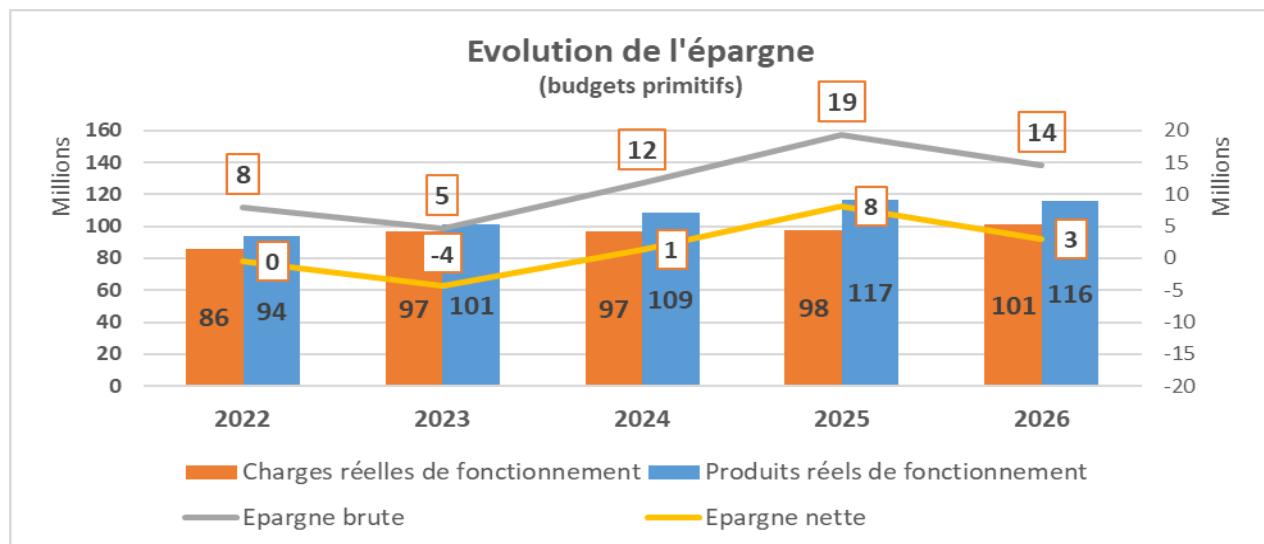
Aucune provision n'est prévue.

### **6. CHAPITRE 023 ET 042 - AUTOFINANCEMENT**

L'autofinancement prévisionnel est composé de deux sources. La première est la dotation aux amortissements (composante du chapitre 042), obligatoire et fonction du patrimoine de la collectivité. La seconde est le virement prévisionnel de la section de fonctionnement à la section d'investissement (chapitre 023).

Cet autofinancement prévisionnel serait de 48,5M€ en 2026, en augmentation de +11% par rapport au BP 2025 (43,7 M€) en raison du report de résultat de l'année précédente supérieur (27,8M€ reportés sur 2026 contre 17,9M€ sur 2025).

Quant au niveau de l'épargne, il diminue légèrement par rapport au BP2025, mais reste à un niveau plus élevé que les années qui précèdent :



## SECTION D'INVESTISSEMENT

### C. RECETTES D'INVESTISSEMENT

Les recettes d'investissement atteindraient 209,9 M€ et seraient constituées des postes suivants :

Recettes d'investissement en M€		BP 2025	CA 2025 estimé	OB 2026	Evolution BP à BP	Evolution BP à BP (%)
10	Dotations et fds propres	2,69	2,69	3,15	0,46	17%
13	Subventions d'investissement	11,31	2,41	12,62	1,31	12%
16	Recours à l'emprunt	35,36	25,00	70,63	35,27	100%
238	opérations comptables : intégration à l'actif	51,00	4,00	75,00	24,00	47%
-	Autres recettes	0,00	0,00	0,01	0,00	25%
021	Prélèvement en provenance de la section de fct.	23,95		29,43	5,48	23%
040	opérations d'ordre entre section (amortissements)	19,69	18,31	19,07	-0,63	-3%
<b>Total recettes d'investissement :</b>		<b>144,01</b>	<b>52,42</b>	<b>209,90</b>	<b>65,89</b>	<b>46%</b>

#### **1. COMPTE 001 – SOLDES N-1 / CHAPITRE 10 – DOTATION ET FONDS PROPRES**

Le résultat en investissement du compte administratif 2025 ferait ressortir un besoin de financement de 3,1M€ (Cf. dépenses d'investissement), d'où l'affectation partielle au chapitre 10 de cette somme prélevée sur le résultat de fonctionnement.

#### **2. CHAPITRE 13 - SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT**

Au titre de l'exercice 2026, il est prévu de percevoir :

- des subventions de l'Etat (4,5M€) et de la Région (3,7M€)
- une participation de la part de la Métropole pour le financement de la ligne 2 du Tram de 4,5M€, à comparer au montant de 2025 de 2M€. Cette subvention sera intégrée au projet de convention annuelle avec la métropole qui sera soumis pour adoption aux membres du comité syndical avec le projet de budget primitif 2026 (cf. explications apportées au chapitre 74).

#### **3. CHAPITRE 16 - EMPRUNT**

Le besoin de financement 2026 des investissements nécessiterait de recourir à l'emprunt à hauteur de 70,6 M€, besoin justifié par le programme d'investissement mentionné ci-après.

#### **4. OPÉRATIONS COMPTABLES D'INTÉGRATION A L'ACTIF**

Les 75M€ inscrits à ce titre en 2026 sont nécessaires pour la passation des écritures comptables d'intégration à l'actif des investissements réalisés par le mandataire dans

le cadre de la ligne 2 de tramway. Cette inscription budgétaire devra se poursuivre dans les années futures jusqu'à l'achèvement de ce projet sur la base du montant inscrit au titre des avances versées au mandataire.

Ces écritures comptables impliquent aussi une inscription en dépense d'investissement, mais induisent aussi une double-comptabilisation des investissements réalisés par le mandataire avec la reprise des avances qui lui sont versées pour leurs intégrations à l'actif.

## **5. CHAPITRES 021 ET 040 - AUTOFINANCEMENT**

Il s'agit des montants inscrits en dépenses de fonctionnement, aux chapitres 023 et 042 qui totalisent 48,5M€.

## **D. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT**

Le tableau qui suit récapitule les inscriptions budgétaires en dépenses d'investissement qui totalisent 209,9 M€ :

Dépenses d'investissement en M€		BP 2025	CA 2025 estimé	OB 2026	Evolution BP à BP	Evolution BP à BP (%)
001	Solde N-1	2,69	2,69	3,15	0,46	17%
16	Emprunts et dettes assimilées	11,12	10,59	11,50	0,39	3%
20 à 23 hors 238	Dépenses d'équipement	73,18	32,73	104,27	31,09	42%
238	opérations comptables : avances et intégration à l'actif	51,00	4,00	85,27	34,27	67%
-	Autres dépenses	0,00	0,00	0,01	0,00	25%
040	opérations d'ordre de transfert entre section	6,02	5,55	5,71	-0,32	-5%
<b>Total dépenses d'investissement :</b>		<b>144,01</b>	<b>55,57</b>	<b>209,90</b>	<b>65,89</b>	<b>46%</b>

### **1. SOLDE N-1**

Il s'agit du besoin de financement issu du CA2025 de 3,1M€ qui serait comblé par une affectation partielle du résultat excédentaire de fonctionnement (Cf. le point C).

### **2. CHAPITRE 16 - CAPITAL DE LA DETTE**

Le remboursement du capital de la dette s'élèvera à 11,5 M€, soit un montant proche du BP 2025 (11,1 M€). Cette somme intègre le remboursement annuel de l'avance de l'Etat (1,1M€) et les plans d'amortissements des emprunts contractualisés (10,4M€).

S'agissant de l'encours actuel de la dette, les principales caractéristiques sont les suivantes :

Endettement (en M€)	Repère	BP 2025	OB 2026	BP 2027 (montant maximum)
Dette au 1/01 (BP)	6	234,0	248,4	307,5
Recours à l'emprunt (hors reports N-1)	7	35,4	70,6	
Encours de la dette / RRF (%)	8=6/1	200,2%	214,3%	
Besoin de financement	9= 7-4	24,2	59,1	

Le besoin de financement de 59,1M€ signifie que le recours prévisionnel à l'emprunt est supérieur aux remboursements en capital de l'année, et c'est donc une augmentation de l'endettement en cours d'année 2026 qui est anticipée, avec un niveau d'endettement maximum à fin 2026 de 307,5M€.

L'encours de la dette au 1<sup>er</sup> janvier 2026 se décompose ainsi :

Financement	Montant en M€
Ligne 1 et investissements jusque l'année 2014	193,8
Avance de l'Etat remboursable année 2021	5,5
Ligne 2 et investissements à/c de 2022	49,0
Total :	248,4

S'agissant du financement de la ligne 2, il est précisé :

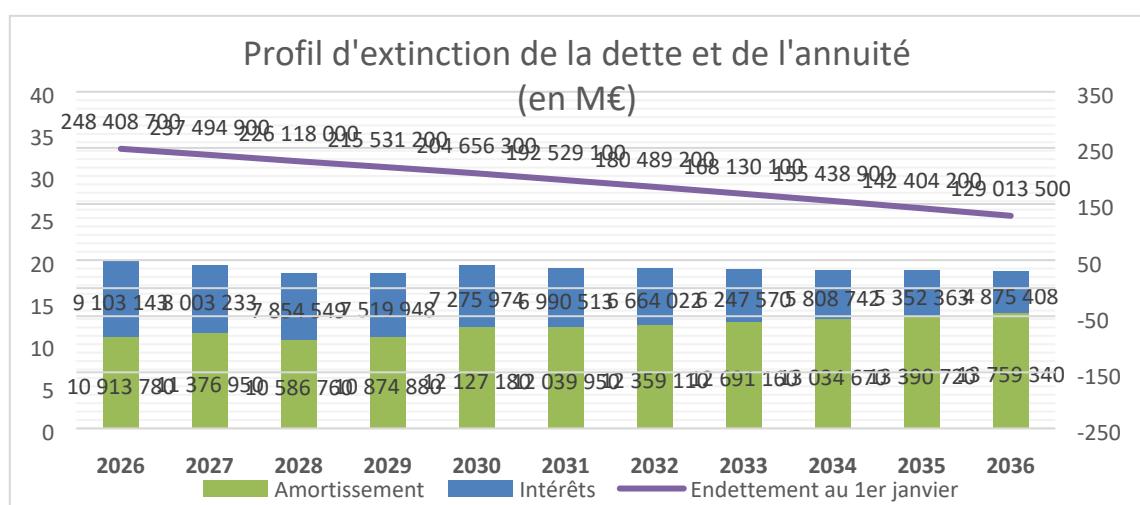
- qu'un contrat de financement a été signé avec la Banque Européenne d'Investissement en juin 2023 de 170M€ dont 35M€ ont été versés
- qu'un nouveau contrat de financement est en préparation avec la Caisse des Dépôts et Consignation de 100M€ et devrait être proposé à la prochaine séance du comité syndical pour en autoriser la signature par son président.

#### Dette par type de risque

Encours au 01/01/2026	Part % Taux Fixe	Part % Taux Variable	Taux moyen	Durée résiduelle	CHARTE GISSLER
248,4 M€	61,2%	38,8%	3,74%	18 ans 3 mois	100 % 1 A

La dette du syndicat est principalement constituée d'emprunts à taux fixes et ceux à taux variables ne présentent pas de risque, ce qui explique le classement en totalité en 1A selon la Charte Gissler, soit le niveau le plus sécurisé de dette.

Le profil d'extinction de la dette à début 2026 est le suivant :



### **3. CHAPITRES 20 À 23 - PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT**

Il est proposé, pour 2026, de retenir principalement les investissements suivants, d'un montant global estimé à 104,3 M€ :

a. Ligne 2 TRAM	88,3 M€
b. Intervention sur réseau	5,8 M €
Dont Aménagement axes structurants	0,7 M€
Interventions ligne 1 tramway	3,9 M€
Equipement réseau bus	0,4 M€
Revêtements de chaussée	0,8 M€
c. Matériel et travaux dépôts	9,4 M€
Dont Acquisition et équipement bus	7,1 M€
Interventions sur dépôts	2,3 M€
d. Politique Vélo	0,8 M€

### **4. OPERATIONS COMPTABLES D'INTEGRATION A L'ACTIF**

Ce sont 85M€ qui sont inscrits en dépenses d'investissement pour la passation des écritures comptables d'intégration à l'actif des investissements réalisés par le mandataire avec 10M€ d'avances versées au mandataire sur l'exercice précédent et une 75M€ au cours de l'exercice 2026 (ces 75M€ sont donc inscrits en parallèle en recette d'investissement).

### **5. CHAPITRE 040 – OPERATION D'ORDRE**

L'amortissement des subventions perçues est comptabilisé en recette de fonctionnement (voir chapitre 042) et en dépense d'investissement (ici donc au chapitre 040). Il s'élève en 2026 à 5,7 M€.

### **6. Autorisations de programme et crédits de paiement**

De manière à disposer d'un cadre de gestion plus adapté au caractère structurellement pluriannuel de nombreux projets d'investissement, le syndicat a développé en 2020 le recours aux « autorisations de programme » qui permettent de distinguer un support d'engagement comptable des projets, les autorisations de programme (AP), et un support de paiement en fonction de leur réalisation, les crédits de paiement (CP). Un règlement budgétaire et financier, précisant les règles de gestion en AP-CP, a été adopté le 10 février 2020.

Deux autorisations de programme ont été créées en 2020 et intègrent des crédits de paiement de 2020 à 2027 et au-delà.

Les montants de ces deux autorisations de programme (AP) qui seraient soumis au vote du comité syndical dans le cadre du projet de BP2026 augmenteraient par rapport au BP2025 de 4,3M€ pour atteindre 599,4M€. (voir la page suivante).

**BUDGET SYNDICAT DES MOBILITES DE TOURAIN - ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2026**  
**AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET FINANCEMENT : Présentation par année**

Programme	Autorisation de Programme		Crédits de Paiement						Ressources			
	Montant voté en 2025	Montant à voter au BP2026	Réalisé avant 2025	Réalisé en 2025	Reste à financer	2026	2027	2028	Autofinancement	Emprunt	Subventions	Total
<b>SMT202001 MOBILITES ET TRANSITION ECOLOGIQUE</b>	65,1	69,4	27,7	3,0	38,7	16,0	6,7	16,0	53,8	15,2	0,5	69,4
<b>SMT202002 LIGNE 2 ET SES COMPOSANTES</b>	530,0	530,0	33,6	8,0	488,4	88,3	144,8	255,4	10,5	397,0	122,5	530,0
<b>Total :</b>	<b>595,1</b>	<b>599,4</b>	<b>61,3</b>	<b>11,0</b>	<b>527,1</b>	<b>104,3</b>	<b>151,5</b>	<b>271,4</b>	<b>64,2</b>	<b>412,2</b>	<b>123,1</b>	<b>599,4</b>

**Présentation de la structure des effectifs et de l'évolution des dépenses de personnel, en application de l'article L5211-36 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par la loi n°2015-991 du 7 août 2015- article 107**

En application de l'article 107 de la loi du n°2015-991 du 7 août 2015, vous trouverez, en annexe, la présentation de la structure des effectifs et de l'évolution des dépenses de personnel.

### **1- L'évolution de la masse salariale**

Le Syndicat mixte des Mobilités de Touraine a été créé par arrêté préfectoral le 28 novembre 2018 entre Tours Métropole Val de Loire et les communes de La Ville-aux-Dames, Vernou-sur-Brenne et Vouvray.

L'ensemble des agents du budget annexe des Mobilités de Tours Métropole Val de Loire a été transféré à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au Syndicat des Mobilités de Touraine.

L'évolution de la masse des charges de personnel (chapitre 012) du budget mobilités de Tours Métropole Val de Loire puis du Syndicat des Mobilités de Touraine :

Compte Administratif 2019 SMT	Compte Administratif 2020 SMT	Compte Administratif 2021 SMT	Compte Administratif 2022 SMT	Compte Administratif 2023 SMT	Compte Administratif 2024 SMT	Compte Administratif 2025 SMT
1 250 054€	1 313 580€	1 340 833€	1 508 323€	1 584 151€	1 599 177€	1 680 146€

Le budget 2025, d'un montant de 1.824.500 €, a été consommé à hauteur de 92,08%.

Ce calcul intégrait différentes mesures impactant fortement le budget telles que :

- La hausse de 3 points de taux de cotisation patronale à la CNRACL (Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales).
- Le retour au taux normal de 9,88 % de l'URSSAF maladie pour le régime spécial CNRACL.

- Les Rémunérations brutes (CA 2025) :**

Traitements indiciaires	NBI	Primes et indemnités	Heures supplémentaires	Avantages en nature
827 915 €	6 093 €	305 544 €	2 869 €	0 €

- La répartition entre les nets à payer et les charges salariales et patronales :**

Nets à payer	Charges salariales et patronales	Hors paie*	TOTAL
905 840 €	725 433 €	48 873 €	1 680 146 €

\*Hors paie : participation au COS, capital décès, frais médicaux...

## **2- La structure des effectifs au 31/12/2025**

Le Syndicat des Mobilités de Touraine compte 28,2 agents en équivalent temps plein au 31 décembre 2025, dont 18,8 agents titulaires, 8,8 agents contractuels et 0,6 apprenti.

Les agents appartiennent majoritairement à la filière technique (52%), féminin à 57%, principalement de catégorie A (52%) sur le profil d'ingénieur territorial à temps complet (35%).

Depuis le 1er janvier 2022, la durée annuelle du temps de travail est de 1 607 heures pour un agent à temps plein, conformément à la Loi du 6 août 2019 relative à la transformation de la fonction publique.

## **3- Les principaux facteurs de variation pour 2026 sont les suivants :**

- **Les mesures réglementaires**

### **Augmentation du taux patronal CNRACL en 2026 :**

Le décret n° 2025-86 du 30 janvier 2025 relatif aux taux de cotisations vieillesse des employeurs des agents affiliés à la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales modifie le taux de la cotisation d'assurance vieillesse applicable aux rémunérations versées par les employeurs territoriaux à leurs fonctionnaires affiliés au régime spécial de sécurité sociale pour l'année 2025 et les années à venir.

Pour l'année 2026, ce taux passe de 34,65 % à 37,65 %.

Pour les années ultérieures, le décret prévoit une évolution du taux de la cotisation dans les proportions suivantes :

De 37,65 % à 40,65 % au 1er janvier 2027  
De 40,65 % à 43,65 % au 1er janvier 2028

### **La création d'un versement mobilité régional en 2026 :**

Le Conseil régional du Centre-Val de Loire a décidé d'instaurer et de fixer le taux de versement affecté au financement des services mobilité à 0,15 % à compter du 1er janvier 2026, conformément à l'article L4332-8-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, aux fins de soutenir les offres mises en place ou à venir, notamment les offres ferroviaires, les offres routières interurbaines, les services de mobilité durables et notamment ceux déployés en faveur des mobilités rurales et de la mobilité des salariés des entreprises.

### **Augmentation du SMIC :**

Selon une récente annonce effectuée dans le cadre de la présentation du budget 2026, le SMIC pourrait être à nouveau rehaussé en janvier 2026. Cette évolution porterait le montant du SMIC entre 1 823,42 euros (+21,42 euros) et 1 827,02 euros (+25,22 euros) bruts mensuels. Le SMIC serait alors supérieur de plus de 20 euros au traitement

minimum des fonctionnaires. Le Conseil d'État a consacré, comme principe général du droit, l'obligation pour les employeurs publics de garantir à leurs agents une rémunération au moins égale au montant du SMIC par le versement d'une indemnité différentielle.

- **Les mesures endogènes :**

**Le glissement-vieillesse-technicité** (ou GVT) permet de désigner l'évolution des charges de personnel liée au vieillissement et à l'avancement de carrière des agents. Cette dynamique entraîne chaque année une augmentation de la masse salariale (environ 1% par an) pour un coût estimé à 7.000 € en 2026.

L'adhésion pour 4 ans depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025 au **contrat groupe d'assurance statutaire** souscrit par le Centre de Gestion d'Indre-et-Loire. Les risques couverts sont les frais médicaux des agents affiliés à la CNRACL en cas d'accident de service et maladie imputable au service.