



2020/01/CS - Annexe

Rapport d'orientations budgétaires (ROB) pour l'exercice 2019 servant de base au débat d'orientations budgétaires

Introduction

Le budget primitif 2020 du Syndicat mixte des transports Artois Gohelle sera présenté au Conseil syndical du 13 février 2020.

En amont, conformément à l'article 11 de la Loi relative à l'administration territoriale de la République (ATR) du 6 février 1992, un débat sur les orientations budgétaires (DOB) est organisé. Première étape publique du cycle budgétaire, le DOB permet au Comité syndical de s'exprimer sur les orientations financières de la collectivité. Ce débat a pour base de discussion un rapport sur les orientations budgétaires (ROB). Il s'agit, conformément à l'article L.2312-1 du CGCT modifié par la loi NOTRe du 7 août 2015, d'un rapport sur les engagements pluriannuels envisagés, la structure et la gestion de la dette, la structure et l'évolution prévisionnelle des dépenses et des effectifs.

Le Comité syndical est invité à délibérer pour prendre acte du débat sur ce rapport d'orientations budgétaires.

Ce document sera rendu public sur le site internet du SMTAG pour que tous les citoyens puissent en prendre connaissance.

La particularité budgétaire du SMTAG : deux budgets

Le SMTAG dispose d'un budget principal et d'un budget annexe, lui permettant de gérer plusieurs types d'activités qui sont de son ressort :

- Un budget principal, en comptabilité M14, qui permet la gestion des activités hors champ de TVA. Sur ce budget, la TVA est récupérée sur les investissements réalisés par le biais du FCTVA.
- Un budget annexe transport, en comptabilité M43, hors taxe, sur lequel une récupération de TVA est effectuée (activités dans le champ de la TVA).

Les équilibres financiers du SMTAG sont présentés de manière consolidée (les deux budgets sont pris en compte, et les flux croisés entre eux sont retraités).

Il est à préciser que les collectivités membres du SMTAG financent le budget principal.

Le versement transport est devenu le versement mobilité suite à la loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2019. C'est la taxe appliquée à la masse salariale de toutes les entreprises de plus de 11 salariés (employeurs privés et publics). Il reste, quant à lui, la principale recette de fonctionnement et finance le budget annexe (M43).

I. Résultats 2019 consolidés : des marges de manœuvre limitées

Les premières tendances du résultat 2019 montrent que le SMTAG ne dispose que de peu de marge sur cet exercice. Le résultat prévisionnel, qui s'élève à 0,83 M€, est principalement porté par le résultat de fonctionnement reporté des années antérieures.

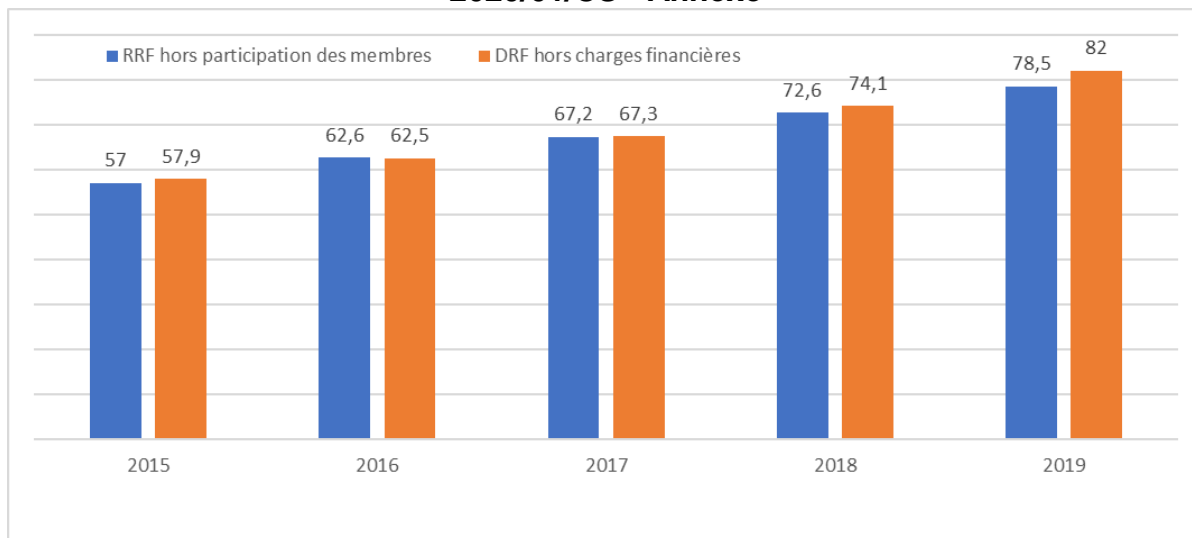


2020/01/CS - Annexe

Réalisations 2019	
(A) Dépenses réelles de fonctionnement	85 424
<i>Dont forfait de charges</i>	68 114
(B) Recettes réelles de fonctionnement	96 406
<i>Dont versement transport</i>	62 736
(C) Epargne Brute = (B) - (A)	10 982
(D) Dépenses réelles d'investissement	87 820
<i>Dont projet BHNS</i>	62 792
(E) Recettes réelles d'investissement	70 385
<i>Dont subventions d'investissement</i>	32 388
<i>Dont emprunt</i>	27 400
(F) Excedent reporté 2019 en fonctionnement	4 725
(G) Solde des opérations d'ordre	-
(H) Résultat de fonctionnement = (C) + (F) + (G)	10 961
(I) Reports 2019 en investissement	-
(I') Excedent capitalisé en 2019	35 099
(J) Solde des opérations d'ordre	4 746
(K) Restes à réaliser	7 137
(L) Résultat d'investissement = (E) - (D) + (I) + (I') + (J) + (K)	10 131
Résultat net (H) + (L)	830

L'étude de l'évolution du solde courant depuis 2015, hors participation des collectivités membres en recettes de fonctionnement, montre que les dépenses de fonctionnement augmentent plus vite que les recettes :

2020/01/CS - Annexe



Cette différence s'explique en particulier par une augmentation du coût d'exploitation du réseau depuis 2012 (principale dépense de fonctionnement du SMTAG). En 2019, le versement mobilité (VM) majoré (principale recette du SMTAG) est insuffisant pour couvrir le forfait de charges d'exploitation (69 M€ de forfait de charge pour un VM de 62,7M€).

Un endettement significatif, conformément à la stratégie financière définie :

Le SMTAG a eu significativement recours à l'emprunt depuis 2017 pour financer ses programmes d'investissements. Le financement bancaire a été réalisé sur des enveloppes attractives :

105 M€ Banque Européenne d'Investissement	<ul style="list-style-type: none"> • Une durée d'amortissement de 25 ans, cohérente avec le projet • Les conditions de financement les plus attractives du marché • Une période de mobilisation longue, sécurisant le financement du projet
34,9 M€ CDC	<ul style="list-style-type: none"> • Le SMT a négocié pour optimiser le niveau de marge applicable à l'enveloppe
88,1 M€ (Banque Postale, SG, CE, PBB)	<ul style="list-style-type: none"> • Une durée de 25 ans adaptée au projet • Des marges bancaires et une souplesse optimisée

Au 01/01/2020, l'encours de dette s'élève à 228 M€, pour un taux moyen de 1,51%, contre 2,37% en moyenne pour le secteur public local en 2017. La durée de vie résiduelle de l'encours est longue et s'élève à 23 ans et 3 mois au 01/01/2020.

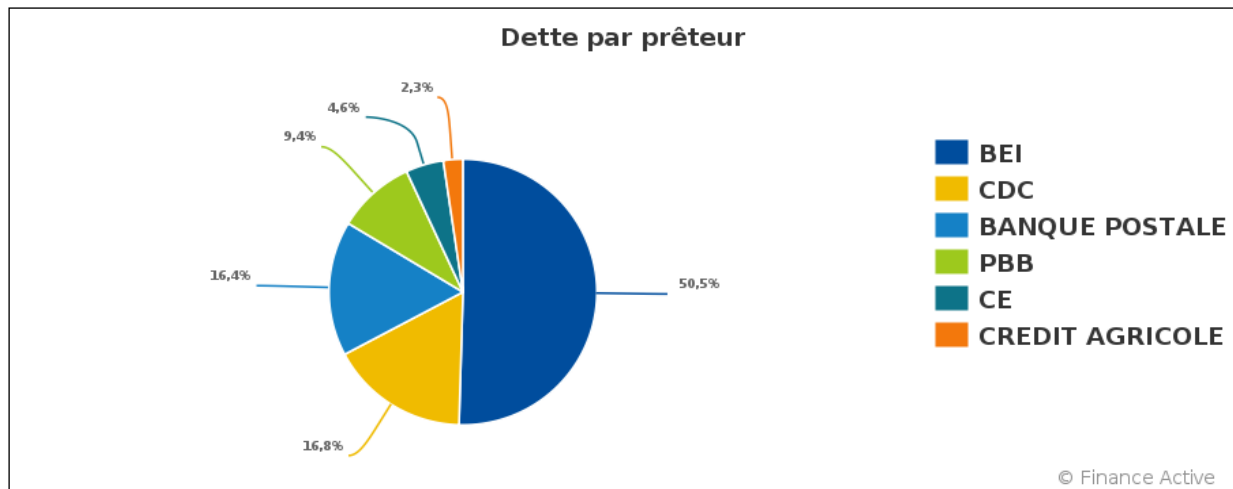
La dette du SMTAG a été contractée auprès de 6 groupes bancaires :

2020/01/CS - Annexe

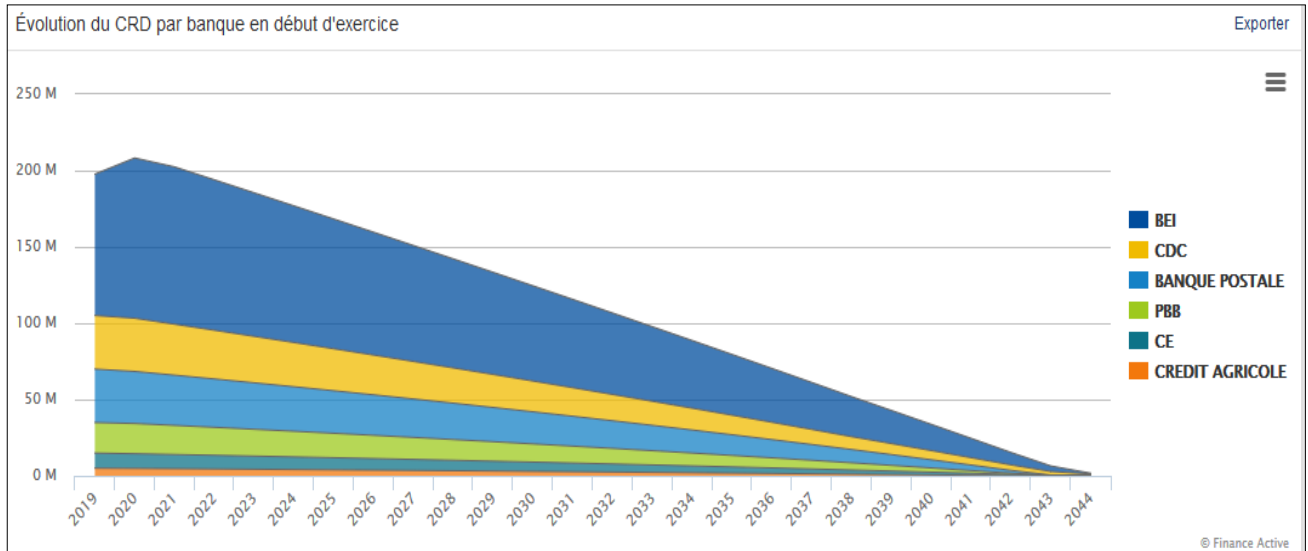
Prêteur	Réf Client	Montant emprunté	CRD	Annuité totale	En Intérêts	En Capital
BANQUE POSTALE		45 000 000,00 EUR	44 109 540,65 EUR	2 400 846,64 EUR	758 009,02 EUR	1 642 837,62 EUR
BANQUE POSTALE	MIN512897EUR-Consolidation	5 000 000,00 EUR	4 874 323,39 EUR	257 312,84 EUR	87 074,10 EUR	170 238,74 EUR
BANQUE POSTALE	MON517697EUR	10 000 000,00 EUR	9 744 759,36 EUR	517 802,44 EUR	172 119,43 EUR	345 683,01 EUR
BANQUE POSTALE	MON517698EUR	10 000 000,00 EUR	9 744 759,36 EUR	517 802,44 EUR	172 119,43 EUR	345 683,01 EUR
BANQUE POSTALE	MON517699EUR	10 000 000,00 EUR	9 745 698,54 EUR	519 530,52 EUR	175 029,39 EUR	344 501,13 EUR
BANQUE POSTALE	MON531071EUR	10 000 000,00 EUR	10 000 000,00 EUR	588 398,40 EUR	151 666,67 EUR	436 731,73 EUR
BEI Banque Européenne d'Investissement		105 000 000,00 EUR	105 000 000,00 EUR	3 331 889,70 EUR	1 422 846,22 EUR	1 909 043,48 EUR
BEI Banque Européenne d'Investissement	85432 Tranche 1	50 000 000,00 EUR	50 000 000,00 EUR	1 927 364,13 EUR	840 407,61 EUR	1 086 956,52 EUR
BEI Banque Européenne d'Investissement	85432 Tranche 2	30 000 000,00 EUR	30 000 000,00 EUR	822 586,96 EUR	496 500,00 EUR	326 086,96 EUR
BEI Banque Européenne d'Investissement	85432 Tranche 3	12 600 000,00 EUR	12 600 000,00 EUR	16 374,61 EUR	16 374,61 EUR	
BEI Banque Européenne d'Investissement	85432 Tranche 4	12 400 000,00 EUR	12 400 000,00 EUR	565 564,00 EUR	69 564,00 EUR	496 000,00 EUR
CAISSE D'EPARGNE		15 000 000,00 EUR	14 521 829,75 EUR	710 435,30 EUR	217 508,42 EUR	492 926,88 EUR
CAISSE D'EPARGNE	17AL059	10 000 000,00 EUR	9 521 829,75 EUR	501 094,40 EUR	176 349,26 EUR	324 745,14 EUR
CAISSE D'EPARGNE	CE-5M	5 000 000,00 EUR	5 000 000,00 EUR	209 340,90 EUR	41 159,16 EUR	168 181,74 EUR
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS		35 400 000,00 EUR	34 860 000,00 EUR	1 902 450,00 EUR	432 450,00 EUR	1 470 000,00 EUR
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS	5165016	5 400 000,00 EUR	4 860 000,00 EUR	270 000,00 EUR	- EUR	270 000,00 EUR
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS	5201272	18 300 000,00 EUR	18 300 000,00 EUR	1 006 500,00 EUR	274 500,00 EUR	732 000,00 EUR
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS	5201273	11 700 000,00 EUR	11 700 000,00 EUR	625 950,00 EUR	157 950,00 EUR	468 000,00 EUR
CREDIT AGRICOLE		10 000 000,00 EUR	9 867 899,32 EUR	266 830,88 EUR	87 859,04 EUR	178 971,84 EUR
CREDIT AGRICOLE	CA - 5M	5 000 000,00 EUR	4 867 899,32 EUR	266 830,88 EUR	87 859,04 EUR	178 971,84 EUR
CREDIT AGRICOLE	CA - 5M	5 000 000,00 EUR	5 000 000,00 EUR	- EUR	- EUR	- EUR
Deutsche Pfandbriefbank AG		20 000 000,00 EUR	19 634 059,65 EUR	1 126 856,13 EUR	389 501,64 EUR	737 354,49 EUR
Deutsche Pfandbriefbank AG	SMTAG2017-2042	20 000 000,00 EUR	19 634 059,65 EUR	1 126 856,13 EUR	389 501,64 EUR	737 354,49 EUR
		230 400 000,00 EUR	227 993 329,37 EUR	9 739 308,65 EUR	3 408 174,34 EUR	6 431 134,31 EUR

Capital restant dû (CRD)	Taux moyen (ExEx, Annuel)	Durée de vie résiduelle	Durée de vie moyenne	Nombre de lignes
227 993 329,37 €	1,51 %	23 ans et 3 mois	12 ans et 4 mois	17

Répartition du CRD par banque :



Evolution du CRD par banque :

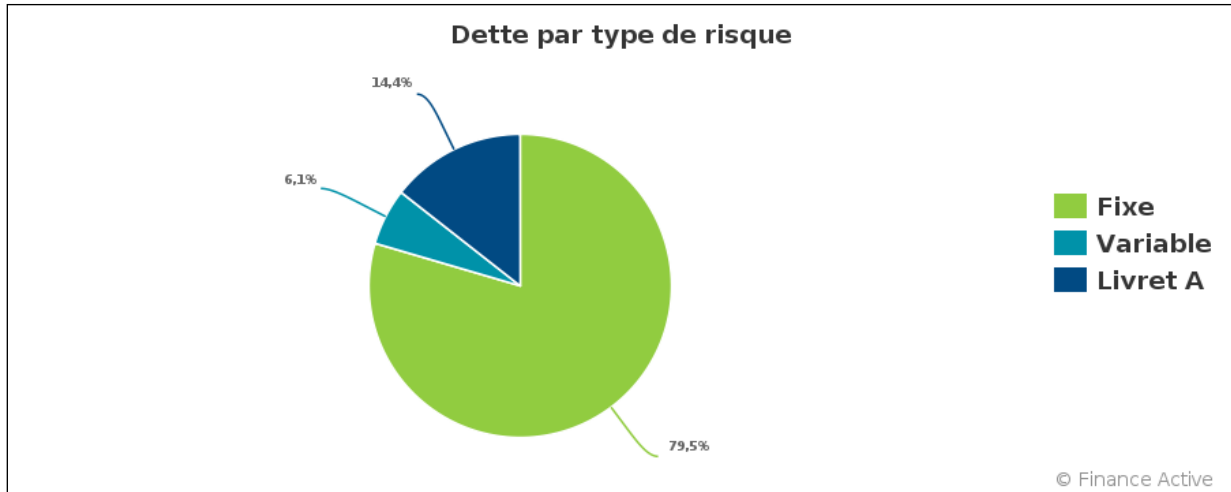


Au 01/01/2020, la dette du SMTAG est majoritairement indexée sur du taux fixe et est classée à 100% sur le risque le plus faible possible (1A).

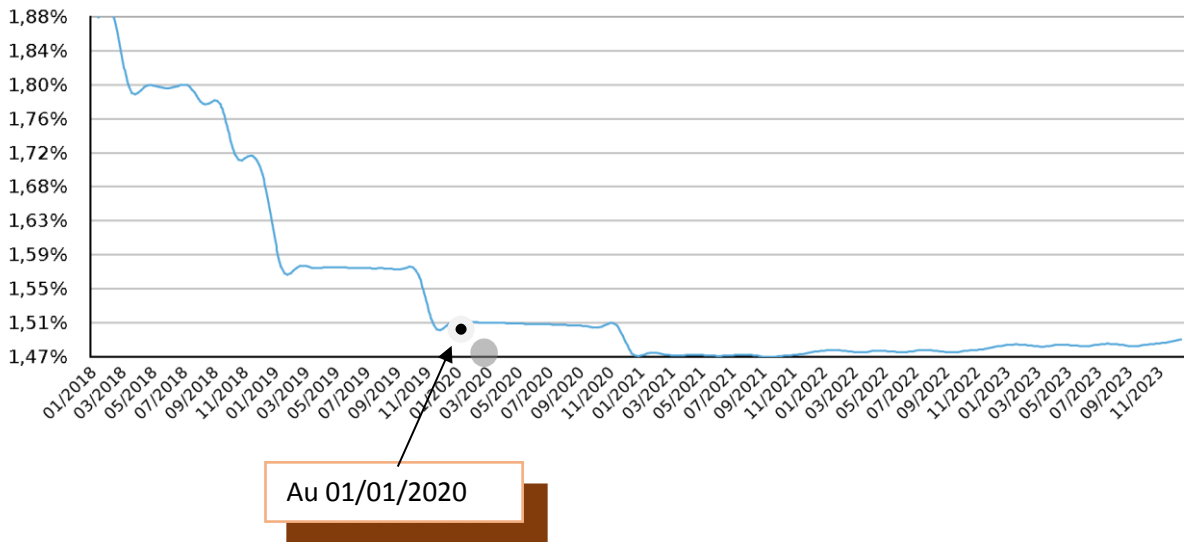
Une partie de la dette est adossée sur Livret A et taux variable. Cela correspond à la souscription de deux emprunts indexés sur le livret A auprès de la CDC pour un volume de 30 M€, ainsi que d'un emprunt indexé sur EUR12M auprès de la BEI pour 12,6 M€.

Dette par type de risque :

Type	Capital Restant Dû	% d'exposition	Taux moyen annuel
Fixe	185 393 329 €	79,52%	1,63%
Variable	12 600 000 €	6,06%	0,12%
Livret A	30 000 000 €	14,42%	1,44%
Ensemble des risques	227 993 329 €	100,00%	1,51%



Evolution annuelle du taux moyen (en %)



II. Orientations budgétaires prévisionnelles : les hypothèses d'évolution retenues pour construire le budget 2020

Au **1^{er} avril 2019**, le nouveau réseau TADAO a été inauguré. Au-delà de la création des nouvelles lignes BHNS (bus à haut niveau de service), c'est toute l'organisation du réseau de bus qui a été repensée. Les changements ont été nombreux sur l'ensemble du périmètre du SMTAG.

L'année 2020 sera donc une année marquée par la fin de la quasi-totalité des marchés d'études et de travaux qui ont été lancés depuis 2013 dans le cadre du projet de BHNS par une baisse des coûts d'exploitation du SMTAG.

2020/01/CS - Annexe

Les données chiffrées indiquées dans le présent rapport présentent les premières tendances visant à éclairer le débat d'orientations budgétaires au sein du Comité syndical. Ces données seront affinées et consolidées dans la perspective du vote du Budget Primitif (BP) 2020.

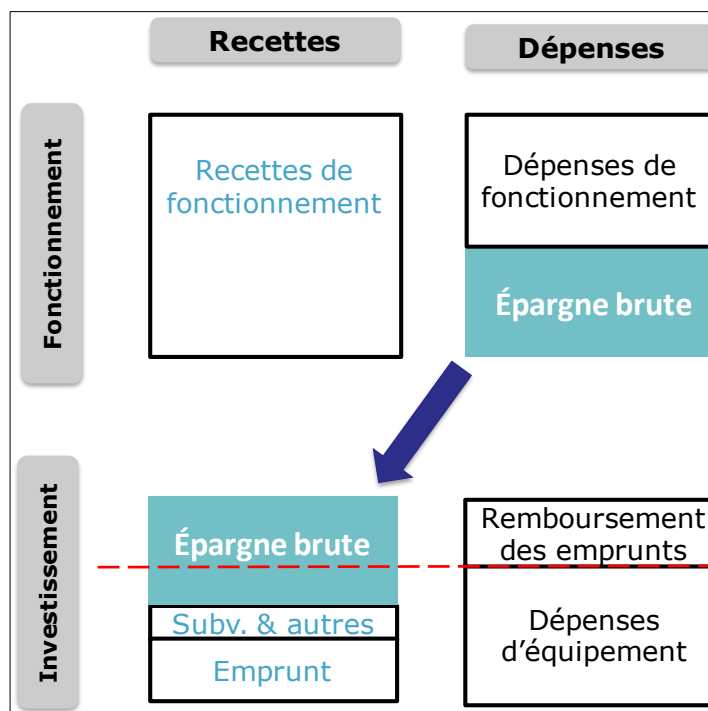
A. L'équilibre budgétaire du SMTAG : les obligations légales et contractuelles à respecter

Budgétairement, le SMTAG doit respecter les mêmes règles d'équilibre que toutes les collectivités locales :

- L'équilibre de la section de fonctionnement ;
- La couverture des remboursements de dette par des ressources propres.

La subvention d'équilibre versée en fonctionnement au SMTAG par les communautés d'agglomération membres est estimée en fonction de ces règles.

Chaque section doit être équilibrée. La section d'investissement doit permettre le remboursement de l'emprunt.



Les obligations du SMTAG liées au contrat de financement signé avec la Banque Européenne d'Investissement (BEI) :

Le contrat signé avec la BEI fin 2016 a permis d'assurer le financement d'une part importante du projet, avec un prêt s'élevant au maximum à 105 M€.



2020/01/CS - Annexe

Il s'agit d'un contrat avantageux pour le SMTAG : conditions financières (prêt direct avec garantie de l'UE au titre du FEIS-plan Juncker), durée de financement (maturité longue : 25 ans), liquidités, souplesse (périodes de différés jusqu'à 9 ans).

Par ailleurs, l'obtention d'un prêt BEI constitue un « label » pour les autres prêteurs, l'instruction du projet par la BEI étant particulièrement précise.

Ce contrat comporte également des obligations : l'emprunteur s'engage sur la durée du contrat à respecter des ratios budgétaires :

- Sur l'épargne de gestion, qui doit être supérieure à 5% des recettes réelles de fonctionnement pendant deux exercices consécutifs ;
- Sur la capacité de désendettement, qui ne doit pas dépasser 22 années jusqu'à l'exercice 2022 (pic d'investissement), puis 16 années.

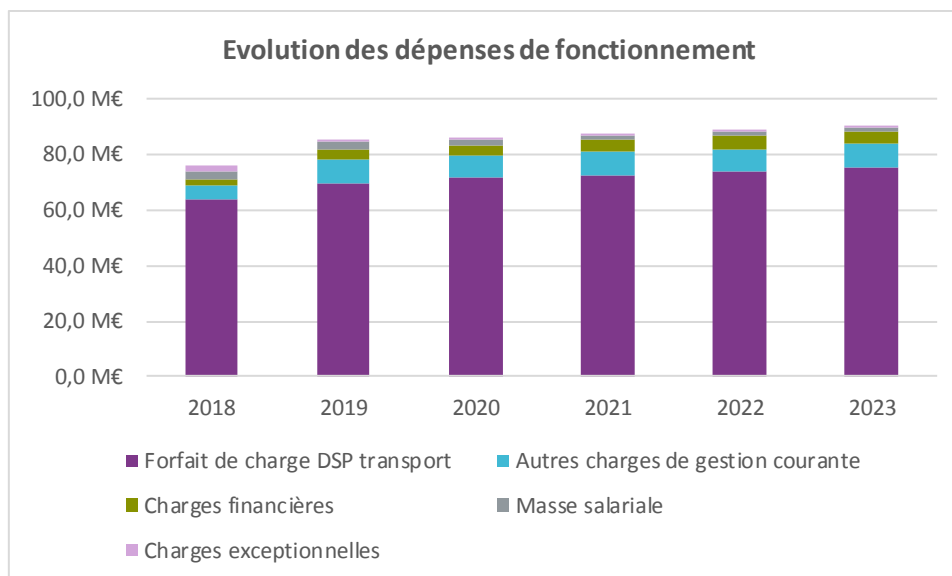
A titre de comparaison, d'autres collectivités en contrat BEI ont obtenu des conditions plus strictes : 14 années max pour Dijon Métropole, 10 années pour Rennes Métropole et 18 années pour Ile-de-France Mobilité (STIF).

Le non-respect de ces engagements peut constituer, pour la BEI, un motif d'exigibilité anticipée du remboursement. Cette clause est précisée au sein du contrat.

B. Objectifs d'évolution des dépenses de fonctionnement

De 2019 à 2020, les dépenses de fonctionnement devraient augmenter légèrement.

	2018	2019	2020
Forfait de charge DSP Transport	64.1	69.8	71.6
Autres charges de gestion courante	4.7	8.7	8.1
Charges financières	2.2	3.4	3.9
Masse salariale	3.2	2.6	2.5
Charges exceptionnelles	2.1	1.0	0.3
TOTAL DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	76.3	85.5	86.4





2020/01/CS - Annexe

1. Le forfait de charge versé au délégataire pour l'exploitation du réseau

Principale dépense du SMTAG, de l'ordre de 84% des dépenses réelles de fonctionnement sur la période 2018-2023, le forfait de charge versé au délégataire est un montant contractuel. Il est revalorisé chaque année en fonction d'indices définis dans le contrat signé entre le SMTAG et Transdev.

OBJECTIF DE RECETTES (OR)	Onglet de référence	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
		12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois
Recettes commerciales (Rc)	Onglets 2 et 3	5 251 711	5 311 148	5 830 186	6 414 761	6 519 531	6 551 673	6 562 873
Recettes annexes/accessoires (Ra)	Onglet 4	189 615	184 618	180 913	180 570	180 871	181 284	181 432
TOTAL OBJECTIF DE RECETTES		5 441 326	5 495 766	6 011 099	6 595 332	6 700 402	6 732 958	6 744 305

FORFAIT DE CHARGES (FC)	Onglet de référence	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
		12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois
Charges variables (Cv)	Onglet 3	19 805 988	20 980 244	24 511 857	25 319 423	25 368 211	25 893 785	25 529 075
Dont coûts de roulage		5 088 601	5 269 754	7 249 733	7 401 578	7 402 889	7 813 550	7 458 178
Dont charges variables de personnel		14 689 336	15 682 438	17 990 973	17 884 229	17 931 707	18 046 620	18 037 282
Dont autres charges variables		28 052	28 052	-728 849	33 615	33 615	33 615	33 615
Charges fixes (Cf)	Onglet 4	14 866 506	15 646 545	16 988 209	17 587 800	17 520 175	17 198 389	17 103 620
Dont marketing-commercial		570 103	673 922	1 093 669	1 165 965	1 160 596	1 089 899	1 085 696
Dont infrastructures fixes		315 441	341 985	392 073	492 073	492 073	492 073	492 073
Dont charges fixes de personnel		7 750 687	7 967 584	8 378 098	8 356 673	8 458 284	8 432 918	8 420 633
Dont frais de siège/frais de région		1 153 686	1 190 009	1 306 244	1 320 014	1 321 463	1 330 319	1 322 719
Dont impôts et taxes		457 179	525 315	530 269	530 930	541 930	541 086	535 700
Dont amortissements		255 956	494 680	635 246	552 718	330 961	215 106	145 201
Dont Gros Entretien Renouvellement		0	0	0	0	0	0	0
Dont autres charges fixes		3 018 247	3 235 817	3 472 529	3 976 841	4 020 657	3 894 797	3 906 247
Dont marge et aléas		1 345 207	1 217 234	1 180 081	1 192 586	1 194 212	1 202 191	1 195 352
Charges de sous-traitance (Cst)	Onglet 5							
TOTAL FORFAIT DE CHARGES		58 091 932	59 808 076	65 839 328	67 793 019	67 775 022	67 980 736	67 522 517

Le contrat de DSP a fait l'objet d'un avenant fin 2019. Ainsi, le forfait de charges et les recettes reversées au SMTAG ont été revus à la hausse. Le déficit d'exploitation devrait être en constante augmentation, puisqu'il passera de 65,8M€ en 2019 à 67,5M€ en 2023 (valeur en euro janvier 2016).

2. Evolution des autres charges de gestion courante : des charges nouvelles en 2020 liées à la mise en service du BHNS

Parmi les autres charges à caractère général portées par le budget du SMTAG, on relève :

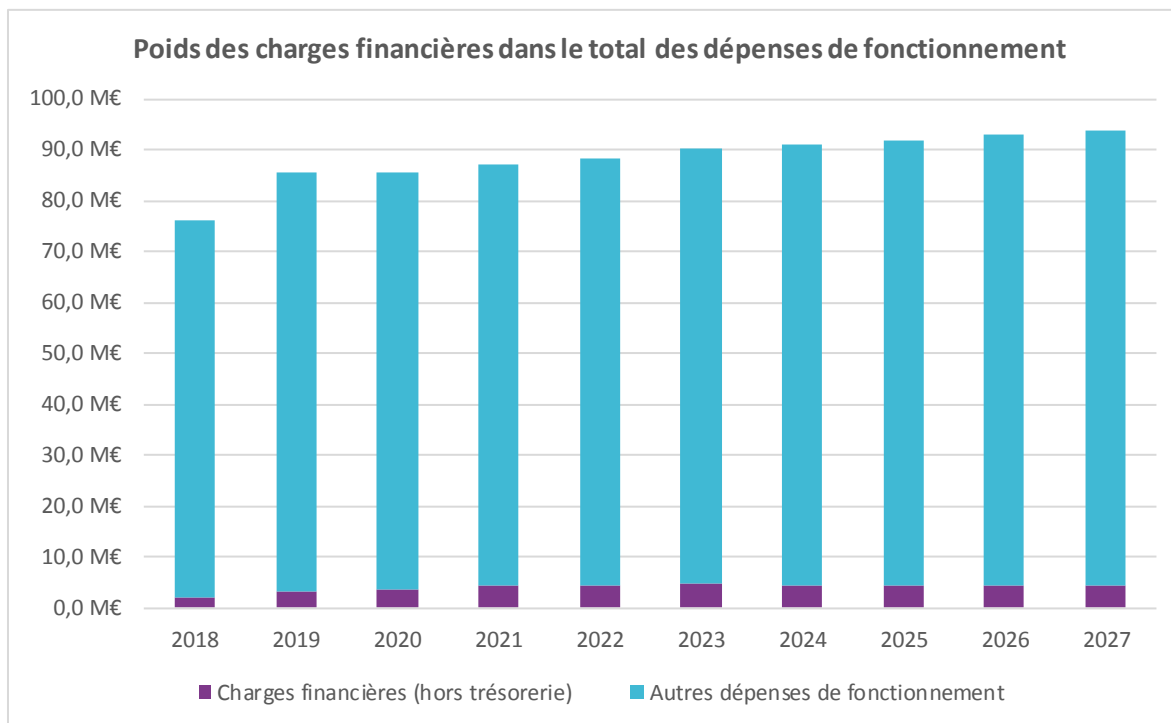
- des contrats de prestations de services : maintenance du mobilier urbain (230 K€), locations des dépôts et boutiques (240 K€), location de fréquences radio (75 K€) ;
- la dépense liée au financement de l'intégration tarifaire avec le réseau TER (0,8M€)
- les dépenses pour les marchés permettant l'organisation des circuits scolaires sur le nouveau ressort territorial du SMTAG (1,3 M€ en 2019),
- les coûts d'entretien du site propre (2,2 M€ par an), des carrefours à feux (signalisation lumineuse de trafic : 0,8 M€ par an), les abonnements électriques pour les carrefours à feux et les distributeurs automatiques de tickets (environ 0,6 M€ par an).

Globalement, les autres charges de gestion courante passent de 4,7 M€ en 2018 à 8,7 M€ en 2019. Ces charges de gestion se confirment en 2020 (8.1 M€).

3. Une progression sensible des intérêts des emprunts portés par le SMTAG

2020/01/CS - Annexe

Les intérêts des emprunts portés par le SMT s'élèvent à 3.4 M€ en 2019 mais sont amenés à augmenter pour les années suivantes, à la suite d'importantes mobilisations en 2018. A partir de l'exercice 2021, les charges financières seront supérieures à 4 M€ par an et représenteront environ 5% des dépenses réelles de fonctionnement du SMTAG.



4. Evolution de la masse salariale et informations relatives au personnel

Conformément aux dispositions du décret n°2016-841 du 24 juin 2016, les informations relatives à la structure des effectifs, aux dépenses de personnel et à la durée effective du travail et à l'évolution prévisionnelle des effectifs sont détaillées ci-dessous.

Structure des effectifs et évolution prévisionnelle :

Fin 2019, les effectifs sont de 42 postes permanents et 3 postes non permanents, soit un total de 45 postes, contre 66 postes au 31 décembre 2018. Ces postes pourvus représentent 43 Equivalents Temps Plein (E.T.P.).

Evolution des effectifs depuis 2013 (au 31/12/N) :

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Titulaires	17	17	22	22	23	22	23	24
Contractuels	5	9	9	14	36	42	21	22
Autres	2	2	1	1	8	2	1	1
Total	24	28	32	37	67	66	45	47

Fin 2020, les effectifs du SMTAG devraient atteindre 47 postes permanents. Deux postes permanents vacants au 31/12/2019 ont été pourvus en début d'année 2020. La répartition prévisionnelle par catégorie et par filière se décompose comme suit :



2020/01/CS - Annexe

Répartition par statut

	Fin 2019	Fin 2020
Titulaires	23	24
Non titulaires	21	22
Apprentis	0	0
Mis à disposition	1	1
Total	45	47

Répartition par catégorie

	Fin 2019	Fin 2020
A	18	21
B	9	9
C	17	16
Autre	1	1
Total	45	47

Répartition par filière

	Fin 2019	Fin 2020
Filière administrative	28	29
Filière technique	17	18
Total	45	47

Répartition par sexe

	Fin 2019	Fin 2020
Femmes	24	23
Hommes	21	24
Total	45	47

Répartition des dépenses de personnel :

S'agissant des dépenses de personnel, la prévision pour 2020 est sensiblement identique au réalisé 2019 et s'élève à 2,53 M€ toutes charges comprises (contre 2.64 M€ réalisés en 2019). En 2018, la masse salariale avait atteint son apogée pour diminuer en 2019, conformément aux prévisions annoncées lors des DOB et ROB des années précédentes. Cette diminution est en lien direct avec la fin des travaux du projet de BHNS.

Les dépenses de personnel sont réparties comme suit :

Masse salariale en euros	2018	2019	2020	Différence 2020/2019	% évolution prévisionnelle
Total	3 203 603,69 €	2 640 527,15 €	2 524 296,16 €	-116 230,99 €	-4,40%
Dont traitement indiciaire	1 551 871,27 €	1 274 843,49 €	1 183 386,49 €	-91 457,00 €	-7,17%



2020/01/CS - Annexe

Dont régime indemnitaire	656 710,10 €	538 684,30 €	549 586,00 €	10 901,70 €	2,02%
Dont charges patronales	972 177,75 €	808 940,25 €	772 315,18 €	-36 625,07 €	-4,53%
Dont IR- NBI et SFT	22 844,57 €	18 059,11 €	19 008,50 €	949,39 €	5,26%

Fin 2019, les titulaires représentent 53.33 % des effectifs et 51.90 % de la masse salariale (incluant les charges sociales), alors que les agents contractuels représentent 46.66% des effectifs et 48.11% de la masse salariale (incluant les charges sociales).

Hors charges sociales, le régime indemnitaire et la participation à la protection sociale représentent environ 22.10% de l'ensemble des rémunérations versées.

En 2019, les dépenses concernant les heures supplémentaires s'élèvent à 3 040.61 € bruts, pour un total de 169 heures.

Si la masse salariale représentait 4,2% des dépenses de fonctionnement du SMTAG en 2018, elle n'en représentait plus que 3,1% en 2019 et devrait en représenter 2,89 % en 2020 :

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Masse salariale	1,4	1,6	1,8	2,8	3,2	2,6	2,5
Evolution		+17,9%	+11,7%	+55,6%	+15,10	-17,60%	-2,63%
Part dans les dépenses de fonctionnement	2,30%	2,80%	2,90%	4,10%	4,20%	3,10%	2,89%

La gestion du temps de travail :

Conformément au règlement intérieur du SMTAG, le temps de travail est, depuis le 1^{er} juillet 2017, de 37 heures pour l'ensemble des agents titulaires et des agents contractuels. Le temps de travail hebdomadaire à 37 heures ouvre droit à 12 jours de RTT par an.

Le nombre de jours de congés annuels est de 30 jours auxquels il convient d'ajouter les 12 jours de RTT. Les jours d'ancienneté représentent en moyenne 0.9 jour par agent en 2020.

Le dialogue social :

Jusqu'à fin 2018, le Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle était rattaché au Comité Technique du Centre de Gestion du Pas-de-Calais. Dans le cadre des élections professionnelles du 6 décembre 2018, la structure a été dans l'obligation de créer son Comité Technique local puisque ses effectifs au 1^{er} janvier 2018 avaient atteint le seuil réglementaire de 50 agents.

Pour rappel, le comité technique est consulté pour toute question relative à l'organisation du travail et des services et notamment : la durée du travail (aménagement temps de travail, compte épargne temps, ...), l'organisation des services, le plan de formation, les grandes orientations relatives au régime indemnitaire, les ratios d'avancement de grade, le règlement intérieur.

Le comité technique local a pu se réunir à deux reprises courant de l'année 2019. Les membres du comité ont, à ces occasions, pu débattre de sujets tels que les astreintes de



2020/01/CS - Annexe

décision, la mise en œuvre du télétravail ou la modificatif de l'organigramme général des services.

III. Un budget contraint : les hypothèses d'évolution des recettes de fonctionnement

Des incertitudes pèsent sur l'évolution de la capacité financière du SMTAG, compte tenu du contexte économique, réglementaire et institutionnel actuel. En effet, les lois d'orientation des mobilités et la loi PACTE, comportent des mesures impactant le versement transport, qui est la première ressource du SMTAG.

De 2019 à 2020, les recettes de fonctionnement devraient progresser de 96.5M€ à 97.6M€

	2019	2020
Versement transport	62,7	63,2
Dotations transport scolaire	9,2	9,2
Recettes tarifaires transport	6,0	6,6
Participation membres	18,0	18,0
Autres	0,6	0,6
Total recettes de fonctionnement	96,5	97,6

En millions d'€

A. Le versement transport : une recette fiscale à l'évolution incertaine

Représentant 65% des recettes de fonctionnement en 2019, le versement transport est la principale recette du SMTAG.

Le versement transport est une taxe appliquée sur la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés (employeurs privés et public), et donc dépendante de l'activité économique du territoire (évolution des bases).

Le taux appliqué est de 1,80%, depuis le 1^{er} juillet 2018, soit le taux majoré autorisé dans le cadre du projet de TCSP porté par le SMTAG. A noter que la majoration du taux est théoriquement vouée à financer les investissements et l'exploitation supplémentaire induite. Le taux maximum autorisé est de 2%, sous réserve de la présence d'une commune touristique dans le périmètre couvert, ce qui n'est actuellement pas le cas.

Entre 2018 et 2019, l'assiette VM n'a augmenté que de 0.5% alors même que le taux appliqué est passé de 1,7% à 1,8%.

Cette recette ne constitue donc pas une marge de manœuvre budgétaire.

1. Les incertitudes liées aux décisions législatives récentes :

➤ La loi PACTE :

Le plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) ambitionne de donner aux entreprises les moyens d'innover, de se transformer, de grandir et de créer des emplois. Cette loi a été promulguée le 22 mai 2019. L'article 11 de cette loi introduit deux mesures qui impactent le VM :

- Tout d'abord l'évolution des règles de franchissement des seuils d'effectif :



2020/01/CS - Annexe

Avant	Après
Mécanisme d'assujettissement progressif Si franchissement du seuil la première fois : - Dispense de VM pendant 3 ans - Abattement de 75% la 4e année - Abattement de 50% la 5e année - Abattement de 25% la 6e année - VM au taux plein à compter de la 7e année	Le seuil doit être atteint ou dépassé pendant 5 années consécutives pour être franchi. Si descente sous le seuil au cours de ce délai, un nouveau dépassement entrainera un nouveau décompte de 5 ans.

- Ensuite, suppression des mandataires sociaux dans le calcul de l'effectif de l'entreprise :

La loi harmonise le mode de calcul des effectifs en s'alignant sur les règles du code de la sécurité sociale et en transposant au niveau législatif, une règle générale inscrite au niveau réglementaire. Ainsi, l'article R 130-1 du code de la sécurité sociale devient la pierre angulaire du nouveau mécanisme.

- Des seuils regroupés sur les niveaux de 11, 50, 250 salariés :

Le seuil de 20 salariés est supprimé à l'exception du seuil d'obligation d'emploi de travailleurs handicapés (OETH) qui ne sera pas concerné par la mesure. D'autres seuils sont rehaussés à 50 salariés ex : la participation de l'employeur à l'effort de construction (PEEC). Les seuils de 10, 25, 100, 150, 200 salariés sont supprimés, à l'exception du seuil obligeant les entreprises de 200 employés à mettre à disposition un local syndical qui a été maintenu.

Selon l'étude d'impact réalisée par l'Etat, ces mesures vont impacter défavorablement les recettes des collectivités territoriales à hauteur des montants indiqués dans le tableau ci-dessous : le versement transport serait nul les trois premières années, correspondrait à une perte de 45 M€ la 5^{ème} année avant de se stabiliser à une perte de 30 M€ à partir de 2024 en régime de croisière.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024 et suivantes
VM national	0	0	0	-15 M€	-45M€	-30M€

Impact en année pleine, en écart par rapport au coût des dispositifs existants

➤ La loi MOBILITES :

La Loi mobilités engage une transformation profonde, pour répondre à un impératif fixé par le Gouvernement : améliorer concrètement la mobilité au quotidien, de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transports plus efficaces, plus propres et accessibles. Celle-ci a été adoptée, en dernière lecture, le 19 novembre 2019 par l'Assemblée Nationale.

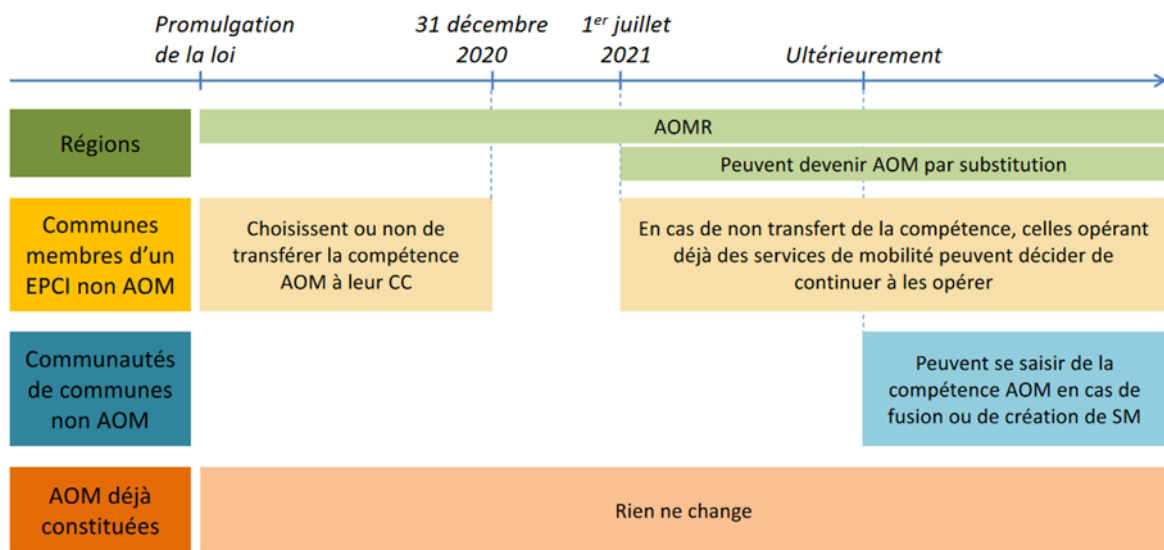
Les principales mesures touchant aux compétences des AOM et au Versement transport retenues par cette Loi sont les suivantes :

- Le droit aux transports deviendra **droit à la mobilité**.
- L'ensemble du territoire sera couvert par des autorités organisatrices.
- **Un comité des partenaires** doit être créé par chaque autorité organisatrice pour faire travailler ensemble tous les acteurs concernés par la mobilité : rassemblant notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, il devra être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.
- **Le versement mobilités** sera discuté au sein du comité des partenaires ;

2020/01/CS - Annexe

- **Le rôle de la Région comme chef de file sera renforcé**, pour coordonner les compétences mobilités de l'ensemble des autorités organisatrices sur un territoire régional.
- **Les plans de mobilité seront créés**, qui remplaceront les actuels plan de déplacement urbain (PDU) : plus larges, ils traiteront de l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...) et de la mobilité inclusive.
 - Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date de publication de la loi d'orientation des mobilités disposent **d'un délai de dix-huit mois** à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité.

➔ Échéances de la LOM :



➤ Le PLF 2020

- Une mesure majeure impactant les recettes des AOM : la baisse des compensations de l'Etat

La loi de finances pour 2020 diminue de 45 M€ le prélèvement sur les recettes de l'État lié à la compensation versement transport (VM), afin d'alléger l'effort de maîtrise de la trajectoire des concours financiers de l'État aux collectivités locales.

A quoi sert la compensation VM ? Cette compensation vise à dédommager les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de la perte de recettes issue du relèvement du seuil de plus de 9 à 11 salariés – intervenue à compter du 1er janvier 2016.

Cette diminution de la compensation VM de près de la moitié de son montant – passant de 91 à 48 M€, soit une baisse de près de 47% – ignore l'application, à compter du 1er janvier 2020, de l'article 11 de la loi PACTE du 22 mai 2019 qui en modifiant les règles de franchissement des seuils sociaux, entrainera une perte de VM de 60 M€ en 2022 et 2023, puis de 30 M€ par an à partir de 2024 (selon le rapport d'évaluation du projet de loi PACTE).

Autre inquiétude : l'exposé des motifs de l'article 21 de la loi de finances 2020 justifie cette diminution par le dynamisme du versement transport en soulignant la hausse de 400 M€ observée entre 2015 et 2016. Mais cette croissance du produit de VM résulte, d'après le GART (Groupement des autorités responsables de transport surtout de la hausse) des taux



2020/01/CS - Annexe

en Île-de-France alors que les AOM de province n'ont pas connu d'évolution de leur taux plafond depuis la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 et que leurs charges continuent d'augmenter.

Pour le SMTAG, même si la compensation ne représente qu'environ 600 000 euros en moyenne par an, elle constitue une recette importante qui permet de faire face aux aléas du produit VM.

Ci-dessous, le détail des compensations ACOSS :

COMPENSATIONS VT ACOSS

Année compensée	Montant de la compensation	Année de perception	Produit de VT brut de référence	Assiette brute VT
2016	575 225,01	2017	51 451 253,13	3 319 435 685,84
2017	592 754,44	2018	53 019 180,68	3 313 698 792,49
2018	635 630,18	2019	56 854 220,04	3 344 365 884,46
2019	665 765,12	2020	59 549 653,11	3 308 314 061,90

Mode de calcul : Produit de VT ACOSS BRUT * ratio de compensation 1,118%

Les montants en rouge sont des estimations.

A compter de 2020 s'appliquera donc la baisse des compensations VM versées par l'Etat. La compensation ACOSS estimative ne s'élèvera donc plus qu'à 312 909 €, quant à celle de la CCMSA, des zones d'ombres persistent, et il est difficile de donner des chiffres.

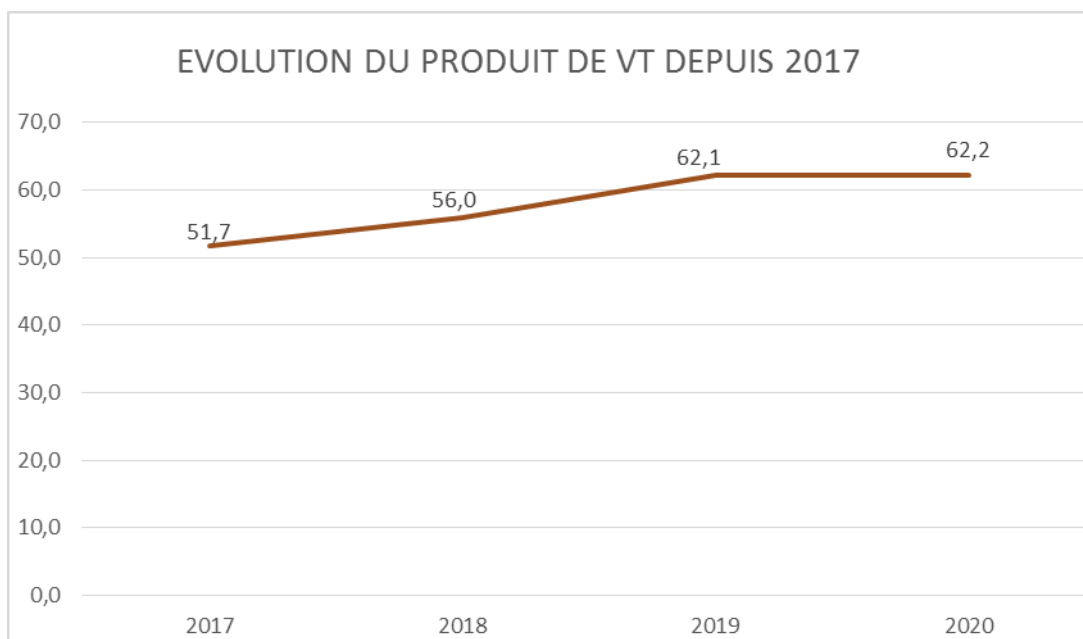
2. Des recettes à la merci du contexte économique national et régional

Le produit de VM dépend directement de l'activité économique et de l'évolution de l'emploi sur le périmètre du SMTAG. Les éléments détaillés ci-dessous permettent d'affiner les hypothèses d'évolution de cette ressource majeure pour le SMTAG.

Avant toute chose, il faut revenir sur l'évolution de notre principale recette depuis 2017 :



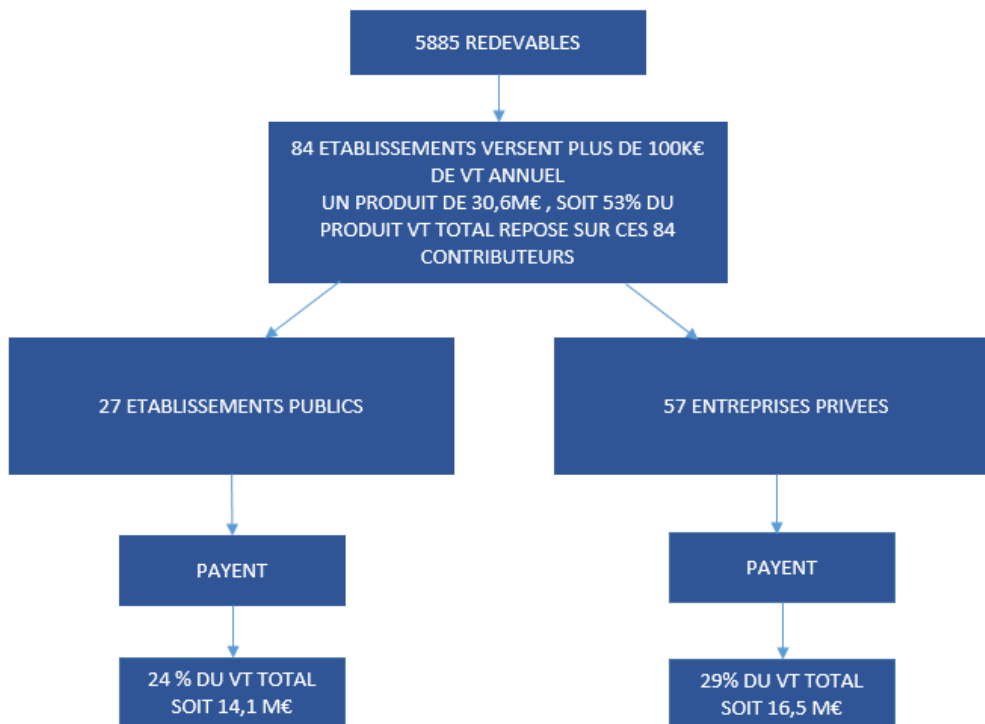
2020/01/CS - Annexe



Encaissements nets versés par l'ACOSS, MSA et CDC MINES, en millions d'€ (hors compensations Etat)

Nos recettes VM sont en constante augmentation depuis 2017. Ce dynamisme s'explique notamment par l'extension du territoire du SMT mais également par l'augmentation des taux de VM qui sont passés de 1.60% en 2017 à 1.80% en 2019. Actuellement, il est difficile de faire le lien entre l'augmentation de notre produit VM et la conjoncture économique de notre territoire. Néanmoins, étant donné que le taux de VM maximal est atteint, l'augmentation ou la baisse des recettes VM ne pourrait avoir que des origines économiques.

Principaux contributeurs en 2018 (produit de VM 2018 = 57 M€¹) :



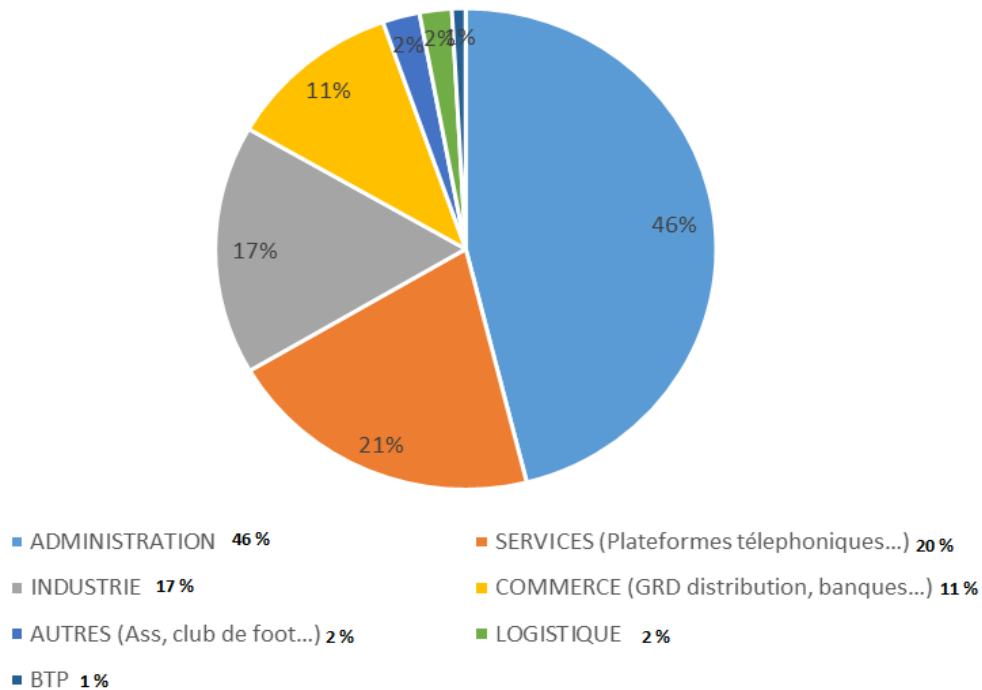
D'après le fichier URSSAF des encaissements 2018 puisque la base de données URSSAF des versements 2019 n'est pas encore disponible.

En comparaison avec le fichier Urssaf de 2017, nous comptons 32 nouveaux redevables. Les établissements nous versant plus de 100 000€ de VM annuel sont passés de 67 à 84 établissements (27 établissements publics et 57 entreprises privées contre 21 établissements publics et 46 entreprises privées en 2017).

¹D'après le fichier URSSAF ; il existe une différence entre le produit net ACOSS perçu par le SMTAG et les encaissements du fichier URSSAF (56M€ net perçu contre 57.7M€ fichier URSSAF).

Les principaux secteurs où sont présents nos contributeurs restent inchangés, puisqu'on trouve en premier, le secteur administratif, vient ensuite le secteur des services suivi de près par l'industrie.

Principaux Contributeurs par secteur d'activité



Poids de nos principaux contributeurs par secteur d'activité :



2020/01/CS - Annexe

Secteur d'activité	Produit VT perçu	Part en %
ADMINISTRATION	14 147 596,27	46%
SERVICES (Plateformes téléphoniques...)	6 282 637,69	20%
INDUSTRIE	5 143 775,13	17%
COMMERCE (GRD distribution, banques...)	3 473 416,30	11%
AUTRES (Ass, club de foot...)	737 504,43	2%
LOGISTIQUE	639 194,85	2%
BTP	272 125,26	1%

A. Eléments de contexte économique influençant l'évolution de l'assiette du versement transport :

Les projections de moyen terme de finances publiques reposent sur une hypothèse de **croissance** à 1,2% pour 2020 (0,2 % au premier trimestre et 0,3 % au deuxième), à 1,3 % en 2021 puis à 1,4 % en 2022 et 2023. Cette projection s'appuie sur une croissance potentielle qui s'établirait à 1,3 % en 2021, puis à +1,35 % en 2022 et 2023.

En ce qui concerne l'inflation, l'année 2019 se termine avec une inflation de 1.4% au mois de décembre. Sur l'année complète, l'inflation moyenne est de 1.1%, un peu plus basse que ce qu'avaient pronostiqué les spécialistes financiers. Pour l'année 2020, la Banque de France a estimé que l'inflation tournerait autour de 1,2% mais celle-ci, comme en 2019, pourrait remonter sensiblement. En effet, les tensions restent du même ordre qu'en 2019 soit la guerre commerciale entre les USA et la Chine, la suite du Brexit et des nouveaux accords commerciaux à négocier entre l'Europe et le Royaume Uni, la sensibilité du prix du pétrole aux différentes tensions entre les principaux producteurs. Donc des surprises ne sont pas encore exclues.

En matière de pouvoir d'achat, en 2019, le pouvoir d'achat a augmenté pour les Français, avec une hausse de 2,1% selon l'Insee. C'est la plus forte hausse constatée depuis 2007. Cette hausse s'explique par la baisse progressive de la taxe d'habitation, par le relèvement de la prime d'activité, et puis aussi par les exonérations d'impôts et de cotisations sociales sur les heures supplémentaires. **La hausse du pouvoir d'achat devrait se poursuivre en 2020** selon les prévisions de l'Insee. Dès le 1er janvier, l'impôt sur le revenu a baissé, 17 millions de ménages sont concernés, pour un coût de 5 milliards d'euros.

Au niveau de l'emploi, en 2020, les créations d'emplois marchands se poursuivraient avec environ 160 000 emplois en moyenne annuelle. Les politiques de l'emploi dynamiseraient l'emploi marchand, à travers notamment la montée en charge du renforcement des

2020/01/CS - Annexe

allègements généraux, le Plan d'investissement dans les compétences, mais aussi la réforme de l'assurance chômage. Les premiers effets de cette dernière se manifesteraient dès le 1^{er} trimestre 2020. Dans le secteur non marchand, les réductions, moindres en 2019, des enveloppes de contrats aidés produiraient leurs derniers effets en 2020.

Concernant les projections du **taux de chômage** (au sens du BIT), la Banque de France table sur une poursuite de la baisse en 2020 et 2021. A 8,7 % en 2019, le taux de chômage diminuerait à 8,1 % en 2020, puis à 7,9 % l'année suivante. Ce repli serait bien évidemment lié aux créations nettes d'emplois (la différence entre les emplois créés et détruits).

B. Eléments de l'emploi dans les Hauts-de-France et sur le périmètre du SMTAG :

Alors qu'au niveau national les effectifs salariés privés augmentent de + 0,2%, ils diminuent dans les Hauts-de-France au 3^e trimestre 2019 (- 0,1%) interrompant ainsi 5 trimestres consécutifs de hausse. En trois mois, la région a perdu 1 170 postes.

Toutefois, grâce à un premier trimestre positif, la région gagne près de 9 000 postes en un an.

La masse salariale augmente de + 0,8%, après +1,3% au 2^e trimestre. Sur un an, elle progresse de + 2,8%.

Le salaire moyen par tête dans la région Hauts-de-France progresse également à un rythme légèrement inférieur au niveau national sur une année. Le salaire moyen en région Hauts-de-France (2 370 €) demeure inférieur de près de 300 euros au salaire moyen national.

Tableau 1 - Effectifs salariés privés, masse salariale et salaire moyen

		Niveau 2019 T3	Evolutions trimestrielles (en %)					Evolution annuelle (en %)
			2018 T3	2018 T4	2019 T1	2019 T2	2019 T3	
Hauts-de-France	Emploi salarié (en milliers)	1 455,7	+0,0	+0,1	+0,4	+0,1	-0,1	+0,6
	Masse salariale (en Md€)	10,4	+0,4	+0,7 +0,8**	-0,0 +1,6**	+1,3 -0,5**	+0,8	+2,8
	SMPT (en €)	2 370	+0,2	+0,6 +0,7**	-0,3 +1,3**	+1,0 -0,7**	+0,7	+2,0
France	Emploi salarié (en millions)	18,7	+0,3	+0,4	+0,5	+0,3	+0,2	+1,4
	Masse salariale (en Md€)	150,0	+0,5	+1,3 +1,4**	+0,0 +1,3**	+1,3 -0,1**	+1,1	+3,7
	SMPT (en €)	2 671	+0,3	+1,0 +1,0**	-0,5 +0,9**	+0,9 -0,5**	+0,9	+2,3

SMPT = salaire moyen par tête

Source : Acoff - Urssaf, Dares (effectifs intérimaires)

C. Qu'en est-il de l'emploi dans le Pas-de-Calais ?

Avec 1 044 400 salariés du secteur privé, le Nord et le Pas-de-Calais ont retrouvé en 2019, leur plus haut niveau d'emploi depuis fin 2007.

Après deux trimestres consécutifs de hausse, l'emploi dans le Pas-de-Calais est relativement stable au 3^{ème} trimestre par rapport au trimestre précédent, avec 100 postes en moins. Le Pas-de-Calais compte au 3^{ème} trimestre 2019, 323 500 emplois dans le secteur privé.

D. Les caractéristiques du territoire du Bassin Minier : l'analyse SWOT



2020/01/CS - Annexe

L'analyse SWOT, effectuée courant 2019 par la DIRECCTE, recense les caractéristiques actuelles de notre territoire, vues comme des forces ou des faiblesses et énumère les éléments qui ont un impact positif ou négatif sur le développement économique du territoire.

Arrondissement de Béthune

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">- Densité des acteurs de la filière automobile et plasturgie, d'institutions de recherche et de développement associées à ces filières (CRITT M2A, CREPIM, PLASTIUM)- Présence d'établissements de formation technique et scientifique ainsi que de transfert de technologie- Présence de l'unique campus des métiers des travaux publics en France et d'INOTEP	<ul style="list-style-type: none">- Forte dépendance des entreprises au secteur automobile- Manque d'ouverture à l'exportation des entreprises de sous-traitance- Concentration de l'emploi industriel dans quelques grands établissements- Saturation des axes de communication vers Lille
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">- Développement de l'université d'Artois vers la recherche- Développement d'une industrie de collecte, traitement et valorisation des déchets	<ul style="list-style-type: none">- Trop d'entreprises encore largement positionnées sur des activités de sous-traitance de type « monoclient »- Forte sensibilité à la demande internationale et à la réorganisation mondiale de la production des secteurs historiques

Arrondissement de Lens

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">- Très bonne situation géographique au croisement des grands axes de communication nord-sud, est-ouest- Tissu économique diversifié constitué de nombreuse PME/PMI- Très forte proportion d'emplois de la sphère présentielle- Une réserve foncière potentiellement importante : des espaces à reconquérir	<ul style="list-style-type: none">- Absence de sièges sociaux de grandes entreprises leaders- Des pollutions historiques de l'eau et des sols
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">- Gisement d'emplois dans le domaine de la Silver Economy du fait du vieillissement de la population.- Une reconversion économique dans le tertiaire et notamment les services.- Poursuite du développement de la logistique, des éco industries (Delta3, Euralogistic, CD2E, Team2).- Territoire qui porte des projets d'aménagements structurants	<ul style="list-style-type: none">- Des secteurs économiques traditionnels en perte d'emplois (équipement automobile, chimie)- Forte présence de l'intérim très sensible aux fluctuations d'activités- Pouvoir d'investissement local faible



2020/01/CS - Annexe

- Fédération des PME TPE locales au travers des clubs entreprises.

3. Synthèse :

a. Les hypothèses retenues pour l'évolution de la base VM sont les suivantes :

Assiette brute du VT en M€

	ACOSS Périmètre initial SMT	Evolution ass. Ini ACOSS	ACOSS Extension	Evolution ass. Ext ACOSS	Total ACOSS	Evolution ass. Totale ACOSS
2016	3 137,9		0,0		3 137,9	
2017	3 305,9	5,36%	124,6		3 430,5	9,33%
2018	3 302,1	-0,12%	169,5	36,09%	3 471,7	1,20%
2019	3 313,6	0,35%	175,3	3,40%	3 488,9	0,50%

En milliards d'€

Malgré une année pleine au taux de 1,80 %, l'assiette VM n'a connu qu'une augmentation de 0,5% entre 2018 et 2019 alors que l'étude ACOSS montre une hausse de plus de 2,8% de la masse salariale dans le Pas-de-Calais.

b. Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région

Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région représentent un peu plus de 9M€ en 2019. Une absence de visibilité pluriannuelle caractérise cette ressource. Il s'agit donc d'un facteur de risque significatif.

c. Les recettes tarifaires liées au service de transport

Les recettes du service correspondent à l'engagement contractuel de recettes du délégataire : de 5,5 M€ en 2018 à 6,6 M€ en 2020.

E. Evolution de la contribution statutaire des EPCI membres du SMTAG :

Le déficit courant et la montée en charge des annuités de dette (15 M€ en 2021) expliquent le niveau des concours publics. Ainsi, pour répondre à tous ces engagements (équilibre budgétaire et respect du contrat BEI jusqu'en 2022), la participation des agglomérations a augmenté dès 2019, pour atteindre un total de 18 M€.

Selon les statuts du SMTAG, la répartition de la participation au budget entre les trois membres est fixée selon 3 critères :

- Le nombre de sièges (7 par CA)
- La population INSEE
- Le potentiel fiscal

Le volume global des 18 M€ reste inchangé en 2020.

IV. Objectifs de réalisations en investissement : orientations budgétaires 2020 et engagements pluriannuels



2020/01/CS - Annexe

Une grande partie des travaux d'investissement liés au BHNS a été réalisée sur les exercices 2017-2018, le reliquat étant réalisé en 2019. L'année dernière a donc été surtout marquée par le lancement du nouveau réseau et la circulation des premiers bus à Hydrogène (Bulle 6).

L'année 2019 est marquée par des dépenses d'investissement beaucoup moins importantes qu'en 2017 et 2018, avec 87,8M€. Ces investissements ont principalement été financés par l'emprunt BEI (12.4 M€).

Les dépenses d'investissements 2020 devraient diminuer. Néanmoins, des travaux et aménagements sont envisagés cette année notamment dans le cadre de « la Phase 2 du BHNS » et la mise en place des nouvelles mobilités.

A. La Phase 2 du BHNS

La « phase 2 BHNS » recouvre les projets d'investissement suivants :

- Aménagements du pôle sud à Béthune (maîtrise d'ouvrage CABB)
- Desserte du nouvelle Hôpital de Lens
- Matériel roulant complémentaire
- Réserves pour des reprises de carrefours
- Prolongement de la Bulle 6
- Création de quais supplémentaires (SDAP)
- Etudes d'amélioration des lignes 12 et 15

B. Expérimentation des nouvelles mobilités

Parallèlement au développement de l'offre de transport public, les nouvelles formes de mobilité émergent et prennent une place de plus en plus importante. Le covoiturage ou le développement des modes actifs connaissent ainsi un fort essor depuis ces dernières années.

Par ailleurs, le cadre réglementaire évolue. La loi d'Orientation des Mobilités adoptée le 24 décembre 2019 en est le dernier exemple et réaffirme que les Autorités Organisatrices ne doivent plus se contenter d'organiser les Transports, mais d'organiser les mobilités en général. C'est dans ce cadre qu'il est envisagé de mener des expérimentations.

Ces expérimentations sont au nombre de trois.

La première est à destination des zones d'activités. Le projet consiste à encourager la pratique du covoiturage pour les trajets domicile-travail en identifiant dans les entreprises de plus de 300 salariés des référents motivés et dynamiques. A partir de là, il est plus facile de créer un engouement auprès de leurs collègues, mais aussi auprès des salariés des entreprises voisines.

La deuxième est à destination des territoires peu denses et ruraux. Le projet consiste à développer une solution de covoiturage courte-distance complémentaire à l'offre de transport et d'intégrer cette solution dans le calculateur d'itinéraires Tadao. Le coût du trajet pour l'utilisateur serait ainsi celui d'un titre ou d'un abonnement TADAO, la collectivité prenant à son compte le reste à charge. Cela permettrait de couvrir plus efficacement et à moindre coût les zones les moins denses du territoire et les Origines-Destinations non couvertes par les réseaux de transport en commun. Cela permettrait également de proposer



2020/01/CS - Annexe

un service à la mobilité qui se veut inclusif, notamment pour les personnes en recherche d'emploi n'ayant pas les moyens de se déplacer par exemple.

Enfin, la troisième expérimentation porte sur les sites touristiques de mémoire. Le SMT souhaite faciliter l'accès aux collines de l'Artois et notamment aux sites touristiques qui y sont présents. Ce projet s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains. Ainsi, le SMT souhaite installer 5 stations de vélos à assistance électrique en libre-service aux abords des sites touristiques tels que Notre-Dame de Lorette, le mémorial Canadien ou le Musée 14-18 à Souchez.

C. Les recettes d'investissement attendues en 2020

1. Les subventions d'investissement liées au projet BHNS

Au titre de l'opération BHNS, le SMTAG a perçu 40% des subventions d'investissement dont il bénéficie (FEDER, Région Hauts de France et AFITF) entre 2014 et 2019. Des sommes importantes restent encore à percevoir d'ici 2021.

2. Les subventions potentielles dans le cadre de la Phase 2 BHNS et les nouvelles mobilités

Les investissements à venir, prévus dans la « Phase 2 du BHNS », peuvent être subventionnés, notamment par la Région et l'ADEME pour l'extension du projet Hydrogène.

3. Le FCTVA et les opérations pour compte de tiers

- Le FCTVA

Il existe un décalage entre dépense et recette. Le SMTAG assure ces portages par l'utilisation de son fonds de roulement et l'inscription en restes à réaliser des subventions à percevoir.

- Les opérations pour compte de tiers :

Le SMTAG porte également environ 45M€ d'opérations pour compte de tiers. Le décalage entre le paiement de ces opérations et leur remboursement pèse également sur les finances du syndicat sur la période :

	2016	2017	2018	2019	REA 2016-2019	MONTANT GLOBAL	PREVISIONS 2020 ET SUIVANTES
DEPENSES	169 541,19	11 832 197,36	14 610 941,30	6 006 869,65	32 619 549,50	44 056 385,56	11 436 836,06
RECETTES	640 272,36	5 999 812,64	13 018 604,47	8 291 956,25	27 950 645,72	44 056 385,56	16 105 739,84

Cas particulier de la DMOA CABB, puisque la convention prévoit qu'un acompte de 6% soit versé chaque année (210K/an) et ce, jusqu'en 2032. Cela doit figurer dans un document spécifique demandé par la CRC.

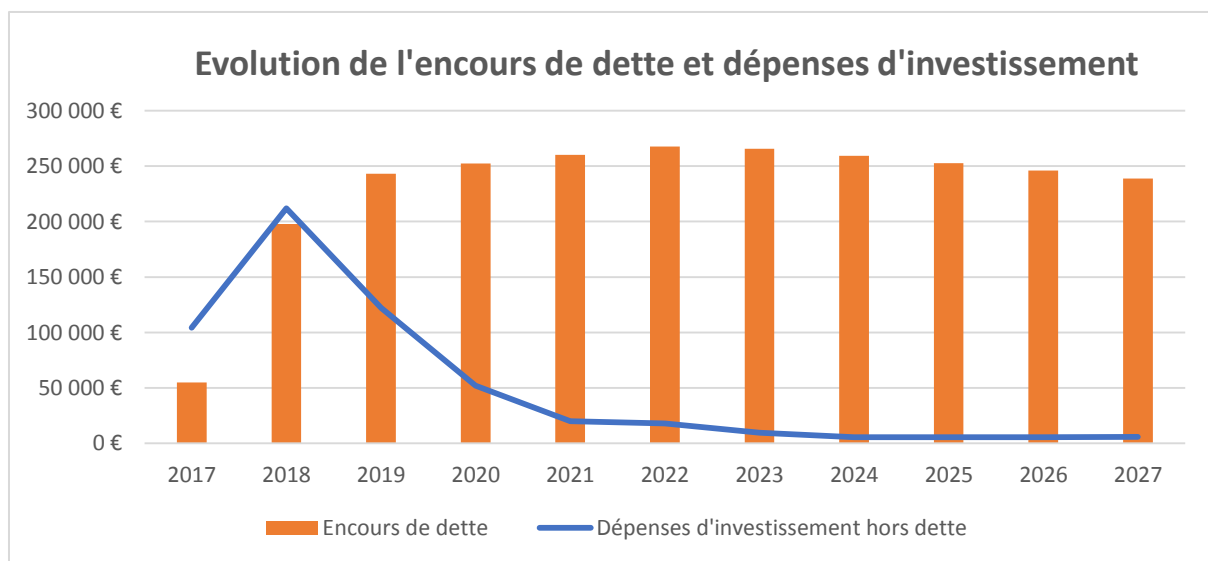
V. Hypothèses d'évolution du besoin de financement annuel et de l'encours de dette

1. Un désendettement à partir de 2023

Compte tenu des éléments présentés précédemment, l'évolution du besoin de financement annuel tous budgets confondus est la suivante :

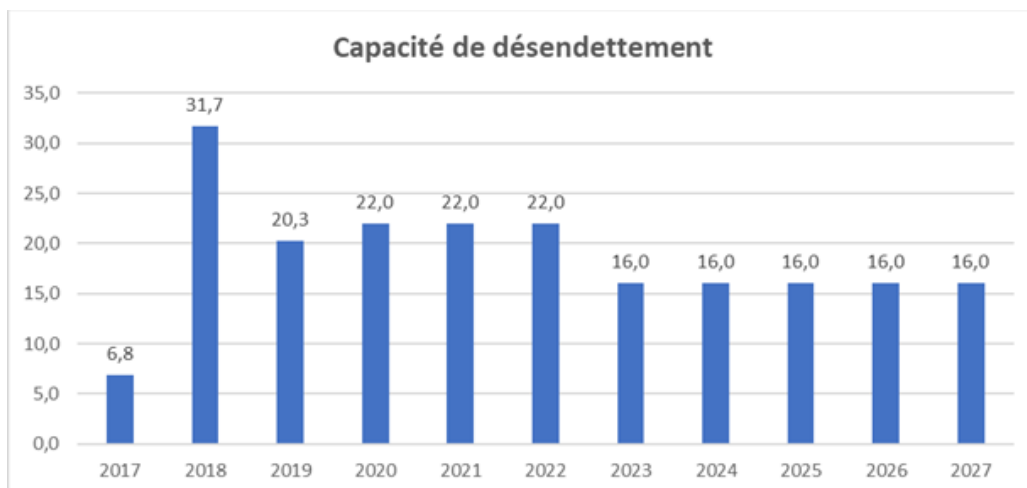
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Emprunts nouveaux	143,0	27,4	10,0	12,4	9,6	0,0	4,6	1,7	3,4
Remboursement en capital de la dette	0,30	1,60	5,80	9,20	9,60	9,90	10,00	10,20	10,40
Besoin de financement	142,70	25,8	4,20	3,20	0,00	-9,90	-5,40	-8,50	-7,00

Consécutivement, l'évolution de l'encours de dette du SMTAG est présentée ci-dessous :



Après stabilisation de la capacité de désendettement à 16 ans (2026), le SMTAG conserve une capacité d'investissement (charge nette) de 5 M€ par an tout en respectant l'ensemble des règles énoncées (respect des règles d'équilibre et des ratios BEI).

Evolution prévisionnelle de la capacité de désendettement en années :





2020/01/CS - Annexe

La collectivité a connu un taux d'endettement important en 2018 et 2019.

En 2020, la capacité de désendettement estimée s'élève à 22 ans, ce qui permet de respecter les obligations contractuelles signées avec la BEI. En effet, la collectivité s'est engagée à respecter certains ratios budgétaires dont une capacité de désendettement qui ne doit pas dépassée 22 ans jusqu'à l'exercice 2022.

Les membres du Comité Syndical sont invités à prendre acte de la tenue du débat d'orientations budgétaires, sur la base des éléments compris dans le présent rapport.