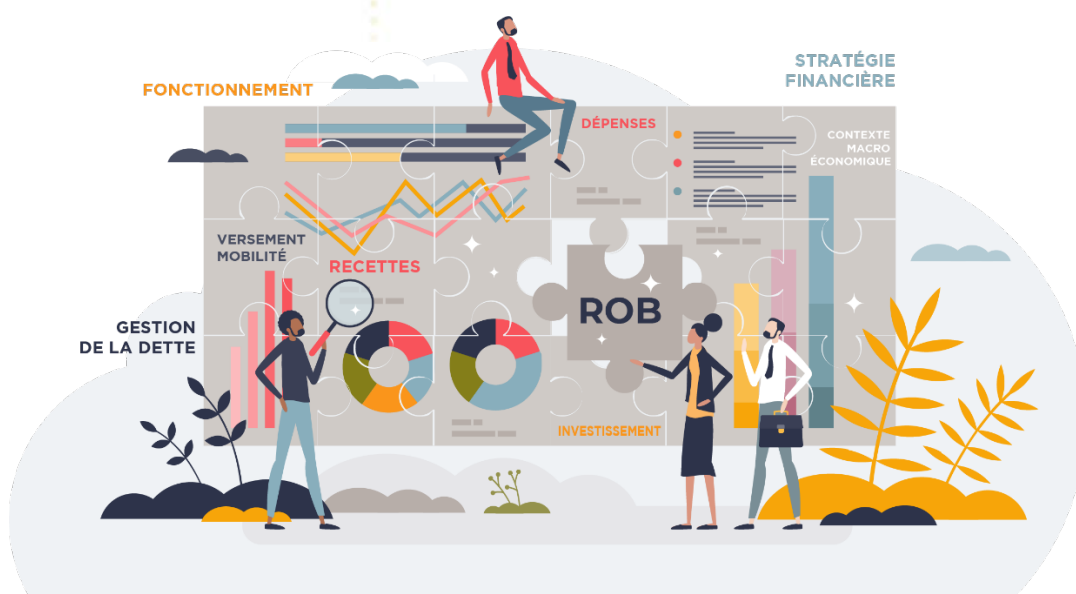


COMITE SYNDICAL du jeudi 6 mars 2025

Affaires financières

Objet : Débat d'orientation budgétaire (DOB) sur la base du rapport d'orientation budgétaire (ROB) pour l'exercice 2025



	PRÉAMBULE	Pages 2 à 3
	CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES	Pages 4 à 7
	SECTION DE FONCTIONNEMENT	Pages 8 à 23
	SECTION D'INVESTISSEMENT	Pages 24 à 26
	GESTION DE LA DETTE	Pages 27 à 31
	PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT	Pages 32 à 34
	STRATÉGIE FINANCIÈRE ET PROSPECTIVE FINANCIÈRE ...	Pages 35 à 37
	DÉLIBÉRATION DU COMITÉ SYNDICAL	Page 38



PRÉAMBULE

La loi NOTRe du 7 août 2015 a créé le Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB). Il constitue la base à partir de laquelle se tient le Débat d'Orientations Budgétaires (DOB). Un DOB doit se tenir dans les collectivités dans le délai maximum des deux mois qui précèdent l'adoption du budget primitif dans les communes de plus de 3 500 habitants, leurs établissements publics communaux, les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats mixtes fermés comprenant au moins une commune de 3 500 habitants » et tous les syndicats mixtes ouverts (en vertu de l'article L. 5722-1 du CGCT), dans les départements (art.L.3312-1) et dans le délai maximum de dix semaines pour les communes ou EPCI appliquant la M 57.

Selon les dispositions du CGCT, le rapport se doit de comporter les informations suivantes :

- 1° Les orientations budgétaires envisagées par la collectivité portant sur les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes, en fonctionnement comme en investissement.
- 2° La présentation des engagements pluriannuels, notamment les orientations envisagées en matière de programmation d'investissement comportant une prévision des dépenses et des recettes.
- 3° Des informations relatives à la structure et la gestion de l'encours de dette contractée et les perspectives pour le projet de budget. Elles présentent notamment le profil de l'encours de dette que vise la collectivité pour la fin de l'exercice auquel se rapporte le projet de budget.

Les orientations visées aux 1°, 2° et 3° devront permettre d'évaluer l'évolution prévisionnelle du niveau d'épargne brute, d'épargne nette et de l'endettement à la fin de l'exercice auquel se rapporte le projet de budget.

Pour les communes et intercommunalité de plus de 10 000 habitants, le rapport comporte également la présentation de la structure et de l'évolution des dépenses de personnel et des effectifs. Il précise notamment l'évolution prévisionnelle et l'exécution des dépenses de personnel, des rémunérations, des avantages en nature et du temps de travail.

Le ROB fait l'objet d'une délibération spécifique et doit désormais être mis en ligne lorsqu'un site internet existe. Pour Artois Mobilités, après la tenue du comité syndical dédié, le rapport est mis à disposition sur le site internet d'Artois Mobilités.

Au-delà de ces obligations légales, le DOB apparaît comme un moment privilégié permettant au comité syndical de faire connaître sa stratégie financière, après avoir fait le point sur la situation budgétaire, et ainsi d'établir les moyens mobilisables nécessaires à la mise en œuvre de ses projets et des priorités définies pour les années à venir.

Il est à préciser que ce débat et les documents présentés ne constituent pas pour autant des engagements, mais définissent les perspectives et conséquences budgétaires prévisionnelles, eu égard aux investissements actuels, prévisions et propositions d'investissements des années à venir.

D'un point de vue méthodologique, le budget d'Artois Mobilités est présenté dans ce document de façon consolidée, par le regroupement du budget principal et du budget annexe transport puisque Artois Mobilités 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 M57 depuis le 1^{er} janvier 2024, 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).

Il est à noter que dans le cadre de l'analyse financière, des retraitements comptables après clôture budgétaire ont pu être opérés afin de restaurer le principe d'annualité budgétaire.

Enfin ne disposant pas encore du compte administratif 2024, les données financières rétrospectives sont basées sur les comptes administratifs des années antérieures. Les données 2024 présentées dans les analyses ne sont que des extrapolations même si la comptabilité d'engagement et le suivi budgétaire assurent un certain degré de fiabilité.

Le comité syndical est par conséquent amené à débattre sur les orientations budgétaires de l'exercice 2025 avant le vote du budget primitif qui devrait avoir lieu le 4 avril 2025.





CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES

Un contexte macroéconomique fragile :

La France est confrontée à un équilibre fragile entre croissance, inflation, endettement et réformes sociales et économiques. Les politiques publiques se concentrent sur le soutien à la transition énergétique, l'inclusion sociale et le contrôle de l'inflation, mais le pays doit aussi faire face à un environnement global incertain.

Ainsi, le contexte macroéconomique en France en 2025 est marqué par plusieurs défis et dynamiques importants, que ce soit au niveau national ou international.

En effet, la France connaît une croissance économique modérée, avec un taux de croissance du PIB prévu autour de 1% en 2025, selon les prévisions des principales institutions économiques (comme l'INSEE ou la Banque de France). Cette croissance reste inférieure à la moyenne de l'UE, en partie à cause de la persistance des effets de la pandémie et des tensions géopolitiques. La France peine à retrouver un rythme de croissance plus élevé, bien que des secteurs comme l'innovation technologique, l'intelligence artificielle et la transition énergétique offrent des perspectives d'expansion.

De plus, l'inflation en France, bien qu'en baisse par rapport à son pic en 2022 (lorsqu'elle avait atteint près de 6,2 %), reste élevée par rapport aux standards historiques. Les prix des produits alimentaires et de l'énergie continuent d'affecter les consommateurs, bien que des mesures aient été prises pour soutenir les plus vulnérables. Le taux d'inflation est estimé à environ 3,2% en 2025, mais il pourrait fluctuer en fonction des prix de l'énergie et des matières premières mais aussi des politiques monétaires de la Banque centrale européenne.

Concernant le marché du travail, le taux de chômage a connu une baisse progressive ces dernières années, atteignant des niveaux relativement bas, autour de 7 à 7,5 % de la population active. Toutefois, il existe une disparité importante entre les secteurs, avec des pénuries de main-d'œuvre dans des secteurs comme le bâtiment, la santé et la technologie. En revanche, certains secteurs traditionnels rencontrent des difficultés pour maintenir des emplois stables, notamment en raison de l'automatisation et de la délocalisation des productions.

Par ailleurs, la France continue de faire face à un endettement public élevé, avec une dette qui dépasse les 110% du PIB, un héritage des dépenses massives pour faire face à la crise sanitaire et des politiques de soutien économique. Le gouvernement a pris des engagements vis-à-vis de l'Union européenne pour réduire le déficit budgétaire sous la barre des 3% du PIB, mais la situation reste compliquée par les dépenses sociales élevées et les incertitudes économiques.

La politique monétaire de la Banque centrale européenne (BCE) reste un facteur clé pour la France, avec des taux d'intérêt élevés dans le cadre des efforts pour lutter contre l'inflation. Bien que ces taux aient un impact sur les prêts et l'investissement, ils visent à maîtriser l'inflation et à garantir la stabilité de la monnaie unique européenne. Cependant, la politique de taux d'intérêt élevés pourrait ralentir encore davantage la consommation et l'investissement.

En ce qui concerne les investissements, la France met l'accent sur la transition énergétique, avec des investissements importants dans les énergies renouvelables, la décarbonation de l'industrie et le développement de nouvelles technologies vertes. Cette transition est au cœur du plan de relance économique et devrait contribuer à la création d'emplois dans les secteurs verts, mais elle pose aussi des défis en termes de financement et de régulation.

En outre, les tensions géopolitiques, notamment en raison du conflit en Ukraine, affectent la stabilité des prix de l'énergie, la chaîne d'approvisionnement mondiale et les relations commerciales. La France, en tant que membre de

l'Union européenne, reste impliquée dans la gestion de ces tensions, tout en cherchant à diversifier ses partenariats commerciaux et à soutenir la croissance économique dans un environnement incertain.

Un redressement annoncé de la trajectoire des finances publiques :

La loi de programmation des finances publiques (LPFP) pour les années 2023 à 2027, publiée en décembre 2023, vise à proposer une trajectoire permettant de réduire le déficit public, de maîtriser la dépense publique et de stabiliser les prélèvements obligatoires, tout en finançant plusieurs priorités (soutenir la compétitivité des entreprises, tendre vers le plein emploi, assurer les transitions écologique et numérique...).

Son objectif est de ramener l'économie française dans les critères de Maastricht, elle prévoit pour cela de ramener le déficit public à 2,7% du PIB à horizon 2027. Pour y arriver, les administrations publiques locales (APUL) actuellement à l'équilibre devront dégager des excédents pour combler le déficit des administrations publiques d'État.

Cet excédent ne résultera pas d'une dynamique des recettes, le gouvernement tablant plutôt sur une atonie des concours financiers de l'État et sur la baisse de certaines recettes locales mais sur une maîtrise des dépenses de fonctionnement, qui devront sur cette période être inférieures de 0.5 point à l'inflation prévisionnelle.

Concernant l'endettement et donc la section d'investissement, la trajectoire 2023-2027 prévoit que l'encours de dette 2027 des APUL sera égal à celui de 2022... faisant ainsi fi du cycle électoral et des défis liés à la transition écologique.

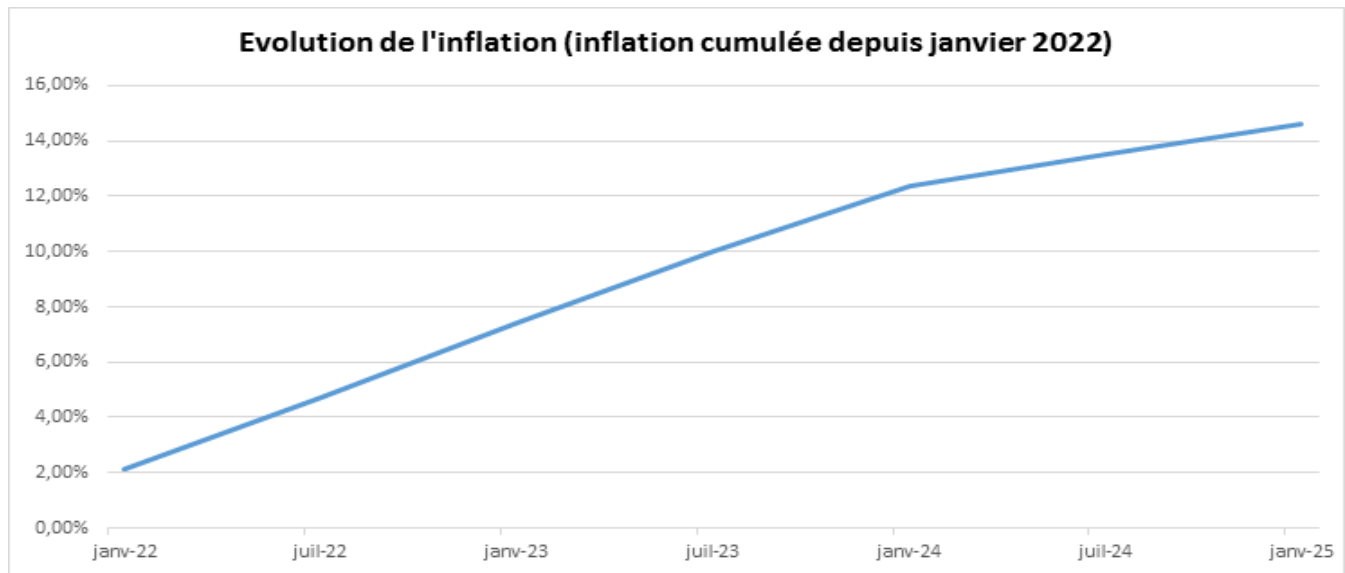
C'est dans ce contexte législatif que s'inscrivent les décisions gouvernementales relatives au budget. Ainsi, après la constatation d'hypothèses trop optimistes en matière de croissance, 10 milliards de crédits ont été annulés par le gouvernement en février 2024 et s'en est suivi le gel de 16.5 milliards d'euros pour limiter l'ampleur du déficit.

En dépit de ces mesures, c'est dans cette lignée que la loi de finances pour 2025 a été bâtie pour ramener le déficit à 5,4 % du PIB et vise 50 milliards d'euros d'économie.

Pour y parvenir, les collectivités locales seront mises directement à contribution au travers de diverses mesures. À ceci, s'ajoutent d'autres économies étatiques comme la diminution des crédits dédiés au fonds vert ou encore l'augmentation des taux de cotisation employeur à la CNRACL pour le personnel titulaire.

Évolution de l'inflation sur les trois dernières années :

L'évolution du taux d'inflation en France au cours des trois dernières années a été marquée par plusieurs changements significatifs, notamment à cause de la crise énergétique, des perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales et des mesures prises pour lutter contre les effets économiques de la pandémie.



En 2022, l'inflation a atteint des niveaux particulièrement élevés en raison de plusieurs facteurs :

- Prix de l'énergie : La guerre en Ukraine a provoqué une flambée des prix de l'énergie, notamment du gaz et de l'électricité, qui a entraîné des répercussions sur les coûts de production et de transport.
- Hausse des matières premières : La guerre, combinée à des pénuries mondiales de certains produits, a fait augmenter les prix des matières premières.
- Effets de la pandémie : Les disruptions des chaînes d'approvisionnement, couplées à une demande mondiale en reprise après les confinements, ont exacerbé les tensions inflationnistes.

Le taux d'inflation a culminé à 6,2 % en moyenne sur l'année 2022, le niveau le plus élevé observé en France depuis les années 1980.

En 2023, l'inflation a commencé à ralentir, mais elle est restée élevée par rapport aux niveaux historiques. Plusieurs facteurs ont contribué à cette baisse :

- Stabilisation des prix de l'énergie : Bien que toujours élevés, les prix de l'énergie ont connu une relative stabilisation par rapport aux hausses vertigineuses de 2022.
- Réductions de l'impact des chocs pandémiques : Les perturbations dans les chaînes d'approvisionnement se sont atténuées, ce qui a contribué à la modération des prix.
- Mesures gouvernementales : Des dispositifs comme les boucliers tarifaires sur l'énergie et les aides directes ont atténué l'impact de l'inflation pour les consommateurs.

Cependant, l'inflation en 2023 est restée importante, avoisinant 5,2 % sur l'année, en particulier en raison de la hausse continue des prix alimentaires.

En 2024, l'inflation a continué de ralentir, bien que de manière plus progressive. Le taux d'inflation annuel en France était estimé à environ 3,6 % en moyenne, marqué par :

- La baisse des prix de l'énergie : L'effet des chocs énergétiques de 2022 s'est progressivement dissipé.
- Ralentissement des hausses des prix alimentaires : Bien que les prix des denrées alimentaires aient continué d'augmenter, la hausse a été moins rapide.
- Stabilisation économique : L'économie française a connu une croissance modérée, avec une reprise progressive mais freinée par les taux d'intérêt plus élevés et les politiques de la Banque centrale européenne.

Pour 2025, les prévisions de la Banque de France tablent sur une inflation d'environ 3,2 %. Cette tendance est en partie due à :

- Des prix de l'énergie relativement stables.
- La normalisation des chaînes d'approvisionnement.
- Les effets des politiques monétaires et budgétaires pour maîtriser l'inflation.

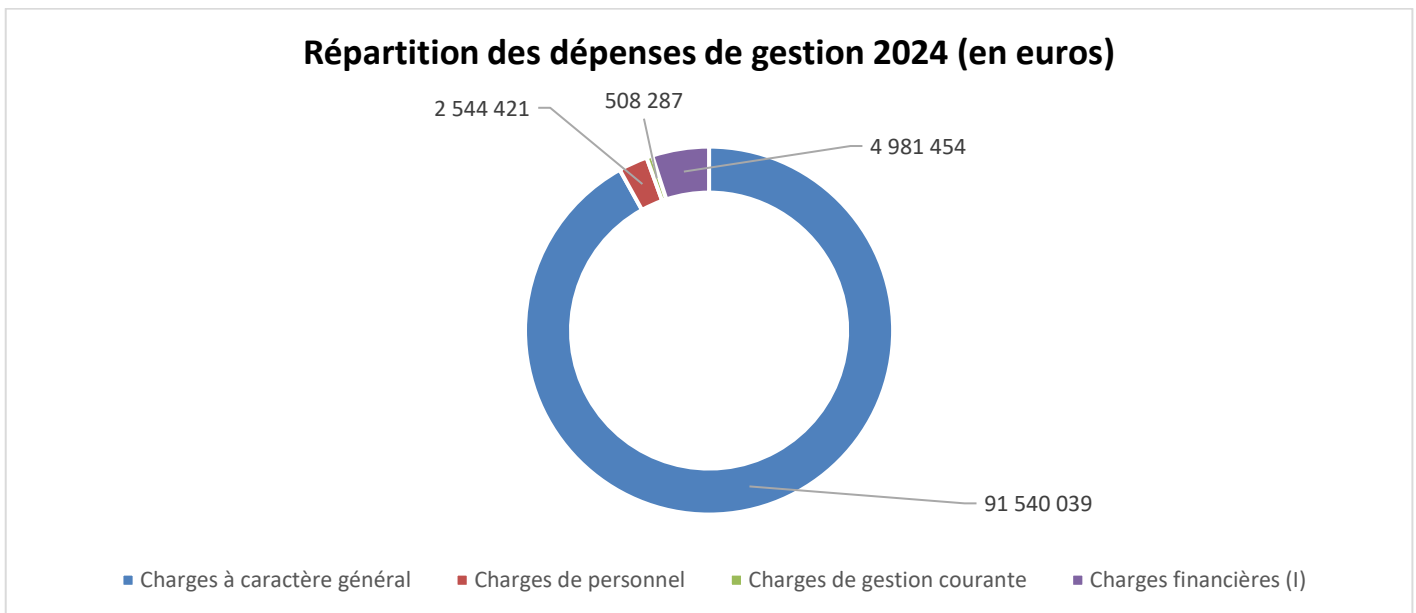
En résumé, l'inflation en France a connu une montée en flèche en 2022, avant de ralentir en 2023 et 2024, avec une prévision de modération pour 2025. Les principaux facteurs influençant cette évolution ont été la guerre en Ukraine, les perturbations économiques mondiales et les mesures gouvernementales. L'inflation est désormais sous contrôle, mais elle demeure plus élevée que les niveaux prépandémie.



SECTION DE FONCTIONNEMENT

Rétrospectives, premiers éléments 2024 et orientations 2025

LES DEPENSES DE GESTION



1 - Les charges à caractère général

Les dépenses de fonctionnement sont majoritairement constituées par les charges à caractère général (chapitre 011) ; ce poste de dépenses comprend notamment le forfait de charges contractuel de la délégation de service public. Celui-ci représente 93.4% des charges de gestion.

Les dépenses à caractère général évoluent d'un peu moins de 16% entre 2022 et 2023. Le forfait de charge 2023 s'est élevé à 83.16 M€ et d'un quitus 2022, en dépenses, de 5.52 M€ soit un total de 88.69 M€.

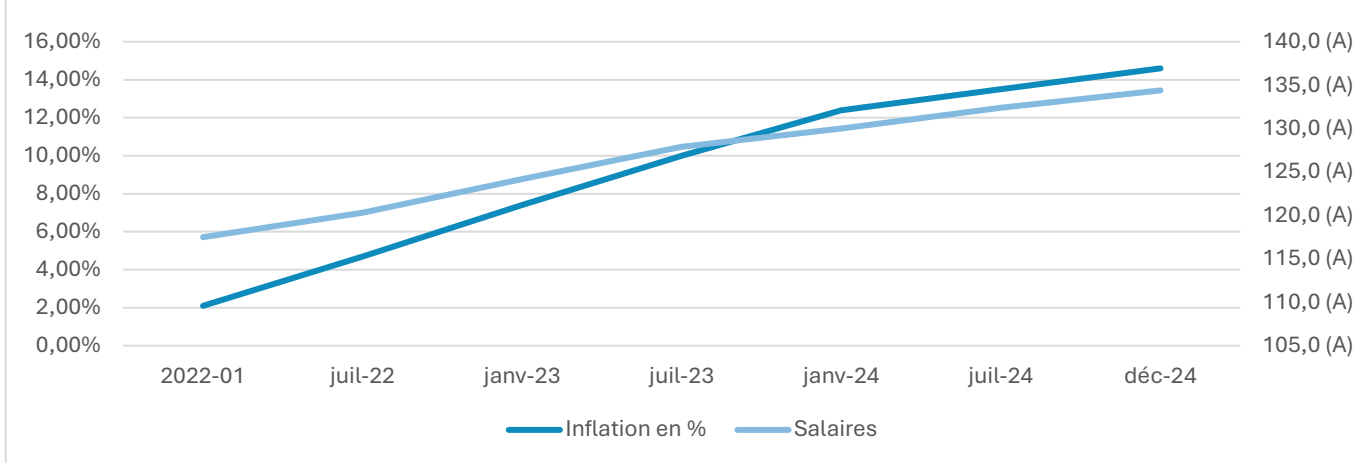
Pour l'année 2024, les dépenses de fonctionnement s'élèvent à 94.57 M€ dont 91.54 M€ affectés aux charges à caractère général (chapitre 011). Le forfait de charges 2024 s'est élevé à 86.61 M€ auquel il conviendra d'ajouter le quitus de l'année (connu courant du 1^{er} trimestre N+1).

On peut constater une diminution des charges à caractère général entre 2023 et 2024 (91.54 M€ en 2024 contre 93.33 M€ en 2023) soit 1.8 M€.

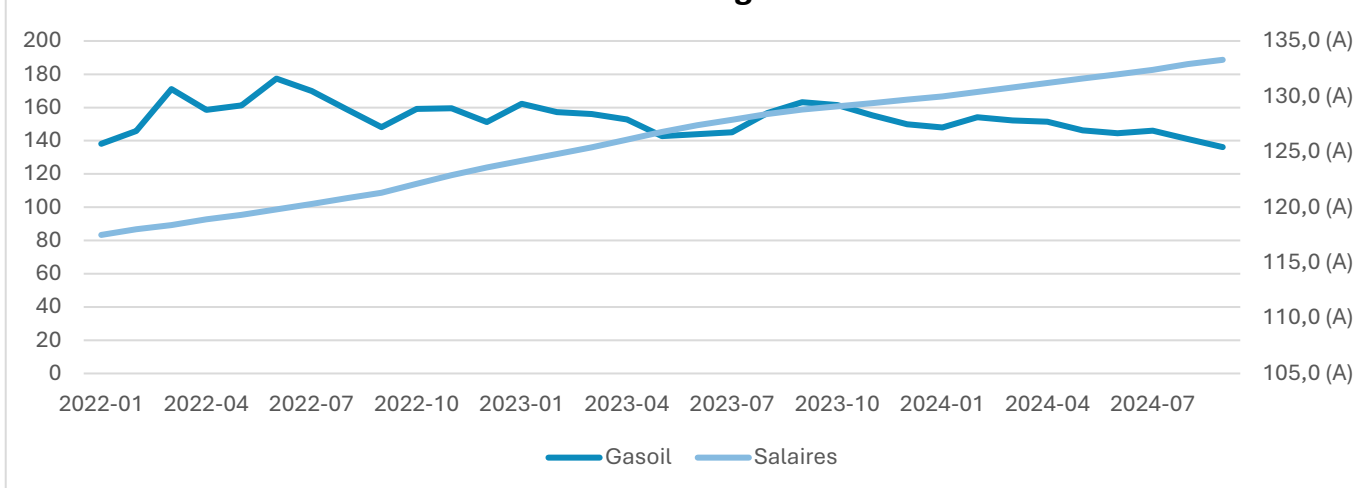
Les dépenses hors « forfait de charges » ont diminué de 75 K€ (diminution des dépenses liés aux fluides notamment).

La diminution du forfait de charges de - 1.7 M€ s'explique essentiellement par le paiement du solde, en 2023, du quitus 2022. Pour rappel, le quitus 2022, très élevé, intégrait les évolutions des indices gazole et salaires ; indices de référence pour le calcul du forfait de charges.

Évolution de l'inflation et de l'indice salaire

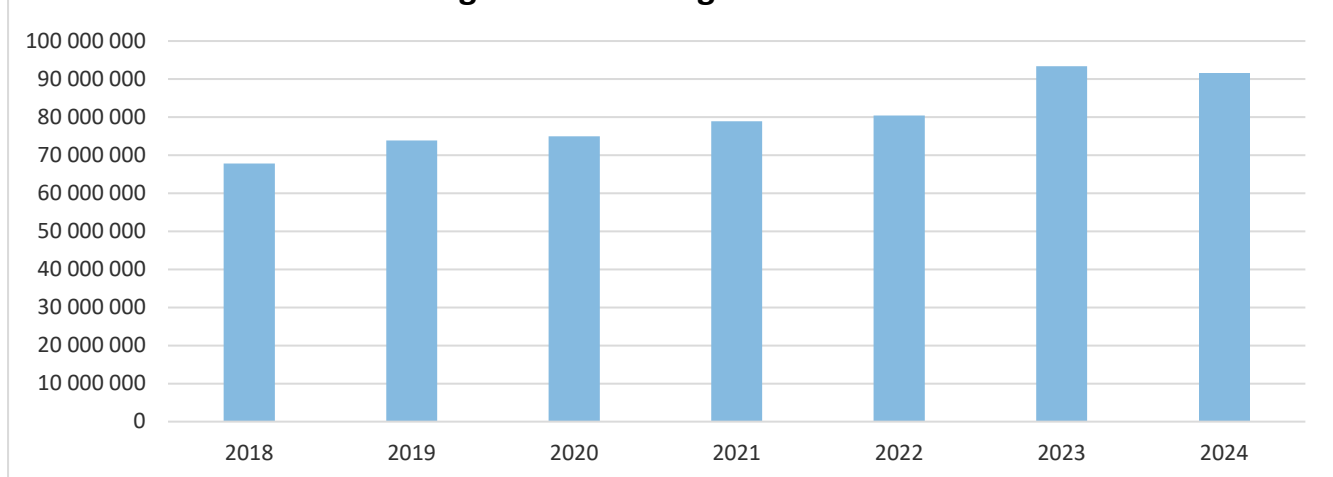


Évolution des indices gasoil et salaire



Ci-dessous et pour information, les charges à caractère général ont évolué de la manière suivante depuis 2018 :

Charges à caractère général en euros



Les orientations concernant l'année 2025 :

Le forfait de charges de la DSP : principal facteur d'évolution des dépenses de fonctionnement

Principale dépense d'Artois Mobilités, le forfait de charges versé au délégataire est un montant contractuel. Il est revalorisé chaque année en fonction des indices définis dans le contrat signé entre Artois Mobilités et Transdev.

Le 6 novembre 2023, le nouveau contrat de délégation de service public a été signé pour la période 2024/2029. Un premier avenant a été signé fin 2024 afin d'y intégrer quelques ajustements. Les éléments ci-dessous, issus de l'avenant n°1, sont présentés en valeur juin 2022 (date de référence prise lors de l'élaboration de la première offre du délégataire).

Ainsi, pour le calcul du forfait de charge annuel, il convient d'appliquer à la valeur juin 2022 une formule d'indexation qui intègre notamment les évolutions des indices susvisés.

EVOLUTION DU FORFAIT DE CHARGES EN « VALEURS 2022 »

FORFAIT DE CHARGES (FC)	Onglet de référence	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Moyenne annuelle	Cumul
		12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	72 mois
Charges variables (Cv)	Onglet 3	27 890 780	28 034 743	27 998 692	28 372 223	28 237 887	28 909 966	28 240 715	169 444 292
Dont coûts de roulage	37,1%	8 610 034	8 629 706	8 531 748	8 749 265	8 487 731	9 037 816	8 674 383	52 046 299
Dont charges variables de personnel		19 028 852	19 154 515	19 216 759	19 372 373	19 496 193	19 619 261	19 314 659	115 887 953
Dont autres charges variables		251 895	250 522	250 185	250 585	253 964	252 889	251 673	1 510 040
Charges fixes (Cf)	Onglet 4	20 482 872	20 501 788	20 620 311	20 510 052	20 667 455	20 554 955	20 556 239	123 337 433
Dont marketing-commercial	20%	1 879 401	1 853 878	1 893 128	1 795 628	1 858 128	1 796 628	1 846 132	11 076 791
Dont infrastructures fixes		771 469	771 469	771 469	771 469	771 469	771 469	771 469	4 628 813
Dont charges fixes de personnel		9 529 483	9 581 499	9 595 777	9 554 582	9 627 248	9 652 307	9 590 149	57 540 897
Dont frais de siège/frais de région		1 801 651	1 823 653	1 835 679	1 845 853	1 857 265	1 877 432	1 840 256	11 041 533
Dont impôts et taxes		765 527	667 366	671 085	674 070	677 654	683 476	689 863	4 139 179
Dont amortissements		176 883	224 353	270 613	308 913	329 913	189 014	249 948	1 499 691
Dont Gros Entretien Renouvellement		370 000	370 000	370 000	370 000	370 000	370 000	370 000	2 220 000
Dont autres charges fixes		3 443 916	3 449 776	3 444 250	3 414 386	3 392 445	3 417 820	3 427 099	20 562 593
Dont marge et aléas		1 744 542	1 759 793	1 768 310	1 775 150	1 783 333	1 796 809	1 771 323	10 627 937
Charges de sous-traitance (Cst)	Onglet 5	31 941 780	32 667 425	32 986 707	33 100 411	33 536 146	33 721 293	32 992 294	197 953 762
Dont charges variables	43%	21 797 338	22 297 839	22 297 839	22 297 839	22 297 839	22 297 839	22 214 422	133 286 532
Dont charges fixes		10 144 442	10 369 586	10 688 868	10 802 572	11 238 307	11 423 454	10 777 872	64 667 229
TOTAL FORFAIT DE CHARGES		80 315 433	81 203 956	81 605 710	81 982 686	82 441 489	83 186 214	81 789 248	490 735 487
Taux de marge (marge / forfait de charges)		2,17%	2,17%	2,17%	2,17%	2,16%	2,16%	2,17%	2,17%

Ainsi, le forfait de charges 2025 révisé est estimé à 88.43 M€ ce qui représente plus de 91.66% des charges à caractère général.

Parmi les autres charges à caractère général portées par le budget d'Artois Mobilités, on relève :

- Les contrats de prestations de services : viabilité hivernale, maintenance du mobilier urbain, gestion de la station hydrogène, locations des dépôts et boutiques, location de fréquences radio ;
- Les dépenses liées au financement de l'intégration tarifaire avec le réseau TER ;
- Les coûts d'entretien du site propre, des carrefours à feux (signalisation lumineuse de trafic), les abonnements électriques pour les carrefours à feux et les distributeurs automatiques de tickets ;
- Le financement du covoiturage.

Le coût estimé 2025 de l'ensemble de ces mesures est fixé à 96.46 M€.

2 - Les charges de personnel

Évolution des effectifs depuis 2019 (au 31/12/N) :

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Titulaires	23	26	27	27	26	27	27
Contractuels	21	14	16	13	13	12	12
Autres	1	2	0	0	0	0	0
Total	45	42	43	40	39	39	39

Répartition par statut

	2024	2025
Non titulaire	12	12
Titulaire	27	27
Total	39	39

Répartition par catégorie

	2024	2025
A	16	16
B	11	11
C	12	12
Total	39	39

Répartition par filière

	2024	2025
Administrative	26	26
Technique	13	13
Total	39	39

Répartition par sexe

	2024	2025
Femme	15	15
Homme	24	24
Total	39	39

Fin 2025, l'effectif de Artois Mobilités devrait rester stable et compter 39 postes permanents.

Il est à noter que des départs à la retraite sont prévus pour la fin 2025. L'organigramme de la structure sera revu dans le courant du dernier semestre 2025 en fonction des départs validés.

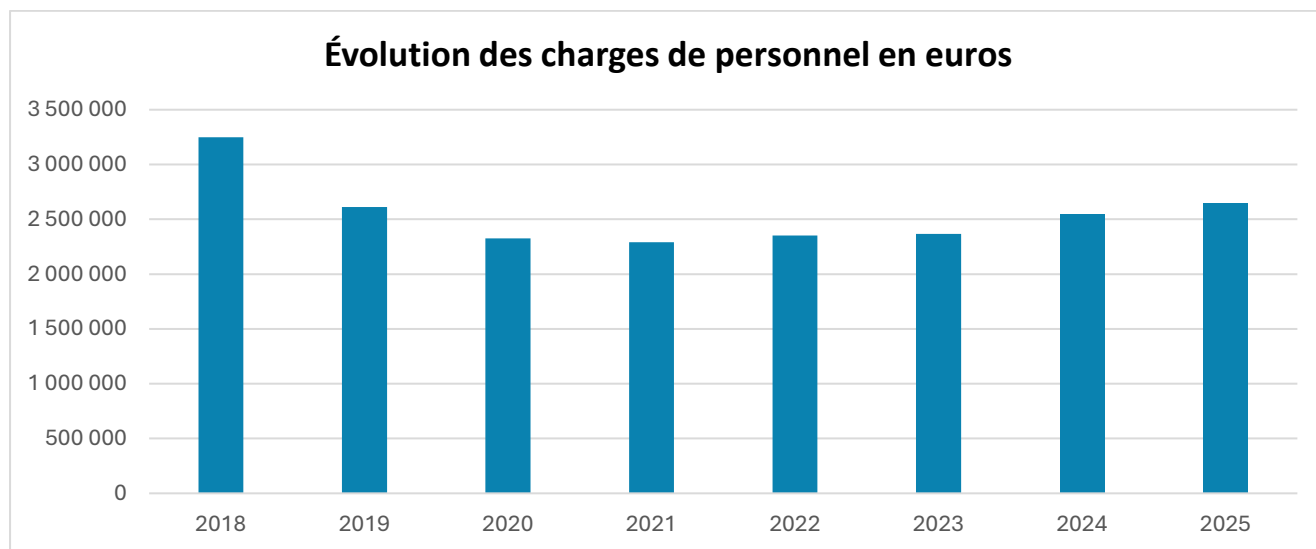
Évolutions de la masse salariale et prévisions concernant l'année 2025 :

Les effectifs, désormais stables, permettent un maintien de la masse salariale.

L'augmentation entre 2022 et 2023 a été de 0.65%. Cette augmentation s'explique notamment par la revalorisation de la valeur du point au 1^{er} juillet 2023 ainsi que la nomination d'agents par suite de réussite au concours.

L'évolution entre 2023 et 2024 de 7% s'explique par le reclassement indiciaire de l'ensemble des agents au 1^{er} janvier 2024 (+5 points d'indice majoré pour l'ensemble des agents), le paiement des jours monétisables des Comptes Épargne Temps et l'effort de la collectivité sur les mesures mises en œuvre en faveur de la protection sociale des agents.

Hors charges sociales, le régime indemnitaire et la participation à la protection sociale représentent environ 35% de l'ensemble des rémunérations versées.



Plus dans le détail, les dépenses de personnel sont réparties comme suit :

Masse salariale en euros	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Différence 2025/2024
Total	2 315 500,72 €	2 289 756,85 €	2 351 562,57 €	2 362 879,00 €	2 551 815,52 €	2 650 000,00 €	98 184,48 €
Dont traitement indiciaire	1 062 721,54 €	1 054 356,18 €	1 083 709,64 €	1 075 864,00 €	1 130 149,47 €	1 166 500,00 €	36 350,53 €
Dont régime indemnitaire	546 064,91 €	559 464,47 €	565 327,48 €	575 158,00 €	641 019,02 €	679 000,00 €	37 980,98 €
Dont charges patronales	685 817,45 €	657 323,16 €	686 172,91 €	695 248,00 €	760 517,02 €	784 000,00 €	23 482,98 €
Dont IR- NBI et SFT	20 896,82 €	18 613,04 €	16 352,54 €	16 609,00 €	20 130,01 €	20 500,00 €	369,99 €

La prévision pour 2025 s'élève à 2.65 M€ toutes charges comprises.

La prévision 2025 intègre les mesures validées par le gouvernement dans le cadre de sa loi de financement de la Sécurité Sociale, qui imposent d'augmenter de 4 points le taux de cotisation des employeurs de la caisse de retraite des fonctionnaires territoriaux et hospitaliers (la CNRACL) à compter de 2025.

Il est à noter qu'une augmentation de 1% avait déjà été appliquée au 1er janvier 2024 mais neutralisée par une baisse de 1% sur une cotisation de Sécurité Sociale (à titre provisoire pour l'année 2024 par dérogation à l'article 2 du décret du 30 septembre 1967 et par décret n°2024-49 du 30 janvier 2024 relatif aux taux de cotisations maladie et vieillesse des employeurs).

Ainsi, une augmentation globale de 5% du taux de cotisation patronale CNRACL est appliquée au 1^{er} janvier 2025.

Des augmentations de taux sont prévues jusqu'en 2028 (43.65% contre 31.65% au 1^{er} janvier 2024).

Cette évolution représente, pour la structure, une augmentation de 30 K€ sur une année pleine.

Par ailleurs, la collectivité a mis en place des mesures en faveur des agents concernant la protection sociale. Les cotisations ont été revalorisées au 1^{er} janvier 2025 ce qui implique un coût supplémentaire de 16 K€ par rapport à l'année précédente.

À cela, il convient d'ajouter le coût lié au Glissement Vieillesse et Technicité (GVT).

La gestion du temps de travail :

En 2024, il n'y a eu aucune dépense concernant les heures supplémentaires.

Conformément à la réglementation en vigueur et au règlement intérieur de la structure, le temps de travail est, depuis le 1^{er} janvier 2022, de 38 heures 30 minutes pour l'ensemble des agents. Le temps de travail hebdomadaire de 38 heures 30 ouvre un droit de 20 jours de RTT par année civile.

Le nombre de jours de congés annuels est de 25 jours auxquels il convient d'ajouter les 20 jours de RTT. Concernant les jours de RTT, la collectivité a la possibilité d'imposer un maximum annuel de 5 jours. À cet effet, il a été convenu que les services seraient systématiquement fermés au public le lendemain du jeudi de l'Ascension ainsi que le lundi de Pentecôte.

Le dialogue social :

Jusqu'à fin 2018, le syndicat 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.

Depuis, les dernières élections professionnelles se sont tenues en décembre 2022 et Artois Mobilités est rattaché, à nouveau, au comité technique du centre de gestion puisque ses effectifs sont inférieurs à 50 agents.

Les dépenses liées aux indemnités des élus :

En ce qui concerne les indemnités des élus, Artois Mobilités indemnise mensuellement son président ainsi que ses trois vice-présidents.

Le montant des indemnités a été fixé par délibération du conseil syndical (délibération 2020/52/CS du 16 octobre 2020).

L'indemnité du président correspond 34.22% de l'indice brut maximal de la fonction publique territoriale.

L'indemnité des vice-présidents correspond à 18.70% de l'indice brut maximal de la fonction publique territoriale.

Les dépenses concernant les indemnités des élus, pour l'année 2024, charges comprises, s'élèvent à 48 565 euros. La dépense 2025 devrait sensiblement être identique.

Il est à noter que certains élus sont écrêtés. À cet effet, le syndicat est chargé d'écrêter l'un de ses élus. Ainsi, les indemnités versées sont partiellement neutralisées et réintégrées dans les recettes de fonctionnement.

3 - Perspectives d'évolution concernant les autres charges de gestion courante (compte 65)

Artois Mobilités participe au financement des mises en accessibilité des quais engagés par les communes. Ainsi, une enveloppe annuelle de 100 000 euros est prévue au budget primitif 2025.

Une subvention annuelle de l'ordre de 280 000 euros est également versée à l'Agence d'Urbanisme de L'Artois (AULA) afin de financer l'ensemble des études fournies.

Une subvention annuelle de 7 700 euros est également versée à l'Association départementale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ADATEEP).

Par ailleurs, Artois Mobilités verse une subvention à l'Amicale du personnel de la communauté d'agglomération de Hénin-Carvin (CAHC) afin que le personnel d'Artois Mobilités bénéficie des avantages de l'Amicale du personnel (carte cadeau en fin d'année, arbre de Noël, sorties, billetterie, ...). En 2024, le coût annuel était de 11 850 euros auquel vient s'ajouter un coût de 50 euros par enfant (pour les enfants de moins de 14 ans) soit 900 euros pour l'année 2024.

4 - Les charges d'intérêts de la dette (compte 66)

Les charges d'intérêts de la dette sont ventilées en deux parties.

La première partie concerne les emprunts sur le long terme sachant que la majorité des emprunts contractés par Artois Mobilités a été actée en taux fixe ce qui nous permet d'avoir une certaine visibilité sur les mois et années à venir.

La seconde partie concerne les emprunts sur le court terme utiles au fonds de roulement de la trésorerie de la structure. Les taux d'intérêts sur le court terme sont élevés puisqu'ils sont, en partie, alignés sur l'inflation. Les lignes de trésorerie sont renouvelées chaque année avec des conditions renégociées annuellement.

Il est à noter qu'Artois Mobilités est dans l'obligation d'avoir recours à l'emprunt à court terme dans la mesure où certaines subventions d'investissement attendues dans le cadre du BHNS font l'objet de retard de paiement, retard dû notamment aux multiples contrôles opérés par la Région, le FEDER ou encore l'État.

De plus, certaines dépenses engagées dans le cadre des délégations de maîtrise d'ouvrage n'ont pas été intégralement recouvrées et font l'objet, pour certaines, d'un potentiel contentieux. L'absence des versements attendus contraint Artois Mobilités à monopoliser de l'emprunt à court terme pour payer ses différents fournisseurs.

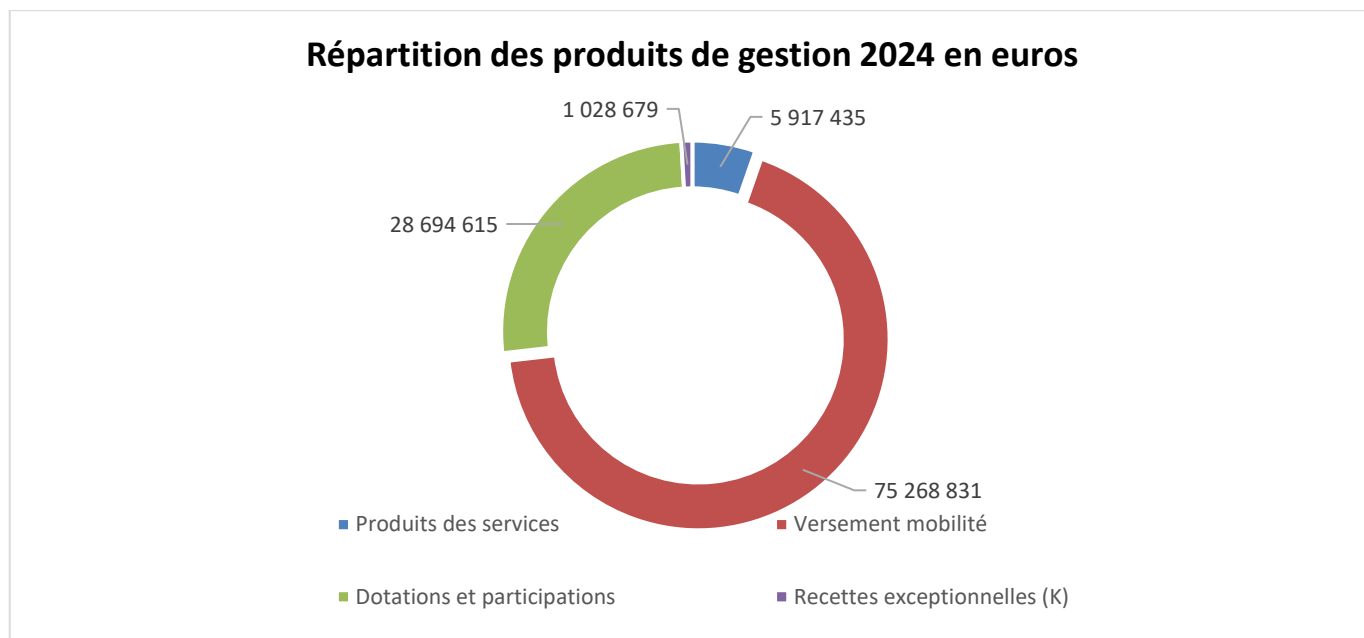
Le montant annuel, au titre de 2024, des intérêts de ligne de trésorerie est de 982 724 euros soit 2 729 euros/jour.

Une enveloppe annuelle de 800 000 euros est prévue au titre de l'année 2025.

LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT :

Les recettes de fonctionnement sont constituées par ordre décroissant :

- Du versement mobilité
- Des participations et subventions publiques
- Des recettes tarifaires de la DSP
- Des produits de gestion courante



1 - Le versement mobilité

Représentant plus de 65% des recettes de fonctionnement, le versement mobilité est la principale recette d'Artois Mobilités et constitue la seule ressource fiscale de la structure. Cependant, son évolution reste incertaine.

Le versement mobilité 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 Artois Mobilités. À noter que la majoration du taux est destinée 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.

Par ailleurs, notons que le plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) qui a pour vocation de donner aux entreprises les moyens d'innover, de se transformer, de grandir et de créer des emplois a modifié les règles de franchissement des seuils des effectifs au 1^{er} janvier 2020.

Depuis cette date, le seuil de 9 salariés a été relevé à 11. Ainsi, toutes les entreprises de moins de 11 salariés ne sont plus soumises au versement mobilité.

Par ailleurs, pour les entreprises qui franchissent le seuil de 11 en équivalent temps plein (ETP) après le 1^{er} janvier 2020, une exonération de contribution s'applique pendant une période de 5 ans. De plus, en cas de retour sous le seuil de 11 ETP et de nouveau dépassement de seuil, une nouvelle période de 5 ans s'applique à compter de la date de nouveau dépassement.

La mise en œuvre de ce mécanisme d'assujettissement a généré des pertes pour les autorités organisatrices de la mobilité qui ont été, en partie, compensées par l'État. À titre d'information, pour l'année 2024, la collectivité a perçu une compensation de 344 000 euros. La Loi de Finances prévoit de maintenir ce montant. Cependant, cette compensation a vocation à ne pas perdurer.

En complément et pour rappel, les 35 nouvelles communes de la Lys Romane intégrées en 2017 ont bénéficié d'un lissage de taux sur 9 ans. Un taux plein est appliqué depuis le 1^{er} janvier 2025.

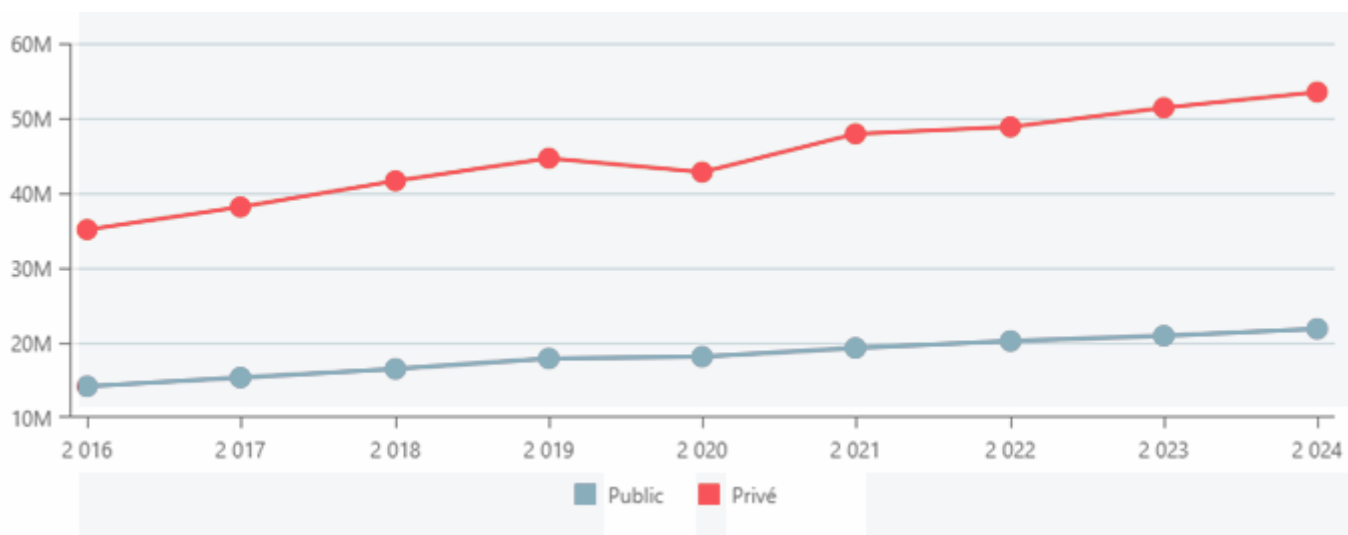
Après des exercices 2020 et 2021 marqués par la crise sanitaire, les exercices 2022, 2023 et 2024 ont connu une augmentation de la recette fiscale. Cette augmentation est notamment due au changement des modalités de versement mobilité au 1^{er} janvier 2022. En effet, les AOM ont vu s'améliorer la lisibilité du produit perçu puisqu'elles perçoivent le produit du mois précédent sur la base des déclarations des employeurs.

De plus, le versement mobilité provient du secteur privé et du secteur public. En 2023, 71% du produit provenaient du secteur privé et 29% provenaient du secteur public. Les données concernant l'année 2024 sont sensiblement identiques.

Ainsi, pour le secteur privé, les revalorisations salariales, à la suite des négociations annuelles obligatoires des entreprises dans le cadre de l'inflation du second semestre 2022 et de l'année 2023, ont eu un impact significatif sur le versement mobilité perçu puisqu'il est calculé sur un pourcentage de la masse salariale des entreprises. Cette mesure a pu être mesurée, en 2024, sur une année pleine.

Pour le secteur public, la seule revalorisation de la valeur du point d'indice au 1^{er} juillet 2023 a eu un impact plus mitigé sur le produit perçu. L'évolution du versement mobilité sur 2024 reste très faible et est uniquement liée au glissement vieillesse technicité.

RÉPARTITION DU VERSEMENT MOBILITE SECTEUR PRIVE / PUBLIC



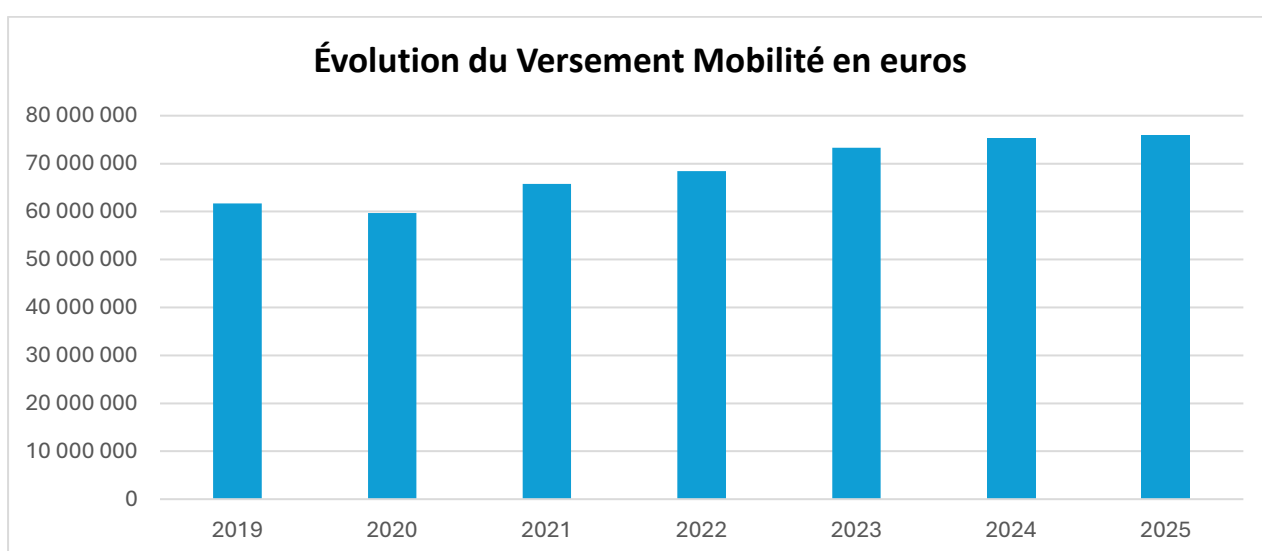
Un travail régulier en partenariat avec les services de l'Urssaf permet d'identifier certains dysfonctionnements au niveau de la taxation. Certaines anomalies sont régularisées au fil de l'eau à la suite de l'intervention de l'URSSAF auprès des contributeurs (contrôles entraînant des régularisations de contributions, mauvais fléchage des contributions, ...).

Notre observatoire du versement mobilité nous permet également de faire une analyse plus fine de la situation dès réception des fichiers de l'URSSAF. Cependant, les fichiers émanant de la MSA sont toujours inexploitable, ce qui nous pénalise sur l'estimation de la contribution provenant du milieu agricole.

Artois Mobilités a perçu au titre de l'année 2023 la somme de 73.28 M€ contre 68.42 M€ en 2022. Cette hausse de plus de 7 % est notamment liée à la revalorisation des salaires dans le secteur privé et dans la moindre mesure dans le secteur public avec la revalorisation de la valeur du point d'indice. Pour rappel, le versement mobilité est calculé sur la masse salariale des entreprises privées et structures publiques.

Le versement mobilité s'est élevé à 75.26 M€ en 2024. Cette hausse de 2.64% est notamment liée à la revalorisation du taux appliqué à l'extension de périmètre (intégration des communes de la Lys Romane en 2017) et au travail sur l'observatoire mobilité. Les échanges avec les services de l'Urssaf ont permis d'identifier certaines anomalies qui ont pu être, tout ou partie, rectifiées.

Ainsi, cette ressource est estimée à 76 M€ pour l'année 2025.



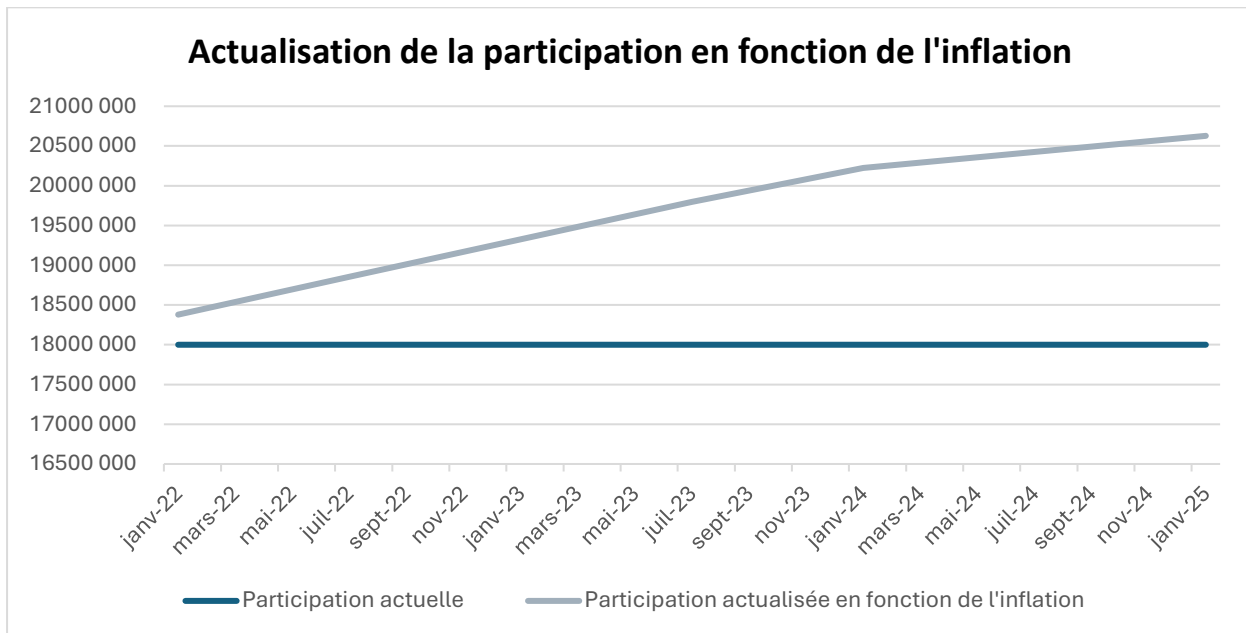
2 - Les participations et subventions publiques

La participation statutaire des EPCI membres d'Artois Mobilités

Selon les statuts d'Artois Mobilités, la répartition de la participation au budget entre les trois membres est fixée selon 3 critères : le nombre de sièges, la population INSEE et le potentiel fiscal.

Afin de tenir compte des conséquences financières de la crise sanitaire, la participation 2020 et 2021 des communautés d'agglomérations a été fixée à 20 M€. Depuis 2022 et afin d'assurer les équilibres financiers de la structure, la participation a été fixée à 18 M€.

Il convient de noter que cette participation n'a pas fait l'objet d'une actualisation malgré l'inflation de 15% entre 2022 et 2024.



Depuis 2024, cette participation est répartie en deux parts. Une part dite « classique » qui vient alimenter le budget principal. Une seconde part dite « complément de prix », compensatoire de la perte de recettes liée à la politique tarifaire volontariste, vient directement alimenter le budget annexe (budget soumis à la TVA).

En effet, le contrat de délégation de service public a pris effet au 1^{er} janvier 2024. Dans ce cadre, Artois Mobilités avait souhaité conserver son statut d'assujetti à la TVA (budget annexe transport). Pour ce faire, il convenait, selon la doctrine fiscale, de respecter le ratio suivant : Recettes DSP / Dépenses DSP > à 10%.

La politique tarifaire d'Artois Mobilités ne permettait pas d'atteindre ce ratio. C'est pourquoi, deux agglomérations membres sur les trois ont accepté de compenser la perte des recettes commerciales perçues par Artois Mobilités, via un fléchage d'une partie de leur participation directement sur le budget annexe. Cependant, ce complément est assujetti à la TVA, ce qui représente une perte pour Artois Mobilités. La participation de ces deux agglomérations membres est ainsi ventilée en deux parts. La première part, versée au budget principal, pour le financement des dépenses de fonctionnement et une seconde part, versée au budget annexe, en complément des recettes commerciales et ce afin de reverser la TVA due.

Pour l'année 2024, la part dite « complément de prix » s'est élevé à 4 M€ sur les 18 M€ demandés aux agglomérations membres. Le ratio R/D de l'année 2024 devrait être de l'ordre de 10.6%.

La recette réelle, pour l'année 2025, déduction faite de la part de la TVA supportée par Artois Mobilités, s'élèvera à 17.55 M€

Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région

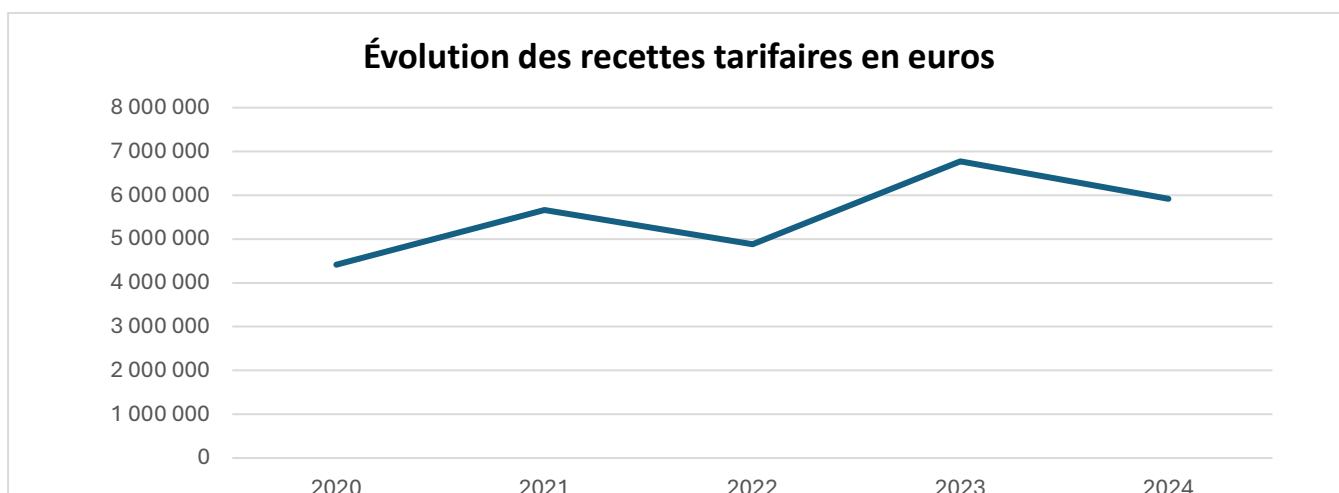
Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région représentent un peu plus de 10 M€ en 2022 et 2023 et 2024.

Pour l'année 2025, les élus du conseil régional ont pris la décision de ne plus compenser la gratuité des transports des lycéens. Cette mesure représente, en année pleine, une perte sèche de 2.1 M€ pour la collectivité.

Pour l'année 2025, Artois Mobilité percevra en décalage, la compensation sur la période de septembre à décembre 2024 soit 840 K€.

À compter de janvier 2025, Artois Mobilité percevra uniquement la contribution annuelle, attribuée dans le cadre du transfert de compétences, pour un montant annuel de 7.89 M€. Cette somme qui n'a jamais été actualisée constitue une dépense obligatoire pour les régions.

3 - Les recettes tarifaires liées au service de transport



Après des exercices 2020 et 2021 très perturbés par les effets de la crise de la COVID-19, la crise a continué ses effets sur l'exercice 2022. Si une reprise de la fréquentation a été notée en cours d'année, l'épidémie de COVID-19 a retardé la croissance de la fréquentation commerciale attendue du nouveau réseau mis en service le 1er avril 2019.

Les recettes réelles pour l'année 2023 ont été de 5.21 M€ pour un engagement contractuel qui s'élevait à 6.7°M€.

L'engagement de recettes du délégataire a été revu dans le cadre du nouveau contrat de délégation de service public qui a pris effet le 1^{er} janvier 2024.

Pour faire suite à l'avenant 1 du nouveau contrat de délégation de service public, l'engagement contractuel du délégataire en termes de recettes est le suivant :

OBJECTIF DE RECETTES (OR)	Onglet de référence	2024	2025	2026	2027	2028	2029
		12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois
Recettes commerciales (Rc)		5 299 912	5 602 961	5 732 253	5 837 088	5 913 941	5 979 386
Recettes de publicité (Rp)		95 000	95 000	95 000	95 000	95 000	95 000
Recettes annexes/accessoires (Ra)		226 001	228 568	230 568	236 195	236 293	236 332
TOTAL OBJECTIF DE RECETTES	Onglet 2	5 620 913	5 926 530	6 057 821	6 168 282	6 245 234	6 310 718

Celui-ci s'élève donc à 5.62 M€ pour cette première année de contrat. Les recettes réelles du délégataire s'élèvent à 5.18 M€. Par conséquent, le délégataire n'a pas atteint l'engagement prévu au contrat. Ainsi, dans le cadre du quitus annuel, le délégataire versera à Artois Mobilités, la différence entre les recettes réelles et l'objectif de recettes.

Pour l'année 2025, l'engagement contractuel est fixé à 5.92 M€.

4 - Les recettes exceptionnelles

Pour l'année 2024, Artois Mobilités a perçu 1.02 M€. Ces recettes sont constituées essentiellement de pénalités appliquées dans le cadre du non-respect des engagements contractuels (contrôles qualités par exemple).

Pour l'année 2025, des recettes exceptionnelles sont attendues notamment dans le cadre de pénalités appliquées à la suite de retard de livraison de matériel roulant. Ces pénalités sont estimées à 1.7 M€. Sont inscrites également en recettes exceptionnelles, les pénalités appliquées au délégataire ainsi que le quitus « recettes » 2024 de la délégation de service public qui devrait s'élever à 575 000 euros.

Présentation de la chaîne d'épargne

Pour rappel, quelques définitions :

Épargne de gestion : différence entre les recettes réelles de fonctionnement et les dépenses de gestion, c'est-à-dire l'ensemble des dépenses réelles de fonctionnement à l'exception des charges d'intérêts de la dette.

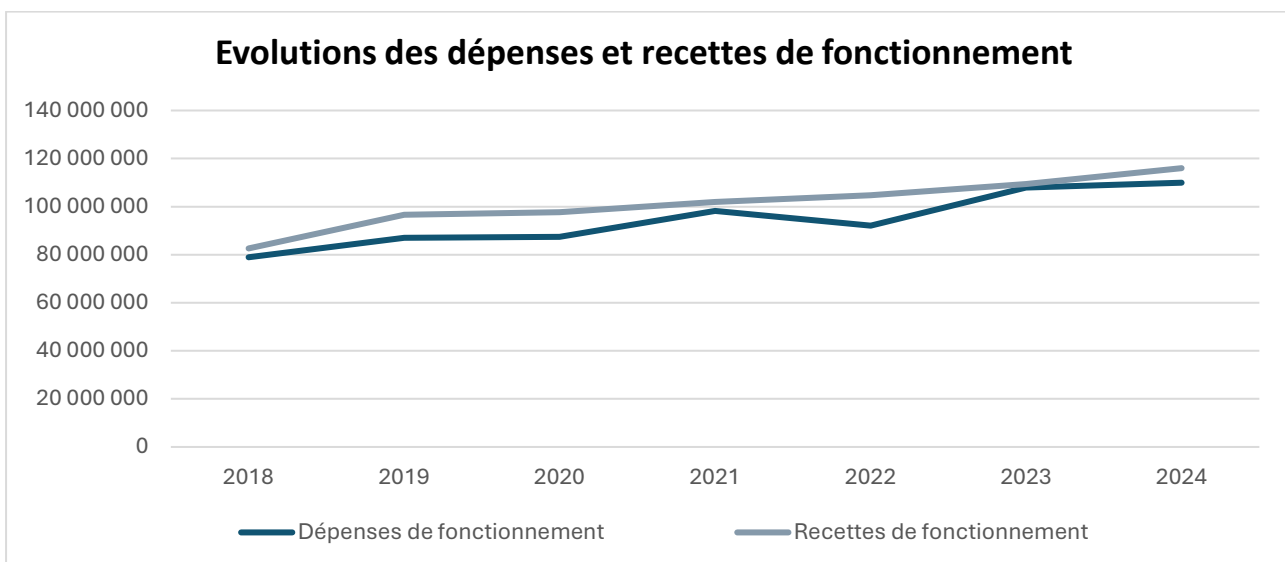
Épargne brute (ou capacité d'autofinancement brute) : différence entre les recettes réelles de fonctionnement et les dépenses de fonctionnement incluant les charges d'intérêt de la dette. Elle mesure la capacité à financer le remboursement en capital de la dette ainsi que les investissements hors contraction de nouveaux emprunts et subventions d'investissements.

Épargne nette (ou capacité d'autofinancement nette) : différence entre l'épargne brute et le capital de la dette. Elle mesure la capacité à financer les investissements hors contraction de nouveaux emprunts et subventions d'investissements.

Taux d'épargne brute : Rapport entre l'épargne brute et les recettes réelles de fonctionnement. Cet indicateur mesure le pourcentage des ressources propres de fonctionnement affecté au financement des investissements et au remboursement du capital de la dette.

Ratio de capacité de désendettement : Encours de dette au 31/12 de l'année / épargne brute. Ce ratio répond à la question : en combien d'années la collectivité peut-elle rembourser sa dette si elle utilise pour cela son épargne brute.

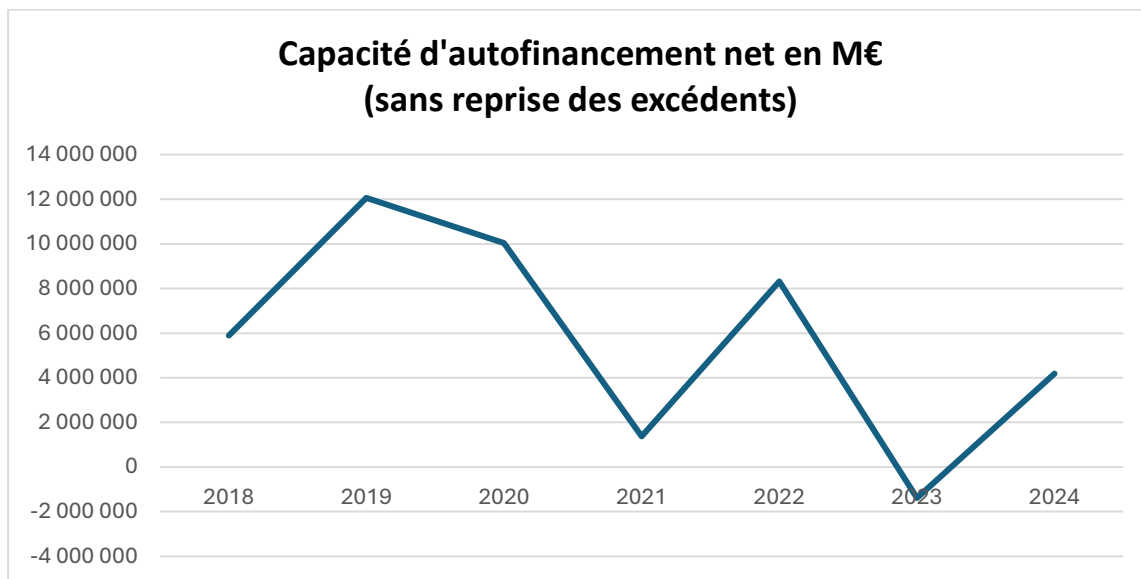
La participation complémentaire des agglomérations en 2020 et 2021, la négociation menée avec le délégataire ainsi que la recherche d'économies internes ont permis à la collectivité d'échapper à l'effet « ciseaux » malgré les effets de la crise sanitaire.



Les dépenses de fonctionnement en 2023 ont nettement progressé. Cette progression est essentiellement due à l'inflation qui a entraîné une augmentation du forfait de charges de la DSP et de certaines dépenses à caractère général.

Cependant, les recettes de fonctionnement ont également augmenté notamment grâce à un versement mobilité dynamique ce qui limite l'effet ciseaux.

Pour l'année 2024, les dépenses de fonctionnement ont sensiblement diminué et les recettes de fonctionnement ont, quant à elles, progressé. Ainsi, Artois Mobilité dégage une capacité d'autofinancement en 2024 de l'ordre de 4.1 M€.



Ainsi, les épargnes et ratios présentés ci-dessous sont consolidés et tiennent compte des reprises des résultats des années antérieures.

Sur la base de ces éléments, les épargnes et ratios de dette seraient les suivants :

Présentation de l'évolution des principaux équilibres financiers de manière consolidée

Dépenses de fonctionnement

Objet	CA prévisionnel 2024	BP2025
Charges générales	91 540 039,00	95 882 375,00
Charges de personnel et frais assimilés	2 544 421,00	2 650 000,00
Atténuations de produits	2 059,00	50 000,00
Autres charges de gestion courante	508 288,00	565 800,00
Charges financières	4 981 454,00	4 710 745,00
Charges exceptionnelles	269 650,00	20 000,00
Provisions	2 005 090,00	66 657,00
TOTAL DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT (A)	101 851 001,00	103 945 577,00

Recettes de fonctionnement

Objet	CA 2024	BP2025
Atténuations de charges	-	21 787,00
Produits des services et du patrimoine	5 917 435,00	5 879 929,00
Impôts et taxes	75 268 831,00	76 000 000,00
Dotations et participations	28 694 616,00	26 292 035,00
Autres produits de gestion courante	393 389,00	379 000,00
Produits exceptionnels	1 028 679,00	3 540 000,00
Reprise provisions	4 700 000,00	2 002 000,00
TOTAL DES RECETTES DE FONCTIONNEMENT (B)	116 002 950,00	114 114 751,00

CAF BRUTE (1) = (B)-(A)	14 151 949,00	10 169 174,00
Tx d'épargne brute = CAF brute/ B	12,20%	8,91%

Epargne, investissements et endettement

CAF BRUTE (1) = (B)-(A)	14 151 949,00	10 169 174,00
Remboursement en capital de la dette (2)	9 963 608,00	10 029 104,00
CAF NETTE (3) = (1)-(2)	4 188 341,00	140 070,00

Encours de dette au 31 décembre de l'année (8)	184 458 709,00	174 440 585,00
RATIO DE CAPACITE DE DESENETTEMENT AVEC REPRISE DES EXCEDENTS (8)/(1)	13	17

Prospective si emprunt de 12 M€ courant du dernier trimestre 2025

Encours de dette au 31 décembre de l'année (8) intégrant un emprunt de 12 M€		186 440 585,00
RATIO DE CAPACITE DE DESENETTEMENT AVEC REPRISE DES EXCEDENTS (8)/(1)		18

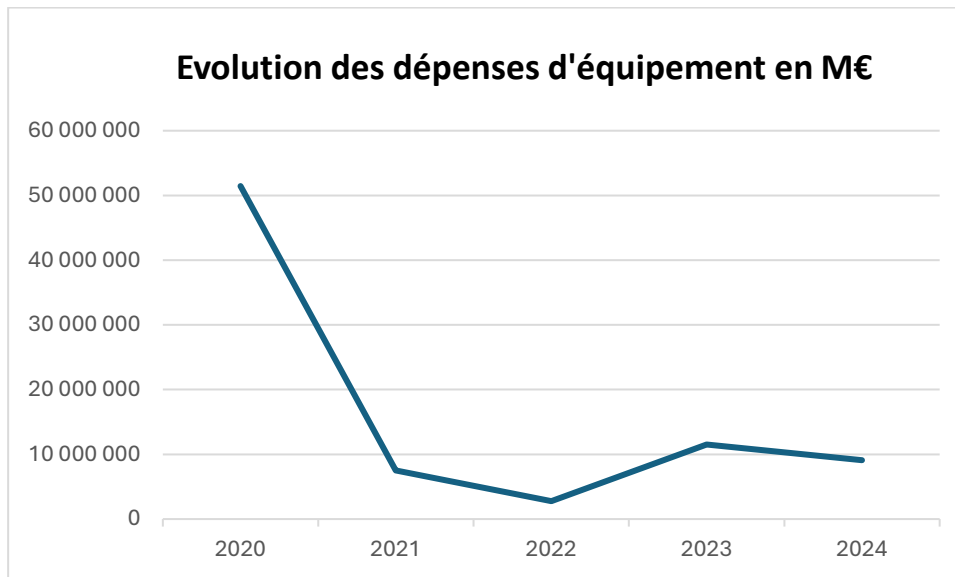


SECTION D'INVESTISSEMENT

Une reprise des dépenses d'investissement conforme au plan pluriannuel d'investissement et à la mise en œuvre de la gratuité au 1^{er} janvier 2026.

LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT

À la suite de la livraison du BHNS en 2019, le niveau des dépenses d'investissement est resté à un niveau important en 2020 et diminue nettement en 2021 et 2022. Pour l'année 2023, les dépenses d'investissement sont repartiées à la hausse sans avoir recours à l'emprunt. La dépense d'investissement la plus élevée concerne l'achat de 18 bus électriques qui auraient dû être livrés courant de l'année 2024 mais ne l'ont été que pour 9 d'entre eux en décembre. La livraison des 9 autres ne devrait intervenir qu'au cours du 2^e trimestre 2025.



En 2024, les dépenses d'investissement s'élèvent à 9.14 M€. Elles concernent notamment l'aménagement du PEM Sud à Béthune, le solde de certains marchés concernant la prolongation de la bulle 6, la mise en accessibilité des quais. Artois Mobilités a également engagé des dépenses dans le cadre de la réparation des bordures de GLO défectueuses. Celles-ci font l'objet d'un contentieux en cours d'instruction.

Les orientations 2025 :

Même si une grande partie des travaux d'investissement liés au BHNS a été réalisée sur les exercices allant de 2017 à 2020, Artois Mobilités continue de programmer de nouveaux investissements.

L'exercice 2025 et suivants seront, à nouveau, impactés par des investissements conséquents. Le plus gros volume concerne l'achat du matériel roulant utile à la mise en œuvre de la gratuité et au renouvellement du parc actuel. Les principaux investissements seraient en 2025 :

- Acquisition de 8 bus électriques : 5 600 000 €
- Acquisition de 20 bus bio carburant dans le cadre de l'extension de la flotte pour la gratuité : 3 250 000 €
- Mise en accessibilité des quais : 1 500 000 €
- Engagement des réparations bordures de GLO : 500 000 €
- Acquisition foncière (parcelles SNCF et autres régularisations liées au projet de BHNS) : 700 000 €
- Achat de bornes électriques : 280 000 €

Les engagements pluriannuels seraient les suivants (AP/CP) :

Pour rappel, cette procédure permet à une collectivité de ne pas faire supporter à son budget l'intégralité d'une dépense pluriannuelle, mais les seules dépenses à régler au cours de l'exercice.

Les autorisations de programme (AP) sont définies comme la limite supérieure des dépenses pouvant être engagées pour le financement des investissements. Elles demeurent valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation. Elles peuvent être révisées.

Les crédits de paiement (CP) correspondent à la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées durant l'exercice, pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des AP correspondantes.

Par souci de transparence et de sincérité budgétaire, l'état prévisionnel des autorisations de programme et des crédits de paiement qui seront soumis au vote du Conseil syndical à l'issue du vote du budget primitif 2025 est joint ci-dessous.

Autorisations de programme (AP) - Crédits de paiement (CP)

AP/CP récurrentes

Objet	AP	Total réalisé sur les exercices antérieurs et RAR 2024	CP 2025	CP >2025	Commentaires
Matériel roulant	55 040 000	13 960 000	8 850 000	32 230 000	AP/CP calculée sur la durée du contrat de DSP 2024/2030 et intégrant la gratuité
Mobilier urbain	972 064	295 032	190 000	190 000	AP/CP récurrente à hauteur de 190 000 euros par an
Mise en accessibilité des quais	7 737 076	2 368 538	1 500 000	1 500 000	AP/CP récurrente à hauteur de 1 500 000 euros par an
Transformation de lignes - ligne 15 en bulle 9	2 250 000	-	250 000	2 000 000	Projet 2024 reporté sur l'année 2026/2026

AP/CP nouvelles

Objet	AP	Total réalisé sur les exercices antérieurs	CP 2025	CP >2025	Commentaires
Achat de bornes électriques	560 000	-	280 000	280 000	
Electrification des dépôts de Houdain et Bethune	2 320 000	-	120 000	2 200 000	
Réparation bordures de GLO	15 000 000	453 457	1 000 000	2 000 000	AP/CP récurrente à hauteur de 1 000 000 euros en 2025 et 2 000 000 par an à compter de 2026

AP/CP clôture, annulation et report

Objet	AP 2024	CP 2024	CP > 2024	Commentaires
Déploiement vélo libre service	7 000 000	5 000 000	2 000 000	Projet reporté
Transformation de lignes (lignes 12 et 19)	2 500 000	500 000	2 000 000	Projet reporté
Aménagement Pont de Carvin	4 150 000	150 000	4 000 000	Projet reporté

Autorisations d'engagement (AE) - Crédits de paiement (CP)

Objet	AP	CP 2025	CP >2025
SERM - Etude préalable à la DUP et programme d'études globales	300 000	50 000	250 000

LES RECETTES D'INVESTISSEMENT

Les délais de traitement des subventions de l'État, de la région et du FEDER n'ont pas permis de recouvrer la totalité des subventions attendues. Le solde des subventions sera perçu probablement en 2025.

Pour l'année 2024, Artois Mobilités a perçu 21.08 M€ de la part de l'État et du FEDER (recettes inscrites sur les exercices antérieurs à l'année 2024).

Les dépenses liées à l'achat de matériel roulant n'ont pas donné lieu à subvention sur les derniers exercices.

Pour l'achat de certains modèles de bus électriques, investissements prévus courant de l'exercice 2025, la collectivité explore la possibilité nouvelle d'obtenir un financement privé dans le cadre des opérations liées aux certificats d'économie d'énergie (CEE). Ainsi, une enveloppe estimée à 50 K€ par bus pourrait être octroyée (50 K€* 8 bus soit 400 K€ attendus).

Artois Mobilités n'a pas contracté d'emprunt depuis 2020. Les dépenses d'investissement ont été financées uniquement à partir des excédents de fonctionnement.

Pour l'année 2025, Artois Mobilités sera dans l'obligation d'avoir recours à l'emprunt notamment pour le financement du renouvellement de parc du matériel roulant ou l'achat des bus supplémentaires utiles au déploiement de la gratuité sur l'ensemble du territoire d'Artois Mobilités.

Le montant de l'emprunt serait de l'ordre de 12 000 000 € au maximum.

Pour rappel, le coût estimé de l'investissement, pour le passage à la gratuité, est estimé à 10 M€.



GESTION DE LA DETTE

Une évolution de l'encours de la dette concordant avec le cycle d'investissement de la structure

Artois Mobilités n'a pas contracté d'emprunt depuis 2020. Pour rappel, Artois Mobilités s'est significativement endetté dans le cadre des investissements liés au BHNS. Pour financer ses programmes d'investissements, le financement bancaire a été réalisé sur des enveloppes attractives réparties comme suit :

105 M€ Banque Européenne d'Investissement	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	Artois Mobilités a négocié pour optimiser le niveau de marge applicable à l'enveloppe
88,1 M€ (Banque Postale, CE, PBB)	Une durée de 25 ans adaptée au projet Des marges bancaires et une souplesse optimisée

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€.

Il s'agit d'un contrat avantageux pour Artois Mobilités : 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, puis 16 années à partir de 2023.

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.

Il est à noter que la BEI calcule les ratios devant être respectés en intégrant les éventuels excédents de l'année antérieure. Cette pratique a été appliquée en 2023 et a permis à la collectivité de répondre à ses obligations (capacité de désendettement de 7 ans pour une épargne de gestion de 19%).

SYNTHESE DE LA DETTE D'ARTOIS MOBILITES AU 01/01/2025 :

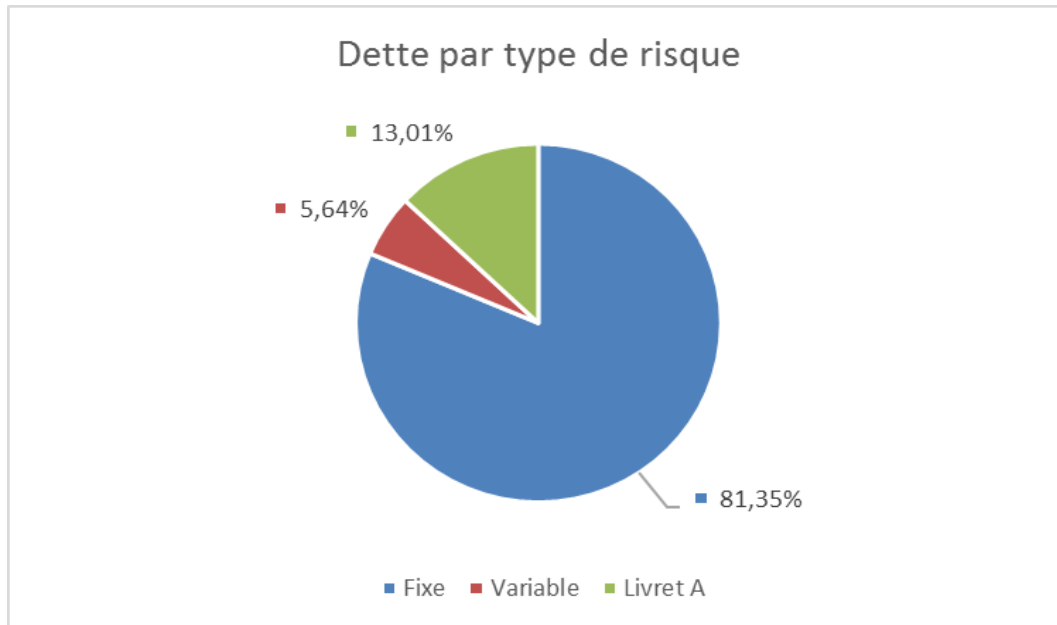
Capital restant dû (CRD)	Taux moyen (ExEx,Annuel)	Durée de vie résiduelle moyenne	Durée de vie moyenne	Nombre de lignes
184 458 709euros	1.96 %	17 ans et 10 mois	9 ans et 4 mois	19

La durée de vie résiduelle moyenne est la moyenne des durées de chacun des emprunts pondérés par leurs capitaux restant dus (durée restante avant l'extinction totale des emprunts).

La durée de vie moyenne est la durée nécessaire pour rembourser la moitié du capital restant dû d'une dette, compte tenu de son amortissement.

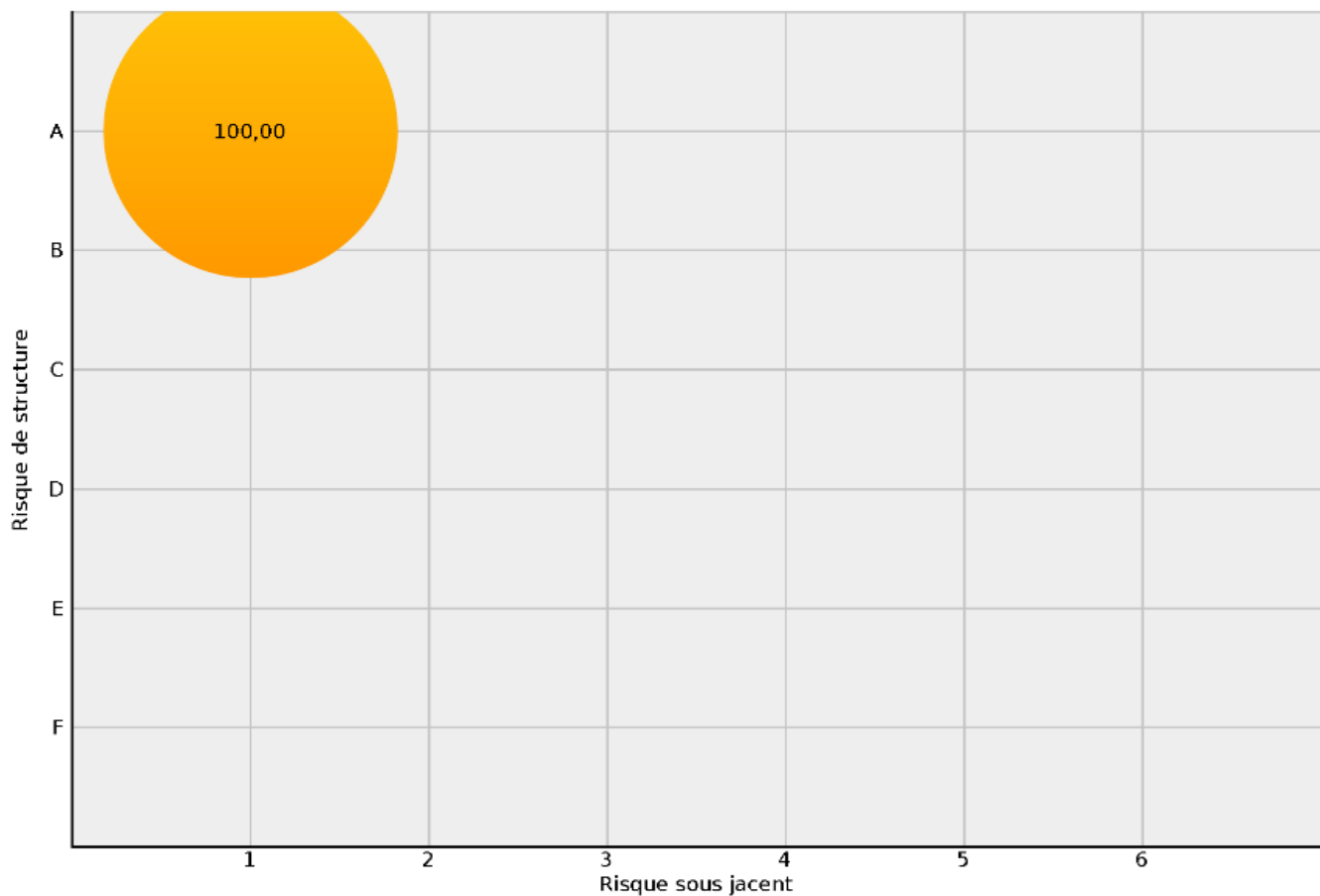
DETTE PAR TYPE DE RISQUE AU 1^{ER} JANVIER 2025 :

Type	Encours	% d'exposition	Taux moyen (ExEx,Annuel)
Fixe	150 050 013 €	81,35%	1,57%
Variable	10 408 696 €	5,64%	3,48%
Livret A	24 000 000 €	13,01%	3,69%
Ensemble des risques	184 458 709 €	100,00%	1,96%



DETTE SELON LA CHARTE DE BONNE CONDUITE (CHARTÉ GISSLER) :

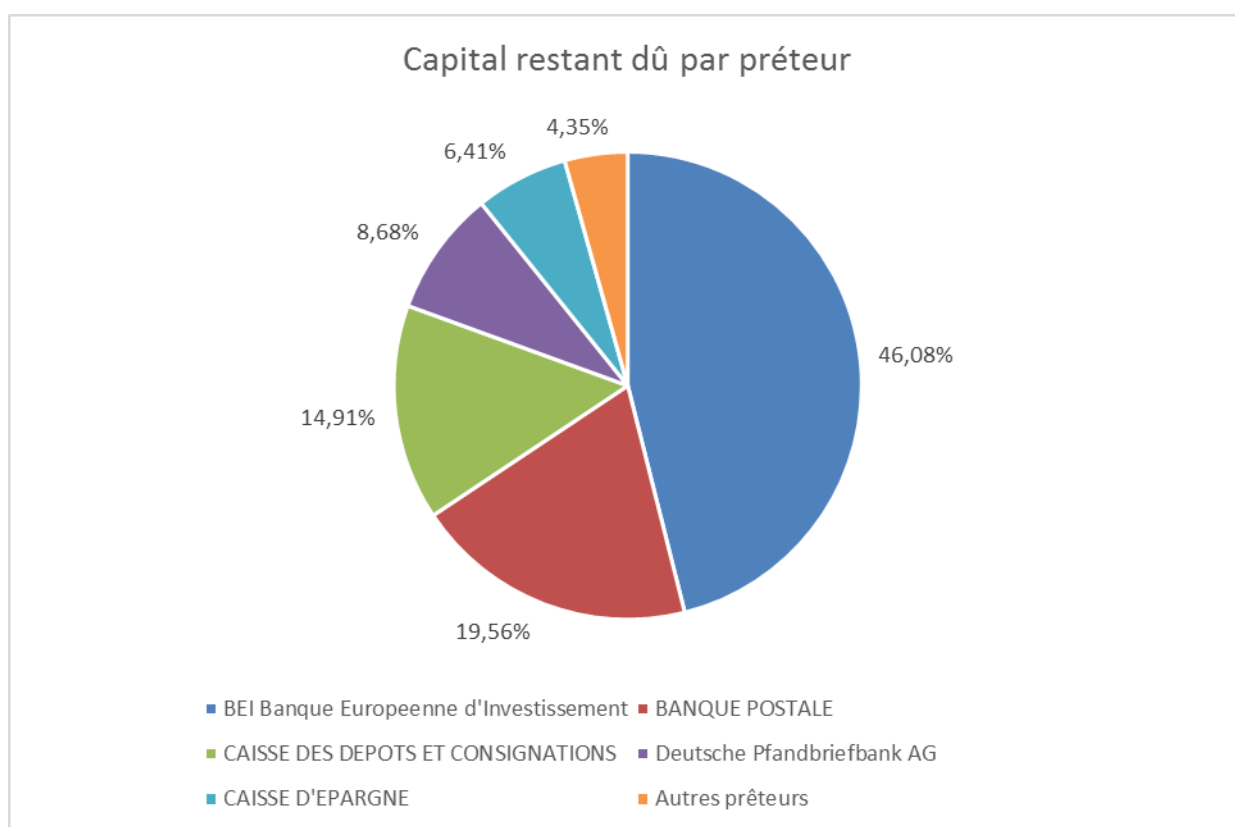
Taille de la bulle = % du CRD



La Charte de Bonne Conduite (charte Gissler) a été établie par le ministère des Finances, avec les différentes associations d'élus et les banques. Pour les collectivités, cette charte est aujourd'hui reprise dans la circulaire du 25 juin 2010 qui remplace celle de 1992 sur le recours aux produits dérivés. Elle propose de classer les emprunts selon leur degré de risque : de 1A pour les moins risqués (emprunts taux fixes et variables classiques) à 6F (ex : emprunts libellés en francs suisses).

DETTE PAR PRETEUR AU 1^{ER} JANVIER 2025 :

Prêteur	CRD	% du CRD
BEI Banque Européenne d'Investissement	85 002 609 €	46,08%
Banque Postale	36 072 313 €	19,56%
Caisse des dépôts et de consignations	27 510 000 €	14,91%
Deutsche Pfandbriefbank AG	16 018 323 €	8,68%
Caisse d'Epargne	11 827 600 €	6,41%
Autres prêteurs	8 027 864 €	4,35%
Ensemble des prêteurs	184 458 709 €	100,00%



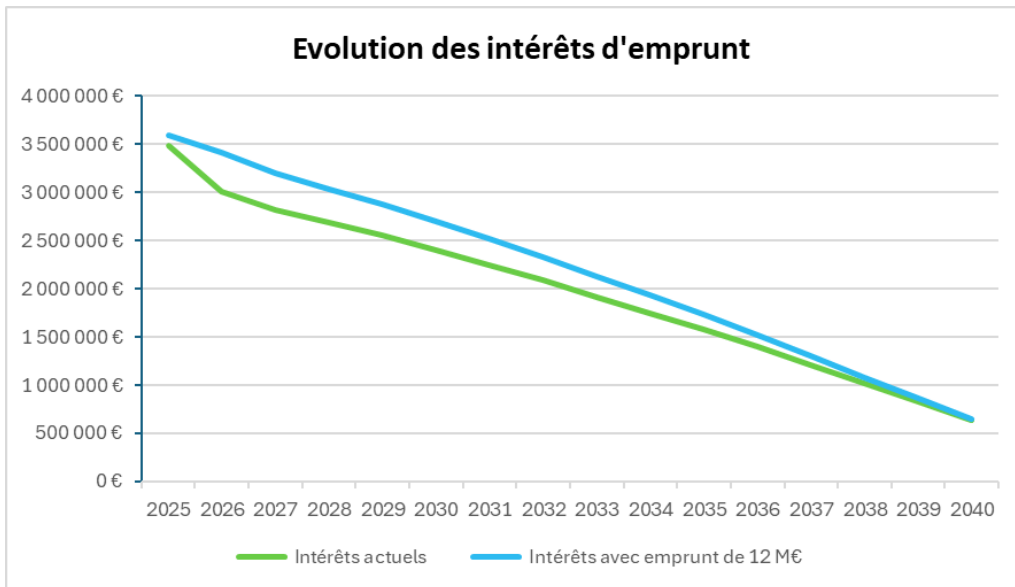
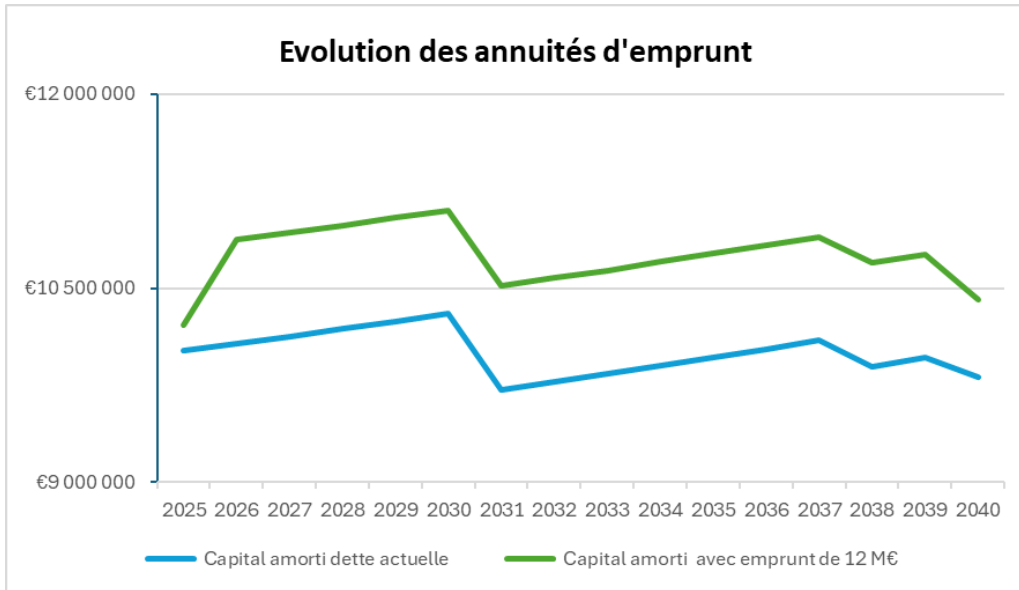
Projection de l'encours de dette

Pour ses investissements et notamment préparer le passage à la gratuité, Artois Mobilités sera dans l'obligation d'avoir recours à l'emprunt courant de l'année 2025 (probablement en fin d'année au regard des délais de livraison du matériel roulant).

Ainsi, si Artois Mobilités emprunte 12 000 000 euros en taux fixe (remboursement linéaire) sur une durée de 15 ans (taux actuel estimé à 3.5%), la capacité de désendettement du syndicat sera portée à 19 ans.

Évolution de la dette avec intégration d'un emprunt de 12 000 000 euros au 1^{er} décembre 2025 en taux fixe sur une durée de 15 ans (taux de 3.5%)

	Encours de dette
CRD au 31/12/2024	184 458 709 €
CRD au 31/12/2025	174 440 585 €
CRD avec emprunt de 12 M€ au 31/12/2025	186 240 585 €





PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

Le PPI se définit comme un outil de pilotage des collectivités et un instrument de prospective financière. Il formalise les choix d'investissement, décidés à partir de l'étude de la situation financière et des besoins de la collectivité.

Le PPI présente les projets d'investissement que le syndicat souhaiterait engager pour le territoire. Il est établi sur la durée du contrat de Délégation de Service Public (2024-2029) par choix et ce, afin d'identifier les investissements prévus au contrat (nouveaux matériel roulant et renouvellement du parc).

Le plan pluriannuel d'investissement d'Artois Mobilités a été élaboré sur la base des priorités d'actions que s'est fixé la collectivité. Il tient compte de l'évolution des ressources de la collectivité. C'est également dans ce cadre qu'il a été établi sur la durée du contrat de DSP.

Le PPI est élaboré dans un souci de bonne gestion, de transparence et de sincérité. Il permet à tous de suivre et de comprendre les arbitrages entre projets, financements ou dates de lancement, de mesurer la faisabilité des actions souhaitées au regard des capacités financières et budgétaires réelles.

Le PPI s'articule autour de 5 thématiques :

- L'information système et l'innovation
- L'infrastructure du réseau
- Le patrimoine bâti et l'accessibilité
- Les mobilités dont le matériel roulant
- Acquisitions diverses

En termes de recettes, il est difficile, au regard de la conjoncture et des financements pouvant être obtenus de déterminer des prévisions fiables. Même si les projets du syndicat sont dans l'air du temps, puisqu'ils répondent à la volonté de l'État d'accélérer la transition écologique dans les territoires, les subventions mobilisables sont quasi inexistantes pour les syndicats.

A titre d'exemple, les équipes d'Artois Mobilités avaient identifié des financements potentiels issus du Fonds Vert, dispositif mis en œuvre par l'État pour accélérer la transition écologique sur les territoires, pour financer, en partie, des actions liées au covoiturage. Cependant, la collectivité n'a perçu aucun financement de la part de l'État.

Il en est de même pour l'acquisition de matériel roulant. Artois Mobilités est, par la loi, dans l'obligation de renouveler son matériel roulant par l'acquisition de véhicules propres. Cependant, ces investissements ne font pas l'objet de subvention.

	Dépenses				
	2025	2026	2027	2028	2029
INFORMATION SYSTÈME ET INNOVATION	1 105 000,00 €	989 500,00 €	636 200,00 €	686 200,00 €	473 100,00 €
Installation de totems interactifs		50 000,00 €	- €	- €	- €
Information Voyageur embarquée	350 000,00 €	122 500,00 €	35 000,00 €	35 000,00 €	17 500,00 €
Equipements Armoires lignes électriques (CFA)	175 000,00 €	200 000,00 €	180 000,00 €	180 000,00 €	200 000,00 €
VideoSurveillance quais		60 000,00 €	60 000,00 €	60 000,00 €	- €
Information voyageurs au sol	150 000,00 €	300 000,00 €	300 000,00 €	300 000,00 €	150 000,00 €
Evolution SAEIV	400 000,00 €	50 000,00 €	50 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €
Tablettes SAEV		95 000,00 €	- €	- €	- €
Fibres noires	30 000,00 €				
Cellule de comptage	- €	112 000,00 €	11 200,00 €	11 200,00 €	5 600,00 €
INFRASTRUCTURE DU RESEAU	2 667 000,00 €	5 480 000,00 €	4 730 000,00 €	3 730 000,00 €	3 730 000,00 €
Transformation ligne 12	- €	250 000,00 €	250 000,00 €	250 000,00 €	250 000,00 €
Transformation ligne 15 / Bulle 9	250 000,00 €	1 500 000,00 €	500 000,00 €		
Transformation ligne 19		250 000,00 €	250 000,00 €	250 000,00 €	250 000,00 €
Etudes et sécurisation des ponts / Aménagement voies vertes (10M€)	500 000,00 €	1 000 000,00 €	1 000 000,00 €	1 000 000,00 €	1 000 000,00 €
Aménagement hôpital de Lens	50 000,00 €	250 000,00 €	500 000,00 €		
Modification infrastructures BHNS	301 000,00 €	200 000,00 €	200 000,00 €	200 000,00 €	200 000,00 €
Construction d'une station carburants sur le dépôt Washington à Béthune	486 000,00 €				
Frais de géomètre	30 000,00 €	30 000,00 €	30 000,00 €	30 000,00 €	30 000,00 €
Réparation bordures de GLO	1 000 000,00 €	2 000 000,00 €	2 000 000,00 €	2 000 000,00 €	2 000 000,00 €
Franchissement de la A1 - Etude	50 000,00 €				
PATRIMOINE BATI ET ACCESSIBILITE	2 488 000,00 €	4 844 500,00 €	2 565 000,00 €	1 815 000,00 €	1 815 000,00 €
Mobilier Urbain	190 000,00 €	190 000,00 €	190 000,00 €	190 000,00 €	190 000,00 €
Accessibilités (90 quais par an)	1 500 000,00 €	1 500 000,00 €	1 500 000,00 €	1 500 000,00 €	1 500 000,00 €
Signalisation horizontale / verticale	75 000,00 €	75 000,00 €	75 000,00 €	75 000,00 €	75 000,00 €
Electrification Houdain et Béthune	120 000,00 €	2 200 000,00 €			
Electrification VL dépôts	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €		
Les ombrières		50 000,00 €	650 000,00 €		
Mise en sécurité	30 000,00 €				
Caméras sur abris Decaux / raccordement		45 000,00 €			
Abris supplémentaires		320 000,00 €			
Totems pôle d'échanges		245 500,00 €			
Boutique Tadao Lot 0 Lens	383 000,00 €				
Climatisation PCC Grenay		69 000,00 €			
Raccordement BIV génie civil	20 000,00 €				
Achat patrimoine bâti (abris vélos motos)	50 000,00 €	50 000,00 €	50 000,00 €	50 000,00 €	50 000,00 €
Evolution station H2 (chgt de protocole cat 4 + marché MOE production H2)	20 000,00 €				
MOBILITES DONT MATERIEL ROULANT	9 507 540,00 €	9 680 000,00 €	10 550 000,00 €	6 630 000,00 €	3 400 000,00 €
18 électriques (AP/CP 2024)					
4 bus standards hydrogène (complément suite à l'extension de la Bulle 6 - AP/CP 2024)					
8 bus électriques (remplacement d'une partie des 71XX)	5 600 000,00 €				
8 bus électriques (remplacement d'une partie des 71XX et des 72XX)		6 000 000,00 €			
20 bus thermiques (remplacement d'une partie des 72XX)	3 250 000,00 €	3 250 000,00 €			
10 bus électriques (remplacement d'une partie des 72XX)			6 500 000,00 €		
6 bus électriques (remplacement d'une partie des 73XX et des 24XX)			3 900 000,00 €		
8 bus électriques (remplacement d'une partie des 73XX)				5 600 000,00 €	
5 bus électriques (remplacement du 2501 et d'une partie des 74XX)					3 250 000,00 €
11 minibus (renouvellement des véhicules TPMR)				880 000,00 €	
Acquisition de 2 sanitaires autonomes pour les terminus du réseau TADAO	87 000,00 €				
Acquisition de deux sanitaires raccordables (renouvellement)	80 000,00 €				
Logiciel et cartes pour procès-verbal électronique (reconduction d'une dépense non engagée en 2024)	5 000,00 €				
Abris à vélos Aix-Noulette et Calonne-Ricouart	58 600,00 €				
Modification du dispositif d'accès aux abris à vélos sécurisés	87 000,00 €				
Achats de vélos	47 830,00 €				
Déplacement d'une station d'autopartage	12 110,00 €				
Achats bornes électriques	280 000,00 €	280 000,00 €			
Provisions pour les batteries des bus électriques		150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €
ACQUISITIONS DIVERSES	783 000,00 €	- €	- €	- €	- €
Acquisition immobilière SNCF et autres	765 000,00 €				
Autres (serveur informatique, moyens généraux)	18 000,00 €				
TOTAL DEPENSES	16 550 540,00 €	20 994 000,00 €	18 481 200,00 €	12 861 200,00 €	9 418 100,00 €
TOTAL DEPENSES	16 550 540,00 €	20 994 000,00 €	18 481 200,00 €	12 861 200,00 €	9 418 100,00 €
TOTAL RECETTES	400 000,00 €	400 000,00 €	800 000,00 €	400 000,00 €	250 000,00 €
TOTAL GENERAL	16 150 540,00 €	20 594 000,00 €	17 681 200,00 €	12 461 200,00 €	9 168 100,00 €

Légende :

Investissement développé en Autorisation de programme / crédit de paiement (AP/CP)

	Type de subvention	Recettes				
		2025	2026	2027	2028	2029
Information système et innovation		- €	- €	- €	- €	- €
Installation de totems interactifs						
Information Voyageur embarquée						
Equipements Armoires lignes électriques (CFA)						
VideoSurveillance quais						
Information voyageurs au sol						
Evolution SAEIV						
Tablettes SAE						
Fibres noires						
Cellule de comptage						
INFRASTRUCTURE DU RESEAU		- €	- €	- €	- €	- €
Transformation ligne 12						
Transformation ligne 15 / Bulle 9						
Transformation ligne 19						
Etudes et sécurisation des ponts / Aménagement voies vertes (10ME)						
Aménagement hôpital de Lens						
Modification infrastructures BHNS						
Construction d'une station carburants sur le dépôt Washington à Béthune						
Frais de géomètre						
Réparation bordures de GLO						
Franchissement de la A1 - Etude						
PATRIMOINE BATI ET ACCESSIBILITE		- €	- €	- €	- €	- €
Mobilier Urbain						
Accessibilités (90 quais par an)						
Signalisation horizontale / verticale						
Electrification Houdain et Béthune						
Electrification VL dépôts						
Les ombrières						
Mise en sécurité						
Caméras sur abris Decaux / raccordement						
Abris supplémentaires						
Totems pôle d'échanges						
Boutique Tadao Lot 0 Lens						
Climatisation PCC Grenay						
Raccordement BIV génie civil						
Achat patrimoine bâti (abris vélos motos)						
Evolution station H2 (chgt de protocole cat 4 + marché MOE production H2)						
MOBILITES DONT MATERIEL ROULANT		400 000,00 €	400 000,00 €	800 000,00 €	400 000,00 €	250 000,00 €
18 électriques (AP/CP 2024)						
4 bus standards hydrogène (complément suite à l'extension de la Bulle 6 - AP/CP 2024)						
8 bus électriques (remplacement d'une partie des 71XX)	CEE	400 000,00 €				
8 bus électriques (remplacement d'une partie des 71XX et des 72XX)	CEE		400 000,00 €			
20 bus thermiques (remplacement d'une partie des 72XX)						
10 bus électriques (remplacement d'une partie des 72XX)	CEE			500 000,00 €		
6 bus électriques (remplacement d'une partie des 73XX et des 24XX)	CEE			300 000,00 €		
8 bus électriques (remplacement d'une partie des 73XX)	CEE				400 000,00 €	
5 bus électriques (remplacement du 2501 et d'une partie des 74XX)	CEE					250 000,00 €
11 minibus (renouvellement des véhicules TPMR)						
Acquisition de 2 sanitaires autonomes pour les terminus du réseau TADAO						
Acquisition de deux sanitaires raccordables (renouvellement)						
Logiciel et cartes pour procès-verbal électronique (reconduction d'une dépense non engagée en 2024)						
Abris à vélos Aix-Noulette et Calonne-Ricouart						
Modification du dispositif d'accès aux abris à vélos sécurisés						
Achats de vélos						
Déplacement d'une station d'autopartage						
Achats bornes électriques						
Provisions pour les batteries des bus électriques						
ACQUISITIONS DIVERSES		- €	- €	- €	- €	- €
Acquisition immobilière SNCF et autres						
TOTAL RECETTES		400 000,00 €	400 000,00 €	800 000,00 €	400 000,00 €	250 000,00 €

Légende :

Investissement développé en Autorisation de programme / crédit de paiement (AP/CP)



STRATÉGIE FINANCIÈRE ET PROSPECTIVE FINANCIÈRE

L'objet de la prospective financière est de déterminer une relation entre un programme pluriannuel d'investissement et l'épargne requise pour assurer le financement des opérations et la solvabilité de la collectivité.

Dans le cadre de cette prospective, et afin de conserver des marges de manœuvres à la hauteur de ses engagements, les postulats de gestion posés sont les suivants :

- Ne pas augmenter la participation des agglomérations membres au-delà des engagements pris (soit 18M€ pour 2025 et 28 M€ à partir de 2026). La question d'une actualisation annuelle devra néanmoins être posée pour les années à venir.
- Dégager une épargne de gestion supérieure à 5% conformément à nos engagements vis à vis de la Banque Européenne d'Investissement,
- Maintenir une capacité de désendettement conforme aux attentes de la BEI,
- Dégager une épargne nette positive pour assurer la solvabilité du syndicat et financer, en partie, le programme d'investissement.

Comme indiqué en préambule, l'exercice de prospective financière est complexifié par la situation macroéconomique et l'incertitude pesant sur les finances nationales. L'inflation, l'évolution des indices « gazole » et « salaires » ayant un impact significatif sur nos dépenses liées au forfait de charges mais également sur l'évolution des recettes attendues.

De plus, la suppression, par la région, de sa subvention au transport des lycéens de 2.1 M€ pénalise fortement les recettes de fonctionnement.

Une analyse financière ne saurait être résumée au résultat comptable d'un exercice. En 2023, les ratios ont certes été dégradés mais la collectivité n'a pas dû recourir à l'emprunt pour financer ses investissements. Le choix stratégique qui a été mis en œuvre par Artois Mobilités a permis de dégager une épargne nette de plus de 4 M€ en 2024.

Ainsi la stratégie retenue pourra être mise en avant pour les négociations à venir avec nos financeurs et seront utiles aux échanges avec la BEI sachant que notre capacité de désendettement pourrait ne pas être conforme à leurs attentes.

Hypothèse au fil de l'eau intégrant la mise en œuvre de la gratuité au 1^{er} janvier 2026

Artois Mobilités - Analyse financière consolidée - Période 2023/2029

Sens	Chapitre	Objet	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
DF	011	Forfait de charges (acomptes)	83 167 218	86 949 039	88 353 700	92 560 000	93 948 400	95 357 626	96 787 990
DF	011	Quitus annuel (N-1)	5 525 676		1 550 962				
DF	011	Autres charges à caractère général	4 647 093	4 591 001	5 777 713	5 864 379	5 952 344	6 041 630	6 132 254
DF	011	Charges à caractère général	93 339 988	91 540 040	95 682 375	98 424 379	99 900 744	101 399 256	102 920 244
DF	012	Charges de personnel	2 366 735	2 544 421	2 650 000	2 567 000	2 656 845	2 749 835	2 846 079
DF	014	Atténuations de produits	59 576	2 059	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
DF	65	Charges de gestion courante	433 162	508 288	565 800	550 000	550 000	550 000	550 000
		Charges de fonctionnement courant (A)	96 199 461	94 594 808	98 948 175	101 591 379	103 157 589	104 749 090	106 366 323
RF	013	Atténuations de charges	1 331	0	21 787	0	0	0	0
RF	70	Produits des services	6 774 154	5 917 435	5 879 929	0	0	0	0
RF	72	Travaux en régie	0	0	0	0	0	0	0
RF	73	Versement mobilité	73 283 065	75 268 831	76 000 000	76 500 000	77 000 000	77 500 000	78 000 000
RF	74	Dotations et participations	26 802 065	28 694 616	26 292 035	34 900 000	34 900 000	34 900 000	34 900 000
RF	75	Produits de gestion courante	377 773	393 389	379 000	350 000	350 000	350 000	350 000
		Produits de fonctionnement courant (B)	107 238 388	110 274 271	108 572 751	111 750 000	112 250 000	112 750 000	113 250 000
		Excédent brut de fonctionnement - EBF (C=B-A)	11 038 927	15 679 463	9 624 576	10 158 621	9 092 411	8 000 910	6 883 677
RF	78	Reprises provisions et amortissements (D)	0	4 700 000	2 002 000	66 657	0	0	0
DF	042	Dotations amortissements (E)	7 033 194	8 111 836	8 398 247	8 338 333	8 557 667	8 795 666	8 725 666
DF	68	Dotations provisions (F)	0	2 005 090	66 657	0	0	0	0
		Résultat courant non financier (Résultat d'exploitation - G=C+D-E-F)	4 005 732	10 262 537	3 161 672	1 886 945	534 744	-794 756	-1 841 989
RF	76	Produits financier (H)	0	0	0	0	0	0	0
DF	66	Charges financières (I) court terme	895 319		800 000	600 000	500 000	500 000	500 000
DF	66	Charges financières (I) long terme	3 827 000	1 028 680	3 910 745	3 141 560	2 874 499	2 730 991	1 941 935
		Résultat courant financier (H-I)	-4 722 319	-4 970 557	-4 710 745	-3 741 560	-3 374 499	-3 230 991	-2 441 935
		Résultat courant (J=G+H-I)	-116 587	5 291 980	-1 549 073	-1 854 615	-2 839 755	-4 025 747	-4 283 924
RF	77	Recettes exceptionnelles (K)	2 208 756	1 028 680	3 540 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
RF	042	Recettes exceptionnelles - Reprise de subventions (K)	4 565 784	4 569 069	4 800 000	4 500 000	4 500 000	4 500 000	4 500 000
DF	67	Charges exceptionnelles (L)	302	269 650	50 000	30 000	30 000	30 000	30 000
		Résultat exceptionnel (K-L)	6 774 237	5 328 099	8 290 000	5 470 000	5 470 000	5 470 000	5 470 000
		Résultat comptable (M=J+K-L)	6 057 651	15 320 079	8 742 927	3 682 042	2 630 245	1 444 253	1 186 076
		Capacité d'autofinancement brut (Epargne brute)	8 525 061	14 162 846	10 339 174	7 453 718	6 687 912	5 739 919	5 411 742
DI	16	Capital de la dette	9 910 175	9 963 608	10 029 104	10 073 323	10 129 482	10 186 581	10 244 636
		Capacité d'autofinancement net (Epargne nette)	-1 385 114	4 199 238	310 070	-2 619 605	-3 441 570	-4 446 662	-4 832 894
RI	10	Dotations	126 582	24 017 335	10 937 150	0	0	0	0
RI	13	Subventions	4 442 031	21 085 250	3 400 000	400 000	800 000	400 000	250 000
RI	2.	Immobilisations	16 655	53 984	0	0	0	0	0
RI	45	Opérations pour compte de tiers - Recettes	355 437	4 095 303	0	0	0	0	0
		Financement propre disponible	4 940 705	49 251 872	14 337 150	400 000	800 000	400 000	250 000
DI		Déficit d'investissement							
DI	20-204	Immobilisations incorporelles	243 404	1 128 481	1 059 200	0	0	0	0
DI	21	Immobilisations corporelles	6 764 420	6 388 477	13 989 540	0	0	0	0
DI	23	Immobilisations en cours	4 527 176	1 626 102	1 601 000	20 994 000	18 481 200	12 861 200	9 418 100
DI	26, 27	Acquisition de participations	0	0	0	0	0	0	0
DI	45	Opérations pour compte de tiers - Dépenses	0	67 857	0	0	0	0	0
		Besoin/Excédent de financement avant emprunt	-7 979 409	44 308 050	-2 002 520	-23 213 605	-21 122 770	-16 907 862	-14 000 994
RI	16	Emprunts mobilisés	0	0	12 000 000	0	0	0	0
		Encours de dette au 31/12 (hors nouvel emprunt)	189 886 256	180 570 494	174 440 585	164 367 226	154 237 708	144 051 091	133 806 418
		Encours de dette au 31/12 (avec nouvel emprunt)	189 886 256	180 570 494	186 440 585				

		Contributions statutaires des CA	18 000 000	18 000 000	18 000 000	28 000 000	28 000 000	28 000 000	28 000 000
		Dépenses de fonctionnement	107 955 276	104 981 384	110 622 862	113 701 272	115 119 755	116 805 747	117 563 924
		Recettes de fonctionnement	114 012 927	120 572 020	118 914 751	117 316 657	117 750 000	118 250 000	118 750 000
RF	002	Excédent de fonctionnement fin d'exercice N-1 non capitalisé	18 082 062	122 378	194 410				

Ratios		2 023	2 024	2 025	2 026	2 027	2 028	2 029
Coefficient d'autofinancement Courant : (DRF + K dette) / RRF		0,91	0,90	0,94	0,96	0,97	0,98	0,98
Rigidité des charges structurelles : (charges de personnel + forfait charges DSP + intérêts		1,04	0,98	1,00	0,95	0,94	0,94	0,95
Capacité de désendettement sans excédent (en années) : Encours de dette avec nouvel emprunt / Epargne brute		22	13	18	22	23	25	25
Pour BEI _Capacité de désendettement avec excédent (en années) : Encours de dette / Epargne brute		7	13	18	22	23	25	25
Capacité de désendettement (en années) : Ratios limite BEI		16	16	16	16	16	16	16
Epargne de gestion		13 247 380	19 133 403	15 049 919	11 195 278	10 062 411	8 970 910	7 853 677
Epargne brute		8 525 061	14 162 846	10 339 174	7 453 718	6 687 912	5 739 919	5 411 742
Epargne nette		-1 385 114	4 199 238	310 070	-2 619 605	-3 441 570	-4 446 662	-4 832 894
Epargne de gestion / Recettes réelles de fonctionnement		12,10%	16,49%	13,19%	9,92%	8,89%	7,89%	6,87%
Dépenses de personnel / DRF		2,37%	2,68%	2,58%	2,45%	2,50%	2,56%	2,63%
Versement mobilité / RRF		67%	68%	68%	68%	68%	68%	68%

L'évolution du versement mobilité reste incertaine. Jusqu'à présent, le versement mobilité s'est montré dynamique mais un suivi constant et rigoureux est impératif pour une meilleure visibilité.

Malgré la fragilité de sa trajectoire budgétaire, liées aux différentes crises traversées mais également aux incertitudes pesant sur les finances publiques, le syndicat continue à maintenir, grâce à sa rigueur de gestion et le soutien de ses partenaires, des investissements ambitieux.

Néanmoins, le maintien de nos ratios prudentiels dans les prochaines années est impératif. C'est pourquoi, Artois Mobilités conjugue systématiquement dimensionnement de ses investissements et attractivité soutenable pour notre compétence. Ainsi, il a été abandonné, par exemple, le déploiement du vélo en libre-service, faute d'un financement pérenne pour ce type de dépenses nouvelles.

Cependant, dans les années à venir, des choix seront probablement à faire notamment si le versement mobilité n'évolue plus. Artois Mobilités restera très vigilant sur la dynamique du tissu économique du territoire.

Il conviendra, le cas échéant, de revoir l'offre de service afin de diminuer le montant du forfait de charges qui croît en fonction de l'offre et de certains indices liés à l'inflation.

La revalorisation de la participation des agglomérations membres pourrait être également envisagée.

Au regard du contexte macroéconomique actuel, il est difficile de se projeter sereinement sur les années à venir.