

**RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES
POUR LE DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE – EXERCICE 2018**

Sommaire :

Introduction

A. Eléments de contexte

1. Un contexte économique marqué par une reprise de l'activité et une progression de l'emploi
 - a) Une révision des prévisions de croissance à la hausse
 - b) Une progression de l'emploi dans toutes les régions françaises
 - c) Impacts pour le SMT
2. Projets du Gouvernement : accompagnement de la transition écologique et assises de la mobilité

B. Projets portés par le SMT et engagements financiers pluriannuels

1. Le projet global de BHNS et son plan de financement
2. Le plan pluriannuel d'investissement « hors BHNS »
3. Délégations de maîtrise d'ouvrage et opérations pour comptes de tiers

C. Le périmètre budgétaire prévisionnel : hypothèses d'évolution

1. Evolution prévisionnelle des recettes de fonctionnement
2. Evolutions prévisionnelles des principaux postes de dépenses de fonctionnement
3. Stratégie financière et seuils cibles

Introduction

Le budget primitif 2018 du Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle sera présenté au Comité syndical du 15 février 2018. 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 d'orientations budgétaires (DOB) est organisé. Première étape 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 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 des dépenses et des effectifs. Il est pris acte de ce débat par une délibération spécifique.

A. Eléments de contexte

1. Un contexte économique marqué par une reprise de l'activité et une progression de l'emploi

La principale recette de fonctionnement du SMT est le versement transport (52,8 M€ soit 70% des recettes de fonctionnement en 2017), une taxe assise sur la masse salariale des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés. L'activité économique, dont dépend directement cette recette fiscale, doit faire l'objet d'une attention soutenue. Il s'agit également d'étudier l'évolution de l'emploi sur le territoire du SMT. Les éléments détaillés ci-dessous permettent d'affiner les hypothèses d'évolution de cette ressource majeure pour le SMT.

a) Une révision des prévisions de croissance à la hausse

Dans ses *Perspectives économiques régionales* publiées à l'automne 2017, le Fonds Monétaire International (FMI) indique que la reprise en Europe « s'affermir et s'étend de manière appréciable ». Le FMI revoit ainsi à la hausse ses prévisions de croissance. Au niveau mondial, il table sur une croissance de +3,6% en 2017, puis 3,7% en 2018.

Pour 2017, le PIB de la zone euro devrait croître de 2,1 % (contre 1,7% en 2016), puis 1,9% en 2018. L'Allemagne est créditée de 2 % et **la France de 1,6 % en 2017, puis 1,8% en 2018** (soit +0,1 point en 2017 et 2018 par rapport aux prévisions de juillet 2017).

Cette révision à la hausse des prévisions de croissance pour la zone euro s'explique notamment par la reprise du commerce mondial et de la baisse de l'incertitude politique.

Le FMI reste cependant prudent sur les perspectives de croissance à moyen terme, car il estime que l'activité peut être freinée par "une faible productivité, une démographie défavorable, ainsi que le poids de la dette privée et publique dans certains pays". La reprise pourrait être plus vigoureuse que prévu à court terme, mais la viabilité de ce rebond reste incertaine. L'inflation encore faible pourrait aussi peser sur la croissance, s'inquiète-t-il. L'institution multilatérale appelle les gouvernements à entreprendre des réformes pour consolider cette reprise.

Ce dernier se montre aussi inquiet de l'évolution des revenus. « *La croissance des salaires nominaux et réels reste faible* ». Cette tendance s'inscrit dans un contexte de recours au temps partiel non désiré, d'une faible productivité et d'attentes d'une inflation basse. Aux Etats-Unis, le recours à ce temps partiel est ainsi passé de 0,8 % en 2007 à 1,3 % en 2016. Dans le même temps, il a atteint 3,9 % au Royaume-Uni (contre 2,4 %). En France, il a même bondi à 7,8 %, contre 5,3 %. « *Les gouvernements devraient veiller à corriger les distorsions qui pourraient avoir rogné de manière excessive le pouvoir de négociation des salariés* », préconise un chef économiste du FMI.

REÇU EN PREFECTURE

le 21/12/2017

Application agréée E-legalite.com

Le Fonds alerte aussi sur la hausse de l'endettement public et privé et sur le fait que les marchés financiers -au plus haut- ne prennent pas suffisamment en compte les risques géopolitiques mondiaux. En clair, la croissance actuelle est loin d'être consolidée et assurée à moyen terme.

Le FMI table également sur une remontée des taux d'intérêt.

Le projet de loi de finances pour 2018 reprend ces hypothèses de croissance et d'inflation : après +1,1% en 2016, le gouvernement table sur une croissance du PIB de +1,7% en 2017 et 2018, puis sur une progression de l'inflation de +1% cette année et +1,1% en 2018, après +0,2% en 2016.

Entre 2019 et 2022, l'activité resterait dynamique. La croissance s'élèverait à 1,7% de 2019 à 2021, puis 1,8% en 2022. L'activité et la création d'emploi bénéficieront selon le gouvernement du soutien à l'investissement productif (abaissment de l'impôt sur les sociétés à 25%, mise en place du prélèvement forfaitaire unique, réforme de l'ISF pour qu'il ne pèse plus sur les valeurs mobilières) et à l'innovation (pérennisation du crédit d'impôt-recherche). Pour la France, l'inflation convergerait vers +1,75% en 2021 et 2022.

Ces prévisions sont cependant soumises à des aléas. L'environnement international est incertain, en particulier en ce qui concerne les négociations sur la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne et l'orientation de la politique budgétaire américaine. Les évolutions du cours du pétrole et du change sont également sources d'incertitudes. L'investissement des entreprises pourrait en outre être moins dynamique qu'attendu, si celles-ci souhaitaient réduire leur endettement. A l'inverse, il pourrait être plus dynamique si la reprise économique était plus marquée. Le dynamisme de l'emploi pourrait soutenir la consommation plus qu'escompté.

b) Une progression de l'emploi dans toutes les régions françaises

Les chiffres publiés par l'INSEE le 4 décembre 2017 montrent qu'en 2016, pour la première fois depuis 2006, l'emploi a progressé dans toutes les régions en France (+0,9%). Ce dynamisme provient de l'emploi salarié (+1,1%), en particulier dans les services aux entreprises. En revanche, l'emploi non salarié continue de reculer (-0,2%), excepté dans le tertiaire non marchand où il progresse.

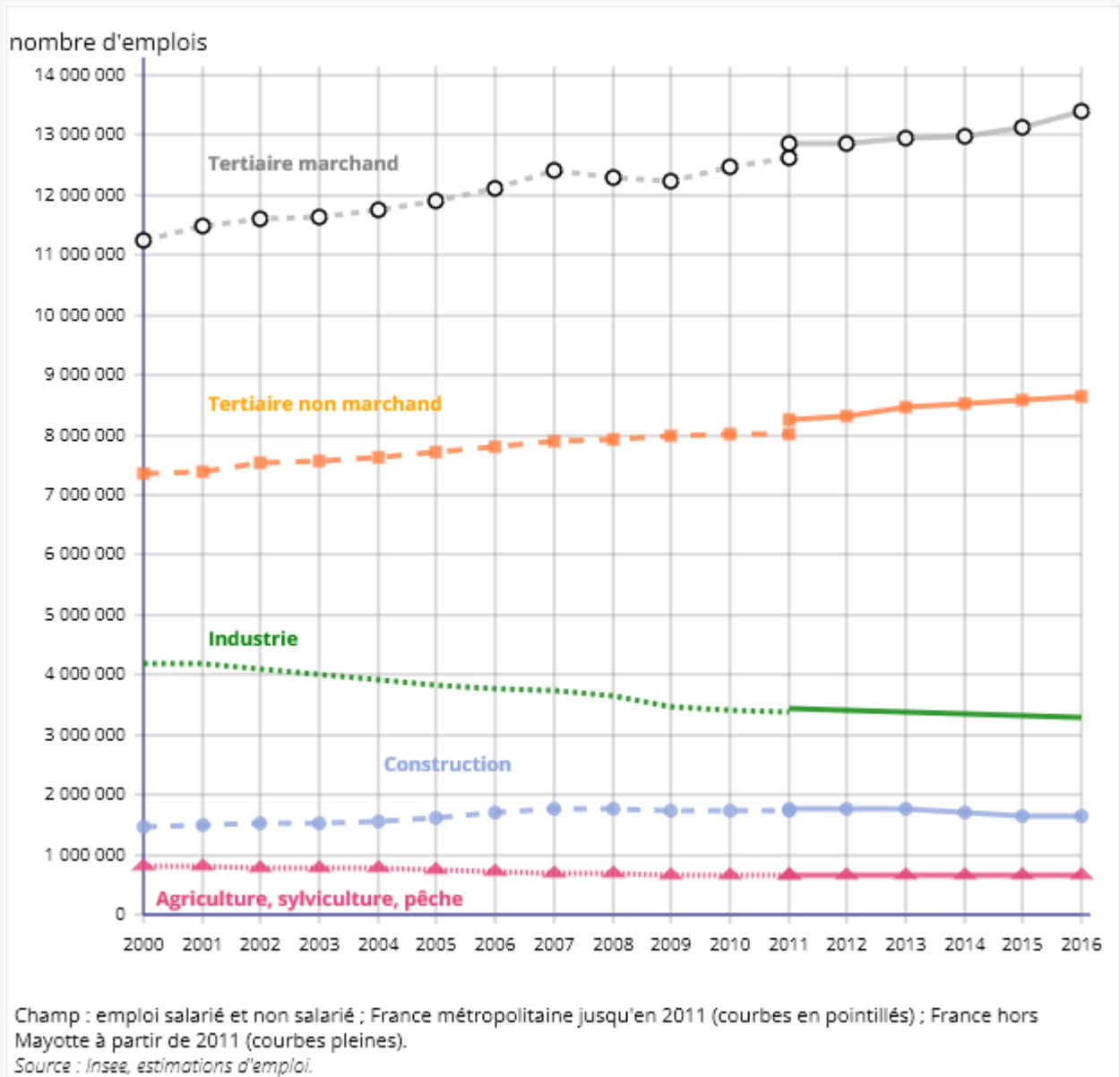
Cette hausse intervient selon l'INSEE dans un contexte de croissance encore modérée de l'activité, mais qui continue de s'enrichir en emplois, notamment grâce à plusieurs mesures : le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), les dispositifs d'allègement du coût du travail du Pacte de responsabilité et de solidarité, la prime à l'embauche pour les petites et moyennes entreprises dans le cadre du plan d'urgence pour l'emploi.

L'emploi salarié des services aux entreprises croît fortement : en 2016, la progression de l'emploi provient essentiellement du tertiaire marchand (+1,9%). La hausse de l'emploi salarié dans ce secteur est de +2,1% en 2016, après +1,5% en 2015. En particulier, l'emploi salarié augmente fortement dans les services aux entreprises (+5,2%), dopé par l'emploi intérimaire. Les secteurs du commerce, des transports et des activités immobilières confirment la reprise amorcée en 2015.

De manière plus modérée, les effectifs du secteur tertiaire non marchand continuent de croître (+0,7% en 2016 après +0,6% en 2015). C'est le seul secteur dans lequel les emplois non-salariés augmentent (+3,2%).

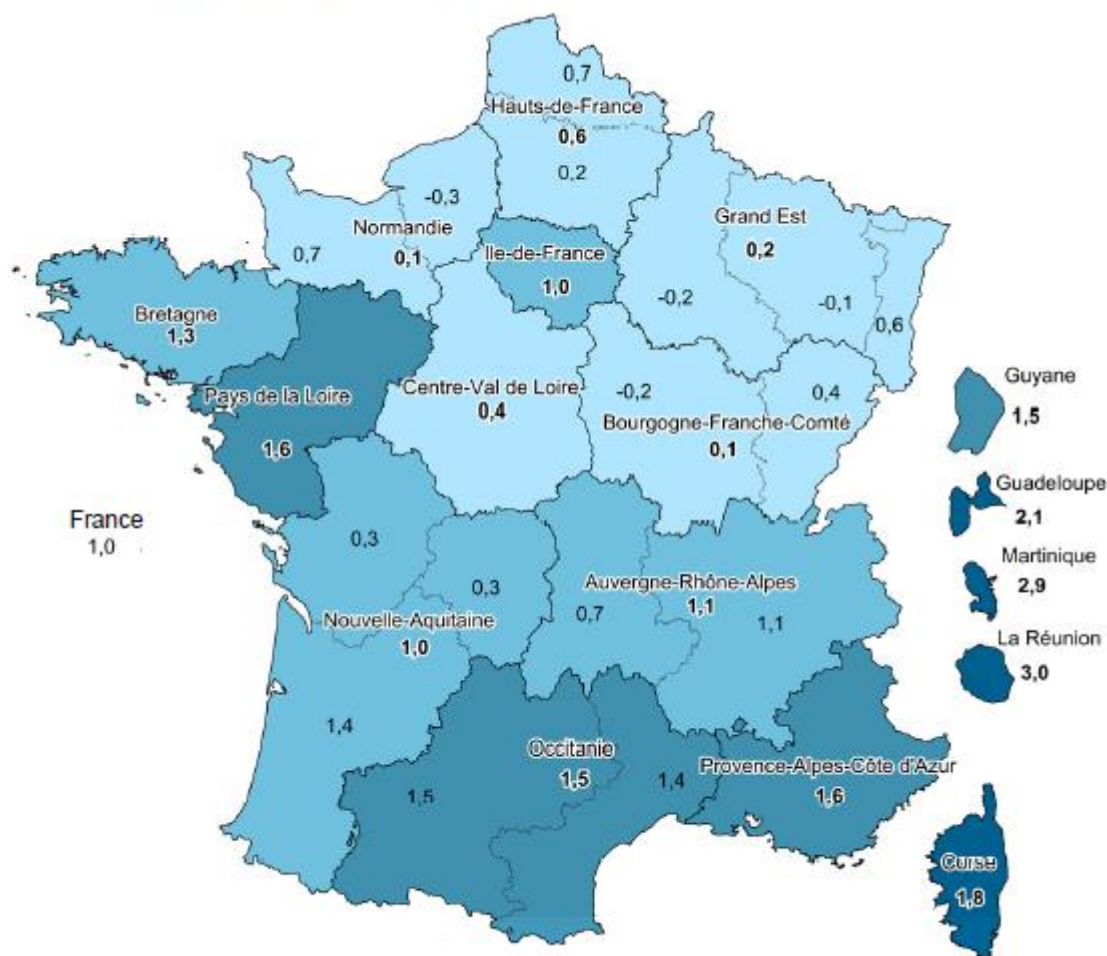
Cependant, l'emploi continue de reculer dans la construction (-1,2%), l'agriculture (-1,1%) et l'industrie (-1,0%). Contrairement à la construction, l'agriculture et l'industrie perdaient déjà des emplois avant la crise de 2008-2009. Si les effectifs de la construction continuent de diminuer en 2016, ils diminuent sur un rythme néanmoins moindre qu'en 2015 (-3,0%). Les régions du nord et de l'est sont les plus marquées par le recul des effectifs dans l'industrie (-1,9% dans les Hauts-de-France).

Figure 2 - Évolution de l'emploi par secteur d'activité en France (emploi salarié et non salarié)



Si en 2016, et pour la première fois depuis 2006, l'emploi augmente dans toutes les régions de France, il augmente modérément, moins qu'en moyenne nationale, en Normandie et dans le quart nord-est de l'Hexagone. Dans ces régions, la baisse dans la construction est plus forte qu'en moyenne nationale. Excepté dans les Hauts-de-France, l'emploi progresse particulièrement peu, voire diminue, dans le tertiaire non marchand. L'industrie, qui continue de décliner, est très présente dans ces régions.

Carte 1 : Evolution de l'emploi entre 2015 et 2016 (en %)



Source : AcoSS – Urssaf, Dares (effectifs intérimaires)

Dans son ensemble, la région Hauts-de-France affiche une progression de +0,6% de ses effectifs, soit +8000 postes dont 7100 intérimaires (+12,7%) ; en 2015, les effectifs avaient baissé de 0,1%. Hors intérimaires, les effectifs augmentent de 0,1% sur une année (+900 postes), se décomposant en une hausse de 0,3% dans le Nord-Pas-de-Calais et une baisse de 0,4% en Picardie.

Le secteur industriel continue de perdre des postes sur un rythme similaire à celui de 2015 (-1,9%). L'ensemble des branches industrielles perdent du personnel. Les plus concernées sont l'industrie du bois et papier (-5,1%), la fabrication de machines et d'équipement (-4,1%), la métallurgie (-3,2%) et la fabrication de matériel de transport (-2,2%). Dans le domaine de la construction, les effectifs diminuent de -2,3% en 2016, contre -3,8% en 2015. En Nord-Pas-de-Calais, le commerce diminue de -0,3%.

Enfin, dans la région Hauts-de-France, les effectifs salariés progressent notamment dans l'éducation (+1,5%), l'action sociale (+1,3%), la santé (+0,9%) et l'administration publique (+0,6%). Pour ce dernier secteur, il s'agit de la progression la plus forte en métropole.

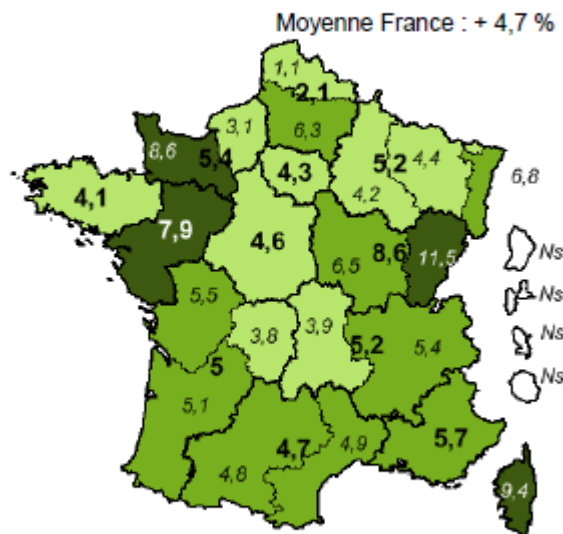
Au niveau national, le salaire moyen par tête (SMPT) croît de 1,4% en 2016, pour atteindre 2 527 € en moyenne. Cette progression est plus dispersée qu'en 2015 selon les régions :

	Masse salariale				Effectifs moyens					SMPT moyen			Répartition sectorielle des effectifs salariés			
	Montant 2016		Evolution		Niveau 2016		Evolution			Niveau 2016	Evolution		Industrie	BTP	Tertiaire	Intérim
			2016/2015	2015/2014			2016/2015	2015/2014	2016/2015		2015/2014					
	Md€	%	%	%	Milliers	%	Milliers	%	%	€	%	%	%	%	%	%
Région Hauts-de-France	38,3	7,1	1,7	1,2	1 414,0	8,0	8,0	0,6	-0,1	2 258,0	1,2	1,3	20,2	7,5	67,9	4,4
Nord-Pas-de-Calais	27,5	5,1	1,9	1,4	1 010,0	5,7	7,3	0,7	0,1	2 269,0	1,1	1,3	18,7	7,4	69,6	4,2
Picardie	10,8	2,0	1,3	0,7	404,0	2,3	0,7	0,2	-0,7	2 230,0	1,3	1,3	23,8	7,6	63,6	5,0
France	539,9	100,0	2,4	1,7	17 781,0	100,0	168,5	1,0	0,1	2 527,0	1,4	1,6	16,9	7,7	71,9	3,5

La masse salariale augmente ainsi de 2,4% dans le secteur privé, en accélération par rapport à 2015 (+1,7%). Compte tenu des différences de rythme d'évolution des effectifs et des salaires, l'évolution de la masse salariale présente des disparités régionales assez marquées, allant de +1,1% à +3,2% en métropole.

Si l'évolution de l'emploi en 2017 n'est pas encore connue, la direction des statistiques de l'ACOSS, dans sa dernière note de conjoncture, montre que sur un an, en glissement annuel au troisième trimestre 2017, les déclarations d'embauche de plus d'un mois progressent de 4,7% en moyenne au niveau national. Cette évolution est portée par la hausse des embauches en CDI (+10,8%) tandis que les embauches en CDD de plus d'un mois sont stables (-0,1%). Sur un an, les déclarations d'embauche de plus d'un mois sont dynamiques dans presque toutes les régions. En Nord-Pas-de-Calais, les embauches progressent de +1,1% (contre une évolution de l'emploi de +0,7% de 2015 à 2016) :

Carte : Glissement annuel des embauches de plus d'un mois au troisième trimestre 2017 (en %)

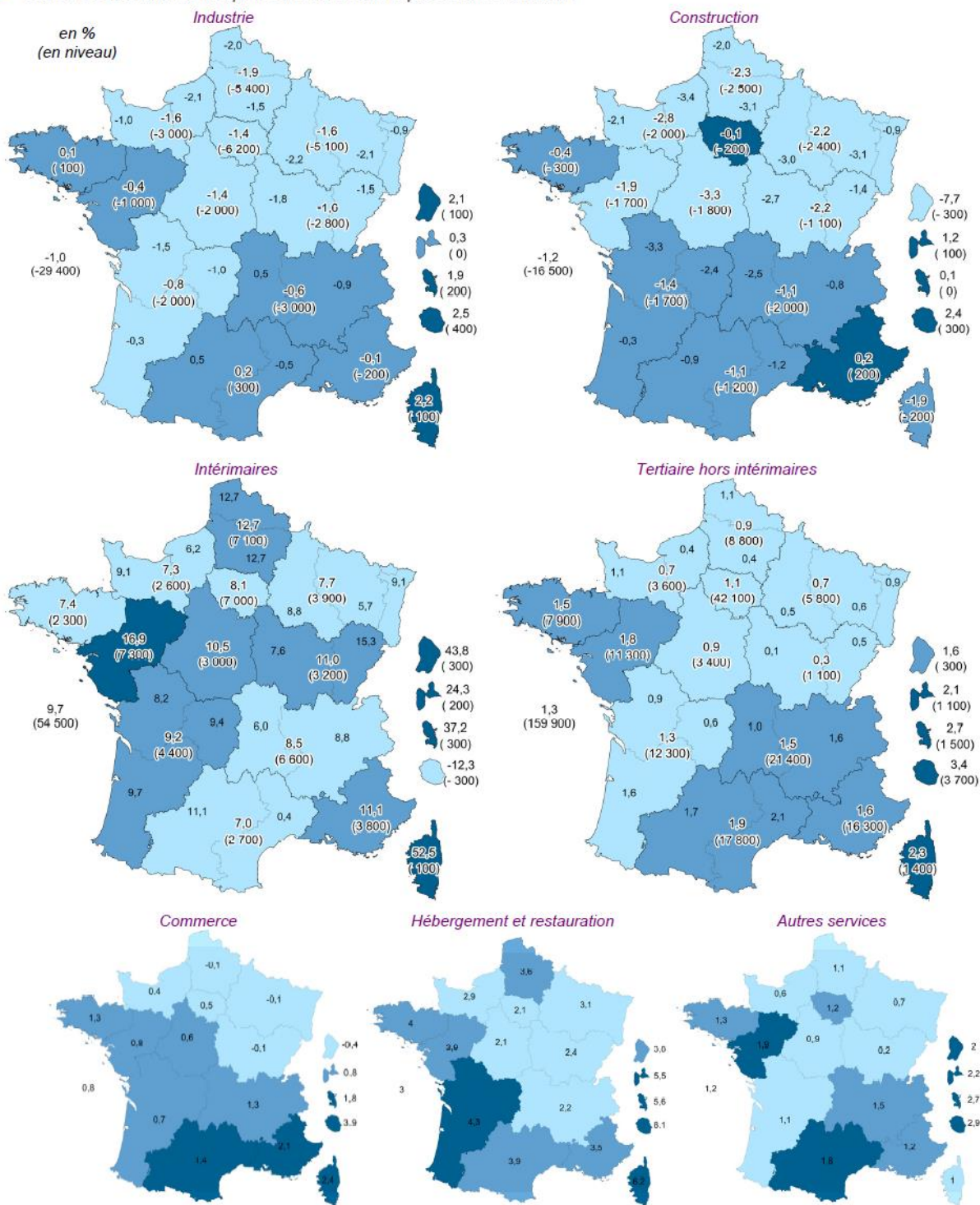


Source : Acoss – Urssaf

Note : les chiffres en gras portent sur le périmètre des régions administratives en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2016.

Selon les projections macroéconomiques de la Banque de France de juin 2017, les salaires nominaux privés devraient accélérer progressivement à partir de 2017, à mesure de l'amélioration de la situation du marché du travail et du redressement de l'inflation d'ensemble. Le salaire moyen par tête du secteur privé (SMPT) progresserait ainsi de 1,6% en moyenne en 2017, puis 2,0% en 2018 et 2,2% en 2019, avec également une progression du SMIC, plus modérée cependant selon l'application de sa formule de revalorisation.

► Cartes 2 : Evolution de l'emploi entre 2015 et 2016 par secteurs d'activité



Source : Acoiss - Urssaf, Dares (effectifs intérimaires)

c) Impacts pour le SMT

Historiquement, les bases du VT au niveau national ont eu tendance à s'apprécier plus vite que l'inflation, de l'ordre de « inflation +1% ».

En 2016, le seuil de cotisation au VT est passé de 9 à 11 salariés. La perte financière est compensée par l'Etat, à hauteur de 1,118% des sommes perçues pour le SMT. Ainsi, la compensation au titre de 2016 a représenté 575 225 €.

En 2016, l'assiette du VT sur le périmètre du SMT s'élève à 3 185 M€. A périmètre constant, c'est-à-dire sans inclure les communes qui ont intégré le SMT en 2017, l'assiette du VT devrait progresser de +3,25% en 2017.

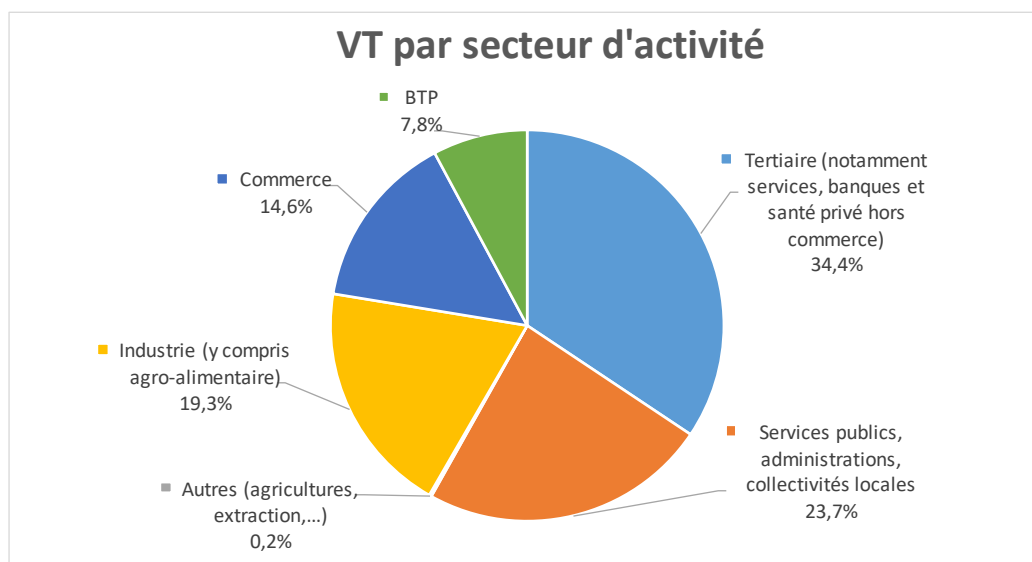
REÇU EN PREFECTURE

Le 21/12/2017

En tenant compte du changement de seuil de cotisation, l'assiette du VT a progressé de +0,21% en 2016, dont +1,7% pour les employeurs du secteur privé. A périmètre constant, les bases VT auraient cependant progressé de +1,37%.

Pour mémoire, l'inflation s'est élevée à +0,2% en 2016 et devrait être de +1% en 2017.

Dans la prospective financière du SMT, on considère que la part de l'assiette qui correspond aux employeurs du secteur public (24% environ) n'évolue pas. Les hypothèses retenues pour l'évolution annuelle de l'assiette correspondant aux employeurs du secteur privé avec plus de 11 salariés tiennent quant à elles compte de l'ensemble des éléments exposés ci-dessus, ainsi que de la répartition du VT par secteur d'activité sur le territoire du SMT :



Les hypothèses retenues pour l'évolution de la base VT hors secteur public pour les entreprises de plus de 11 salariés sont alors les suivantes : +2,0% en 2018 (soit une évolution prudente de l'assiette globale du VT avec +1,50%) ; +2,20% en 2019 ; +2,40% en 2020 ; +2,50% par an les années suivantes.

2. Projets du Gouvernement : accompagnement de la transition écologique et assises de la mobilité.

Les projets du Gouvernement dans les domaines de la transition écologique et de la mobilité impactent directement l'activité du SMT.

Dans le Projet de loi de finances pour 2018 et conformément au plan Climat, le Gouvernement expose ses projets pour soutenir l'investissement et l'innovation, dont un Grand plan d'investissement (GPI) de 57 Md€ sur le quinquennat, destiné à l'investissement public. Une des finalités du GPI est de poursuivre et de renforcer les actions en faveur de la transition écologique. Ainsi, ce sont 20 Md€ du GPI qui seront mobilisés, notamment pour développer des transports innovants et durables.

En complément, le PLF 2018 contient des mesures de nature incitative visant à favoriser l'adoption de comportements soucieux de leur impact écologique : augmentation du prix du carbone et alignement progressif de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence. La progression sera de 2,6 c€/L pendant 4 ans.

Le budget 2018-2020 du Gouvernement s'inscrit également dans la priorité du Gouvernement donnée à la régénération des réseaux de transport existants et en faveur des transports du quotidien : ainsi, les dépenses opérationnelles de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) sont portées de 2,2 Md€ en 2017 à 2,4 Md€ en 2018. Les investissements dans le domaine des infrastructures de transport privilégieront la recherche d'une meilleure efficacité dans l'exploitation des réseaux de transport existants et leur optimisation.

Par ailleurs, des Assises de la mobilité ont été lancées le 19 septembre 2017 afin de préparer une loi d'orientation des mobilités, qui sera présentée au Parlement au

REÇU EN PREFECTURE

le 21/12/2017

premier semestre 2018. Six ateliers ont été mis en place, chacun traitant d'une thématique particulière : mobilité plus propre, plus connectée, plus intermodale, plus solidaire, plus sûre, plus soutenable. Leur objectif principal est de débattre de mesures nécessaires pour une nouvelle politique des mobilités. Leurs recommandations, qui seront rendues mi-décembre, permettront d'alimenter le volet « nouvelles mobilités » de la future loi d'orientation.

En amont, des Etats généraux de la mobilité durable, organisés par le Groupement des autorités responsables de transport (GART), Régions de France, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), le think tank Transport développement intermodalité environnement (TDIE) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), ont permis de dresser 70 propositions destinées à relever des défis démographiques, économiques et environnementaux majeurs pour la France. Ces recommandations, qui placent la mobilité durable au cœur du débat public, ont été présentées à nouveau lors des Assises de la mobilité.

Parmi les 70 propositions, 6 s'imposent comme étant prioritaires. En préambule de ces 6 propositions, les contributeurs aux Etats généraux de la mobilité durable insistent sur le fait que le défi des pouvoirs publics consiste à répondre aux exigences d'équité sociale, d'efficacité économique, de préservation de l'environnement et de santé publique. En réduisant les émissions de gaz à effet de serre, la congestion, les accidents de la circulation, en libérant l'espace public urbain et en valorisant les zones d'activité économique et les espaces ruraux, le transport public reste la meilleure solution pour accroître la qualité de vie en ville.

Les 6 propositions défendues de façon prioritaire sont les suivantes :

Proposition n°1 : Mettre en œuvre une loi de programmation financière sur le quinquennat visant à garantir le niveau de l'investissement public dans les infrastructures à un montant équivalent à 1% du PIB. Cela passe notamment par la bonne adéquation des ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) avec les enjeux de mobilité durable. Pour mémoire, le secteur des transports représente 3,6% du PIB et les collectivités consacrent 27 milliards d'euros par an au financement des transports publics.

Proposition n°2 : Ramener la TVA sur le transport public du quotidien à 5,5% car, utilisé chaque jour par des millions de Français, le transport public du quotidien est un service de première nécessité. De nombreux pays européens leur appliquent un taux de TVA réduit.

Proposition n°3 : Sanctuariser le versement transport qui finance les services de transport à hauteur de 6,5 milliards d'euros par an. Tous les employeurs publics et privés contribuent à cette ressource qui représente, en moyenne, 35% du coût des services de transport.

Proposition n°4 : Ouvrir l'exploitation des trains régionaux à la concurrence pour proposer aux Français une offre de transport plus large, de meilleure qualité et à un coût pour la collectivité plus compétitif.

Proposition n°5 : Soutenir financièrement l'acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions, car la transition énergétique est fondamentale pour la santé (48 000 morts anticipées par an du fait de la pollution). Cette transition énergétique a un coût (un bus électrique coûte 1,5 fois plus cher qu'un bus diesel Euro 6 ; 2,5 fois plus cher pour un autocar) et l'intégration du financement de matériels roulants dans les appels à projets pour les transports collectifs en site propre serait une aide précieuse pour les collectivités territoriales.

Proposition n°6 : Travailler sur l'exercice du droit de grève et du droit de retrait, ainsi que sur l'instauration d'un service minimum dans les transports en y associant les parties prenantes. La loi de 2007 a prévu la prévisibilité du service et l'information préalable des voyageurs mais elle ne permet pas de garantir un service minimum.

La loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au Parlement au premier semestre 2018 viendra compléter le cadre général de l'organisation des services publics de

REÇU EN PREFECTURE

le 21/12/2017

transport en France, dont la loi de référence est la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs dite « loi LOTI » du 30 décembre 1982. Cette loi a affirmé un droit au transport devant permettre de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité ».

Dans ce cadre, l'Etat intervient pour réglementer et contrôler les transports publics. Il subventionne aussi certaines infrastructures lourdes (métro, tramway, bus à haut niveau de service) depuis la loi « Grenelle de l'environnement I » du 3 août 2009. Trois appels à projets ont été lancés de 2008 à 2014. 219 projets ont été retenus et devraient être financés à hauteur de 1,84 milliard d'euros.

B. Projets portés par le SMT et engagements financiers pluriannuels

En 2018, le SMT poursuit la mise en œuvre des projets d'investissement votés et engagés les années précédentes, à savoir le projet de création de six lignes de bus à haut niveau de service, sur 114,9 kms, articulées avec le réseau ferroviaire régional, avec un mode de transport performant (site propre, acquisition de bus hybrides et à hydrogène), la création et la réhabilitation de dépôts de bus, la création de 115 stations, le développement d'un système d'information voyageurs en temps réel, la création de parcs relais, de pôles d'échanges multimodaux, le développement des modes doux, ainsi que le programme de mise accessibilité de l'ensemble des quais et stations.

La mise en service du projet global de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est prévue en janvier 2019. Quant à la mise en accessibilité des quais et stations, elle devrait se terminer en 2020.

L'exploitation des projets d'investissement se fera dans l'actuel contrat de délégation de service public

1. Le projet global de BHNS et son plan de financement

a) Evolution du chiffrage du projet de BHNS

Début décembre 2017, le projet BuLLeS de BHNS est estimé à 415,8 M€ courants HT dont 406,2 M€ en dépenses d'investissement détaillées comme suit :

Dépenses d'investissement Valeur en € courants (HT)	Bulles 1 et 3	Bulles 5 et 7	Bulle 2	Bulle 6	TOTAL
1 -Etudes d'avant projet /projet	596 323	11 323	226 499	0	834 145
2 -Maîtrise d'ouvrage	5 513 369	1 471 048	5 749 250	539 615	13 273 282
3 -Maîtrise d'oeuvre des travaux	9 874 874	2 490 486	9 465 445	1 369 189	23 199 994
4 -Acquisitions foncières et libération des emprises	20 083 089	0	8 908 948	0	28 992 036
5 -Déviation de réseaux	0	0	0	0	0
6-Travaux préparatoires	6 362 542	145 002	19 711 020	2 565 389	28 783 953
7 -Ouvrages d'art	18 229 223	0	3 235 855	0	21 465 078
8 -Plate forme	41 653 158	972 595	21 469 683	0	64 095 437
9 -Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	0	0	0	0	0
10 -Revêtement du site propre	4 589 473	10 676 874	7 434 372	3 818 083	26 518 802
11 -Voirie (hors site propre) et espaces publics	46 318 340	9 541 386	21 635 788	3 693 487	81 189 000
12 -Equipements urbains	4 897 348	743 868	8 301 797	652 518	14 595 532
13 -Signalisation	5 811 933	1 352 839	3 874 842	1 134 418	12 174 032
14 -Stations	1 121 431	394 500	1 537 161	31 259	3 084 350
16 -Courants faibles et PCC	5 804 208	4 948 483	4 000 760	2 284 172	17 037 623
17 -Dépôt	21 274 297	0	15 604 366	2 240 563	39 119 225
19 -Opérations induites	1 361 842	507 000	145 441	765 556	2 779 840
18 -Matériel roulant	12 240 687	0	11 657 797	5 171 400	29 069 883
Total	205 732 139	33 255 402	142 959 023	24 265 649	406 212 214

Aux coûts en investissement s'ajoutent des dépenses imputées en section de fonctionnement, telles que les participations à des projets connexes (éco-quartier Allouette en 2015, participation au projet Sainte Henriette porté par la CAHC en 2016-2019, participation à la réalisation de l'ouvrage d'art Bollaert avec la Ville de Lens, ce projet étant subventionné par la Région). S'ajoutent également des dépenses de communication ainsi que des indemnités versées aux commerçants au titre des préjudices subis :

Valeur en € courants HT	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total investissements Bulles 1 et 3	205 732 139	32 425	1 115 067	6 070 152	7 968 406	43 000 704	117 648 522	29 580 293	316 570
Total investissements Bulles 5 et 7	33 255 402	0	338 668	729 979	644 357	4 753 387	23 750 717	3 035 589	2 707
Total investissements Bulle 2	142 959 023	1 915 517	3 584 539	3 522 620	4 812 880	40 621 778	81 205 950	7 295 739	0
Total investissements Bulle 6	24 265 649	24 305	176 933	386 206	490 628	6 319 707	15 011 764	1 854 857	1 249
Total investissements "Bulles"	406 212 214	1 972 247	5 215 207	10 708 957	13 916 271	94 695 575	237 616 953	41 766 477	320 526
Participations à des projets connexes	4 783 596								
dont éco-quartier Allouette	321 032								
dont Sainte-Henriette	1 369 733								
dont OA Bollaert (coût net)	3 092 831								
Indemnités commerçants	3 100 000								
Dépenses de communication	1 726 819								
TOTAL GLOBAL PROJET DE BHNS	415 822 629								

A plus long terme, le projet de création de lignes de BHNS impacte également sensiblement le coût d'exploitation du réseau, dans la mesure où les kilomètres commerciaux parcourus passent de 11,2 à 13 M de kms. L'évolution des coûts est prise en compte dans le compte d'exploitation du contrat de DSP avec Transdev, comme détaillé dans un paragraphe dédié à la section de fonctionnement ci-dessous.

Autre coût d'exploitation qui progressera à compter de 2019 et dans la durée : le coût d'entretien du site propre, qui est aujourd'hui estimé à 1,1 M€ en 2019. Le volume de ces dépenses sera à préciser au vu des compétences de chaque collectivité.

b) Plan de financement

Les subventions devraient représenter 135,2 M€ soit 33,3% du coût total hors taxes du projet de BHNS en investissement (406,2 M€ HT).

En tenant compte de la charge liée à la récupération partielle de la TVA, le plan de financement du projet est à aujourd'hui le suivant :

Coût total du projet en section d'investissement (M€ TTC)	482,6 M€ TTC (soit 406,2 M€ HT)	
Récupération TVA	71,4 M€	
Subventions collectivités membres du SMT	13,2 M€	Conventions signées
Subventions Région/FEDER	80,3 M€	Le FEDER interviendra sur les Bulles 2-6, 5-7, ainsi que sur le projet de billettique. Pour le subventionnement des Bulles 1-3, il s'agira de fonds régionaux. Les conventions seront signées une fois l'ensemble des marchés attribués, en mars/avril 2018. La Commission Permanente du Conseil Régional a délibéré le 06/07/2015 sur le principe du financement du projet de BHNS à hauteur d'une subvention maximale de 104,8 M€ . Une convention de 5 M€ a déjà été signée avec la Région et une "lettre de confort" a été depuis signée par le Président de Région. Dans la mesure où le coût du projet a évolué à la baisse depuis le dépôt du dossier de demande de subvention, le montant prévisionnel de subventions Région/FEDER intégré à la prospective est de 80,3 M€.
Subvention Etat Bulle 2	16 M€	Convention signée. Ce montant a été calculé au vu de l'assiette éligible prévisionnelle ; dans la convention, la subvention plafond est de 19,65 M€ .
Subvention Etat Bulles 1&3	21,2 M€	Convention signée. Ce montant a été calculé au vu de l'assiette éligible prévisionnelle ; dans la convention, la subvention plafond est de 24,18 M€ .
Subvention Etat Bulle 6	1,6 M€	Convention qui sera signée début 2018 ; montant maximum de la convention déjà rédigée
Subvention Etat Bulles 5&7	2,9 M€	Convention qui sera signée début 2018. Ce montant a été calculé au vu de l'assiette éligible prévisionnelle ; dans la convention, la subvention plafond est de 3,16 M€ .
Autofinancement	89,3 M€	
Emprunt de long terme	186,7 M€	
dont emprunt signé BEI	110 M€	cf. délibération du SMT et contrat signé
dont emprunt CDC	30 M€	cf. délibération du SMT du 29/09/17 et contrat signé

Sur la période 2017-2020, le besoin d'emprunt pour le projet de BHNS s'élève à 186,7M€. Cependant, en intégrant les autres projets d'investissement portés par le SMT (cf. paragraphe ci-dessous), le besoin d'emprunt est de 234,4M€, dont 44,4M€ en 2017, 180,5M€ en 2018, 8,9M€ en 2019 et 0,5M€ en 2020.

REÇU EN PREFECTURE

le 21/12/2017

2. Le plan pluriannuel d'investissement « hors BHNS »

Hors projet de BHNS, le SMT a également prévu le financement les investissements suivants, dont près de 16,2 M€ pour le schéma de mise en accessibilité des quais et 15,8 M€ pour la phase 2 du projet de BHNS, sur 2019-2021 (en particulier pour les projets « pôle sud PEM de Béthune, lien grande résidence fosse 8 à Lens, Lens hôpital, achat de matériel roulant pour la phase 2) :

Valeur en € courants HT	2017	2018	2019	2020	2021
MATERIEL ROULANT (renouvellement-extension DSP)	0	12 211 531	1 008 626	459 645	4 495 748
AUTRES INVESTISSEMENTS PPI DSP	366 496	914 921	810 889	334 287	355 206
PROGRAMME DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS	0	3 177 184	5 478 742	7 525 384	0
PHASE 2 DU PROJET DE BHNS	0	0	3 331 703	10 977 776	1 502 358
TOTAL	366 496	16 303 635	10 629 960	19 297 092	6 353 313

3. Délégations de maîtrise d'ouvrage et opérations pour comptes de tiers

Sur la période 2016-2019, le SMT a également la délégation de maîtrise d'ouvrage pour réaliser des investissements qui lui seront remboursés au fur et à mesure de l'avancement des travaux par les EPCI et communes concernées. Il devra cependant avancer la trésorerie pour ces opérations. Au total, ces investissements représentent 43,3 M€.

C. Le périmètre budgétaire prévisionnel : hypothèses d'évolution

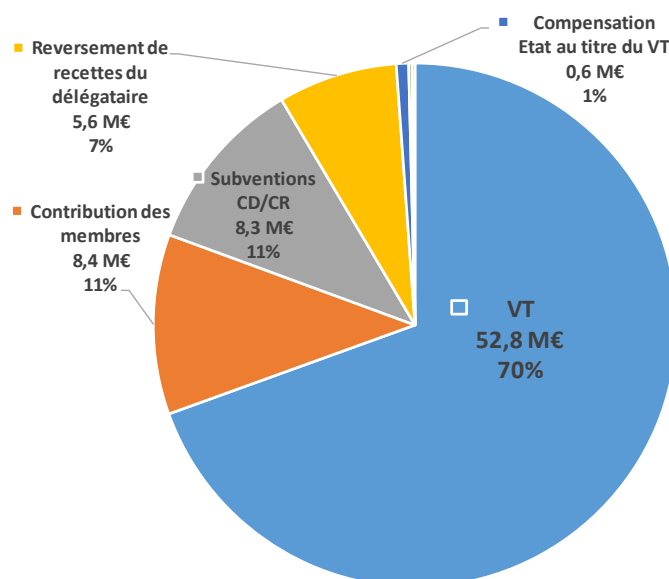
1. Evolution prévisionnelle des recettes de fonctionnement

Les hypothèses d'évolution retenues pour construire le projet de budget 2018 et les suivants sont précisées ci-dessous :

a) Prépondérance de la recette fiscale

Comme présenté au point A/ du présent rapport, la principale recette de fonctionnement du SMT est le versement transport (52,8 M€ soit 70% des recettes de fonctionnement en 2017), une taxe assise sur la masse salariale des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés.

Outre l'évolution de l'assiette du versement transport (VT), des évolutions de taux ont eu lieu. Ainsi, le taux de VT est passé de 1,50% à 1,60% au 1^{er} juillet 2016 (hors évolution progressive du taux sur les communes ayant intégré le SMT en 2017). En 2017, la répartition des recettes de gestion est la suivante :



Il est proposé de porter le taux de VT à 1,80% à compter du 1^{er} juillet 2018, afin de financer la hausse du coût d'exploitation liée à la mise en service du nouveau réseau de bus. Une rencontre a eu lieu en novembre 2017 entre la CCI, le MEDEF et le Président du SMT, afin d'expliquer cette démarche et son impact pour les entreprises du territoire, en lien également avec l'amélioration de la desserte en transports en communs des zones économiques.

Considérant la part importante du produit de versement transport dans les recettes de fonctionnement du SMT, un observatoire des principaux contributeurs sera développé, afin d'anticiper les éventuels risques sur cette ressource majeure.

b) Une contribution statutaire des EPCI membres du SMT stabilisée à 18 M€ à partir de 2019

La détermination de la subvention d'équilibre versée par les communautés d'agglomération (CA) au budget du SMT à horizon 2019 a été déterminée par rapport à des considérations d'équilibre budgétaire et de « bancabilité » du projet. La prospective prévoit un accroissement progressif de la participation des CA au fonctionnement du SMT entre 2015 et la mise en service du BHNS en 2019.

A partir de 2019, l'évolution de la contribution d'équilibre versée par les membres du SMT dépend des contraintes d'équilibre du budget du SMT (équilibre de la section de fonctionnement et remboursement de la dette) et des contraintes liées au niveau de la capacité de désendettement. D'ici là, il est apparu prudent de préparer les budgets des CA à la montée en charge de la compétence transport et d'envoyer un signal positif fort aux prêteurs ainsi qu'aux autres acteurs de la chaîne de financement du transport (employeurs, usagers). Néanmoins, l'objectif est de maintenir cette contribution stable à 18 M€ par an au total.

Ci-dessous la répartition de la contribution statutaire par membre, avec projection de la répartition 2017 sur les années suivantes.

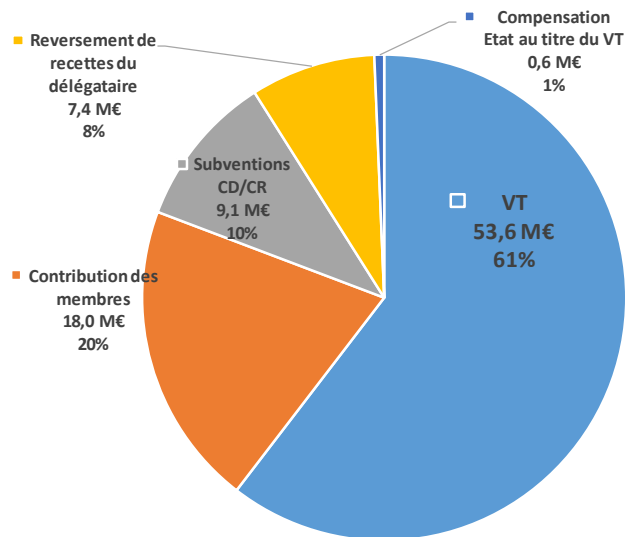
Membre du SMT	Niveau de participation 2016	Participation 2016	Niveau de participation 2017	Participation 2017	Participation 2018	Participation 2019	Participation 2020	Participation 2021
CABB	37,34%	3 407 478 €	39,71%	5 083 249 €	6 522 841 €	7 148 319 €	7 148 319 €	7 148 319 €
CAHC	25,02%	2 282 999 €	24,29%	3 109 722 €	3 990 405 €	4 373 047 €	4 373 047 €	4 373 047 €
CALL	37,64%	3 434 524 €	35,99%	4 607 028 €	5 911 753 €	6 478 634 €	6 478 634 €	6 478 634 €
Total	100,00%	9 125 000 €	100,00%	12 800 000 €	16 425 000 €	18 000 000 €	18 000 000 €	18 000 000 €

Pour mémoire, les critères de répartition de la contribution des membres sont les suivants, conformément à l'article 17 des statuts du SMT :

- 33% en fonction du nombre de sièges au sein du Comité syndical du SMT
- 33% en fonction de la population INSEE tirée du plus récent recensement
- 33% en fonction du potentiel fiscal (avec neutralisation de l'effet du SIZIAF sur le potentiel fiscal de la CALL et d'Artois Comm.).

Les niveaux de participation sont validés par délibération annuelle en tenant compte des évolutions des critères, la valeur retenue pour le potentiel fiscal étant celle de l'année N-1.

A horizon 2020, le financement de l'exploitation des projets portés par le SMT devrait être le suivant, le poids de la contribution des membres passant de 11% à 18% :



c) Des compensations à hauteur de 8,3 M€ en provenance du département et de la région

En 2017, le SMT a perçu des compensations pour la gratuité du transport scolaire des collégiens et lycéens à hauteur de 8,3 M€ du Département et de la Région. Ces ressources sont supposées fermes sur la période. Néanmoins, un risque existe sur la pérennité de ces compensations liées à la gratuité.

d) L'engagement ferme de recettes du délégataire

Parallèlement au forfait de charge versé chaque année au délégataire, le contrat de DSP prévoit un engagement ferme de recettes de la part du délégataire, qui devra reverser mensuellement ces recettes au SMT sur la période 2017-2023. Le délégataire porte donc un risque commercial avec cet engagement de recettes. En euros actualisés, le niveau d'engagement est le suivant :

Charges délégataire	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Reversement des recettes commerciales et annexes à l'AOT	5 552 069	5 724 014	7 101 729	7 425 847	7 679 216	7 856 911	8 038 454
Evolution		+3,1%	+24,1%	+4,6%	+3,4%	+2,3%	+2,3%

e) Hypothèses relatives à la tarification

A ce jour, aucune hypothèse de révision des tarifs sur le réseau Tadao n'a été modélisée.

2. Evolutions prévisionnelles des principaux postes de dépenses de fonctionnement

a) L'exploitation du réseau : poids du forfait de charges

En dépenses brutes, c'est-à-dire hors déduction faite de l'engagement de recettes du délégataire, l'évolution du forfait de charges payé au délégataire du réseau TADAO est la suivante. Des hypothèses ont été retenues pour actualiser les coûts constants, au vu de la formule d'actualisation des charges précisée dans le contrat :

Offre en euros constants	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Périmètre ferme							
Forfait de charges	56 368 469	58 115 841	63 929 241	64 577 303	64 643 197	65 064 129	64 684 821
Options + TC							
Forfait de charges	1 523 024	1 518 879	1 528 688	1 549 633	1 568 524	1 594 510	1 595 144
TOTAL	57 891 493	59 634 720	65 457 929	66 126 936	66 211 721	66 658 639	66 279 965
Offre en euros courants	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TOTAL	58 217 503	60 809 885	69 464 478	71 577 922	73 103 090	75 068 455	76 134 846

Il convient de noter que l'extension du périmètre du SMT en 2017 n'est pas intégrée au contrat de DSP actuel et qu'elle nécessitera le cas échéant un avenant.

Les coûts d'exploitation du contrat actuel sont marqués par l'impact de la mise en service du projet BuLLeS en 2019. Ainsi, le déficit d'exploitation est porté en tendance de 52,6 M€ en 2016 à 52,8 M€ en 2017, 55,3 M€ en 2018, 62,4 M€ en 2019, jusqu'à 68,2 M€ en 2023 (forfait de charges diminué des versements de recettes).

Outre l'augmentation significative de l'offre en lien avec la mise en services des lignes de BHNS, il est noté la redéfinition du réseau complémentaire. Ce dernier est en cours de définition, des rencontres étant en cours avec des communes du périmètre. Il sera présenté pour amendement avant validation à l'ensemble des communes concernées.

b) Structure des effectifs, évolution de la masse salariale et données relatives au temps de travail effectif au SMT

En 2018, la masse salariale progresse par rapport à 2017, conformément aux prévisions annoncées lors des DOB 2016 et 2017. Elle atteindra un pic en 2018 pour diminuer sur les années suivantes. Cette diminution est en lien direct avec la fin des travaux du projet de BHNS.

Plus précisément, la progression 2018 s'explique comme suit :

1 - Effet année pleine des recrutements 2017 liés au projet BHNS (+364 k€). La masse salariale est calculée sur une année pleine sachant que les recrutements supplémentaires liés au projet se sont déroulés au fil de l'eau sur les douze mois de l'année 2017.

En 2018, il n'est pas prévu de nouveau recrutement autre que ceux vacants au tableau des effectifs du 1^{er} janvier 2018 (+53 k€). Cependant, 7 agents recrutés par le biais des contrats aidés par l'Etat seront renouvelés en contrat de droit public, dans la mesure où les contrats aidés vont disparaître. Cela engendre une dépense supplémentaire sur l'année 2018 (+12 k€).

2 - GVT et autres mesures (36 k€) :

- Prise en compte des avancements de grade et d'échelon sur l'année 2018 (+11 k€)
- Revalorisation des régimes indemnitaires (+25 k€)

Année	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Masse salariale	1,12 M€	1,36 M€	1,60 M€	1,79 M€	2,72 M€	3,28 M€	2,23 M€	1,82 M€	1,71 M€
<i>Evolution</i>		21,8%	17,9%	11,7%	52,1%	20,3%	-32,0%	-18,3%	-6,0%
Part dans les dépenses réelles de fonctionnement	2,0%	2,3%	2,8%	2,9%	4,1%	4,2%	2,6%	2,1%	2,0%

Conformément au décret 2016-841 du 26 juin 2016 qui précise le contenu du rapport sur les orientations budgétaires, il convient de présenter les informations sur la structure des effectifs, les éléments de rémunération et la durée effective du travail dans la collectivité :

Les effectifs 2018 :

Au total ce sont **67 postes** qui seront pourvus au 1^{er} janvier 2018 (contre 37 en 2017) représentant **65.20 Equivalents Temps Plein (E.T.P)**, répartis en 23 titulaires et 44 agents contractuels. Par rapport à 2017, le nombre de titulaires est stable alors que le nombre d'agents contractuels a progressé (29 recrutements sur l'année 2017) dont le recrutement de

16 ambassadeurs du projet « bulles » ainsi que de 9 ingénieurs ou techniciens spécialisés en voirie réseau divers où encore en bâtiment (construction / démolition).

La masse salariale 2018 :

La masse salariale 2018, **toutes charges comprises**, se situera à un niveau proche de 3 281 878 euros (brut + charges).

Globalement les titulaires représentent 34.32 % des effectifs et 36.95 % de la masse salariale (**hors charges sociales**), alors que les agents contractuels représentent 65.68% des effectifs et 63.05% de la masse salariale (**hors charges sociales**).

Hors charges sociales, le régime indemnitaire représente environ 26.12% de l'ensemble des rémunérations versées.

La gestion du temps de travail 2018 :

Conformément au règlement intérieur du SMT, le temps de travail est, depuis le 1^{er} juillet 2017 de 37 heures pour l'ensemble des agents titulaires et des agents contractuels sur poste permanent. 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 1,4 jour par agent en 2018.

c) Frais financiers : une dépense nouvelle à partir de 2018

Fin 2016, la dette du SMT était nulle. Néanmoins, le besoin d'emprunt représente 209,3 M€ sur la période 2017-2020, dont 44,4 M€ en 2017, 156 M€ en 2018, 8,9 M€ en 2019.

Les frais financiers devraient s'élever à environ 2 M€ en 2018, puis 7,8 M€ en 2019 et environ 5 M€ les années suivantes.

La prospective est réalisée sur la base de taux fixes afin de lisser les éventuelles variations de taux si le SMT optait pour des taux variables.

A noter également que deux lignes de trésorerie ont été ouvertes fin 2017, afin de pouvoir gérer les décalages de trésorerie entre les décaissements pour les dépenses d'investissement et les échéanciers de perception des subventions, la récupération de la TVA et le remboursement par les communes et communautés d'agglomération des opérations dont la maîtrise d'ouvrage a été déléguée au SMT.

3. Stratégie financière et seuils cibles

Conformément aux éléments annoncés lors des DOB précédents, l'objectif est de ne pas aller au-delà d'une participation globale des membres du SMT de 18 M€ par an en section de fonctionnement à partir de 2019, **à périmètre constant** (réseau de 2016 avant extension du territoire du SMT).

Le montage financier du projet de BHNS s'est notamment construit autour de l'affirmation de principes directeurs qui avaient pour objet de garantir la faisabilité financière de ce dernier, dont la capacité du Syndicat à trouver les financements nécessaires auprès des prêteurs.

Ces principes directeurs ont ainsi affirmé les positions suivantes : en prospective, l'analyse de la faisabilité financière du projet ne peut être assise sur le seul constat de l'équilibre budgétaire annuel. **Cette faisabilité doit aussi intégrer une limite en termes de capacité dynamique de désendettement (encours de dette / épargne brute annuelle), demandée par les prêteurs.** Au regard de ce qu'impose la Banque Européenne d'Investissement, le plafond a été fixé à 22 années d'épargne brute annuelle jusqu'au 31 décembre 2022, puis à 16 années à partir du 1^{er} janvier 2023. Ces seuils sont indiqués au contrat qui a été signé avec la BEI.

En 2018, les ratios sont cependant à ce jour dégradés, dans la mesure où la CAHC et la CALL verseront une partie de la contribution prévue en section d'investissement. Au total, sur une contribution statutaire globale prévue à hauteur de 16,425 M€ en 2018, 6,6 M€ seront versés

en section d'investissement au SMT. Cela permet de diminuer le besoin d'emprunt, mais dégrade l'épargne brute annuelle, qui passe de 9,8 M€ en 2017 à 5,7 M€ en 2018. La situation change néanmoins positivement dès 2019, car l'intégralité de la contribution statutaire (18 M€) sera versée en section de fonctionnement, faisant passer la capacité de désendettement du SMT sous le seuil des 22 années.

REÇU EN PREFECTURE
le 21/12/2017

DÉLIBÉRATION DU COMITÉ SYNDICAL

Objet : Rapport d'orientations budgétaires – Exercice 2018

Le débat d'orientations budgétaires, prévu à l'article L. 2312-1 du CGCT, première étape publique du cycle budgétaire, permet au Comité Syndical de s'exprimer sur les orientations financières de la collectivité.

Un rapport sur les orientations budgétaires est donc présenté en annexe. Ce rapport reprend différents éléments de contexte ainsi qu'une prospective, résultat de la stratégie financière de la collectivité.

Le Comité Syndical,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le décret du 29 Décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique ;

Vu l'article 11 de la loi relative à l'administration territoriale de la République du 6 février 1992 ;

Vu la note soumise au Comité Syndical du jeudi 21 décembre 2017 ;

Vu l'exposé du Président,**Vu l'avis des membres du Bureau ;**

Article Unique: Prend acte du rapport présenté en annexe à la présente délibération et **a débattu** sur cette base des orientations générales du budget de l'exercice 2018.