

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

Introduction

Le budget primitif 2019 du Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle sera présenté au Comité syndical du 7 mars 2019. En amont, conformément à l'article 11 de la Loi relative à l'administration territoriale de la République (ATR) du 6 février 1992, un débat sur les orientations budgétaires (DOB) est organisé. Première étape publique du cycle budgétaire, le DOB permet au Comité syndical de s'exprimer sur les orientations financières de la collectivité. Ce débat a pour base de discussion un rapport sur les orientations budgétaires (ROB). Il s'agit, conformément à l'article 2312-1 du CGCT modifié par la loi NOTRe du 7 août 2015, d'un rapport sur les engagements pluriannuels envisagés, la structure et la gestion de la dette, la structure et l'évolution prévisionnelle des dépenses et des effectifs.

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

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

La particularité budgétaire du SMTAG : deux budgets

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

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

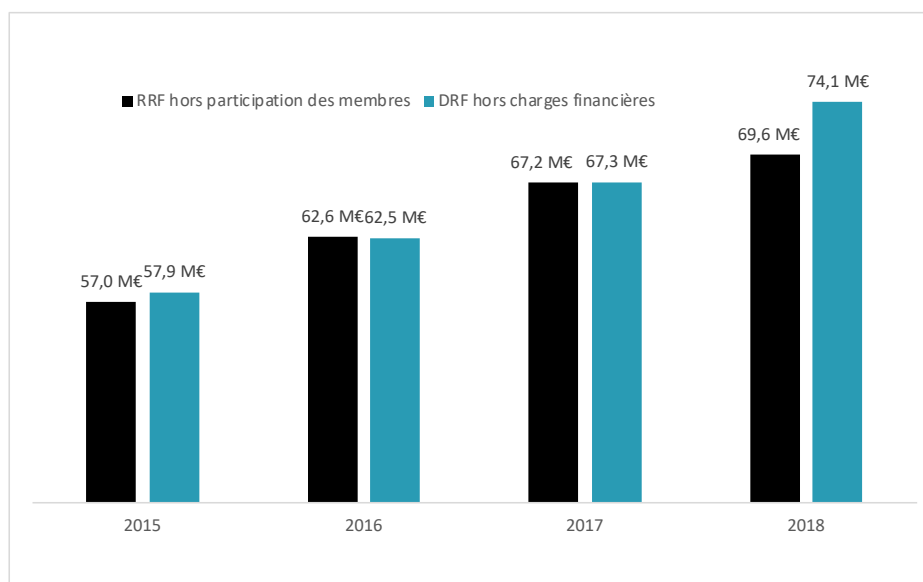
Les équilibres financiers du SMTAG sont présentés de manière consolidée (les deux budgets sont pris en compte, et les flux croisés entre eux sont retraités). A noter : les collectivités membres du SMTAG financent le budget principal.

I. Résultats prévisionnels 2018 consolidés : des marges de manœuvre limitées

Les premières tendances du résultat 2018 montrent que le SMTAG ne dispose que de peu de marge sur cet exercice. Le résultat prévisionnel, qui s'élève à 0,9 M€, est principalement porté par le résultat de fonctionnement reporté des années antérieures.

K€		Réalizations 2018
(A) Dépenses réelles de fonctionnement		76 237
<i>dont forfait de charges</i>		64 099
(B) Recettes réelles de fonctionnement		79 433
<i>dont versement transport</i>		57 404
<i>dont subvention d'équilibre</i>		9 864
(C) Epargne Brute = (B) - (A)		3 196
(D) Dépenses réelles d'investissement		213 506
<i>dont projet BHNS</i>		181 185
(E) Recettes réelles d'investissement		188 876
<i>dont subventions d'investissement</i>		25 618
<i>dont emprunt</i>		143 000
(F) Reports 2018 en fonctionnement		36 147
(G) Solde des opérations d'ordre	-	3 334
(H) Résultat de fonctionnement = (C)+(F)+(G)		36 009
(I) Reports 2018 en investissement	-	18 670
(J) Solde des opérations d'ordre		3 334
(K) Restes à réaliser		4 860
(L) Résultat d'investissement = (E)-(F)+(I)+(J)+(K-		35 106
Résultat net (H) + (L)		903

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



Cette différence s'explique en particulier par une augmentation du coût d'exploitation du réseau depuis 2012 (principale dépense de fonctionnement du SMTAG). En 2018, le versement transport (VT) majoré (principale recette du SMTAG) est insuffisant pour couvrir le forfait de charges d'exploitation (64M€ de forfait de charge pour un VT de 56M€).

Un endettement significatif, conformément à la stratégie financière définie :

Le SMTAG a eu significativement recours à l'emprunt sur les exercices 2017 et 2018 pour financer ses programmes d'investissements. Le financement bancaire a été réalisé sur des enveloppes attractives :

92,6M€ 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

35,4M€ CDC

- Le SMT a négocié pour optimiser le niveau de marge applicable à l'enveloppe

70M€ (Banque Postale, SG,
CE, PBB)

- Une durée de 25 ans adaptée au projet
- Des marges bancaires et une souplesse optimisée

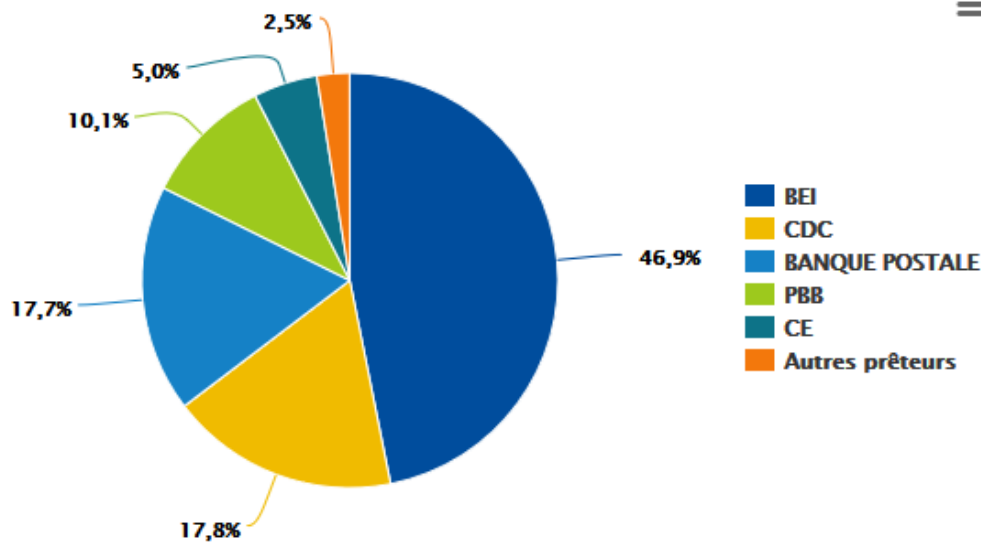
Au 31/12/2018, l'encours de dette s'élève à 198 M€, pour un taux moyen de 1,58%, contre 2,37% en moyenne pour le secteur public local en 2017. La durée de vie résiduelle de l'encours est longue et s'élève à 24 ans et 2 mois au 04/02/2019.

La dette du SMTAG compte 14 emprunts, contractés auprès de 6 groupes bancaires :

Répartition par banque (au 04/02/2019)						
Prêteur	Réf Client	Montants empruntés en 2017	Montants empruntés en 2018	Montants empruntés totaux	CRD au 04/02/2019	Produits en vie
BANQUE POSTALE		30 000 000,00 EUR	5 000 000,00 EUR	35 000 000,00 EUR	35 000 000,00 EUR	4
BANQUE POSTALE	MIN512897EUR-Consolidation		5 000 000,00 EUR	5 000 000,00 EUR	5 000 000,00 EUR	1
BANQUE POSTALE	MON517697EUR	10 000 000,00 EUR		10 000 000,00 EUR	10 000 000,00 EUR	1
BANQUE POSTALE	MON517698EUR	10 000 000,00 EUR		10 000 000,00 EUR	10 000 000,00 EUR	1
BANQUE POSTALE	MON517699EUR	10 000 000,00 EUR		10 000 000,00 EUR	10 000 000,00 EUR	1
BEI Banque Européenne d'Investissement		- EUR	92 600 000,00 EUR	92 600 000,00 EUR	92 600 000,00 EUR	4
BEI Banque Européenne d'Investissement	85432 Tranche 1		50 000 000,00 EUR	50 000 000,00 EUR	50 000 000,00 EUR	1
BEI Banque Européenne d'Investissement	85432 Tranche 2		30 000 000,00 EUR	30 000 000,00 EUR	30 000 000,00 EUR	1
BEI Banque Européenne d'Investissement	85432 Tranche 3		12 600 000,00 EUR	12 600 000,00 EUR	12 600 000,00 EUR	1
CAISSE D'EPARGNE		- EUR	10 000 000,00 EUR	10 000 000,00 EUR	9 842 086,50 EUR	1
CAISSE D'EPARGNE	17A1059		10 000 000,00 EUR	10 000 000,00 EUR	9 842 086,50 EUR	1
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS		- EUR	35 400 000,00 EUR	35 400 000,00 EUR	35 130 000,00 EUR	3
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS	5165016		5 400 000,00 EUR	5 400 000,00 EUR	5 130 000,00 EUR	1
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS	5201272		18 300 000,00 EUR	18 300 000,00 EUR	18 300 000,00 EUR	1
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS	5201273		11 700 000,00 EUR	11 700 000,00 EUR	11 700 000,00 EUR	1
CREDIT AGRICOLE		5 000 000,00 EUR	- EUR	5 000 000,00 EUR	5 000 000,00 EUR	1
CREDIT AGRICOLE	CA - 5M	5 000 000,00 EUR		5 000 000,00 EUR	5 000 000,00 EUR	1
Deutsche Pfandbriefbank AG		20 000 000,00 EUR	- EUR	20 000 000,00 EUR	20 000 000,00 EUR	1
Deutsche Pfandbriefbank AG	SMTAG2017-2042	20 000 000,00 EUR		20 000 000,00 EUR	20 000 000,00 EUR	1
		55 000 000,00 EUR	143 000 000,00 EUR	198 000 000,00 EUR	197 572 086,50 EUR	14

Capital restant dû (CRD)	Taux moyen	Durée de vie résiduelle	Durée de vie moyenne	Nombre de lignes
197 572 086.50 €	1,58 %	24 ans et 2 mois	13 ans	14

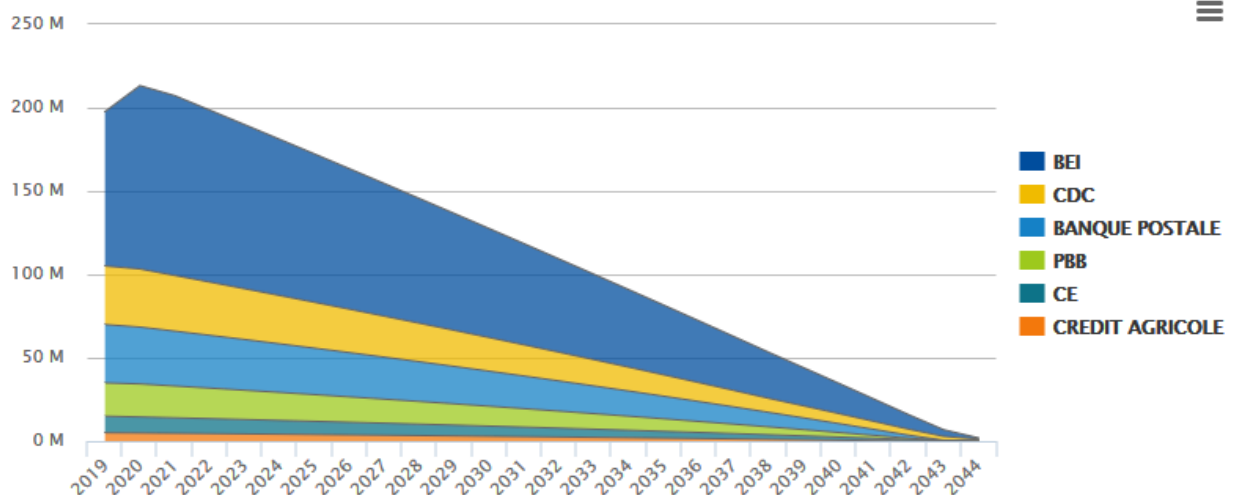
Répartition du CRD par banque :



© Finance Active

Référence	Contrepartie	CRD au 04/02/2019	Fin	Index	Taux	Risque
17AL059	CE	9 842 086,50 EUR	16/07/2043	Taux fixe à 1.86 %	1,8730%	Fixe
MON517697EUR	BANQUE POSTALE	10 000 000,00 EUR	01/11/2042	Taux fixe à 1.79 %	1,8021%	Fixe
5165016	CDC	5 130 000,00 EUR	01/12/2037	Taux fixe à 0 %	0,0000%	Fixe
CA - 5M	CREDIT AGRICOLE	5 000 000,00 EUR	01/03/2042	Taux fixe à 1.83 %	1,8426%	Fixe
MIN512897EUR	BANQUE POSTALE	5 000 000,00 EUR	01/03/2043	Taux fixe à 1.81 %	1,8223%	Fixe
MON517698EUR	BANQUE POSTALE	10 000 000,00 EUR	01/12/2042	Taux fixe à 1.79 %	1,8021%	Fixe
5201273	CDC	11 700 000,00 EUR	01/12/2044	(Livret A + 0.6)-Floor -0.6 sur Livret A	1,3500%	Livret A
MON517699EUR	BANQUE POSTALE	10 000 000,00 EUR	01/12/2042	Taux fixe à 1.82 %	1,8325%	Fixe
5201272	CDC	18 300 000,00 EUR	01/12/2044	(Livret A + 0.75)-Floor -0.75 sur Livret A	1,5000%	Livret A
85432 Tranche 2	BEI	30 000 000,00 EUR	27/07/2043	Taux fixe à 1.655 %	1,6653%	Fixe
85432 Tranche 1	BEI	50 000 000,00 EUR	23/02/2043	Taux fixe à 1.69 %	1,7008%	Fixe
85432 Tranche 3	BEI	12 600 000,00 EUR	14/12/2043	(Euribor 03 M + 0.514)-Floor -0.514 sur Euribor 03 M	0,2031%	Variable
SMTAG2017-2042	PBB	20 000 000,00 EUR	03/07/2042	Taux fixe à 1.95 %	1,9932%	Fixe
		197 572 086,50 EUR			1,58%	

Evolution du CRD par banque



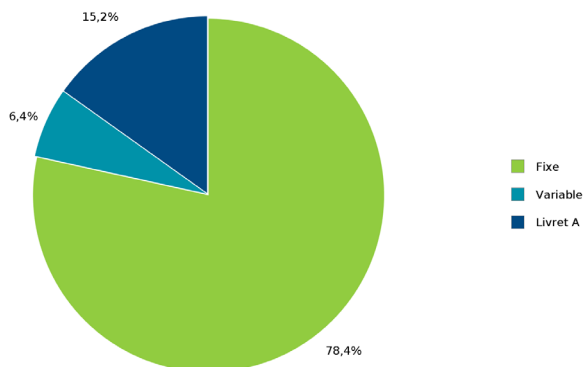
© Finance Active

Au 31/12/2018, la dette du SMTAG est majoritairement indexée sur du taux fixe et est classée à 100% sur le risque le plus faible possible (1A).

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

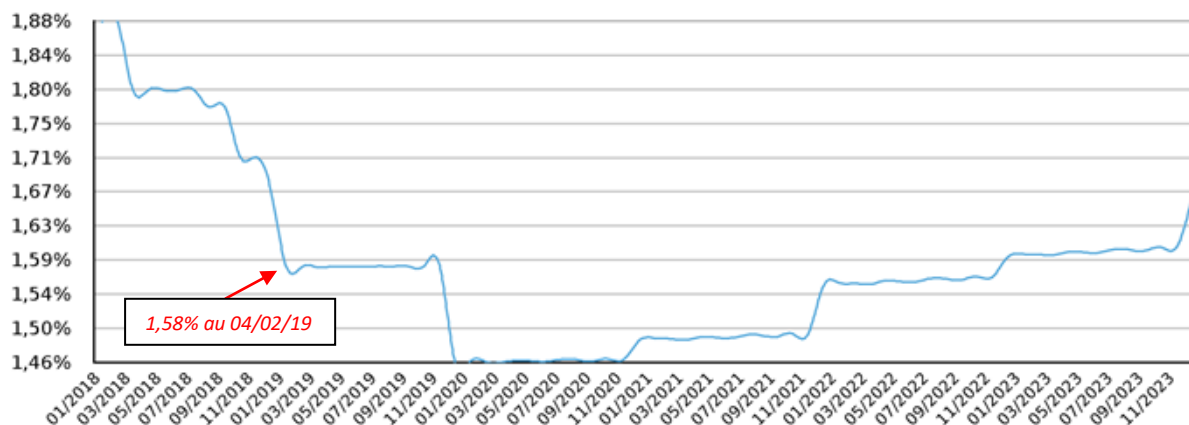
Dettes par type de risque :

Type	Capital Restant Dû	% d'exposition	Taux moyen annuel
Fixe	154 972 086.50 €	78,44 %	1,72 %
Variable	12 600 000.00 €	6,38 %	0,20 %
Livret A	30 000 000.00 €	15,18 %	1,44 %
Ensemble des risques	197 572 086.50 €	100,00 %	1,58 %



© Finance Active

Evolution annuelle du taux moyen (en %)



© Finance Active

II. Orientations budgétaires prévisionnelles : les hypothèses d'évolution retenues pour construire le budget 2019

L'exercice budgétaire 2019 est un exercice de transition. En effet, au **1^{er} avril 2019**, le nouveau réseau TADAO sera opérationnel. Au-delà de la création des nouvelles lignes BHNS (bus à haut niveau de service), c'est toute l'organisation du réseau de bus qui a été repensée. Les changements sont nombreux sur l'ensemble du périmètre du SMTAG.

L'année 2019 sera donc une année marquée par la fin de la quasi-totalité des marchés d'études et de travaux lancés depuis 2013 et par une évolution significative des coûts d'exploitation, en lien avec le lancement du nouveau réseau.

Les données chiffrées indiquées dans le présent rapport présentent les premières tendances visant à éclairer le débat d'orientations budgétaires au sein du Comité syndical. Ces données seront affinées et consolidées dans la perspective du vote du Budget Primitif (BP) 2019.

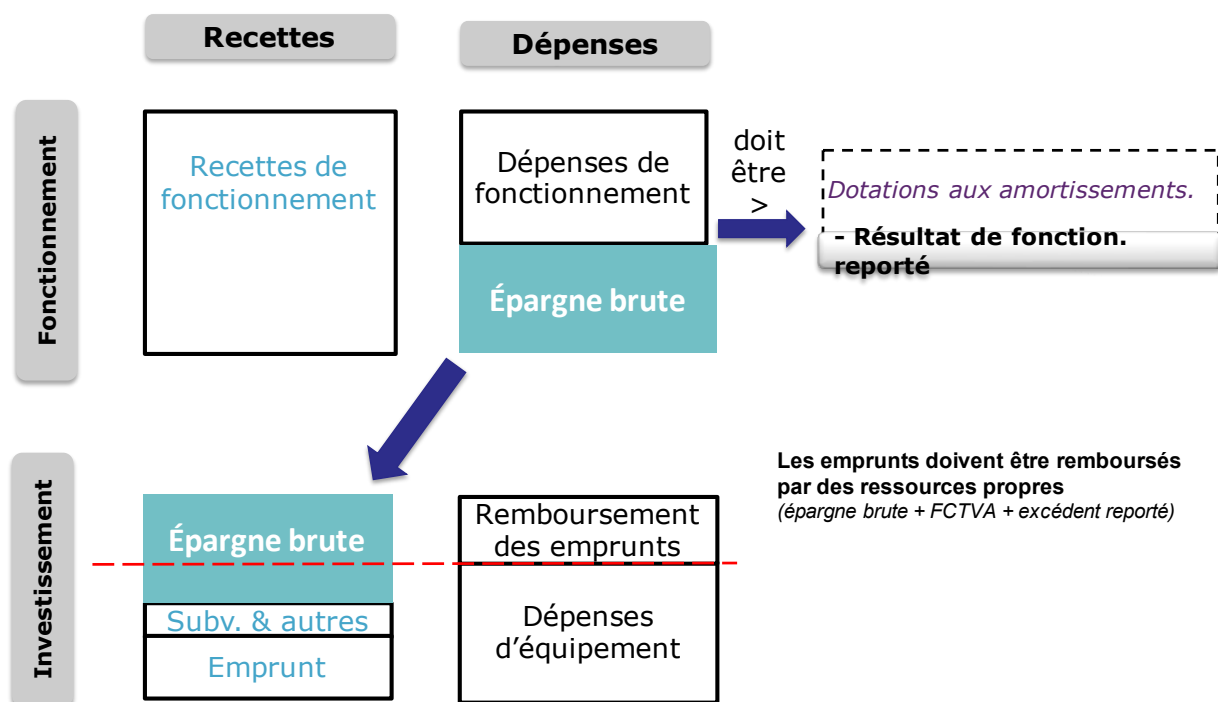
1. L'équilibre budgétaire du SMTAG : les obligations légales et contractuelles à respecter

Budgétairement, le SMTAG doit respecter les mêmes règles d'équilibre qu'une collectivité locale :

- L'équilibre de la section de fonctionnement (épargne brute supérieure aux dotations aux amortissements) ;
- La couverture des remboursements de dette par des ressources propres.

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

Fonctionnement du budget, la contrainte de l'équilibre réel :



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

Le contrat signé avec la BEI fin 2016 a permis d'assurer le financement d'une part importante du projet, avec un prêt s'élevant au maximum à 110 M€.

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

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

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

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

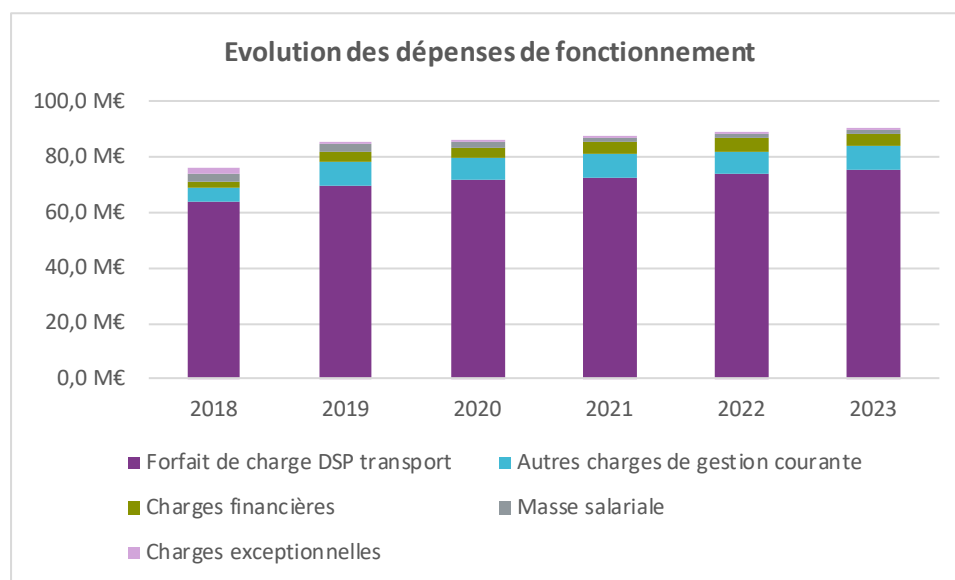
A titre de comparaison, d'autres collectivités en contrat BEI ont obtenu des conditions plus strictes : 14 années max pour Dijon Métropole, 10 années pour Rennes Métropole et 18 années pour Ile-de-France Mobilité (STIF).

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

2. Objectifs d'évolution des dépenses de fonctionnement

De 2018 à 2019, les dépenses de fonctionnement devraient progresser de 76,24M€ à 85,54M€ :

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Forfait de charge DSP transport	64,1 M€	69,8 M€	71,6 M€	72,9 M€	74,3 M€	75,7 M€
Autres charges de gestion courante	4,7 M€	8,7 M€	8,1 M€	8,1 M€	7,9 M€	8,0 M€
Charges financières	2,2 M€	3,4 M€	3,9 M€	4,3 M€	4,4 M€	4,6 M€
Masse salariale	3,2 M€	2,6 M€	1,8 M€	1,7 M€	1,7 M€	1,7 M€
Charges exceptionnelles	2,1 M€	1,0 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€
Total Dépenses de Fonctionnement	76,24	85,54	85,46	87,06	88,39	90,07



a) Le forfait de charge versé au délégataire pour l'exploitation du réseau

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

Offre euros courants	2017 12 mois	2018 12 mois	2019 12 mois	2020 12 mois	2021 12 mois	2022 12 mois	2023 12 mois
Perimetre ferme							
Objectif de recettes	5 441 136	5 497 758	6 422 118	6 590 335	6 683 424	6 704 740	6 725 886
Forfait de charges	58 842 187	62 128 057	69 824 231	71 604 006	72 914 958	74 786 767	75 729 101
COÛT NET SMTAG	53 401 050	56 630 299	63 402 113	65 013 671	66 231 534	68 082 027	69 003 215
Options et TC							
Objectif de recettes	15 320	20 349	20 915	21 469	24 044	24 780	25 555
Forfait de charges	1 541 301	1 555 551	0	0	0	0	0
COÛT NET SMTAG	1 525 981	1 535 202	-20 915	-21 469	-24 044	-24 780	-25 555
COÛT BRUT TOTAL SMTAG	60 383 487	63 683 608	69 824 231	71 604 006	72 914 958	74 786 767	75 729 101
COÛT NET TOTAL SMTAG	53 401 050	58 165 501	63 381 198	64 992 202	66 207 490	68 057 247	68 977 659

Les coûts d'exploitation du contrat 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 53,4 M€ en 2017 à 58,1 M€ en 2018, puis 63,4 M€ en 2019, jusqu'à 69 M€ en 2023.

b) Evolution des autres charges de gestion courante : des charges nouvelles en 2019, liées à la mise en service du BHNS

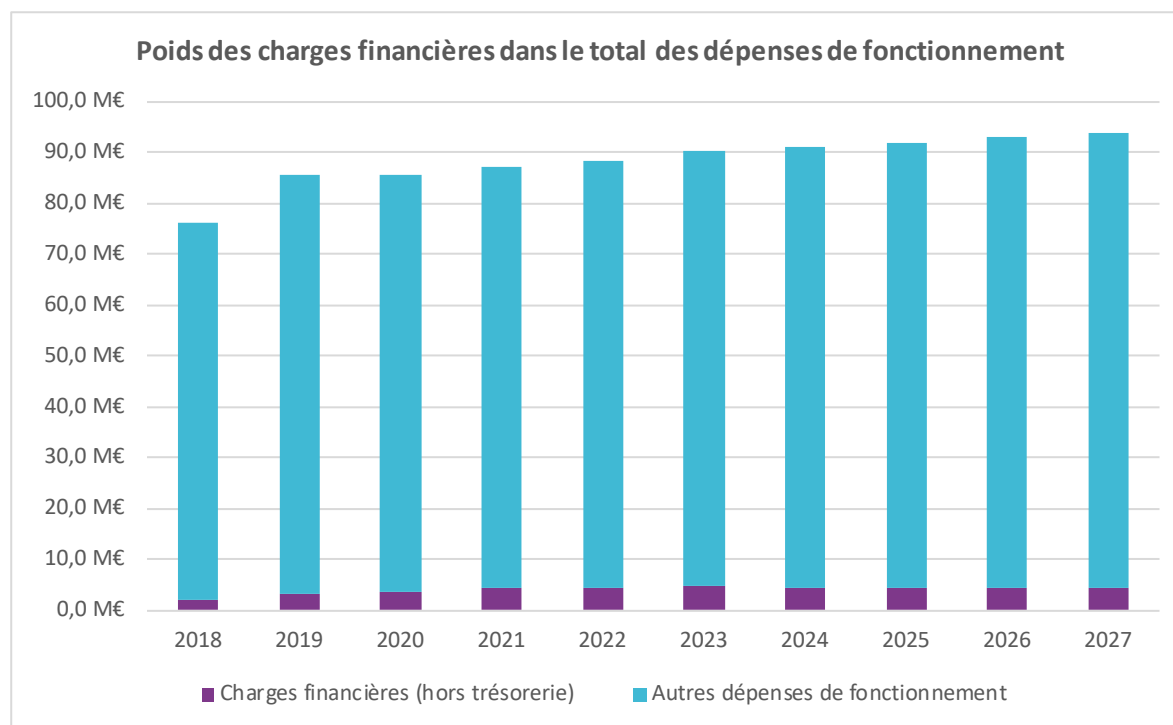
Parmi les autres charges à caractère général portées par le budget du SMTAG, on relève :

- des contrats de prestations de services : maintenance du mobilier urbain (230 K€), locations des dépôts et boutiques (240 K€), taxe foncière (200 K€), location de fréquences radio (75 K€) ;
- la dépense liée au financement de l'intégration tarifaire avec le réseau TER (1 M€ en 2018 et 0,8 M€ en 2019),
- les dépenses pour les marchés permettant l'organisation des circuits scolaires sur le nouveau ressort territorial du SMTAG (1,1 M€ en 2018 et 1,3 M€ en 2019),
- les coûts d'entretien du site propre (2,2 M€ par an), des carrefours à feux (signalisation lumineuse de trafic : 0,8 M€ par an), les abonnements électriques pour les carrefours à feux et les distributeurs automatiques de tickets (environ 0,6 M€ par an).

Globalement, les autres charges de gestion courante passent de 4,7 M€ en 2018 à 8,7 M€ en 2019.

c) Une progression sensible des intérêts des emprunts portés par le SMTAG

Les intérêts des emprunts portés par le SMT s'élèvent à 2,2 M€ en 2018 (2,8% des dépenses de fonctionnement), mais sont amenés à augmenter pour les années suivantes, à la suite d'importantes mobilisations en 2018. A partir de l'exercice 2021, les charges financières seront supérieures à 4 M€ par an et représenteront environ 5% des dépenses réelles de fonctionnement du SMTAG.



d) Evolution de la masse salariale et informations relatives au personnel

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

Structure des effectifs et évolution prévisionnelle :

Fin 2018, les effectifs sont de 48 postes permanents et 18 postes non permanents, soit un total de 66 postes, contre 67 postes au 1^{er} janvier 2018. Ces postes pourvus représentent 64.20 Equivalents Temps Plein (E.T.P.).

Evolution des effectifs depuis 2012 (au 31/12/N) :

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Titulaires	15	17	17	22	22	23	22	22
Contractuels	6	5	9	9	14	36	42	20
Autres	1	2	2	1	1	8	2	0
Total	22	24	28	32	37	67	66	42

Fin 2019, les effectifs du SMTAG devraient atteindre 42 postes permanents. La répartition prévisionnelle par catégorie et par filière se décompose comme suit :

	Fin 2018	Fin 2019
Titulaires	22	22
Non titulaires	42	20
Apprentis	1	0
Mis à disposition	1	0
Total	66	42

	Fin 2018	Fin 2019
A	24	20
B	13	11
C	27	11
Autre	2	0
Total	66	42

	Fin 2018	Fin 2019
Filière administrative	30	25
Filière technique	36	17
Total	66	42

	Fin 2018	Fin 2019
Femmes	32	21
Hommes	34	21
Total	66	42

Répartition des dépenses de personnel :

S'agissant des dépenses de personnel, la prévision pour 2019 est inférieure au réalisé 2018 et s'élève à 2,64 M€ toutes charges comprises (contre 3,2 M€ réalisés en 2018, soit -0,56 M€ et - 17,6%). En 2018, la masse salariale a atteint son apogée pour diminuer ensuite, conformément aux prévisions annoncées lors des DOB des années précédentes. Cette diminution est en lien direct avec la fin des travaux du projet de BHNS. Cette tendance se poursuivra en 2020.

Les dépenses de personnel sont réparties comme suit :

Masse salariale en €	2018	2019	Différence 2019/2018	% évolution prévisionnelle
Total	3 203 603,69 €	2 640 527,15 €	-563 076,54 €	-17,6%
Dont traitement indiciaire	1 551 871,27 €	1 274 843,49 €	-277 027,78 €	-17,9%
Dont régime indemnitaire	656 710,10 €	538 684,30 €	-118 025,80 €	-18,0%
Dont charges patronales	972 177,75 €	808 940,25 €	-163 237,50 €	-16,8%
Dont NBI et SFT	22 844,57 €	18 059,11 €	-4 785,46 €	-20,9%

Fin 2018, les titulaires représentent 33.33 % des effectifs et 41.73 % de la masse salariale (incluant les charges sociales), alors que les agents contractuels représentent 66.66% des effectifs et 58.27% de la masse salariale (incluant les charges sociales).

Hors charges sociales, le régime indemnitaire et la participation à la protection sociale représentent environ 21.22% de l'ensemble des rémunérations versées.

En 2018, les dépenses concernant les heures supplémentaires s'élèvent à 1 228,89 € bruts, pour un total de 73,50 heures. Les indemnités versées par les agents concernés au titre d'avantages en nature atteignent quant à elles 3 402,36 €.

Si la masse salariale représente 4,2% des dépenses de fonctionnement du SMTAG, elle devrait n'en représenter sur 3,1% en 2019, puis 2,1% en 2020 :

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Masse salariale	1,1	1,4	1,6	1,8	2,8	3,2	2,6	1,8	1,7
Evolution		+21,8%	+17,9%	+11,7%	+55,6%	+15,1%	-17,6%	-30,7%	-9,1%
Part dans les dépenses de fonctionnement	2,0%	2,3%	2,8%	2,9%	4,1%	4,2%	3,1%	2,1%	1,9%

La gestion du temps de travail :

Conformément au règlement intérieur du SMTAG, le temps de travail est, depuis le 1^{er} juillet 2017, de 37 heures pour l'ensemble des agents titulaires et des agents contractuels 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 0.88 jour par agent en 2019.

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

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

De 2018 à 2019, les recettes de fonctionnement devraient progresser de 79,4M€ à 95,8M€ :

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Versement transport	56,7 M€	61,4 M€	62,6 M€	63,9 M€	65,3 M€	66,8 M€
Dotations transport scolaire Région	6,2 M€	9,9 M€	9,1 M€	9,1 M€	9,1 M€	9,1 M€
Recettes tarifaires transport	5,5 M€	6,4 M€	6,6 M€	6,7 M€	6,7 M€	6,8 M€
Participation membres	9,9 M€	18,0 M€	18,0 M€	18,0 M€	18,0 M€	18,0 M€
Total Recettes de Fonctionnement	79,4 M€	95,8 M€	96,4 M€	97,7 M€	99,1 M€	100,6 M€

a) Le versement transport : une recette fiscale à l'évolution incertaine

Représentant 71% des recettes de fonctionnement en 2018, le versement transport est la principale recette du SMTAG. **Cette recette ne constitue pas une marge de manœuvre budgétaire.** En effet :

- Le taux appliqué est de 1,80%, soit le taux majoré autorisé dans la mesure où le SMTAG porte un projet de TCSP. A noter que la majoration du taux (qui représente une recette de 22 M€ en 2018) est théoriquement vouée à financer les investissements et l'exploitation supplémentaire induite. Le taux maximum autorisé est de 2%, sous réserve de la présence d'une commune touristique dans le périmètre couvert, ce qui n'est actuellement pas le cas.

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

L'évolution du produit fiscal de 2018 à 2019 s'explique essentiellement par l'effet taux : en effet, l'année 2019 sera la première avec un taux plein à 1,80%, dans la mesure où le taux de VT est passé de 1,60% à 1,80% au 1^{er} juillet 2018.

Les incertitudes liées aux projets de lois en discussion au Parlement :

- o **Projet de loi PACTE :**

Le plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) ambitionne de donner aux entreprises les moyens d'innover, de se transformer, de grandir et de créer des emplois. Le projet de loi a été voté en première lecture à l'Assemblée nationale le 9 octobre et passera devant le sénat en en janvier 2019. L'article 6 du projet de loi introduit deux mesures qui impactent le VT :

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

Avant	Après
<p>Mécanisme d'assujettissement progressif Si franchissement du seuil la première fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dispense de VT pendant 3 ans - Abattement de 75% la 4^e année - Abattement de 50% la 5^e année - Abattement de 25% la 6^e année - VT au taux plein à compter de la 7^e année 	<p>Le seuil doit être atteint ou dépassé pendant 5 années consécutives pour être franchi. Si descente sous le seuil au cours de ce délai, un nouveau dépassement entrainera un nouveau décompte de 5 ans.</p>

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

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

En résumé, et à titre principal, l'effectif salarié annuel de l'employeur, y compris lorsqu'il s'agit d'une personne morale comportant plusieurs établissements, correspondrait à la moyenne du nombre de personnes employées au cours de chacun des mois de l'année civile précédente.

De plus, l'effectif à prendre en compte pour l'année de création du premier emploi salarié titulaire d'un contrat de travail dans l'entreprise correspondrait à l'effectif présent le dernier jour du mois au cours duquel a été réalisée cette première embauche.

Ces deux mesures concerneraient les seuils de 11, 20 et 50 salariés et s'appliqueraient aux seuils du code de la sécurité sociale et à certains seuils figurant dans d'autres codes (code du tourisme, code général des collectivités territoriales) et législations.

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

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

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

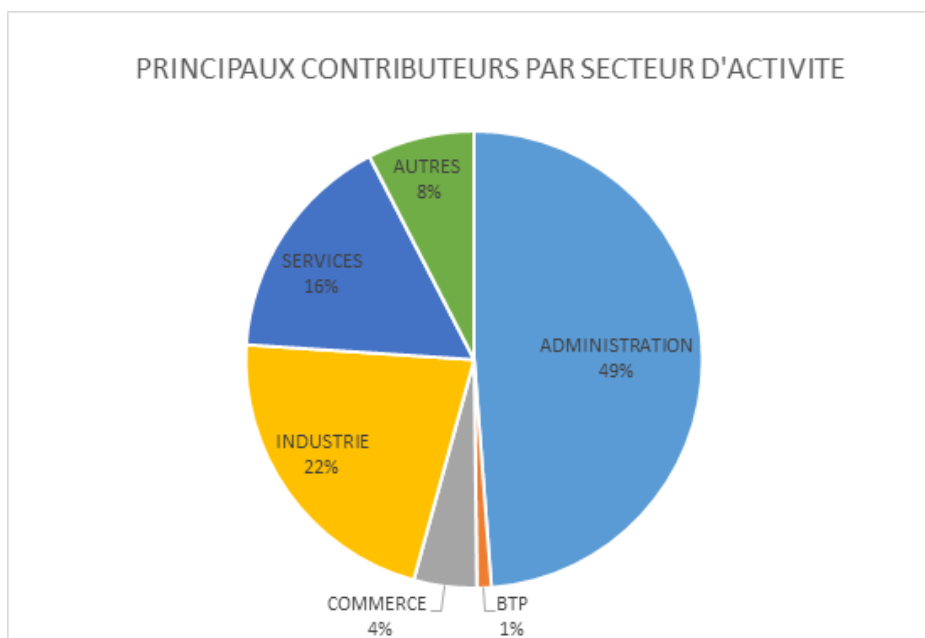
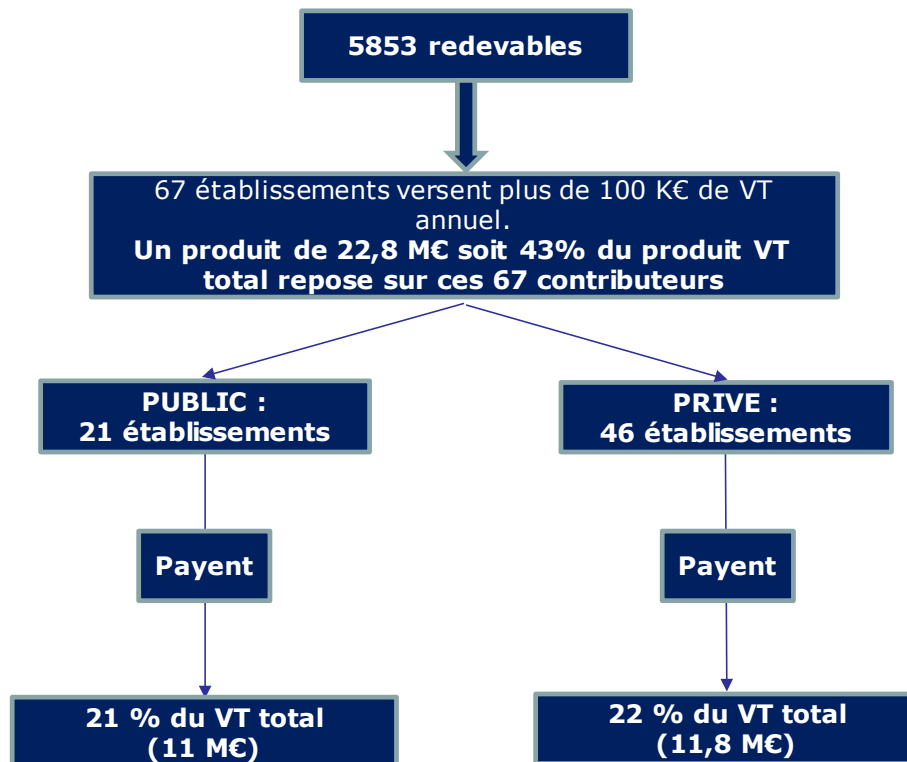
○ **Projet de loi MOBILITES :**

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

- Le droit aux transports deviendra droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure.
- L'ensemble du territoire sera couvert par des autorités organisatrices afin que des solutions soient apportées à tous les citoyens et partout ; pour cela, le projet de LOI MOBILITÉS encourage l'exercice effectif de la compétence mobilité à la bonne échelle en privilégiant le couple intercommunalité-région. La prise de compétence mobilités sera facilitée et confiée par les communes aux intercommunalités (EPCI) et, en cas d'absence, il sera permis aux Régions de prendre le relais en substitution.
- Les autorités organisatrices de la mobilité pourront plus facilement proposer les nouveaux services de mobilité dans leurs offres : auto partage, covoiturage, mobilités actives, etc.
- Un comité des partenaires sera créé par chaque autorité organisatrice pour faire travailler ensemble tous les acteurs concernés par la mobilité : rassemblant notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, il devra être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.
 - La mise en place de ce comité des partenaires n'est pas obligatoire. Des dispositions législatives sont nécessaires pour imposer à toutes les autorités organisatrices de la mobilité la mise en place de façon obligatoire d'un comité des partenaires.
- **Le versement mobilités** sera discuté au sein du comité des partenaires : il remplacera le versement transport, sera conditionné à la mise en place de services réguliers et donnera la possibilité de moduler son taux au sein d'un même syndicat mixte. Les autorités organisatrices mettant en œuvre uniquement des services de nouvelles mobilités (transport à la demande, auto partage) pourront bénéficier des ressources nécessaires.
- Le rôle de la Région comme chef de file sera renforcé, pour coordonner les compétences mobilités de l'ensemble des autorités organisatrices sur un territoire régional.
- Les plans de mobilité seront créés, qui remplaceront les actuels plan de déplacement urbain (PDU) : plus larges, ils traiteront de l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...) et de la mobilité inclusive. Ils tiendront compte des objectifs de lutte contre l'étalement urbain.
 - Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date de publication de la loi d'orientation des mobilités disposent d'un délai de dix-huit mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité.
- Les autorités organisatrices pourront financer et mettre en œuvre des services de mobilité à caractère social ou verser des aides individuelles à la mobilité. Un accompagnement individualisé sera apporté à tout demandeur d'emploi.
- La mobilité des personnes en situation de handicap sera facilitée : la gratuité ou une politique tarifaire préférentielle pour les accompagnateurs sera généralisée dans les transports publics, l'accessibilité des places de stationnement comportant des bornes de recharge électrique pour les personnes à mobilité réduite sera prévue et les données relatives à l'accessibilité des services et des parcours seront publiées.

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

- **Principaux contributeurs en 2017 (produit de VT 2017 = 52 M€) :**



- **Éléments de contexte économique influençant l'évolution de l'assiette du versement transport :**

La Banque de France a révisé à la baisse sa prévision de croissance pour l'économie française à 1,5 % en 2018 et 2019 suite au mouvement des gilets jaunes et du ralentissement de l'activité dans la plupart des secteurs.

Tirée cette année à la hausse par les prix de l'énergie, l'inflation totale atteindrait un pic de 2,1 % en 2018, avant de redescendre en 2019 à 1,6 %, sur la base d'un prix du pétrole figé juste en dessous de 60 dollars. La hausse des prix s'établirait ensuite à 1,7 % en 2020 et 2021, soit un niveau considéré comme idéal par la Banque centrale européenne, qui prône un taux inférieur mais proche de 2 %.

Le pouvoir d'achat des ménages, soutenu en fin d'année par la baisse de la taxe d'habitation et des cotisations sociales, progresserait de l'ordre de 1,4 % en moyenne annuelle » en 2018, selon la Banque de France, qui anticipe ensuite une hausse de 1,7 % en 2019.

Au niveau de l'emploi, La réduction du nombre d'emplois publics aidés (-53 000 courant 2018 après -89 000 en 2017) devrait provoquer un fort ralentissement des créations nettes d'emploi mais les créations d'emplois dans le secteur privé resteraient importantes, grâce au dynamisme de l'activité.

Les créations nettes d'emploi total seraient ainsi proches de 200 000 en 2018 puis elles se maintiendraient sur un rythme de l'ordre de 180 000 par an, malgré la baisse du taux de croissance du PIB, soutenues par la transformation du CICE (crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi) en allègements de cotisations sociales employeurs.

Le taux de chômage au sens du Bureau international du travail (BIT) continuerait à diminuer progressivement, passant de 9,1 % en 2018 à 8,9 % en 2019, avant de tomber à 8,5 % en 2020, puis à 8,2 % en 2021, prédit encore la Banque de France.

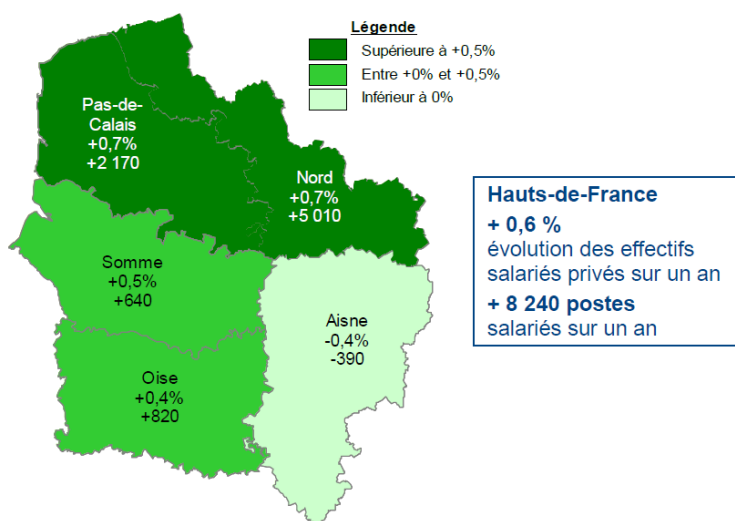
○ **Éléments de l'emploi dans les Hauts-de-France et sur le périmètre du SMTAG :**

Depuis début 2015 et jusqu'au juin 2018, l'effectif salarié de la région Hauts de France a progressé de manière continue.

Au 3^e trimestre 2018, cette croissance s'arrête : la région perd 1 620 postes salariés sur le trimestre (soit - 0,1 %). Les pertes dans l'intérim, l'industrie et le commerce expliquent l'évolution négative du 3^e trimestre 2018 ; l'emploi dans les services, l'hôtellerie-restauration et la construction demeurent toutefois en croissance. Excepté le Nord où l'emploi est stable, tous les départements perdent des postes au 3^e trimestre.

Sur une année, le bilan reste toutefois positif et l'effectif salarié augmente mais à un rythme plus faible que les précédents trimestres : + 8 240 postes soit + 0,6 %. Hormis dans le département de l'Aisne, l'effectif salarié progresse dans tous les départements des Hauts-de-France sur un an.

Carte 1 - Taux d'évolution annuelle et évolution en nombre des effectifs salariés privés par département



Source : Acooss - Urssaf, Dares (effectifs intérimaires)

Le salaire moyen par tête dans la région Hauts-de-France progresse également à un rythme légèrement inférieur au niveau national sur le trimestre et sur une année. Le salaire moyen en région Hauts-de-France (2 343 €) demeure inférieur de près de 300 euros au salaire moyen national.

L'industrie en berne :

Si tous les grands secteurs sont en croissance, l'industrie continue par contre de perdre des emplois. L'industrie, qui pèse 18 % de l'emploi régional, a encore perdu près de 1 400 postes (hors intérim) cette année (- 0,7 %). En dix ans, l'industrie régionale a perdu 45 000 emplois. Avec des saignées plus importantes dans l'automobile et la métallurgie. L'automobile a perdu 750 postes entre juin 2017 et juin 2018. En 10 ans, ce sont près de 10 000 emplois qui ont disparu dans cette branche. A contrario, les industries agroalimentaires, le papier-carton et l'industrie chimique retrouvent de belles couleurs.

PSA automobile fait partie des principaux contributeurs au VT du SMTAG en 2017 avec un produit versé s'élevant à 1 033 704 €.

Les services, moteur de croissance :

Une fois de plus, les services sont le moteur de la croissance de l'emploi en Nord - Pas-de-Calais, avec plus de 1 100 postes gagnés au 2e trimestre, + 5 600 postes gagnés en un an (toujours hors intérim). Avec 497 500 salariés, les services pèsent 48 % de l'emploi régional. Des secteurs également très gourmands en personnel intérimaire. L'intérim en Nord - Pas-de-Calais a ainsi bondi de + 8,9 % sur un an (+ 760 postes au deuxième trimestre 218).

La construction, enfin, renoue avec la croissance et a vu entre juin 2017 et juin 2018 ses effectifs augmenter de + 1,6 %.

De fortes inégalités territoriales :

L'évolution annuelle des effectifs salariés est très disparate d'un bassin d'emploi à l'autre. La bonne nouvelle est, qu'en un an, l'effectif salarié progresse dans 11 des 15 zones d'emploi du Nord - Pas-de-Calais. La mauvaise nouvelle est que certains territoires s'enfoncent davantage sans jamais reprendre de couleurs.

Avec 3 500 postes gagnés entre juin 2017 et juin 2018 (+ 6 190 l'année précédente), Lille la tertiaire est évidemment la grande gagnante de la croissance. Le bassin de Lille représente à lui seul 21 % de tous les emplois des Hauts-de-France. Les zones de Roubaix-Tourcoing, paradoxalement fortement touchées par le chômage, sont également largement dans le vert avec 1 820 postes gagnés cette année. Sans doute l'effet des embauches massives chez OVH ou du transfert d'effectifs du siège de Décathlon de Villeneuve-d'Ascq vers Croix.

Parmi les bassins d'emplois en forte hausse d'effectifs, on trouve le Valenciennois (+ 2176 postes), le Douaisis (+ 1150 postes), le bassin de Lens-Hénin (+1750), et dans une moindre mesure Flandre-Lys et Boulogne-sur-Mer. Mais là encore, ces chiffres peuvent être gonflés par l'augmentation des effectifs intérimaires dans l'industrie ou la logistique (effet Amazon sur le Douaisis). Toyota à Onnaing a toutefois annoncé plus de 100 embauches hors intérim en 2018.

De manière plus modeste, le Calaisis, l'Audomarois, le Montreuillois, l'Arrageois poursuivent leur croissance. Le Dunkerquois a connu un peu de mou cette année, avec 70 postes perdus (entre autres liés aux difficultés de Tim), alors que l'intérim explosait de + 29,2 %. Idem pour le Bruaysis qui a subi des pertes d'effectifs dans son industrie.

Enfin, deux bassins d'emplois sont toujours dans le rouge depuis de nombreuses années. Le Cambrésis et la Sambre-Avesnois continuent de perdre des postes.

- **L'économie sur le périmètre du SMTAG (source : Chiffres clés de l'AULA, 2016)**

- Entreprises privées :
 - 10 300 entreprises, dont des très grands employeurs faisant partie des principaux contributeurs au versement transport : MC CAIN ALIMENTAIRE, ARVATO, BRIDGESTONE FRANCE, MOY PARK FRANCE, AUCHAN FRANCE, CARREFOUR FRANCE....
 - 130 400 emplois salariés privés.
 - -260 entreprises entre 2011-2016.
 - - 210 emplois salariés privés.
- Emploi par secteur d'Activité :
 - 190 000 emplois au lieu de travail en 2014 sur le Pôle Métropolitain de l'Artois.
 - 71 000 emplois dans l'administration publique, la santé et l'enseignement.
 - 75 300 emplois dans le commerce, les transports et services.
 - 1 600 emplois dans l'agriculture.
 - 14 800 emplois dans la construction.
 - -2,5% emplois entre 2009 et 2014.

On note que les principaux contributeurs au VT sont issus essentiellement des secteurs administration, industrie et services, ce qui est cohérent avec l'étude menée par l'AULA.

Secteur d'activité	Produit VT perçu	Part en %
ADMINISTRATION	11 170 290,58 €	49%
INDUSTRIE	4 982 756,13 €	22%
SERVICES	3 748 034,73 €	16%
AUTRES	1 736 258,07 €	8%

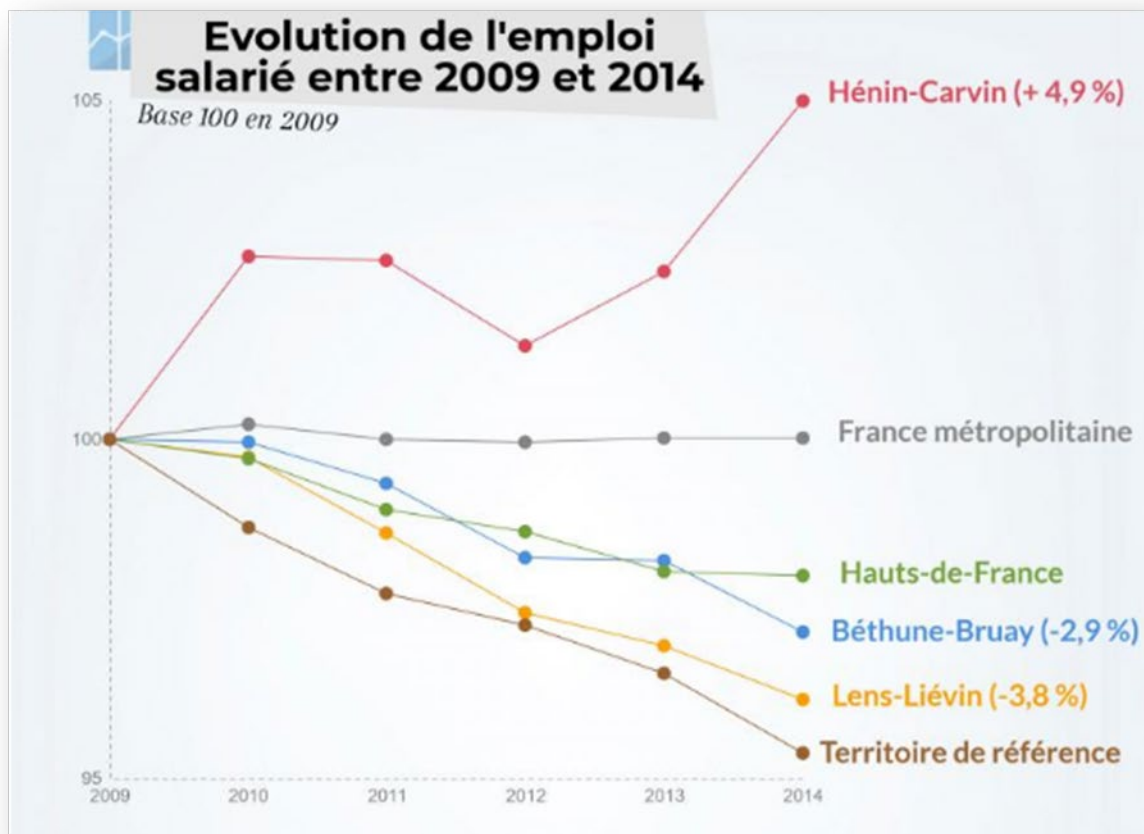
> CHIFFRES CLÉS DES ENTREPRISES ET DE L'EMPLOI SALARIÉ PRIVÉ PAR TERRITOIRE EN 2016

Territoires	Entreprises privées				Emplois salariés privés			
	Effectifs		Évolution 2011-2016		Effectifs		Évolution 2011-2016	
	2011	2016	en nombre	en %	2011	2016	en nombre	en %
SCoT de l'Artois / CA Béthune-Bruay Artois Lys Romane	4 502	4 324	-178	-4%	50 750	47 466	-3 284	-1,6%
CA Hénin-Carvin	2 173	2 172	-1	0%	31 056	33 141	+2085	+6,7%
CA Lens-Liévin	3 919	3 834	-672	-2,2%	50 726	49 804	-922	-1,8%
SCoT LLHC	6 092	6 006	-86	-1,4%	81 782	82 945	+1 163	1,4%
Pôle Métropolitain de l'Artois	10 594	10 330	-264	-2,5%	132 532	130 411	-2 121	-1,6%
Territoire AULA	11 834	11 525	-309	-2,6%	143 731	141 186	-2 545	-1,8%
Pas-de-Calais	28 753	28 081	-672	-2,3%	321 408	314 096	-7 312	-2,3%
Hauts-de-France	125 548	121 703	-3 845	-3,1%	1 443 907	1 418 218	-25 689	-1,8%
France métropolitaine	1 807 731	1 807 619	-112	0%	17 706 169	17 862 413	156 244	+0,9%

Source: URSSAF Acoiss 2017 - Réalisation: AULA - Août 2017

COMMERCE	1 021 350,33 €	4%
BTP	232 957,89 €	1%

- Actifs par catégories socio-professionnelles :
 - 87 300 ouvriers, +2,9% d'ouvriers entre 2009 et 2014
 - 20 200 cadres soit +5,3% de cadres entre 2009 et 2014
 - La population active du territoire est essentiellement composée d'ouvrier et d'employés ce qui peut s'expliquer par l'histoire industrielle du territoire et les dynamiques économiques actuelles. Au niveau salarial, ces deux catégories se situent bien en dessous des catégories « cadres » et « professions intermédiaires ».



En complément : entre 2009 et 2014, l'emploi non-salarié a augmenté de 20,5 % sur l'ensemble des trois agglomérations, soit +2 200 nouveaux emplois. Cet accroissement est principalement le fait des auto-entrepreneurs. En parallèle, le nombre d'artisans et d'indépendants a diminué de 2,3 %.

o **Zoom sur les projets économiques dans le Bassin Minier :**

Plusieurs projets, source de création d'emplois, sont en cours dans notre région, dont quelques-uns sur le bassin minier. Néanmoins, il est difficile à ce jour d'anticiper leur impact sur le produit de versement transport :

➤ Extension du Parc Alouette à Liévin : Primelog (investisseur en immobilier logistique) a déjà mis une option sur 26 des 81 hectares en cours d'aménagement. Son projet « Alouette 100 000 », du nombre de mètres carrés dévoués au futur professionnel du e-commerce qui s'y installera, devrait créer environ mille emplois d'ici 2020.

➤ Le parc de la Porte Nord à Bruay-la-Buissière change de dimension avec une extension qui portera à 110 hectares au total la zone commerciale d'ici la fin de l'année 2019.

➤ Modernisation du port fluvial à Béthune : à Béthune, les travaux de modernisation du port fluvial se poursuivent après la réhabilitation de la desserte routière. L'allongement de 120 mètres des quais de chargement se poursuivra en 2019, ainsi que l'aménagement d'une zone dédiée au transport de containers.

- Un incubateur dédié à la culture à Lens : le premier incubateur d'entreprises français entièrement dédié à la culture va déménager en mars dans les 2 800 m² de l'ancienne école Paul-Bert entièrement rénovée, à quelques centaines de mètres du Louvre Lens. Une trentaine de jeunes sociétés sont déjà accompagnées par Louvre Lens Vallée. Avec ses nouvelles infrastructures, l'incubateur pourra en accueillir entre 60 et 80, tout en développant un Muséolab (parc de machines ouvert au public) ainsi qu'une école du numérique.
- Nouvelles zones logistiques à Douvrin et Billy-Berclau : à Douvrin et Billy-Berclau, plusieurs zones logistiques devraient émerger : la plateforme Collissimo (la plus grande de France), celle de Géodis, et la plateforme de produits frais Carrefour. Le logisticien Bils-Deroo va ouvrir un centre de stockage dans un ancien bâtiment ayant appartenu à la Française de Mécanique.
- Extension de Delta 3 à Dourges : à Dourges, la plateforme logistique Delta 3 entre dans une nouvelle dimension. En septembre, le groupe Danone investissait un nouvel entrepôt « embranché fer », le dernier faisant partie du périmètre d'origine de la zone. La plateforme est maintenant entrée dans une nouvelle phase d'extension de 350 000 m². Un premier bâtiment de 40 000 m² (bientôt 64 000) est entré en service au printemps. Il est exploité par Simastock pour le compte de Leroy-Merlin et Décathlon. En face, un bâtiment de 84 000 m² en est aux fondations. Il sera livré en juin 2019. À l'autre extrémité, un bâtiment de 110 000 m² est en construction pour livraison à l'automne. En 2019, l'extension de Delta 3 offrira de nouveaux services : parkings poids lourds de 150 places, atelier de maintenance et réparation, espace restauration, station de lavage et contrôle technique poids lourds.
- Extension de la galerie marchande d'Auchan Noyelles-Godault : la première partie de l'extension de la galerie marchande d'Auchan Noyelles-Godault achevée en octobre, a permis l'arrivée de 25 nouvelles boutiques. D'autres doivent ouvrir à l'automne 2019, tandis que la galerie doit passer de 48 400 m² à 80 000 m². Un mastodonte qui doit permettre la création de 600 emplois, dont 300 avec la seule arrivée de Primark.

○ **Synthèse :**

Les hypothèses retenues pour l'évolution de la base VT sont les suivantes :

Assiette brute du VT en M€

	ACOSS Périmètre initial SMT	Evolution ass. Ini ACOSS	ACOSS Extension	Evolution ass. Ext ACOSS	Total ACOSS	Evolution ass. Totale ACOSS	MSA	Evolution assiette MSA	MINES	Evolution assiette MINES	Assiette totale VT	Evolution assiette totale
2016	3 137,9		0,0		3 137,9		28,7		17,2		3 183,7	
2017	3 305,9	5,36%	124,6		3 430,5	9,33%	26,1	-8,80%	16,3	-5,57%	3 472,9	9,08%
2018	3 268,0	-1,15%	172,2	38,24%	3 440,3	0,28%	26,1	0,00%	14,6	-10,02%	3 481,0	0,23%
2019	3 307,3	1,20%	174,3	1,20%	3 481,5	1,20%	26,1	0,00%	14,6	0,00%	3 522,3	1,19%

NB : à périmètre constant, l'évolution de l'assiette VT en 2017 est de +5,1%

NB : à périmètre constant (hors réforme du mode de remboursement du VT), l'assiette 2018 est estimée à 3 505 M€ soit +0,93% par rapport à 2017.

Hypothèses Banque de France	2017	2018	2019	2020	2021
Taux de croissance	2,20%	1,50%	1,50%	1,60%	1,40%
Taux d'inflation	1%	2,10%	1,60%	1,70%	1,70%
Masse salariale France	4%	3,40%			
Masse salariale Région HDF	3,40%	2,80%			
Effectif moyen France	1,50%	1,10%			
Effectif moyen HDF	0,80%	0,60%			
SMPT moyen France	2,20%	2,10%	2,20%		
SMPT moyen HDF	2,40%	1,80%	2%		
Assiette VT SMTAG	5%	0,93%	1,20%	1,40%	1,50%

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

Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région représentent plus + de 6M€ en 2018. Une absence de visibilité pluriannuelle caractérise cette ressource. Il s'agit donc d'un facteur de risque significatif. Cette recette ne constitue en outre pas une marge de manœuvre car il s'agit du remboursement d'un service.

c) Les recettes tarifaires liée au service de transport

Les recettes du service correspondent à l'engagement contractuel de recettes du délégataire : de 5,5 M€ en 2018 à 6,7 M€ en 2023.

d) La participation des membres statutaires du SMTAG

La participation des Agglomérations, variable, est une recette du budget principal. Elle s'élève en 2018 à 9,9 M€ (8,4 M€ en 2017). Elle sert à assurer l'équilibre.

Evolution de la contribution statutaire des EPCI membres du SMTAG :

Le déficit courant (environ 5M€) et la montée en charge des annuités de dette (15 M€ en 2021) expliquent le niveau des concours publics. Ainsi, pour répondre à tous ces engagements (équilibre budgétaire et respect du contrat BEI jusqu'en 2022), la participation des Agglomérations doit augmenter dès 2019, pour atteindre un total de 18 M€.

Selon les statuts du SMTAG, la répartition de la participation au budget entre les trois membres est fixée comme suit :

Membre du SMTAG	Niveau de participation 2015	Participation 2015	Niveau de participation 2016	Participation 2016	Niveau de participation 2017	Participation 2017	Niveau de participation 2018	Participation 2018	Niveau de participation 2019	Participation 2019
CABBALR	37,20%	2 047 827	37,34%	3 407 478 €	39,71%	5 083 249 €	39,99%	6 568 358 €	39,99%	7 198 200 €
CAHC	24,99%	1 374 213	25,02%	2 282 999 €	24,29%	3 109 722 €	24,20%	3 974 850 €	24,34%	4 381 200 €
dont fonctionnement		1 374 213		1 374 213		1 374 213		1 242 813		4 381 200 €
dont investissement				908 786 €		1 735 509 €		2 732 037 €		
CALL	37,78%	2 077 960	37,64%	3 434 524 €	35,99%	4 607 028 €	35,81%	5 881 793 €	35,67%	6 420 600 €
dont fonctionnement		2 077 960		2 077 960		2 077 960		2 048 000		6 420 600 €
dont investissement				1 356 564 €		2 529 068 €		3 833 793 €		
Total	100%	5 500 000	100%	9 125 000 €	100%	12 800 000 €	100%	16 425 000 €	100%	18 000 000 €

	Données pour le calcul de la participation 2018 (fiches DGF 2017)			Données pour le calcul de la participation 2019 (fiches DGF 2018)		
	Nombre de sièges au Comité du SMT	Population INSEE	Potentiel fiscal en €	Nombre de sièges au Comité du SMT	Population INSEE	Potentiel fiscal en €
CABBALR	7	281 951	106 472 690 €	7	281 249	109 651 071 €
CAHC	7	125 941	48 902 113 €	7	126 626	51 100 778 €
CALL	7	245 048	89 580 474 €	7	245 036	90 960 691 €

4. Objectifs de réalisations en investissement : orientations budgétaires 2019 et engagements pluriannuels

Les exercices 2017 et 2018 ont été marqués par de forts niveaux d'investissement, avec la réalisation d'une importante partie des travaux sur le BHNS. Ces investissements ont principalement été financés par l'emprunt (50% du financement sur 2013-2018), notamment par l'emprunt BEI. L'autofinancement ne représente qu'une faible part du financement des investissements, pour les raisons évoquées ci-avant (solde courant).

L'année 2018 représente le pic des dépenses d'investissements (213 M€). Celles-ci restent importantes en 2019 (145 M€), puis diminuent significativement sur les exercices suivants.

Par projet, les dépenses d'investissement se décomposent comme suit, sur la période 2018-2023 :

PPI en M€ HT	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PROJET GLOBAL DE BHNS	181,2 M€	111,2 M€	8,7 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€
OPERATIONS POUR COMPTES DE TIERS	14,7 M€	20,7 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€
MATERIEL ROULANT - RENOUVELLEMENT	11,4 M€	0,7 M€	0,8 M€	7,1 M€	5,6 M€	4,6 M€
AUTRES INVESTISSEMENTS PPI DSP	1,7 M€	2,2 M€	0,5 M€	0,1 M€	0,1 M€	0,1 M€
MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS	2,6 M€	6,5 M€	7,3 M€	0,0 M€	0,0 M€	0,0 M€
PHASE 2 BHNS	0,0 M€	3,9 M€	5,8 M€	5,1 M€	3,7 M€	1,6 M€
AUTRES	1,6 M€	0,3 M€	5,7 M€	0,6 M€	0,6 M€	0,5 M€
TOTAL DEPENSES D'INVESTISSEMENT HORS DETTE	213,2 M€	145,4 M€	28,8 M€	13,0 M€	10,1 M€	6,9 M€

La « phase 2 BHNS » recouvre les projets d'investissement suivants : aménagements du pôle sud à Béthune (maîtrise d'ouvrage CABB), lien grande résidence-fosse 8 à Lens, liaison Lens-hôpital, matériel roulant complémentaire (technologie à définir), réserves pour des reprises de carrefours, des quais supplémentaires, prolongement de la Bulle 6.

A ce jour, les autorisations de programmes votées sont les suivantes (conformément à la délibération votée le 20 décembre 2018). Les AP/CP seront actualisées lors du vote du budget primitif 2019.

Orientations en matière d'autorisations de programmes :

B2.1 - SITUATION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME (AP) ET CREDITS DE PAIEMENT (CP) - Délibération du 20/12/2018

En euros HT N° et intitulé de l'AP	Montant des Autorisations de Programme			Montant des Crédits de Paiement			
	Pour mémoire AP votées	Révisions proposées	Total cumulé	CP antérieurs (réalisations cumulées)	CP 2018	CP 2019	CP 2020
2014-03 Dépôt Quadrarparc	16 285 828,00	+0,00	16 285 828,00	13 559 029,00	2 726 799,00	0,00	
2014-04 AMO GENERALES BHNS	5 636 441,00	0,00	5 636 441,00	4 076 478,32	1 211 540,73	348 421,95	
2015-01 Systèmes SAEIV Radio Billetrique	21 033 332,54	-579 396,54	20 453 936,00	3 293 552,65	9 123 312,86	8 037 070,49	
2015-02 Maîtrise d'œuvre générale BHNS	18 214 196,35	+0,00	18 214 196,35	13 684 619,30	3 629 538,04	900 039,01	
2016-01 Dépôt Hénin-Beaumont	11 326 913,00	0,00	11 326 913,00	2 770 382,00	305 037,22	8 041 718,86	209 774,92
2016-02 Dépôt Houdain Bois Carré	13 407 052,86	+0,00	13 407 052,86	4 356 046,54	5 583 449,26	3 467 557,06	
2017-01 Dépôt Béthune Washington	6 073 646,00	+0,00	6 073 646,00	4 510 839,00	1 562 807,00	0,00	
2017-02 Projet hydrogène	9 309 556,00	+11 657,68	9 321 213,68	51 585,00	1 714 041,23	7 301 222,18	254 365,27
2017-03 Matériel roulant hybride BHNS	23 568 524,43	+0,00	23 568 524,43	0,00	23 568 524,43	0,00	
2017-04 Travaux de lignes BHNS Bulles 1-3	89 859 843,34	+12 268 698,68	102 128 542,02	23 742 726,29	49 103 338,72	29 282 477,01	
dont budget M14	37 889 346,70	+5 765 507,68	43 654 854,38	8 341 511,58	22 284 689,90	13 028 652,90	
dont budget M43	51 970 496,64	+6 503 191,00	58 473 687,64	15 401 214,71	26 818 648,82	16 253 824,11	
2017-05 Travaux de lignes BHNS Bulles 2 et 6	77 376 172,07	+0,00	77 376 172,07	31 017 760,83	42 480 913,57	3 877 497,67	
dont budget M14	25 200 208,00	-7 684 551,67	17 515 656,33	2 937 767,22	12 250 391,44	2 327 497,67	
dont budget M43	52 175 964,07	+7 684 551,67	59 860 515,74	28 079 993,61	30 230 522,13	1 550 000,00	
2017-06 Système de priorité SLT aux carrefours	8 538 555,90	+0,00	8 538 555,90	256 342,04	4 911 036,57	3 371 177,29	
2017-07 Ouvrages d'art Béthune Bruay	3 214 878,00	+0,00	3 214 878,00	3 093 894,54	120 983,46	0,00	
2017-08 Ouvrage d'art Ste Henriette	12 926 916,98	0,00	12 926 916,98	183 883,28	5 975 865,38	6 767 168,32	
2018-01 Travaux de lignes BHNS Bulles 5-7	19 106 584,04	+1 243 893,83	20 350 477,87	2 027 926,27	8 293 567,79	10 028 983,81	
dont budget M14	8 359 419,79	+0,00	8 359 419,79	272 926,53	4 587 928,59	3 498 564,67	
dont budget M43	10 747 164,25	+1 243 893,83	11 991 058,08	1 754 999,74	3 705 639,20	6 530 419,14	
Total en euros HT	335 878 440,51	12 944 853,65	348 823 294,16	106 625 065,06	160 310 755,26	81 423 333,65	464 140,19

5. Les recettes d'investissement attendues

- Un portage de subventions important :

La plupart des subventions obtenues pour le projet de BHNS (FEDER, Région, Etat) reste encore à percevoir et constitue un poste central dans les recettes d'investissement. Or, les plus grosses dépenses d'investissement ont été réalisées en 2018 par le SMT.

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

Les investissements sont principalement financés par la dette et les subventions d'investissement, dont une grande partie reste à percevoir :

Mode de financement des investissements	Total 2013 - 2018	2019	2020	Total période	Financement des investissements
Dépenses d'équipement	392 560	145 444	23 537	561 541	
Epargne nette	32 771	8 709	5 057	46 538	8,3%
Emprunts nouveaux	198 000	17 946	23 516	239 462	42,6%
Subventions d'investissement	40 618	58 479	23 962	123 059	21,9%
FCTVA	7 830	12 607	- 2 817	17 620	3,1%
Autres recettes d'investissement	25 922	-	-	25 922	4,6%
Opérations pour compte de tiers	19 659	25 175	2 165	46 999	8,4%
Variation du fonds de roulement	- 67 939	- 22 528	28 347	- 62 120	11,1%

- Le portage des opérations pour compte de tiers :

Le SMTAG porte également environ 50M€ d'opérations pour compte de tiers. Le décalage entre le paiement de ces opérations et leur remboursement pèse également sur les finances du syndicat sur la période : (synthèse ci-dessous en K€)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Dépenses	170	11 857	14 682	20 674	-	-	-	47 382,5
Recettes	640	6 000	13 019	25 175	2 165	211	173	47 382,5
Ecart	470,7	- 5 857,4	- 1 663,2	4 500,8	2 165,4	210,8	173,0	

6. Les résultats 2019 prévisionnels

Même avec une participation statutaire des membres du SMTAG à 18M€ au total, le résultat 2019 reste très proche de celui de l'exercice précédent compte tenu de l'augmentation des charges en fonctionnement (forfait de charge, charges financières).

Prévisions 2019

(A) Dépenses réelles de fonctionnement	85 536
<i>dont forfait de charges</i>	69 824
(B) Recettes réelles de fonctionnement	95 802
<i>dont versement transport</i>	61 447
<i>dont subvention d'équilibre</i>	18 000
(C) Epargne Brute = (B) - (A)	10 266
(D) Dépenses réelles d'investissement	147 001
<i>dont projet BHNS</i>	111 199
(E) Recettes réelles d'investissement	114 207
<i>dont subventions d'investissement</i>	58 479
<i>dont emprunt</i>	17 946
(F) Reports 2019 en fonctionnement	1 258
(G) Solde des opérations d'ordre	- 1 398
(H) Résultat de fonctionnement = (C)+(F)+(G)	10 126
(I) Reports 2019 en investissement	- 5 215
(J) Solde des opérations d'ordre	1 398
(K) Restes à réaliser	26 485
(L) Résultat d'investissement = (E)-(F)+(I)+(J)+(K)	- 10 126
Résultat net (H) + (L)	- 0

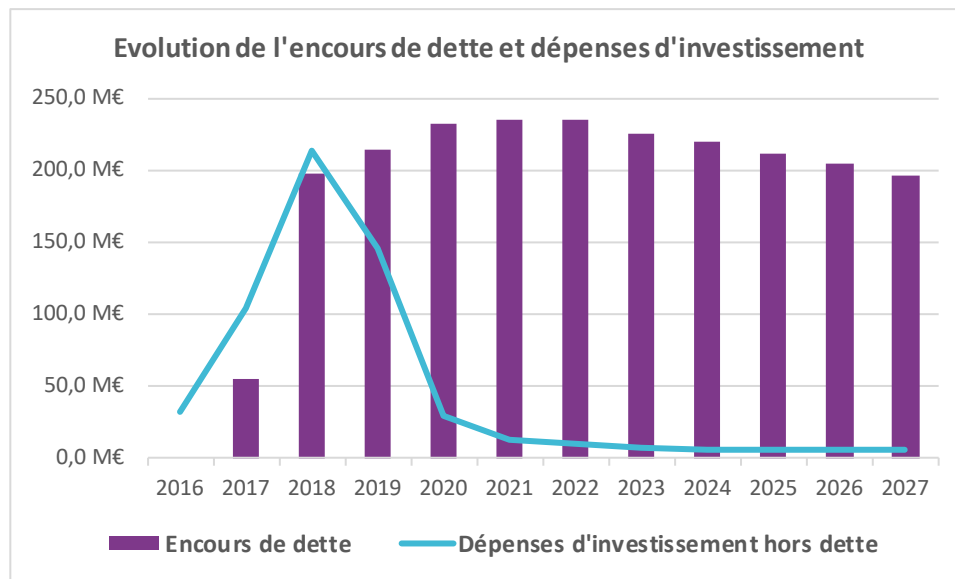
III. Hypothèses d'évolution du besoin de financement annuel, de l'encours de dette et de la charge de la dette

1. Un désendettement à partir de 2023

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

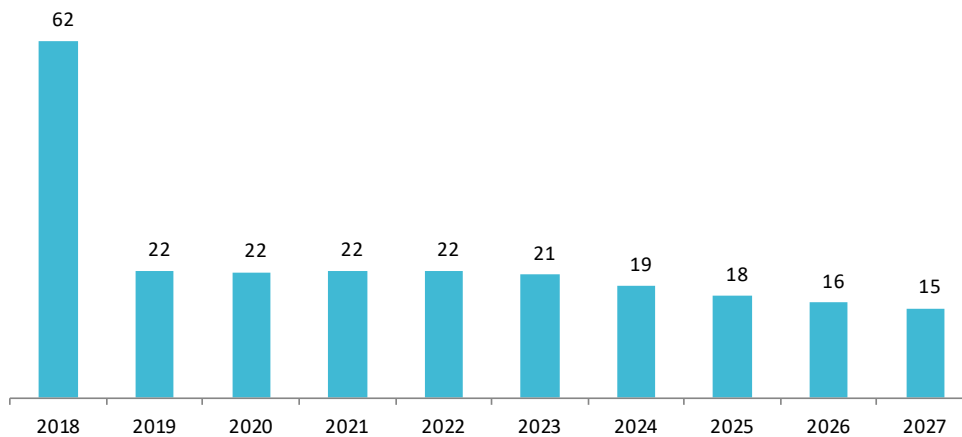
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Emprunts nouveaux	143,0 M€	17,9 M€	23,5 M€	12,4 M€	9,6 M€	0,0 M€	4,6 M€	1,7 M€	3,4 M€	3,3 M€
Remboursement en capital de la dette	0,3 M€	1,6 M€	5,8 M€	9,2 M€	9,6 M€	9,9 M€	10,0 M€	10,2 M€	10,4 M€	10,6 M€
Besoin de financement	142,7 M€	16,4 M€	17,7 M€	3,2 M€	0,0 M€	-9,9 M€	-5,4 M€	-8,6 M€	-6,9 M€	-7,2 M€

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



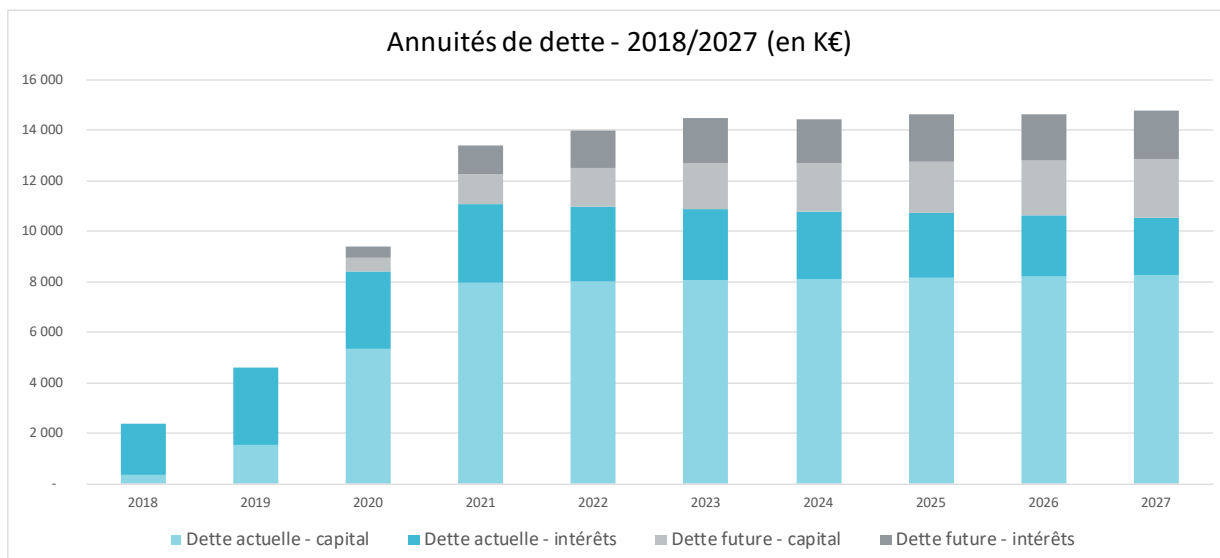
Après stabilisation de la capacité de désendettement à 16 ans (2026), le SMTAG conserve une capacité d'investissement (charge nette) de 5 M€ par an tout en respectant l'ensemble des règles énoncées (respect des règles d'équilibre et des ratios BEI).

Evolution prévisionnelle de la capacité de désendettement en années :



2. Une charge de la dette en augmentation sur les années à venir

Compte tenu du fort recours à l'emprunt sur les exercices 2017 et 2018, le montant des annuités du SMTAG augmente largement sur les exercices à venir, nécessitant d'autant plus de marges de manœuvre en fonctionnement. A ces coûts s'ajoutent ceux estimés pour la dette nouvelle (nouvelles mobilisations en 2019 et 2020) :



NB : charges présentées hors coût des lignes de trésorerie

La progression de la charge de la dette a un impact significatif sur les niveaux d'épargnes du SMTAG :

