

2023/XX/CS – Annexe

Débat d'orientation budgétaire (DOB) sur la base du rapport d'orientation budgétaire (ROB) pour l'exercice 2023

Introduction

Conformément à l'article L2312-1 du CGCT, l'ordonnateur présente à l'assemblée délibérante, dans un délai de deux mois précédant l'examen du budget, un rapport sur les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels envisagés ainsi que sur la structure et la gestion de la dette qui doit donner lieu à un débat ; il est pris acte de ce débat par une délibération spécifique. Ce rapport doit comporter, en outre, une présentation de la structure et de l'évolution des dépenses et des effectifs et préciser notamment l'évolution prévisionnelle et l'exécution des dépenses de personnel, des rémunérations, des avantages en nature et du temps de travail.

En outre, ce rapport doit comprendre les informations suivantes (art. D2312-3, CGCT) :

- Les orientations budgétaires envisagées par la collectivité portant sur les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes, en fonctionnement comme en investissement.
- La présentation des engagements pluriannuels, notamment les orientations envisagées en matière de programmation d'investissement comportant une prévision des dépenses et des recettes.
- Des informations relatives à la structure et la gestion de l'encours de dette contractée et les perspectives pour le projet de budget.
- La structure des effectifs et des dépenses de personnel comportant notamment des éléments sur la rémunération tels que les traitements indiciaires, les régimes indemnitaires, les nouvelles bonifications indiciaires, les heures supplémentaires rémunérées et les avantages en nature.
- Le comité syndical est par conséquent amené à débattre sur les orientations budgétaires de l'exercice 2023 avant le vote du budget primitif qui devrait avoir lieu le 13 avril 2023.

Pour rappel, Artois Mobilités dispose d'un budget principal et d'un budget annexe, lui permettant de gérer plusieurs types d'activités qui sont de son ressort :

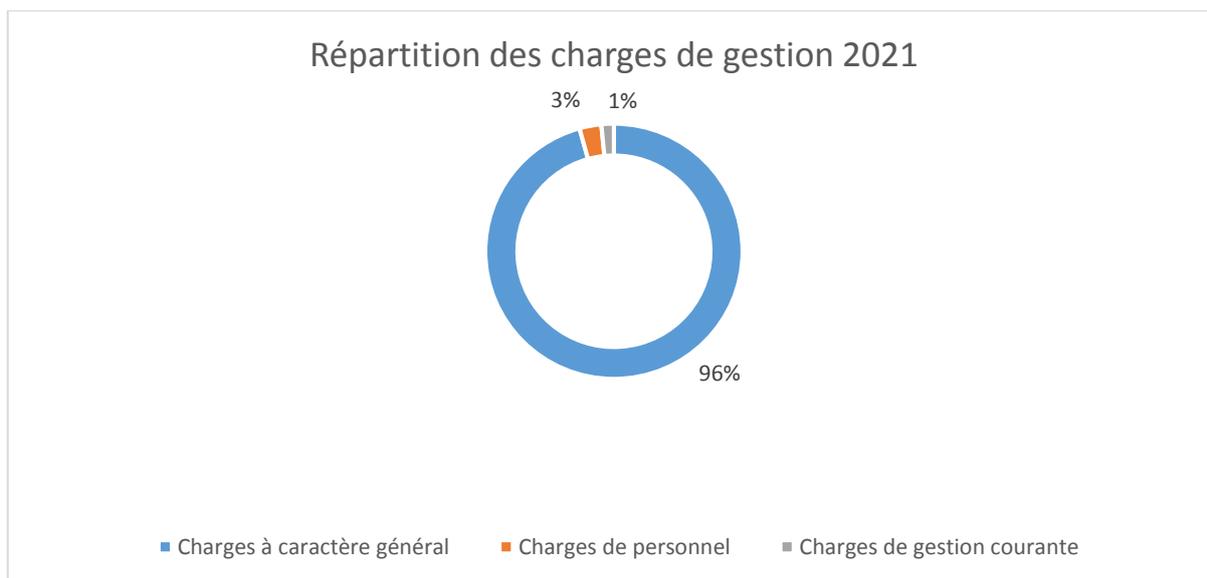
- Un budget principal, en comptabilité M14, qui permet la gestion des activités hors champ de TVA. Sur ce budget, la TVA est récupérée sur les investissements réalisés par le biais du FCTVA.
- Un budget annexe transport, en comptabilité M43, hors taxe, sur lequel une récupération de TVA est effectuée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

Quelques données financières rétrospectives (2013 – 2021)

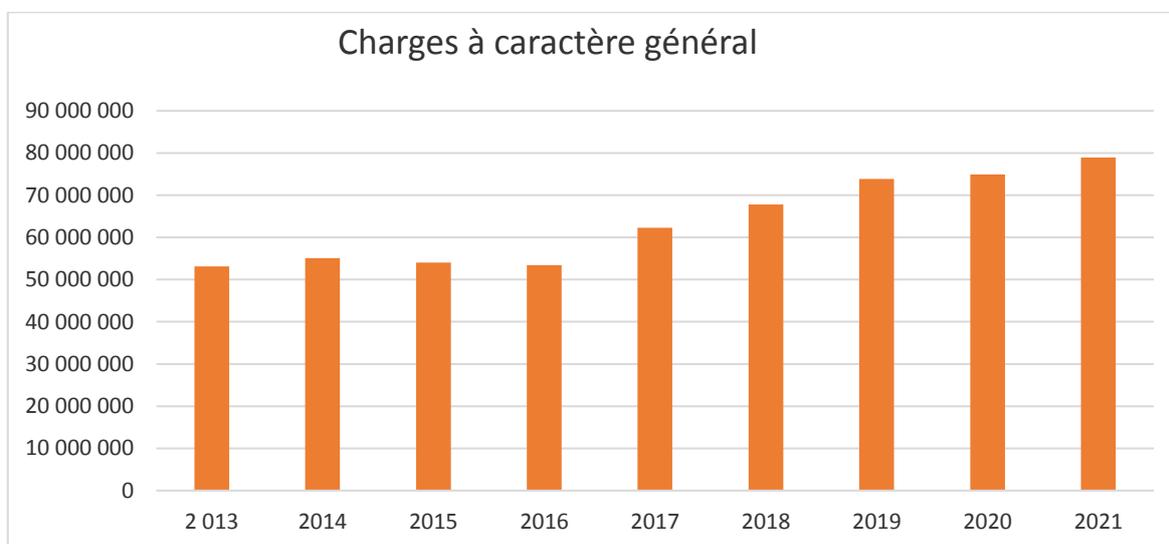
Les données financières rétrospectives sont basées sur les comptes administratifs.

Dans la mesure où les données concernant l'année 2022 ne sont pas finalisées, il convient de se reporter aux informations présentées dans le cadre du vote du compte administratif 2021 (note d'information - comité syndical du 24 juin 2022).

Les dépenses de fonctionnement sont majoritairement constituées par les charges à caractère général ; ce poste de dépenses comprend principalement le forfait de charges contractuel de la délégation de service public, celui-ci est à hauteur de 96% des charges de gestion.

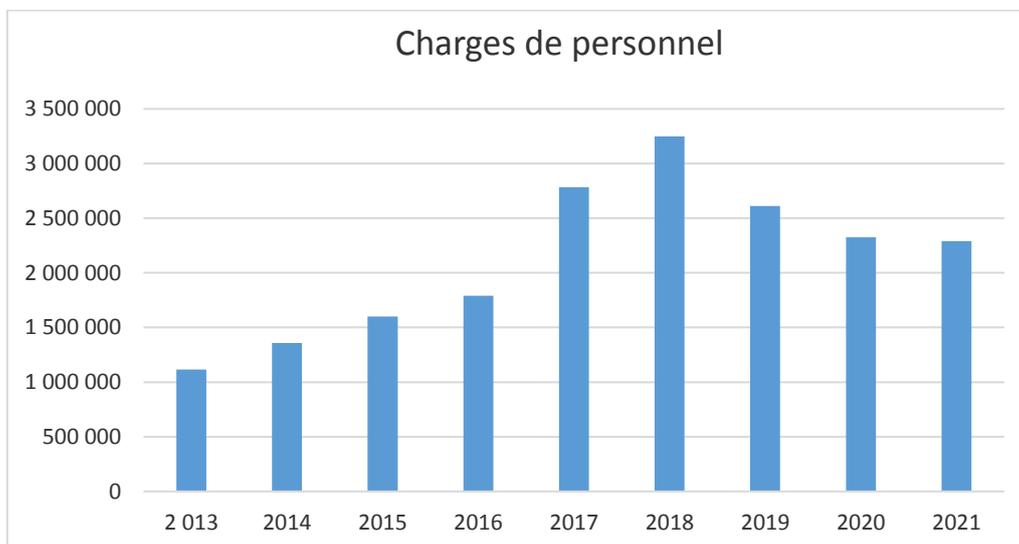


Pour mémoire les charges à caractère général ont évolué de la manière suivante depuis 2013 :



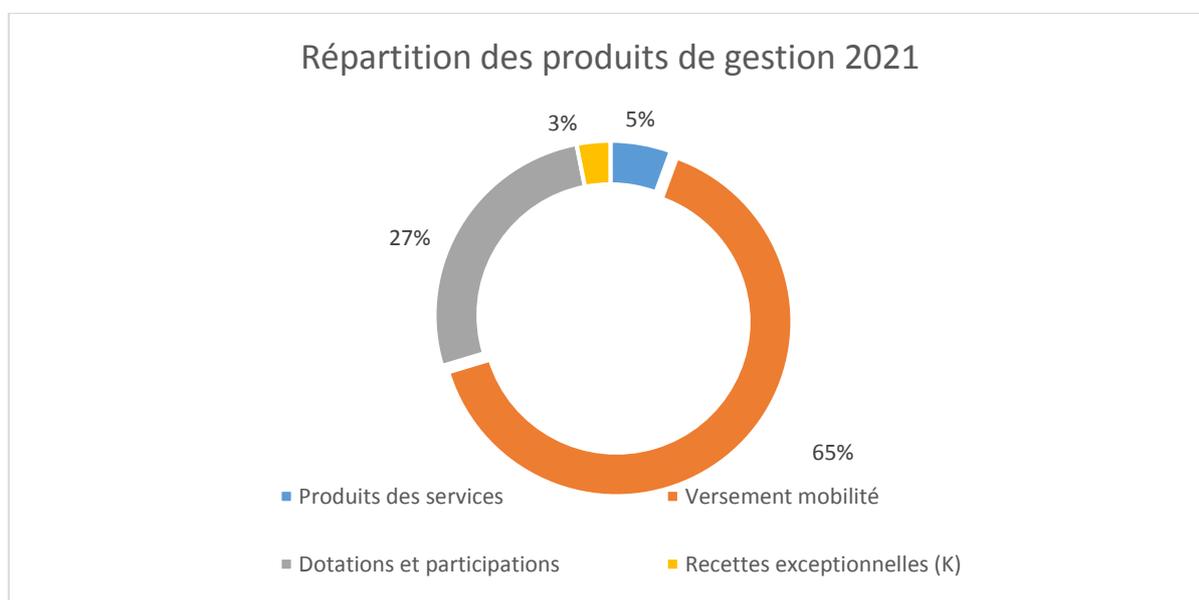
Préalablement à l'entrée en vigueur du contrat actuel en 2017, les recettes de la DSP étaient directement retranchées du forfait de charges, ce qui explique l'augmentation de ce dernier entre 2016 et 2017. À partir de 2017, la compensation prend fin, les recettes étant intégrées dans les ressources d'exploitation de la structure. Le forfait de charges évolue ensuite avec la mise en service du BHNS en 2019.

Après une augmentation progressive depuis 2013, avec une évolution marquée entre 2016 et 2018 due au recrutement de personnel non permanent nécessaire à la conduite du projet BHNS, les charges de personnel diminuent à nouveau en 2020. Elles sont désormais stabilisées (hors GVT).

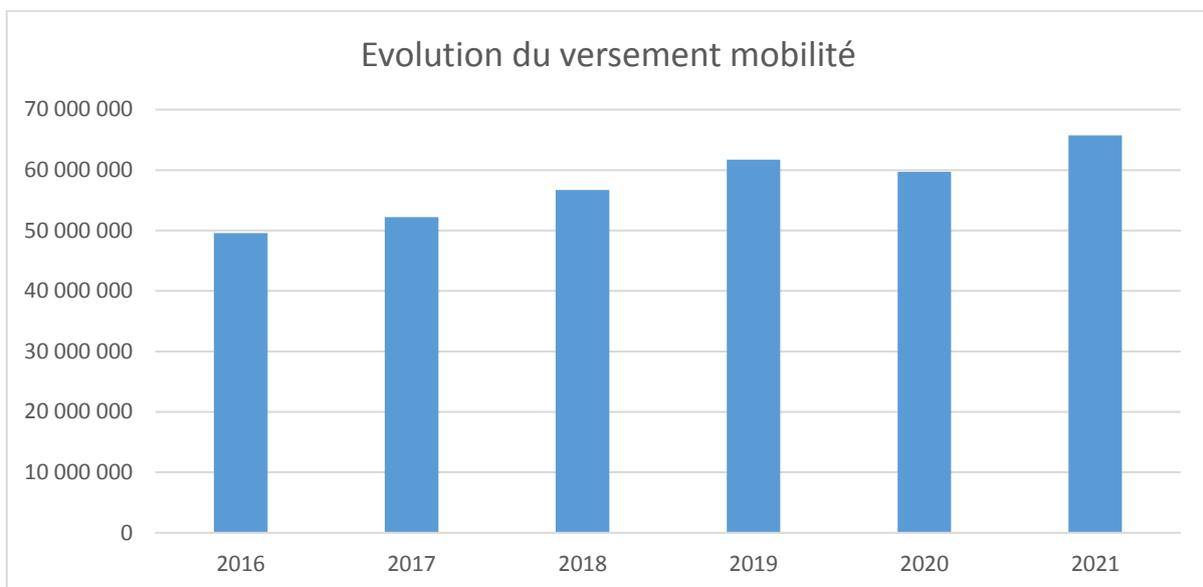
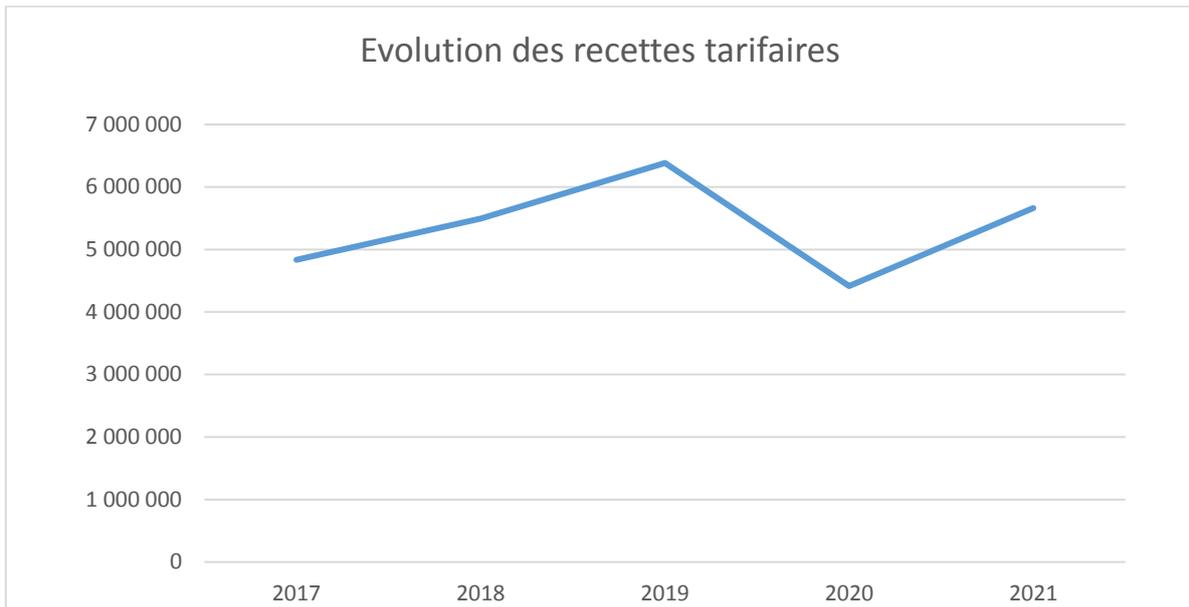


Les recettes de fonctionnement sont constituées par ordre décroissant :

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



Le forfait de charges est financé par les recettes tarifaires et le versement mobilité, ainsi que par la contribution statutaire des agglomérations.

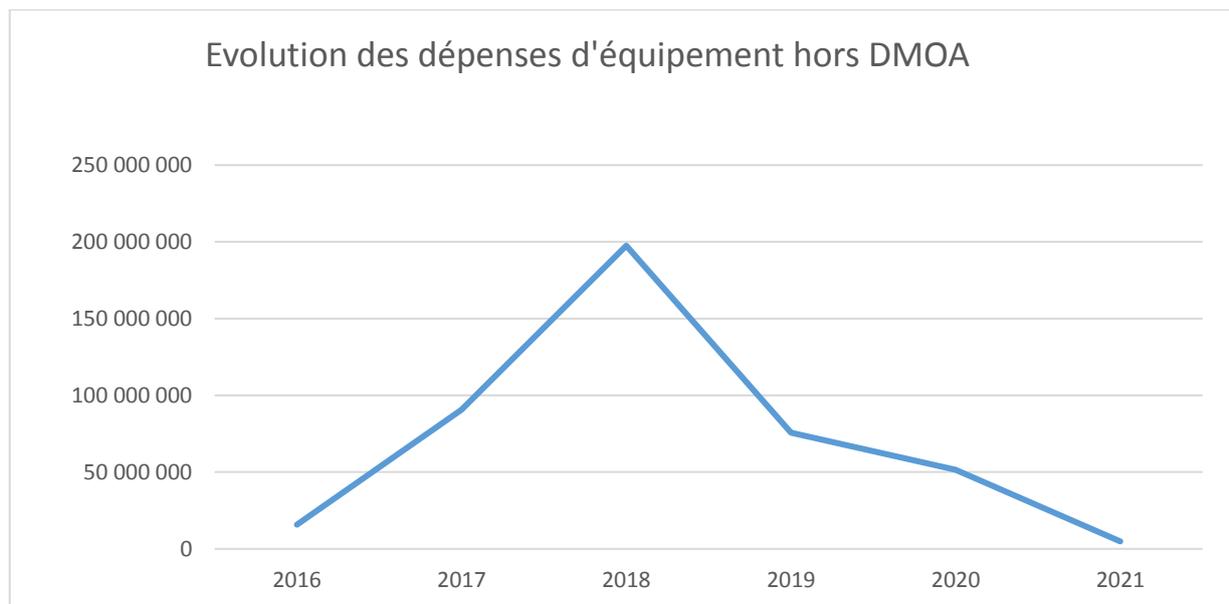


Rappelons que Artois Mobilités a bénéficié des mesures de soutien dans le cadre des lois de finances rectificatives 3 et 4, avec respectivement une compensation de 668 641 € et une avance remboursable de 5 832 323 €. Toutefois, Artois Mobilités a dû rembourser la compensation dès 2021 car l'État a tenu compte de la moyenne du versement mobilité 2017/2019, période durant laquelle Artois Mobilités a augmenté son taux de versement mobilité et a connu un élargissement de son ressort territorial. L'avance remboursable prévoit un échéancier à compter de 2021 sur une durée de 10 ans maximum.

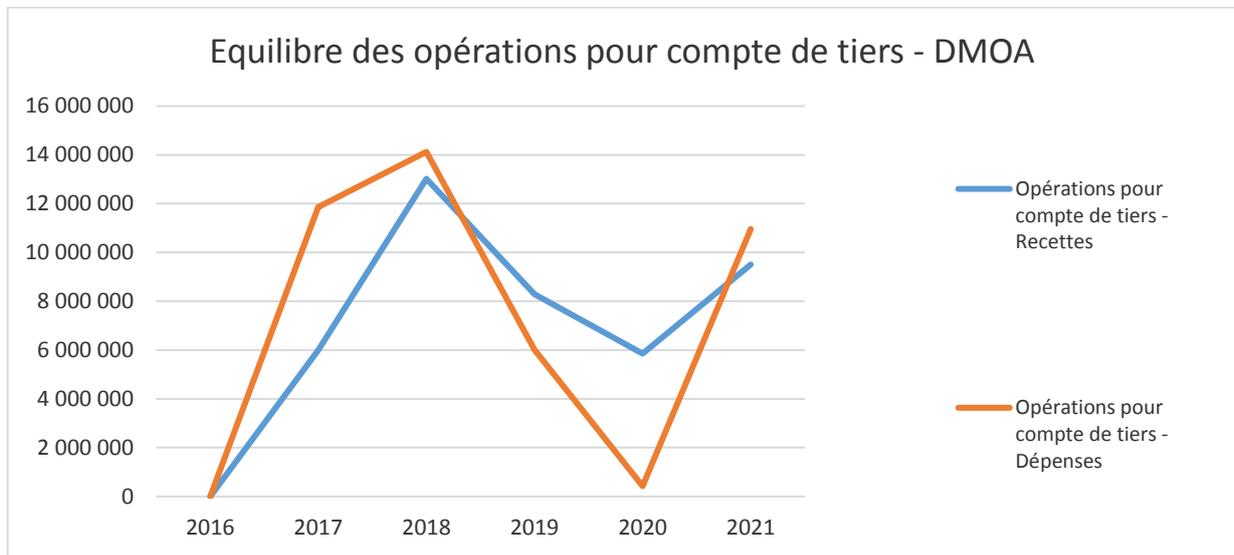
En 2021, les dépenses de fonctionnement augmentent plus vite que les recettes de fonctionnement.

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

Concernant la section d'investissement, et bien que le BHNS soit entré en service en 2019, le niveau des dépenses d'investissement est resté important en 2020 (51 M€) et diminue nettement en 2021. Cependant, il reste à un niveau élevé (11.25M€).



Concernant les délégations de maîtrise d'ouvrage entre Artois Mobilités et les communes, l'exercice 2021 a été marqué par une régularisation des dépenses imputées à tort en budget M43. Ces DMOA ont été soldées en majorité lors de l'exercice 2022. Les données présentées tiennent compte des restes à réaliser aussi bien en dépenses qu'en recettes.



Un endettement significatif, conformément à la stratégie financière définie

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

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

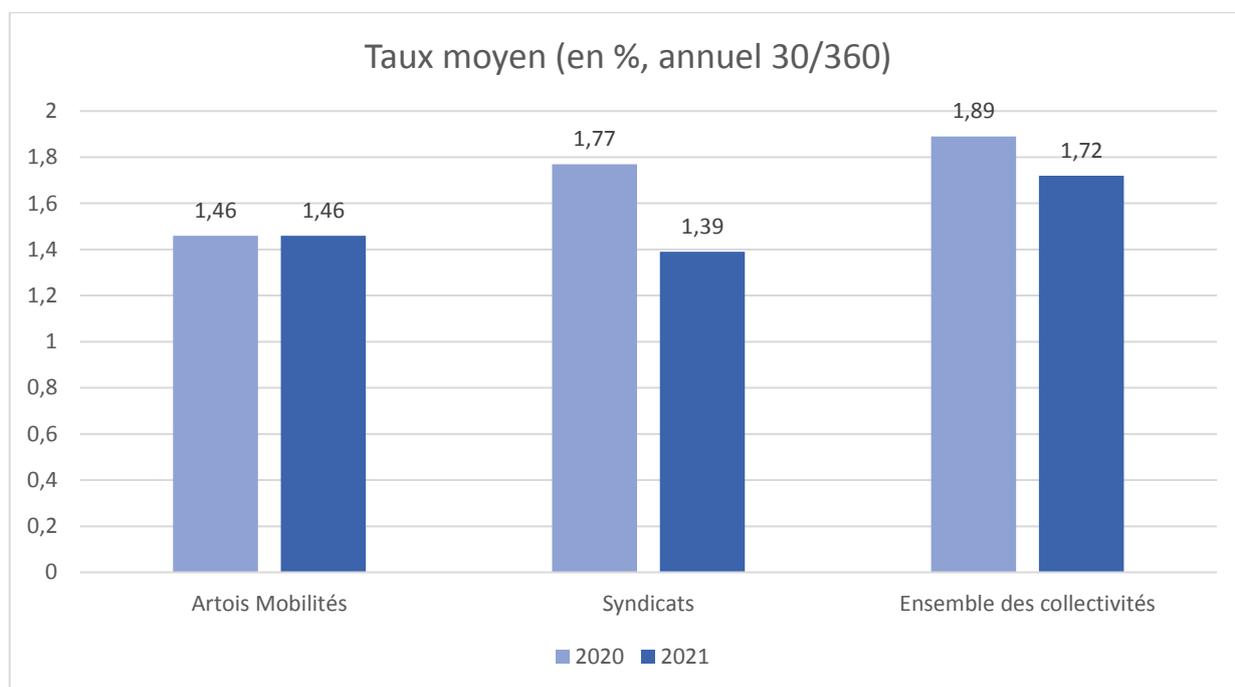
Artois Mobilités n’a plus eu recours à l’emprunt depuis 2020.

Synthèse de la dette de Artois Mobilités au 01/01/2023

Capital restant dû (CRD)	Taux moyen (ExEx, Annuel)	Durée de vie résiduelle moyenne	Durée de vie moyenne	Nombre de lignes
199 148 585.09 €	1,81 %	20 ans et 2 mois	10 ans et 6 mois	18

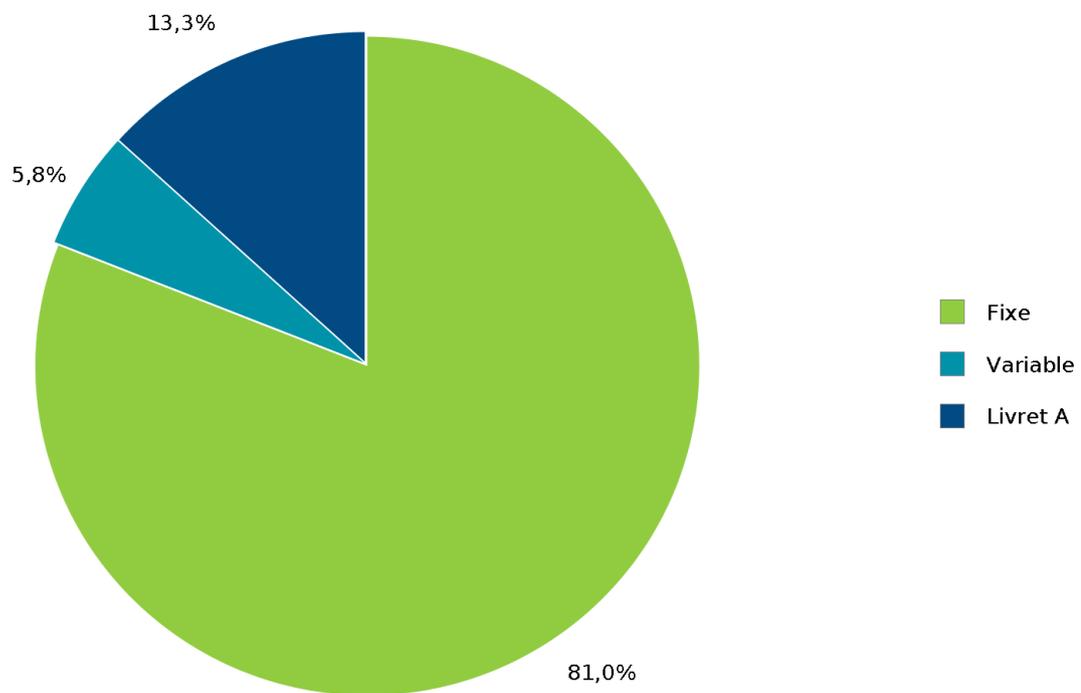
La durée de vie résiduelle moyenne est la moyenne des durées de chacun des emprunts pondérés par leurs capitaux restant dus (durée restante avant l'extinction totale des emprunts).

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



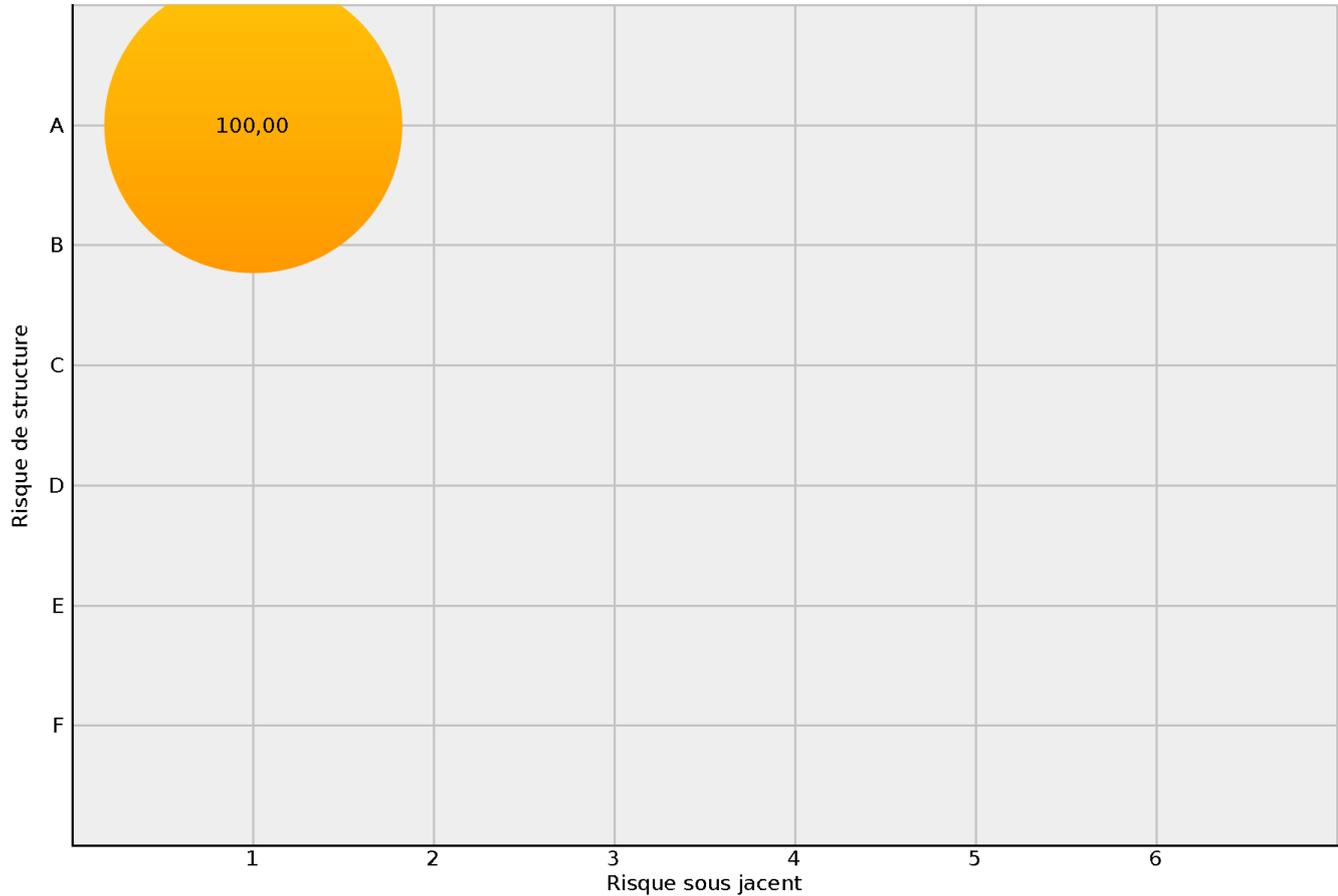
Dette par type de risque (avec dérivés) au 1^{er} janvier 2023

Type	Capital Restant Dû	% d'exposition	Taux (ExEx, Annuel)	moyen
Fixe	161 244 237.25 €	80,97 %	1,61 %	
Variable	11 504 347.84 €	5,78 %	2,56 %	
Livret A	26 400 000.00 €	13,26 %	2,69 %	
Ensemble des risques	199 148 585.09 €	100,00 %	1,81 %	



Dette selon la charte de bonne conduite (Charte Gissler)

Taille de la bulle = % du CRD

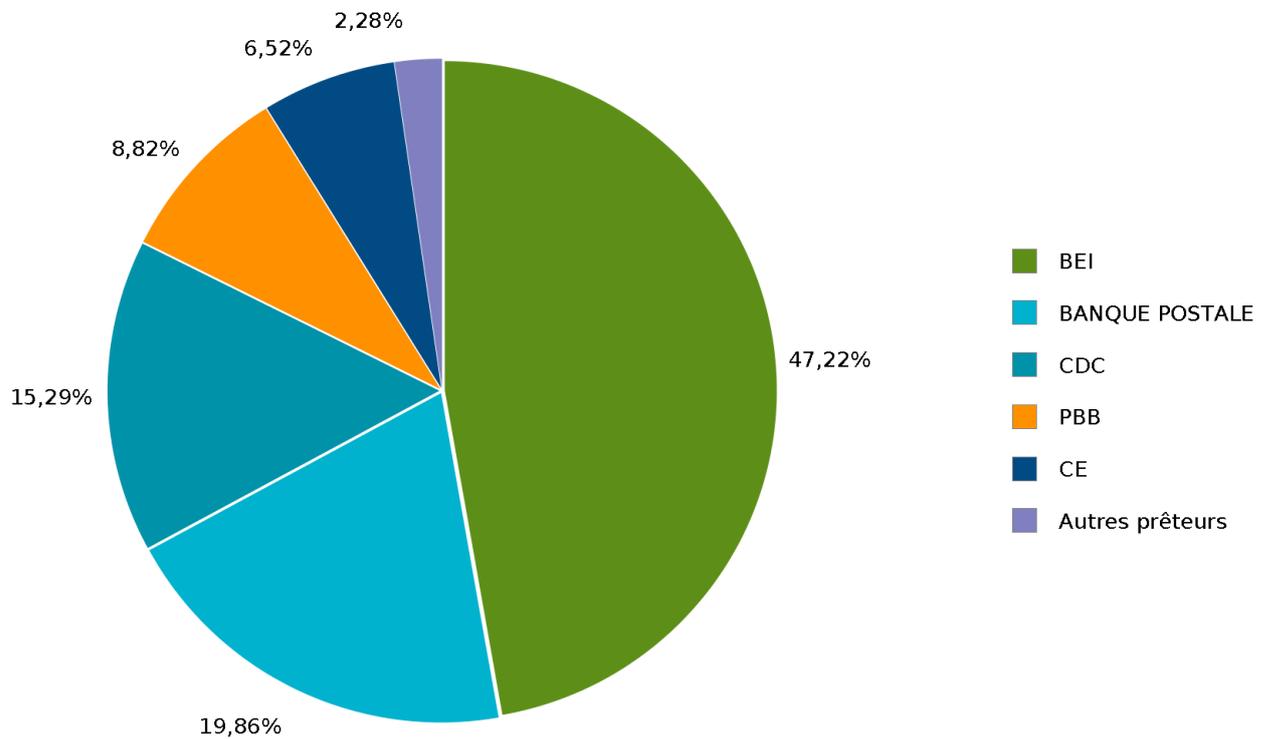


© Finance Active

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

Dette par prêteur au 1^{er} janvier 2023

Prêteur	Capital Restant Dû	% du CRD	Disponible (Revolving)
<i>BEI Banque Européenne d'Investissement</i>	94 046 782.60 €	47,22 %	
<i>BANQUE POSTALE</i>	39 545 626.83 €	19,86 %	
<i>CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS</i>	30 450 000.00 €	15,29 %	
<i>Deutsche Pfandbriefbank AG</i>	17 571 960.02 €	8,82 %	
<i>CAISSE D'EPARGNE</i>	12 986 292.76 €	6,52 %	
<i>Autres prêteurs</i>	4 547 922.88 €	2,28 %	
Ensemble des prêteurs	199 148 585.09 €	100,00 %	-



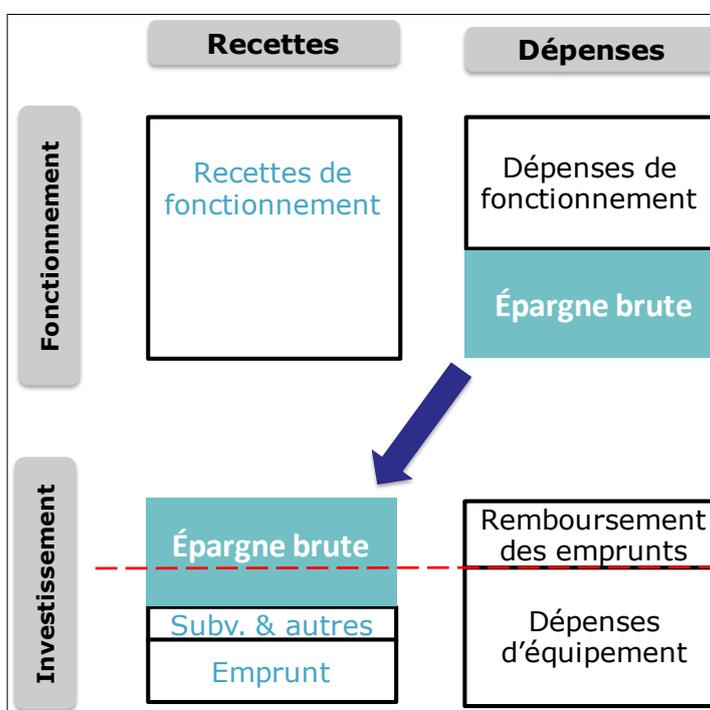
Les hypothèses d'évolution retenues pour construire le budget 2023

L'équilibre budgétaire de Artois Mobilités : les obligations légales et contractuelles à respecter

Budgétairement, Artois Mobilités doit respecter les mêmes règles d'équilibre que toutes les collectivités locales :

- L'équilibre de la section de fonctionnement ;
- La couverture des remboursements de dette par des ressources propres. C'est ce que l'on appelle le respect de l'équilibre réel du budget.

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



Les obligations de Artois Mobilités liées au contrat de financement signé avec la Banque Européenne d'Investissement (BEI)

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

Il s'agit d'un contrat avantageux pour Artois Mobilités : conditions financières (prêt direct avec garantie de l'UE au titre du FEIS-plan Juncker), durée de financement (maturité longue : 25 ans), liquidités, souplesse (périodes de différés jusqu'à 9 ans). Par ailleurs, l'obtention d'un prêt BEI constitue un « label » pour les autres prêteurs, l'instruction du projet par la BEI étant particulièrement précise.

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

- Sur l'épargne de gestion, qui doit être supérieure à 5% des recettes réelles de fonctionnement pendant deux exercices consécutifs ;
- Sur la capacité de désendettement, qui ne doit pas dépasser 22 années jusqu'à l'exercice 2022, puis 16 années à partir de 2023.

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

Le forfait de charges : principal facteur d'évolution des dépenses de fonctionnement, et en particulier des charges à caractère général

Principale dépense de Artois Mobilités, de l'ordre de 96% des charges à caractère général, 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 Artois Mobilités et Transdev.

Le 9 décembre, le comité syndical a voté l'avenant n°7 à la convention initiale de délégation de service public. En effet, après un exercice 2021 encore perturbé par les effets de l'épidémie de la COVID-19, la crise a continué ses effets sur l'exercice 2022.

FORFAIT DE CHARGES (FC)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Moyenne 2017-2019	Moyenne 2020-2023	Moyenne annuelle	Cumul
	12 mois	84 mois									
Charges variables (Cv)	19 805 988	20 980 244	24 511 857	22 802 921	24 304 651	24 627 655	24 262 945	21 766 030	23 999 543	23 042 323	161 296 261
Dont coûts de roulage	5 088 601	5 269 754	7 249 733	6 807 410	7 322 124	7 719 942	7 364 570	5 869 363	7 303 512	6 688 876	46 822 134
Dont charges variables de personnel	14 689 336	15 682 438	17 990 973	15 961 895	16 948 911	16 874 097	16 864 760	16 120 916	16 662 416	16 430 344	115 012 411
Dont autres charges variables	28 052	28 052	-728 849	33 615	33 615	33 615	33 615	-224 249	33 615	-76 898	-538 284
Charges fixes (Cf)	14 866 506	15 646 545	16 988 209	17 587 800	17 501 776	16 995 542	16 877 422	15 833 753	17 240 635	16 637 686	116 463 800
Dont marketing-commercial	570 103	673 922	1 093 669	1 165 965	1 221 368	1 089 899	1 085 696	779 231	1 140 732	985 803	6 900 622
Dont infrastructures fixes	315 441	341 985	392 073	492 073	492 073	492 073	492 073	349 833	492 073	431 113	3 017 789
Dont charges fixes de personnel	7 750 687	7 967 584	8 378 098	8 356 673	8 458 284	8 432 918	8 420 633	8 032 123	8 417 127	8 252 125	57 764 877
Dont frais de siège/frais de région	1 153 686	1 190 009	1 306 244	1 320 014	1 321 463	1 330 319	1 322 719	1 216 646	1 323 629	1 277 779	8 944 453
Dont impôts et taxes	457 179	525 315	530 269	530 930	298 651	298 000	293 125	504 255	355 177	419 067	2 933 470
Dont amortissements	255 956	494 680	635 246	552 718	347 337	231 482	161 577	461 960	323 279	382 714	2 678 996
Dont Gros Entretien Renouvellement	0	0	0	0	214 762	23 862	0	0	59 656	34 089	238 625
Dont autres charges fixes	3 018 247	3 235 817	3 472 529	3 976 841	3 953 626	3 894 797	3 906 247	3 242 198	3 932 878	3 636 872	25 458 104
Dont marge et aléas	1 345 207	1 217 234	1 180 081	1 192 586	1 194 212	1 202 191	1 195 352	1 247 507	1 196 085	1 218 123	8 526 863
Charges de sous-traitance (Cst)	23 419 437	23 181 288	24 339 261	23 770 553	26 332 673	27 372 260	27 373 519	23 646 662	26 212 251	25 112 713	175 788 991
TOTAL FORFAIT DE CHARGES	58 091 932	59 808 076	65 839 328	64 161 275	68 139 100	68 995 456	68 513 886	61 246 445	67 452 429	64 792 722	453 549 052
Taux de marge (marge / forfait de charges)	2,3%	2,0%	1,8%	1,9%	1,8%	1,7%	1,7%	2,0%	1,8%	1,9%	1,9%

Le forfait de charges 2023 révisé est estimé à 80.4 M€.

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

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

Une stabilisation des effectifs et un maintien de la masse salariale

Après deux années consécutives de baisse, la masse salariale est désormais stable (hors GVT). Elle s'élèvera, pour l'année 2023, à un montant de 2.43 M€.

Concernant les effectifs, fin 2022, les effectifs sont de 40 postes permanents, contre 66 postes au 31 décembre 2018, 45 postes au 31 décembre 2019 et 43 postes au 31 décembre 2021. Ces postes pourvus représentent 39.8 Equivalents Temps Plein (E.T.P.).

Evolution des effectifs depuis 2016 (au 31/12/N) :

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Titulaires	22	23	22	23	26	27	27	27
Contractuels	14	36	42	21	14	16	13	13
Autres	1	8	2	1	2	0	0	0
Total	37	67	66	45	42	43	40	40

Fin 2023, les effectifs de Artois Mobilités devraient rester stables et compter 40 postes permanents. La répartition prévisionnelle par catégorie et par filière se décompose comme suit :

Répartition par statut

	2022	2023
Non titulaire	15	13
Titulaire	26	27
Total	41	40

Répartition par catégorie

	2022	2023
A	16	14
B	13	14
C	12	12
Total	41	40

Répartition par filière

	2022	2023
Administrative	25	27
Technique	16	13
Total	41	40

Répartition par sexe

	2022	2023
Femme	19	17
Homme	22	23
Total	41	40

Répartition des dépenses de personnel :

S'agissant des dépenses de personnel, la prévision pour 2023 est stable (hors GVT) et s'élève à 2.48 M€ toutes charges comprises. Le réalisé 2021 s'élève à 2.29 M€ et 2.35 M€ en 2022. En 2018, la masse salariale avait atteint son apogée pour diminuer en 2019 puis en 2020 et 2021 et enfin se stabilise en 2022, conformément aux prévisions annoncées lors des DOB et ROB des années précédentes. Cette diminution est en lien direct avec la fin des travaux du projet de BHNS. Les effectifs sont désormais stables et devraient le rester.

Les dépenses de personnel sont réparties comme suit :

Masse salariale en euros	2019	2020	2021	2022	2023	Différence 2023/2022	% évolution prévisionn elle
Total	2 640 527,15 €	2 315 500,72 €	2 289 756,85 €	2 351 562,57 €	2 434 791,00 €	83 228,43 €	3,54%
Dont traitement indiciaire	1 274 843,49 €	1 062 721,54 €	1 054 356,18 €	1 083 709,64 €	1 110 000,00 €	26 290,36 €	2,43%
Dont régime indemnitaire	538 684,30 €	546 064,91 €	559 464,47 €	565 327,48 €	584 791,00 €	19 463,52 €	3,44%
Dont charges patronales	808 940,25 €	685 817,45 €	657 323,16 €	686 172,91 €	724 000,00 €	37 827,09 €	5,51%
Dont IR- NBI et SFT	18 059,11 €	20 896,82 €	18 613,04 €	16 352,54 €	16 000,00 €	-352,54 €	-2,16%

Fin 2022, les titulaires représentent 67.5 % des effectifs et 64 % de la masse salariale (incluant les charges sociales), alors que les agents contractuels représentent 32.5 % des effectifs et 36 % de la masse salariale (incluant les charges sociales).

Hors charges sociales, le régime indemnitaire et la participation à la protection sociale représentent environ 24% de l'ensemble des rémunérations versées.

En 2022, il n'y a eu aucune dépense concernant les heures supplémentaires

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

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

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

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

L'enveloppe concernant les indemnités des élus, pour l'année 2023, charges comprises, s'élève à 45 000 euros.

La gestion du temps de travail :

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

Le nombre de jours de congés annuels est de 25 jours auxquels il convient d'ajouter les 20 jours de RTT. Les jours d'ancienneté et la sixième semaine ont été supprimés afin d'être en conformité avec la durée légale du travail fixée à 1 607 heures

Le dialogue social :

Jusqu'à fin 2018, le syndicat était rattaché au comité technique du centre de gestion du Pas-de-Calais.

Dans le cadre des élections professionnelles du 6 décembre 2018, la structure a été dans l'obligation de créer son comité technique local puisque ses effectifs au 1^{er} janvier 2018 avaient atteint le seuil réglementaire de 50 agents.

Pour rappel, le comité technique est consulté pour toute question relative à l'organisation du travail et des services et notamment : la durée du travail (aménagement temps de travail, compte épargne temps, ...),

l'organisation des services, le plan de formation, les grandes orientations relatives au régime indemnitaire, les ratios d'avancement de grade, le règlement intérieur.

Le comité technique local s'est réuni 2 fois en 2022. Les membres du comité ont, à ces occasions, pu notamment débattre sur les nouvelles dispositions relatives au télétravail, l'actualisation du règlement intérieur.

Les élections professionnelles se sont tenues en décembre 2022. Sachant que l'effectif, au 1^{er} janvier 2022, était inférieur à 50 agents, Artois mobilités est rattaché, à nouveau, au comité technique du centre de gestion.

Les hypothèses d'évolution des recettes de fonctionnement

Le versement mobilité : une recette fiscale dont l'évolution reste incertaine

Représentant plus de la moitié des recettes de fonctionnement, le versement mobilité est la principale recette de Artois Mobilités et constitue la seule ressource fiscale de la structure.

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

Le taux appliqué est de 1,80%, depuis le 1^{er} juillet 2018, soit le taux majoré autorisé dans le cadre du projet de TCSP porté par Artois Mobilités. À noter que la majoration du taux est destinée à financer les investissements et l'exploitation supplémentaire induite.

Le taux maximum autorisé est de 2%, sous réserve de la présence d'une commune touristique dans le périmètre couvert, ce qui n'est actuellement pas le cas.

Notons toutefois que le plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) a souhaité donner aux entreprises les moyens d'innover, de se transformer, de grandir et de créer des emplois. Cette loi a été promulguée le 22 mai 2019 et modifie les règles de franchissement des seuils d'effectif :

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

Pour rappel, les 35 nouvelles communes de la Lys-Romane intégrées en 2017 bénéficient d'un lissage de taux sur 9 ans :

Année	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Taux de VM	0,20%	0,43%	0,62%	0,82%	1,02%	1,21%	1,41%	1,60%	1,80%

Après des exercices 2020 et 2021 marqués par la crise sanitaire, l'exercice 2022 a connu une augmentation des recettes fiscales. Toutefois, notons que les produits enregistrés en 2022 intègrent des régularisations des exercices 2020 et 2021 dues à des échelonnements de charges accordés par l'URSSAF.

Le montant de ces régularisations a été de l'ordre de 2M€.

Il est à noter que pour donner suite au changement des modalités de versement mobilité depuis le 1^{er} janvier 2022, les AOM ont vu s'améliorer la lisibilité du produit perçu. Désormais, les AOM perçoivent le produit du mois précédent sur la base des déclarations des employeurs.

En parallèle, notre observatoire du versement mobilité nous permet de faire une analyse plus fine de la situation dès réception des fichiers de l'URSSAF. Cependant, les fichiers émanant de la MSA sont toujours inexploitable.

De plus, comme c'était déjà le cas en 2020, la loi de finances pour 2021 fige la baisse des compensations de l'Etat qui avait initialement comme objectif de dédommager les autorités organisatrices de la mobilité de la perte de recettes issue du relèvement du seuil de plus de 9 à 11 salariés – intervenue à compter du 1er janvier 2016. Cette compensation est passée de 700 K€ en 2019 à 350 K€ en 2020, puis à 340 K€ en 2021 et 2022. la Loi de Finances prévoit de maintenir ce montant. Cette compensation a vocation à ne pas perdurer.

Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région

Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région représentent un peu plus de 10 M€ en 2022. Une absence de visibilité pluriannuelle caractérise cette ressource, notamment concernant la compensation de la gratuité des transports pour les lycéens.

Les recettes tarifaires liées au service de transport

Les recettes du service correspondent à l'engagement contractuel de recettes du délégataire. Le dernier avenant entraîne une baisse de recettes de 240 341 euros HT 2016.

Suite au dernier avenant, le montant des engagements de recettes est le suivant :

OBJECTIF DE RECETTES (OR)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	12 mois						
Recettes commerciales (Rc)	5 251 711	5 311 148	5 830 186	4 370 506	5 291 569	6 202 253	6 461 172
Recettes annexes/accessoires (Ra)	189 615	184 618	180 913	180 570	180 871	181 284	181 432
TOTAL OBJECTIF DE RECETTES	5 441 326	5 495 766	6 011 099	4 551 077	5 472 440	6 383 537	6 642 603

L'engagement de recettes pour 2023 est de 6.64 M€.

La contribution statutaire des EPCI membres de Artois Mobilités

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

Afin de tenir compte des conséquences financières de la crise sanitaire, la participation 2020 et 2021 des communautés d'agglomérations a été fixée à 20 M€.

La participation 2022 a été diminuée de 2M€ par rapport à 2020 et 2021 et est revenue à 18 M€.

Concernant l'année 2023, afin d'assurer les équilibres financiers (équilibre budgétaire et respect du contrat BEI), la participation reste fixée à 18 M€.

Objectifs de réalisations en investissement : orientations budgétaires 2023 et engagements pluriannuels

Une grande partie des travaux d'investissement liés au BHNS a été réalisée sur les exercices 2017-2018-2019, le reliquat étant en cours depuis 2020 car Artois Mobilités ne dispose toujours pas de l'ensemble des DGD.

Néanmoins, Artois Mobilités envisage de nouveaux investissements pour les exercices 2023 et suivants. Les principaux crédits de paiement seraient en 2023 :

- Acquisition matériel roulant (bus électriques et hydrogènes) : 12 150 000 € ;
- Electrification des dépôts de Grenay et Hénin-Beaumont : 1 200 000 € ;
- Mise en accessibilité des quais : 1 470 000 €
- Acquisition et installation de sanitaires : 895 000 euros
- Amélioration lignes paires et impaires : 671 000 € ;
- Construction d'une station pour carburants sur le dépôt Washington à Béthune : 430 000 € ;
- Installation de DAT : 340 000 € ;
- Installation d'abris : 320 000 € ;

Les engagements pluriannuels seraient les suivants :

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

N°	Objet	AP	Réalisé 2021	Réalisé 2022	CP 2023	CP 2024
100	Extension Bulle 6	4 952 607	4 101	157 506	3 291 000	1 500 000
101	PEM Sud Béthune	1 500 000	0	0	100 000	1 400 000
102	Matériel roulant	17 100 000	0	0	12 150 000	4 950 000
103	Mobilier urbain	903 047	71 155	121 892	180 000	300 000
104	Mise en accessibilité	3 076 460	0	106 460	1 470 000	750 000
106	BI Systèmes	480 000	0	0	220 000	130 000
107	Vidéosurveillance	450 000	0	0	350 000	50 000

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

N°	Objet	AE	Réalisé 2021	Réalisé 2022	CP 2023
10	AMO DSP	210 000	0	93 407	116 593

Les recettes d'investissement attendues en 2023

Au titre de l'opération BHNS, Artois Mobilités doit encore percevoir les soldes des subventions d'investissement liés au projet, mais ceci dépend des délais d'instruction et du règlement des DGD de marchés.

Les investissements à venir pourraient, en partie, subventionnés, par la Région et l'Etat pour l'extension du projet Hydrogène. Cependant, ces recettes restent incertaines.

Dans le cadre du plan de relance, la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) subventionne en priorité la transition écologique au travers de la rénovation énergétique des bâtiments publics et du développement de nouvelles solutions de transport. Ainsi, Artois Mobilités a déposé deux dossiers de subvention concernant l'extension de la Bulle 6 et l'électrification d'une partie de la Bulle 3.

Le recours à l'emprunt n'est pas envisagé en 2023 compte-tenu des engagements pris vis-à-vis de la BEI.

Les épargnes et ratios présentés ci-dessous sont consolidés et tiennent compte de la reprise des résultats de l'année 2022.

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

Epargne de gestion	30 753 915
Epargne brute	26 395 915
Epargne nette	16 385 915
CRD au 31/12	189 886 256
Capacité de désendettement	7
Epargne de gestion / RRF	25%

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