

## 2024/01/CS – Annexe

### **Débat d'orientation budgétaire (DOB) sur la base du rapport d'orientation budgétaire (ROB) pour l'exercice 2024**

#### **Introduction**

Conformément à l'article L2312-1 du CGCT, l'ordonnateur présente à l'assemblée délibérante, dans un délai de deux mois (10 semaines pour la nomenclature comptable M57 – article L.5217-10-4 du CGCT, concernant les métropoles et que les services de l'état recommandent d'appliquer par extension aux autres collectivités ) 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 sus, 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.

Ainsi, 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 2024 avant le vote du budget primitif qui devrait avoir lieu le 5 avril 2024.

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 M57 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, qui permet la gestion des activités hors champ de TVA. Sur ce budget, la TVA est récupérée sur les investissements réalisés par le biais du FCTVA.
- Un budget annexe transport, en comptabilité M43, hors taxe, sur lequel une récupération de TVA est effectuée (activités dans le champ de la TVA).

#### **Quelques données financières rétrospectives (2017 – 2022) :**

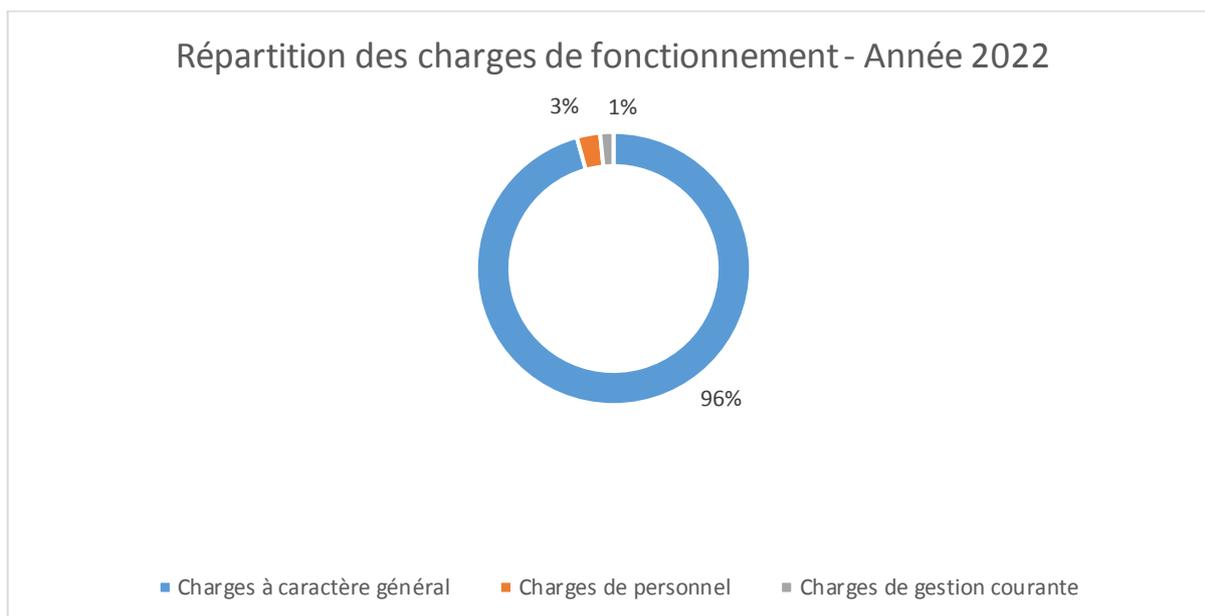
*Les données financières rétrospectives sont basées sur les comptes administratifs.*

*Dans la mesure où les données concernant l'année 2023 ne sont pas finalisées, il convient de se reporter aux informations présentées dans le cadre du vote du compte administratif 2022 (note d'information - comité syndical du 13 avril 2023).*

Note n°1 au comité syndical d'Artois Mobilités du jeudi 22 février 2024

## 1 - Les dépenses de fonctionnement

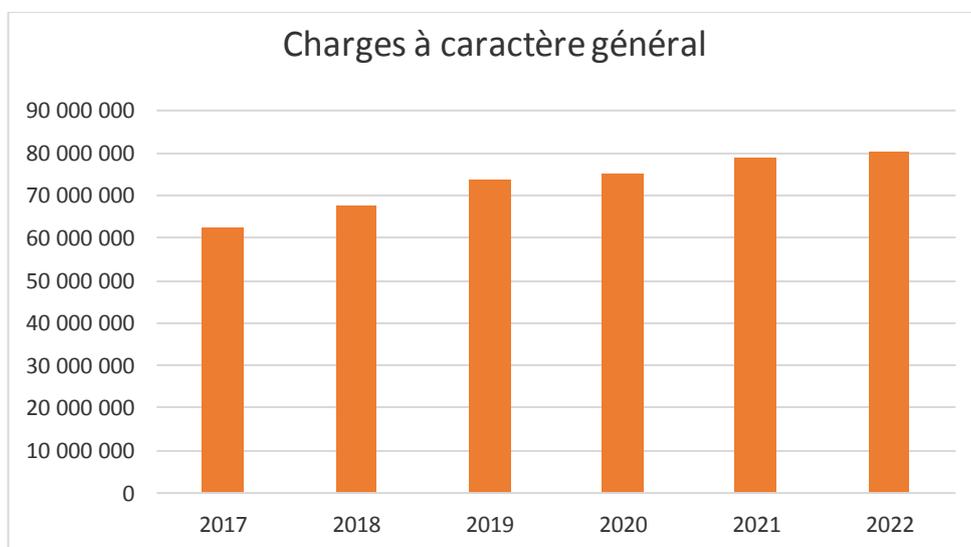
### Répartition des dépenses de fonctionnement :



### Les charges à caractère général :

Les dépenses de fonctionnement sont majoritairement constituées par les charges à caractère général (chapitre 011) ; ce poste de dépenses comprend principalement le forfait de charges contractuel de la délégation de service public, celui-ci est à hauteur de 96% des charges de gestion.

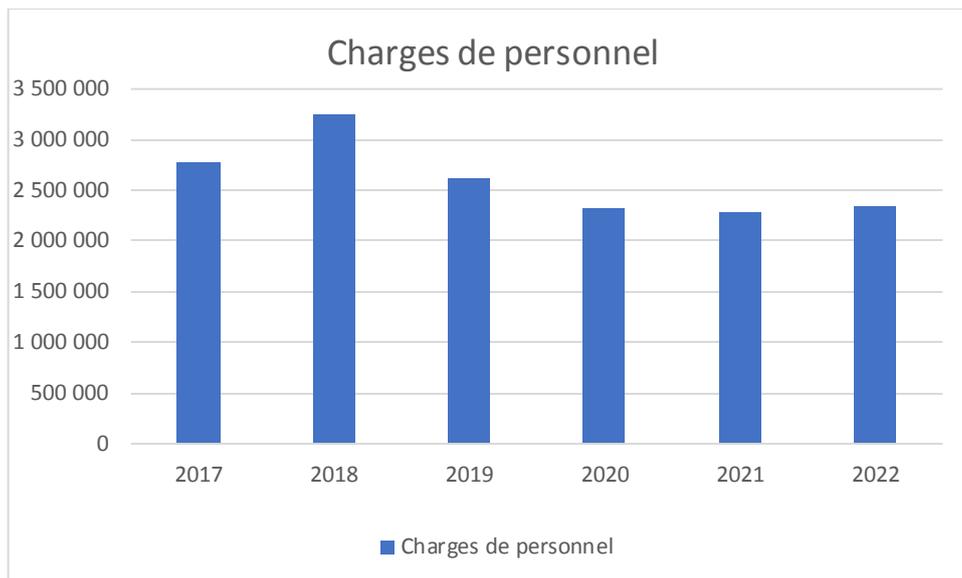
Pour information, les charges à caractère général ont évolué de la manière suivante depuis 2017 :



Depuis 2017, les recettes sont intégrées dans les ressources d'exploitation de la structure. Le forfait de charges évolue significativement en 2019 avec la mise en service du BHNS.

### Les charges de personnel :

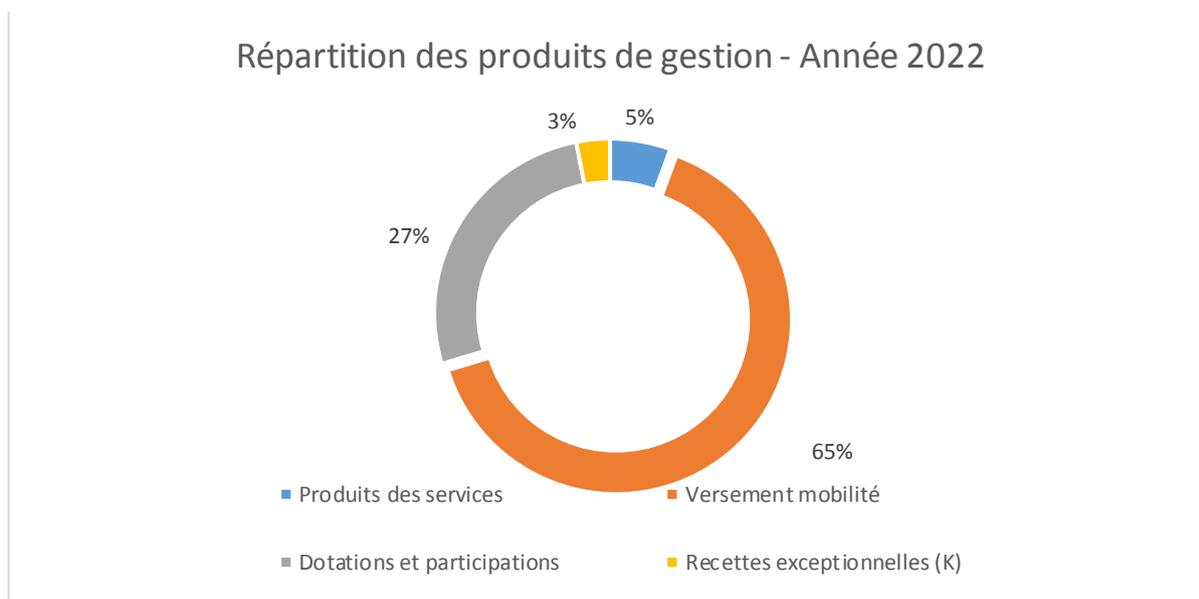
Concernant les charges de personnel, après une évolution marquée en 2018 liée au recrutement de personnel nécessaire à la conduite du projet BHNS, les charges de personnel diminuent à compter de 2020 et sont désormais stabilisées (hors GVT).



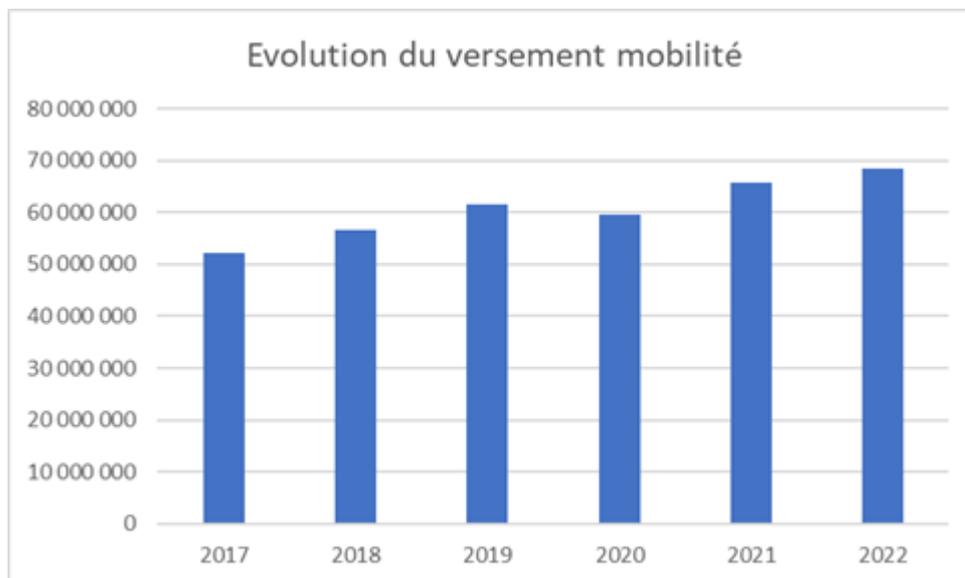
### 2 - Les recettes de fonctionnement :

Les recettes de fonctionnement sont constituées par ordre décroissant :

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



Le versement mobilité :

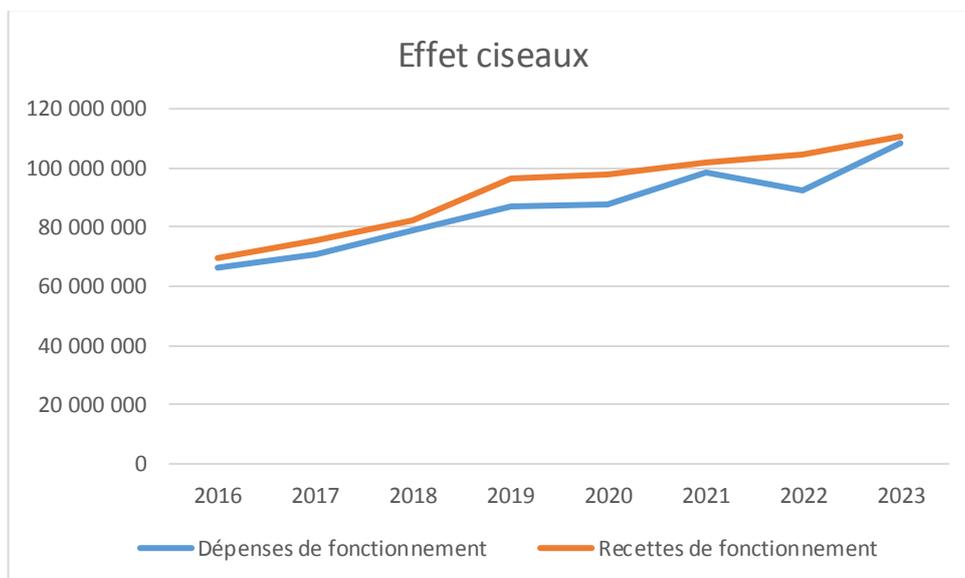


Artois Mobilités a perçu au titre de l'année 2022 la somme de 68 427 772 euros. Cette hausse de plus de 4 % est notamment liée aux régularisations de cotisations sociales sur les années antérieures.

Les participations et subventions publiques :

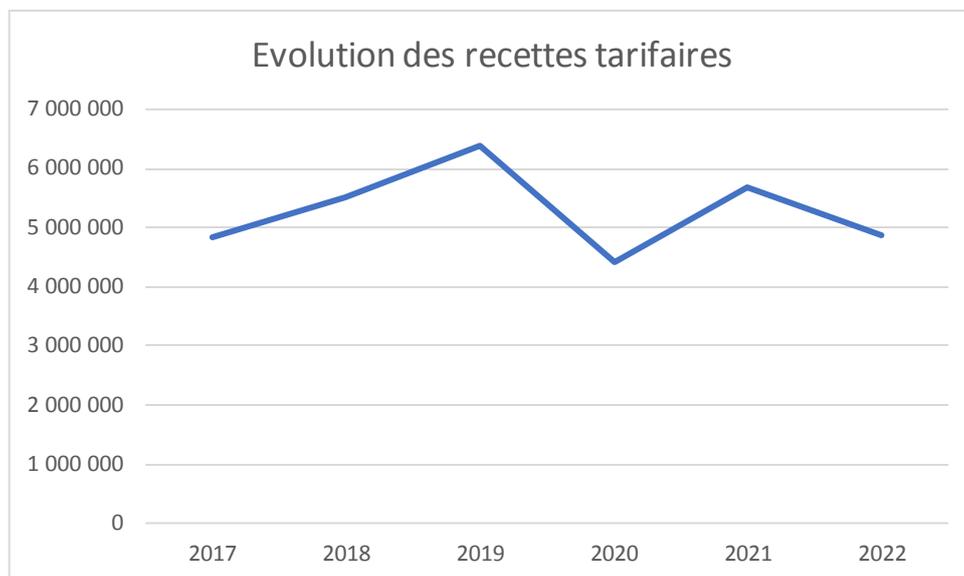
Pour rappel, la participation complémentaire des agglomérations en 2020 et 2021, la négociation menée avec le délégataire ainsi que la recherche d'économies internes ont permis à la collectivité d'échapper à l'effet « ciseaux » malgré les effets de la crise sanitaire.

En 2022, les recettes de fonctionnement augmentent plus vite que les dépenses de fonctionnement, ce qui permet à Artois Mobilités d'échapper à nouveau à l'effet ciseaux. Ainsi, Artois Mobilités a retrouvé une capacité d'autofinancement pour ses projets d'investissement.



Pour l'année 2023, les dépenses de fonctionnement ont nettement progressé. Cette progression est essentiellement due à l'inflation qui entraîne une augmentation du forfait de charges de la DSP et de certaines dépenses à caractère général. Cependant, les recettes de fonctionnement ont également augmenté notamment grâce au versement mobilité qui est dynamique. De ce fait, Artois Mobilités échappe, une nouvelle fois, à l'effet « ciseaux ». Néanmoins sa capacité d'autofinancement pour ses projets est faible.

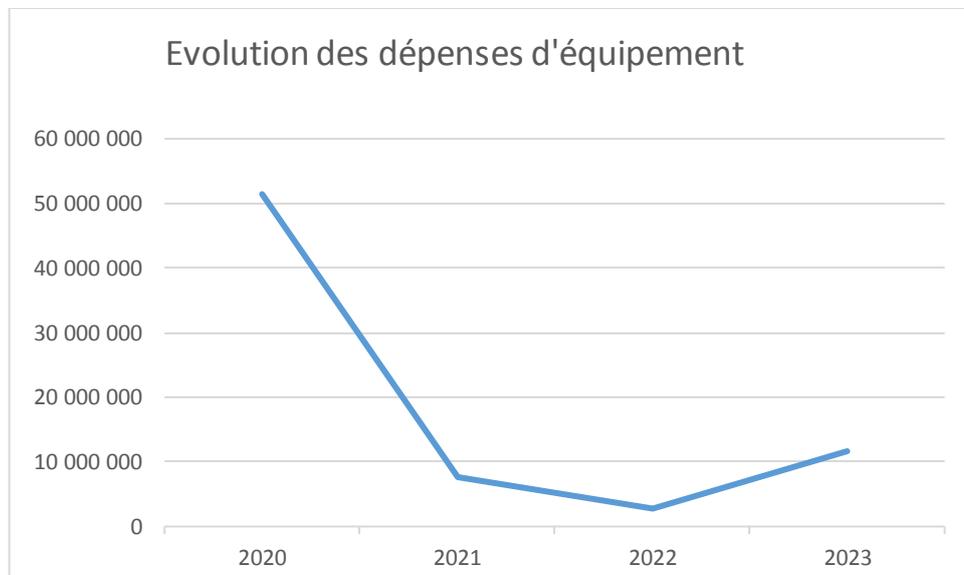
## Les recettes tarifaires de la DSP :



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

## 3 - Les dépenses d'investissement :

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 puis 2022. Cependant, il reste à un niveau élevé. Pour l'année 2023, Artois Mobilités a programmé des investissements à hauteur de 11.5 M€.



## 4 - Les recettes d'investissement :

Les délais de traitement des subventions de l'Etat et du FEDER n'ont pas permis de recouvrer les subventions attendues. Le solde de certaines subventions n'a pas été versé.

## La Gestion de la dette :

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

105 M€ Banque Européenne d'Investissement	<i>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</i>
34,9 M€ CDC	<i>Artois Mobilités a négocié pour optimiser le niveau de marge applicable à l'enveloppe</i>
88,1 M€ (Banque Postale, CE, PBB)	<i>Une durée de 25 ans adaptée au projet Des marges bancaires et une souplesse optimisée</i>

### Synthèse de la dette d'Artois Mobilités au 01/01/2024 :

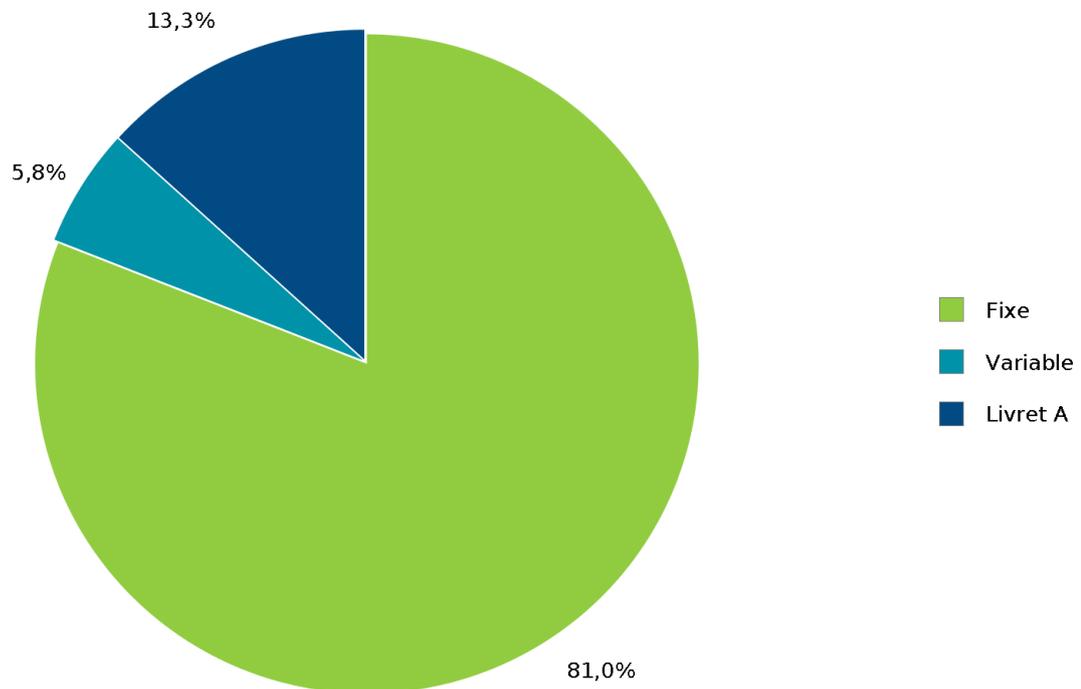
Capital restant dû (CRD)	Taux moyen (ExEx, Annuel)	Durée de vie résiduelle moyenne	Durée de vie moyenne	Nombre de lignes
189 886 256 euros	2.06 %	19 ans et 2 mois	10 ans	18

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.

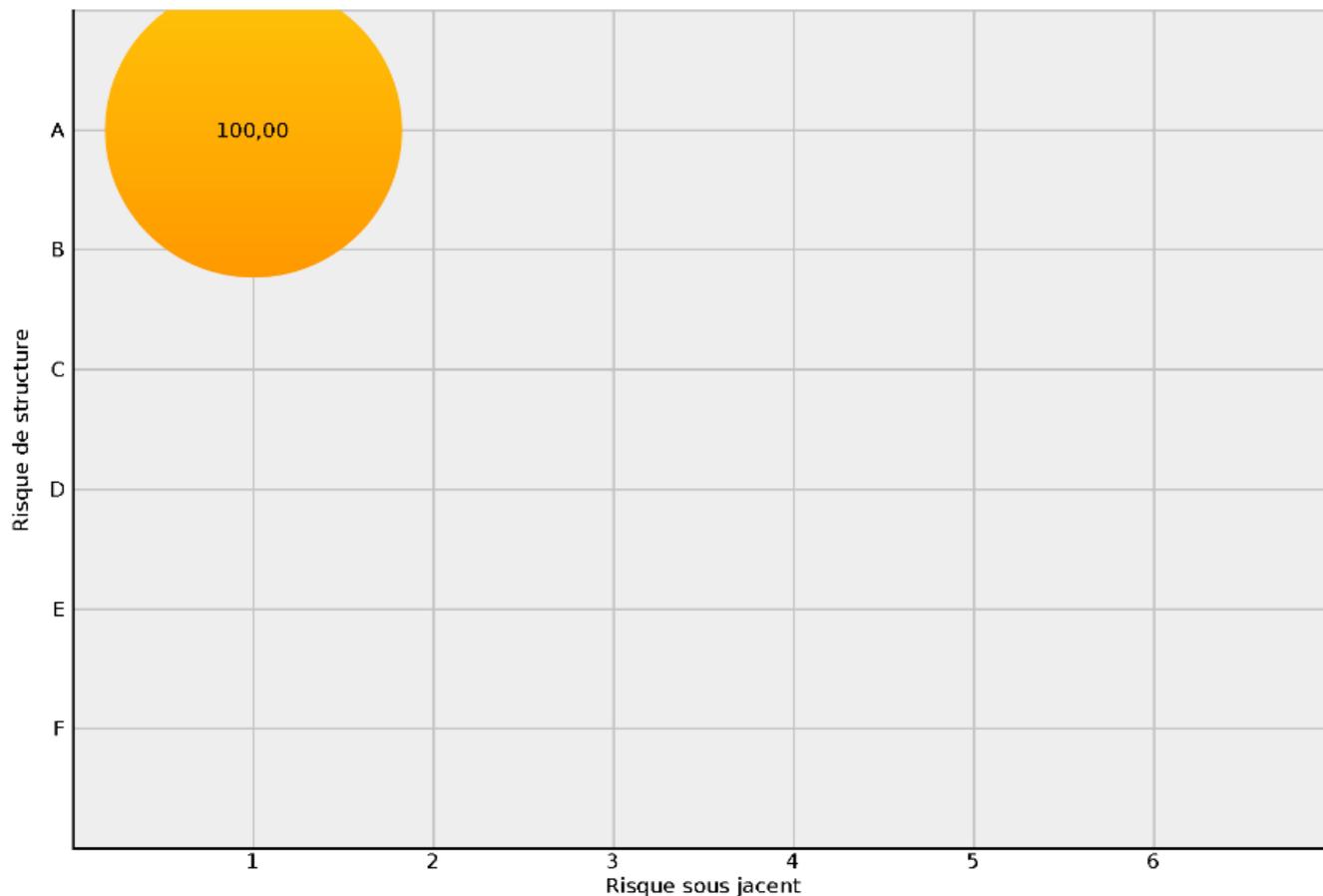
Dette par type de risque (avec dérivés) au 1<sup>er</sup> janvier 2024 :

Type	Capital Restant Dû	% d'exposition	Taux (ExEx, Annuel) moyen
Fixe	153 729 734.03 €	80,96 %	1,61 %
Variable	10 956 521.76 €	5,77 %	4,61 %
Livret A	25 200 000.00 €	13,27 %	3,69 %
<b>Ensemble des risques</b>	<b>189 886 255.79 €</b>	<b>100,00 %</b>	<b>2,06 %</b>



Dettes selon la charte de bonne conduite (Charte Gissler) :

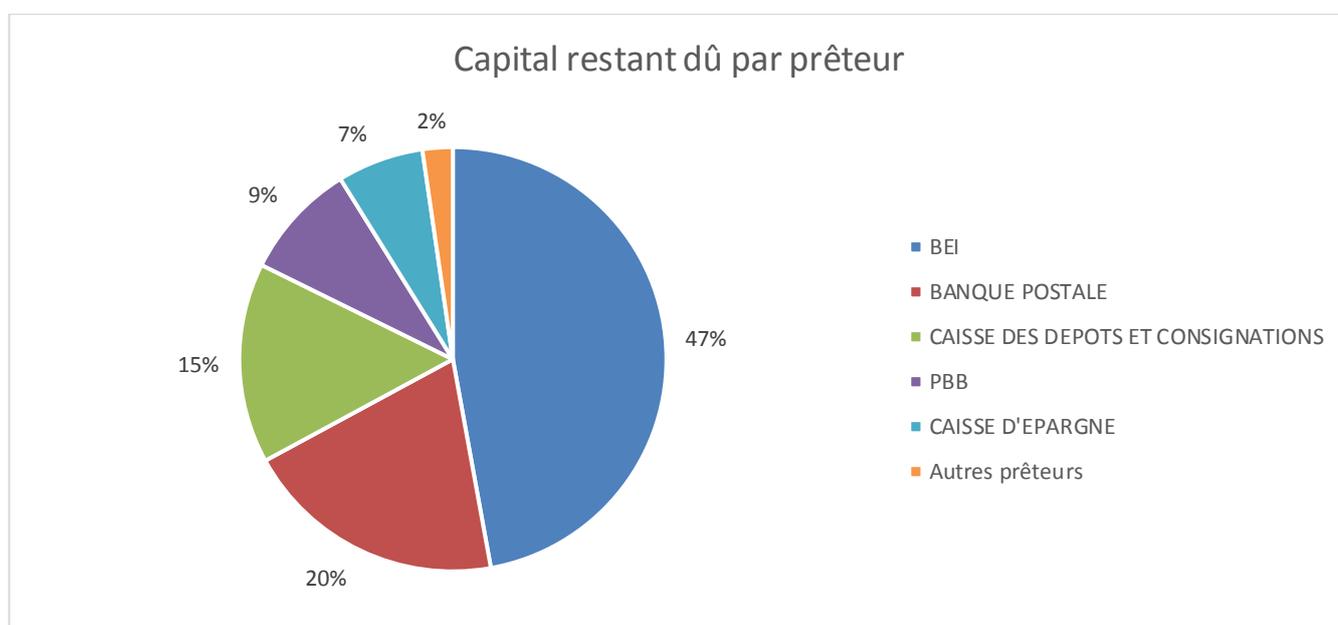
Taille de la bulle = % du CRD



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

Dette par prêteur au 1<sup>er</sup> janvier 2024 :

<i>Prêteur</i>	<i>Capital Restant Dû</i>	<i>% du CRD</i>	<i>Disponible (Revolving)</i>
<i>BEI</i>	<i>89 524 695.64 €</i>	<i>47,15 %</i>	
<i>BANQUE POSTALE</i>	<i>37 823 656 €</i>	<i>19,92 %</i>	
<i>CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS</i>	<i>28 980 000.00 €</i>	<i>15,26 %</i>	
<i>PPB</i>	<i>16 800 924.38 €</i>	<i>8,85 %</i>	
<i>CAISSE D'EPARGNE</i>	<i>12 411 451.98 €</i>	<i>6,54 %</i>	
<i>Autres prêteurs</i>	<i>4 345 527.79 €</i>	<i>2,29 %</i>	
<b><i>Ensemble des prêteurs</i></b>	<b><i>189 886 255.79 €</i></b>	<b><i>100,00 %</i></b>	<b>-</b>



## 1 – L'évolution des dépenses de fonctionnement :

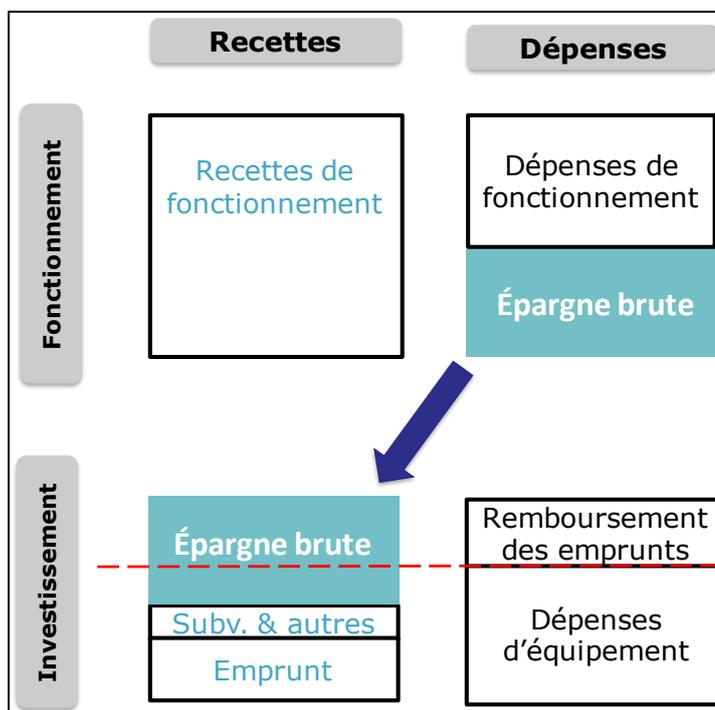
### Les hypothèses d'évolution retenues pour construire le budget 2024 :

L'équilibre budgétaire d'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 d'Artois Mobilités par les communautés d'agglomération membres est estimée en fonction de ces règles.



### La mise en place d'une participation dite « complément de prix »

Le nouveau contrat de délégation de service public a pris effet au 1<sup>er</sup> janvier 2024. Artois Mobilités a souhaité conserver son statut d'assujetti à la TVA (budget annexe transport). Pour se faire, il convient, selon la doctrine fiscale, de respecter le ratio suivant : Recettes DSP / Dépenses DSP > 10 %.

La politique tarifaire d'Artois Mobilités ne permet pas d'atteindre ce ratio. C'est pourquoi, il est proposé qu'une partie de la participation des agglomérations membres soit affectée à un complément aux recettes commerciales perçues par Artois Mobilités. Cependant, ce complément serait assujetti à la TVA, ce qui représente une perte pour Artois Mobilités. La participation des agglomérations membres serait ainsi ventilée en deux parts. La première part, versée au budget principal, pour le financement des dépenses de fonctionnement et une seconde part, versée au budget annexe, en complément des recettes commerciales et ce afin de reverser la TVA due.

## Les obligations d'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.

### Les charges à caractère général :

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

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

Le 6 novembre, le nouveau contrat de délégation de service public a été signé pour la période 2024/2029. Les éléments ci-dessous sont présentés en valeur juin 2022.

Ainsi, pour le calcul du forfait de charge annuel, il convient d'appliquer à la valeur juin 2022 une formule d'indexation qui intègre notamment les évolutions des indices « salaire » et « carburant ». Ainsi, le forfait de charges 2024 révisé est estimé à 85.5 M€ ce qui représente plus de 90% des charges à caractère général.

FORFAIT DE CHARGES (FC)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Moyenne annuelle	Cumul
	12 mois	72 mois						
<b>Charges variables (Cv)</b>	<b>27 871 794</b>	<b>28 018 296</b>	<b>27 982 245</b>	<b>28 355 776</b>	<b>28 221 440</b>	<b>28 893 519</b>	<b>28 223 845</b>	<b>169 343 071</b>
Dont coûts de roulage	8 605 249	8 624 060	8 526 102	8 743 619	8 482 085	9 032 170	8 668 881	52 013 284
Dont charges variables de personnel	19 014 651	19 143 714	19 205 958	19 361 572	19 485 392	19 608 460	19 303 291	115 819 747
Dont autres charges variables	251 895	250 522	250 185	250 585	253 964	252 889	251 673	1 510 040
<b>Charges fixes (Cf)</b>	<b>20 330 265</b>	<b>20 424 286</b>	<b>20 610 787</b>	<b>20 500 528</b>	<b>20 657 931</b>	<b>20 537 287</b>	<b>20 510 181</b>	<b>123 061 084</b>
Dont marketing-commercial	1 879 401	1 823 878	1 893 128	1 795 628	1 858 128	1 796 628	1 841 132	11 046 791
Dont infrastructures fixes	771 469	771 469	771 469	771 469	771 469	771 469	771 469	4 628 813
Dont charges fixes de personnel	9 491 505	9 543 521	9 595 777	9 554 582	9 627 248	9 652 307	9 577 490	57 464 941
Dont frais de siège/frais de région	1 796 154	1 808 197	1 820 223	1 830 397	1 841 809	1 861 976	1 826 459	10 958 756
Dont impôts et taxes	659 084	662 776	666 495	669 480	673 064	678 886	668 298	4 009 786
Dont amortissements	184 883	248 353	294 613	332 913	353 913	205 014	269 948	1 619 691
Dont Gros Entretien Renouvellement	370 000	370 000	370 000	370 000	370 000	370 000	370 000	2 220 000
Dont autres charges fixes	3 439 916	3 449 776	3 444 250	3 414 386	3 392 445	3 417 820	3 426 432	20 558 593
Dont marge et aléas	1 737 853	1 746 315	1 754 832	1 761 672	1 769 855	1 783 187	1 758 952	10 553 714
<b>Charges de sous-traitance (Cst)</b>	<b>31 685 940</b>	<b>31 911 084</b>	<b>32 230 366</b>	<b>32 344 070</b>	<b>32 779 805</b>	<b>32 964 952</b>	<b>32 319 369</b>	<b>193 916 217</b>
Dont charges variables	21 541 498	21 541 498	21 541 498	21 541 498	21 541 498	21 541 498	21 541 498	129 248 987
Dont charges fixes	10 144 442	10 369 586	10 688 868	10 802 572	11 238 307	11 423 454	10 777 872	64 667 229
<b>TOTAL FORFAIT DE CHARGES</b>	<b>79 888 000</b>	<b>80 353 666</b>	<b>80 823 398</b>	<b>81 200 374</b>	<b>81 659 177</b>	<b>82 395 758</b>	<b>81 053 395</b>	<b>486 320 372</b>
Taux de marge (marge / forfait de charges)	2,18%	2,17%	2,17%	2,17%	2,17%	2,16%	2,17%	2,17%

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

- les contrats de prestations de services : viabilité hivernale, maintenance du mobilier urbain, 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 ;
- Le financement du covoiturage ;

**Les charges de personnel et frais assimilés :**

On peut constater un maintien de la masse salariale et une stabilisation des effectifs. En effet, les effectifs sont stabilisés depuis plusieurs exercices, la masse salariale est de ce fait stable (hors GVT). Elle s'élèvera, pour l'année 2024, à un montant de 2.5 M€.

Concernant les effectifs, fin 2023, les effectifs sont de 39 postes permanents. Ces postes pourvus représentent 38.8 Equivalents Temps Plein (E.T.P.).

Evolution des effectifs depuis 2018 (au 31/12/N) :

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Titulaires	22	23	26	27	27	26	27
Contractuels	42	21	14	16	13	13	12
Autres	2	1	2	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>66</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>40</b>	<b>39</b>	<b>39</b>

Fin 2024, les effectifs de Artois Mobilités devraient rester stables et compter 39 postes permanents. La répartition prévisionnelle par catégorie et par filière se décompose comme suit :

**Répartition par statut**

**Répartition par catégorie**

	2023	2024
Non titulaire	13	12
Titulaire	26	27
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>39</b>

	2023	2024
A	16	16
B	11	11
C	12	12
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>39</b>

**Répartition par filière**

**Répartition par sexe**

	2023	2023
Administrative	26	26
Technique	13	13
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>39</b>

	2023	2023
Femme	15	15
Homme	24	24
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>39</b>

## Répartition des dépenses de personnel :

S'agissant des dépenses de personnel, la prévision pour 2024 est stable (hors GVT) et s'élève à 2.50 M€ toutes charges comprises. Le réalisé 2022 s'élève à 2.35 M€ et 2.36 M€ en 2023. En 2018, la masse salariale avait atteint son apogée pour diminuer progressivement en 2019, 2020 et 2021. Celle-ci 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 dépenses de personnel sont réparties comme suit :

Masse salariale en euros	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Différence 2024/2023
<b>Total</b>	<b>2 640 527,15 €</b>	<b>2 315 500,72 €</b>	<b>2 289 756,85 €</b>	<b>2 351 562,57 €</b>	<b>2 362 879,00 €</b>	<b>2 500 000,00 €</b>	<b>137 121,00 €</b>
Dont traitement indiciaire	1 274 843,49 €	1 062 721,54 €	1 054 356,18 €	1 083 709,64 €	1 075 864,00 €	1 100 000,00 €	<b>24 136,00 €</b>
Dont régime indemnitaire	538 684,30 €	546 064,91 €	559 464,47 €	565 327,48 €	575 158,00 €	610 000,00 €	<b>34 842,00 €</b>
Dont charges patronales	808 940,25 €	685 817,45 €	657 323,16 €	686 172,91 €	695 248,00 €	773 000,00 €	<b>77 752,00 €</b>
Dont IR- NBI et SFT	18 059,11 €	20 896,82 €	18 613,04 €	16 352,54 €	16 609,00 €	17 000,00 €	<b>391,00 €</b>

Fin 2023, les titulaires représentent 67% des effectifs et 63.3% de la masse salariale (incluant les charges sociales), alors que les agents contractuels représentent 33 % des effectifs et 36.7% de la masse salariale (incluant les charges sociales).

Hors charges sociales, le régime indemnitaire et la participation à la protection sociale représentent environ 34% de l'ensemble des rémunérations versées.

En 2023, 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.

Les dépenses concernant les indemnités des élus, pour l'année 2023, charges comprises, s'élève à 47 971 euros.

## La gestion du temps de travail :

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

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

## Le dialogue social :

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

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

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

### **Les autres charges de gestion courante (compte 65)**

Artois Mobilités participe au financement des mises en accessibilité des quais engagés par les communes. Ainsi, une enveloppe annuelle de 100 000 euros est prévue au budget primitif 2024.

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

### **Les charges d'intérêts de la dette (compte 66)**

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

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

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

### **L'évolution des recettes de fonctionnement :**

#### **Les hypothèses d'évolution retenues pour construire le budget 2024**

##### **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 d'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<sup>er</sup> juillet 2018, soit le taux majoré autorisé dans le cadre du projet de TCSP porté par Artois Mobilités. À noter que la majoration du taux est destinée à financer les investissements et l'exploitation supplémentaire induite.

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

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

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

Par ailleurs, pour les entreprises qui franchissent le seuil de 11 ETP après le 1<sup>er</sup> janvier 2020, une exonération de contribution s'applique pendant une période de 5 ans. De plus, en cas de retour sous le seuil de 11 ETP et de nouveau dépassement de seuil, une nouvelle période de 5 ans s'applique à compter de la date de nouveau dépassement.

La mise en œuvre de ce mécanisme d'assujettissement a généré des pertes pour les autorités organisatrices de la mobilité qui ont été, en partie, compensées par l'Etat. A titre d'information, pour l'année 2023, la collectivité a perçu une compensation de 344 000 euros. La Loi de Finances prévoit de maintenir ce montant. Cependant, cette compensation a vocation à ne pas perdurer.

En complément et pour rappel, les 35 nouvelles communes de la Lys-Romane intégrées en 2017 bénéficient d'un lissage de taux sur 9 ans. Un taux plein sera appliqué au 1<sup>er</sup> janvier 2025.

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, les exercices 2022 et 2023 ont connu une augmentation de la recette fiscale. Cette augmentation est notamment due au changement des modalités de versement mobilité au 1<sup>er</sup> janvier 2022. En effet, les AOM ont vu s'améliorer la lisibilité du produit perçu puisqu'elles perçoivent le produit du mois précédent sur la base des déclarations des employeurs.

De plus, le versement mobilité provient du secteur privé et du secteur public. En 2023, de 71% du produit provient du secteur privé et 29% provient du secteur public.

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

Pour le secteur public, la seule revalorisation de la valeur du point d'indice au 1<sup>er</sup> juillet 2023 a eu un impact plus mitigé sur le produit perçu.

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 ce qui nous pénalise sur l'estimation de la contribution provenant du milieu agricole.

Ainsi, cette ressource est estimée à 73 500 000 euros pour l'année 2024.

#### Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région

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

OBJECTIF DE RECETTES (OR)	2024 12 mois	2025 12 mois	2026 12 mois	2027 12 mois	2028 12 mois	2029 12 mois
Recettes commerciales (Rc)	5 265 297	5 536 360	5 662 784	5 767 758	5 844 709	5 910 238
Recettes de publicité (Rp)	95 000	95 000	95 000	95 000	95 000	95 000
Recettes annexes/accessoir	226 001	228 568	230 568	236 195	236 293	236 332
<b>TOTAL OBJECTIF DE RECETTES</b>	<b>5 586 298</b>	<b>5 859 929</b>	<b>5 988 352</b>	<b>6 098 953</b>	<b>6 176 002</b>	<b>6 241 570</b>

L'engagement de recettes pour 2024 est de 5.58 M€.

#### La contribution statutaire des EPCI membres d'Artois Mobilités

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

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

La participation 2022 et 2023 a été diminuée de 2M€ par rapport à 2020 et 2021 et est revenue à 18 M€.

Concernant l'année 2024, afin d'assurer les équilibres financiers (équilibre budgétaire et respect du contrat BEI) et de participer, en sus, à la politique tarifaire de la collectivité, la participation reste fixée à 18 M€.

La recette réelle, déduction faite de la part de la TVA supportée par Artois Mobilités, s'élève à 17.63 M€

### **L'évolution de la section investissement :**

#### **Dépenses d'investissement : orientations budgétaires 2024 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'intégralité des DGD.

Néanmoins, Artois Mobilités a programmé de nouveaux investissements sur l'exercice 2023 notamment l'achat de 18 bus électriques qui devraient être livrés fin 2024.

L'exercice 2024 et suivants seront, à nouveau, impactés par des investissements conséquents. Les principaux crédits de paiement seraient en 2024 :

- Mise en œuvre du déploiement des vélos en libre-service : 5 000 000 €
- Electrification des dépôts de Grenay et Hénin-Beaumont : 2 200 000 € ;
- Mise en accessibilité des quais : 2 500 000 €
- PEM Sud Béthune : 1 700 000 € ;
- Engagement des réparations bordures de GLO : 1 500 000 € ;
- Amélioration des lignes « bulles » et lignes complémentaires : 400 000 €

Les engagements pluriannuels seraient les suivants :

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

<b>N°</b>	<b>Objet</b>	<b>AP</b>	<b>Réalisé 2022</b>	<b>Réalisé 2023</b>	<b>CP 2024</b>	<b>CP 2025</b>
102	Matériel roulant	19 114 225		10 914 225	-	8 200 000
103	Mobilier urbain	554 140	121 892	174 140	190 000	190 000
104	Mise en accessibilité	5 516 805	106 460	1 516 805	2 500 000	1 500 000
109	Déploiement vélo libre service	7 000 000			5 000 000	2 000 000

#### **Les recettes d'investissement attendues en 2024**

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 des marchés.

Certains investissements à venir pourraient, en partie, être subventionnés, par la Région et l'Etat. Cependant, ces recettes restent incertaines et ne sont pas inscrites au budget.

## Evolution de l'épargne – financement des investissements

Pour rappel, quelques définitions :

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

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

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

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

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

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

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

## Présentation de l'évolution des principaux équilibres financiers

### Dépenses de fonctionnement

<b>Objet</b>	<b>CA 2023</b>	<b>BP2024</b>
Charges générales	93 332 681,00	92 689 820,00
Charges de personnel et frais assimilés	2 367 236,00	2 500 000,00
Atténuations de produits	59 575,00	100 000,00
Autres charges de gestion courante	448 559,00	626 000,00
Charges financières	4 722 319,00	5 782 950,00
Charges exceptionnelles	7 502,00	57 000,00
<b>TOTAL DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT (A)</b>	<b>100 937 872,00</b>	<b>101 755 770,00</b>

### Recettes de fonctionnement

<b>Objet</b>	<b>CA 2023</b>	<b>BP2024</b>
Excédent reporté	18 082 060,00	150 978,00
Produits des services et du patrimoine	6 774 154,00	6 042 298,00
Impôts et taxes	73 283 065,00	73 500 000,00
Dotations et participations	26 802 064,00	27 600 000,00
Autres produits de gestion courante	377 773,00	344 000,00
Produits exceptionnels	2 106 558,00	2 250 000,00
Reprise provisions	1 285 000,00	505 000,00
<b>TOTAL DES RECETTES DE FONCTIONNEMENT (B)</b>	<b>128 710 674,00</b>	<b>110 392 276,00</b>

<b>CAF BRUTE (1) = (B)-(A)</b>	<b>27 772 802,00</b>	<b>8 636 506,00</b>
<b>Tx d'épargne brute = CAF brute/ B</b>	<b>22%</b>	<b>7,82%</b>

### Epargne, investissements et endettement

CAF BRUTE (1) = (B)-(A)	27 772 802,00	8 636 506,00
Remboursement en capital de la dette (2)	9 910 174,00	10 016 540,00
<b>CAF NETTE (3) = (1)-(2)</b>	<b>17 862 628,00</b>	<b>- 1 380 034,00</b>

Encours de dette au 31 décembre de l'année (8)	189 886 256,00	180 570 494,00
<b>RATIO DE CAPACITE DE DESENETTEMENT AVEC REPRISE DES EXCEDENTS (8)/(1)</b>	<b>7</b>	<b>21</b>

Au regard du niveau des investissements attendus et de notre capacité d'autofinancement nette, le recours à l'emprunt n'est pas envisagé en 2024. Cependant, il est à noter que la capacité de désendettement n'est pas conforme aux attentes de la BEI et qu'il conviendra de renégocier, courant 2024, les conditions des engagements.