

COMITE SYNDICAL du jeudi 18 décembre 2025

Affaires financières – Note n°1

Objet : Débat d'orientation budgétaire (DOB) sur la base du rapport d'orientation budgétaire (ROB) pour l'exercice 2026



	PRÉAMBULE	Pages 2 à 3
	CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES	Pages 4 à 5
	SECTION DE FONCTIONNEMENT	Pages 6 à 18
	SECTION D'INVESTISSEMENT	Pages 19 à 20
	GESTION DE LA DETTE	Pages 21 à 23
	PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT	Page 24
	STRATÉGIE FINANCIÈRE ET PROSPECTIVE FINANCIÈRE	Page 25
	DÉLIBÉRATION DU COMITÉ SYNDICAL	Page 26



PRÉAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

D'un point de vue méthodologique, le budget d'Artois Mobilités est présenté dans ce document de façon consolidée, par le regroupement du budget principal et du budget annexe transport puisque Artois Mobilités dispose d'un budget principal et d'un budget annexe, lui permettant de gérer plusieurs types d'activités qui sont de son ressort :

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

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

Enfin ne disposant pas encore du compte financier unique 2025 (fusion du compte de gestion émis par le comptable public et du compte administratif émis par l'ordonnateur), les données financières rétrospectives sont basées sur les comptes administratifs des années antérieures. Les données 2025 présentées dans les analyses ne sont que des extrapolations même si la comptabilité d'engagement et le suivi budgétaire assurent un certain degré de fiabilité.

Le comité syndical est par conséquent amené à débattre sur les orientations budgétaires de l'exercice 2026 avant le vote du budget primitif qui aura lieu le jeudi 12 février 2026.





CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES

Aperçu de l'environnement macroéconomique au niveau mondial, en zone euro et en France :

La croissance mondiale résiste malgré de multiples chocs :

Pour les deux prochaines années, Il est prévu une croissance mondiale en léger ralentissement, à 2,9 % en 2025 et 2,8 % en 2026, après 3,0 % en 2024. Cela reste une performance remarquable alors que l'activité fait face à de nombreux chocs, à commencer par les droits de douane de l'administration américaine.

Aux États-Unis, l'activité ralentirait à 1,8 % en 2025 et 2026, après 2,8 % en 2024, un rythme qui reste élevé. En zone euro, la croissance est attendue à 1,3 % cette année et serait quasi inchangée en 2026 (1,2 %), même si celle-ci ferait face à des forces contraires (relance de l'investissement en Allemagne, impact négatif des droits de douane). Au Royaume-Uni, la croissance serait proche de celle observée en zone euro (1,4 % en 2025 et 1,2 % en 2026). En Chine, l'activité resterait autour de 5 % (5 % en 2025 et 4,8 % en 2026), malgré les droits de douanes US.

Côté politique monétaire, la Fed poursuivrait son cycle de baisses de taux, tandis que la BCE s'arrêterait à 2 %. La BCE considère qu'elle est « bien positionnée » pour faire face aux différents chocs, ce qui justifie un statu quo à 2 %. La Banque d'Angleterre continuerait son cycle de baisse de taux mais à un rythme prudent compte tenu d'une inflation toujours élevée. Aux États-Unis, la Fed a commencé son cycle de baisses de taux en septembre 2025 et celui-ci se poursuivrait jusqu'en avril 2026 pour un taux terminal à 3 % (borne haute des taux Fed Funds) sur fond de ralentissement du marché du travail et malgré des risques inflationnistes liés aux droits de douane. A rebours, la Banque du Japon augmenterait une dernière fois ses taux en décembre 2025, à 0,75 %.

Les risques sur la croissance mondiale demeurent élevés. Les effets de la hausse des droits de douane ne sont pas encore pleinement ressentis et les tensions géopolitiques avec la Russie et au Moyen- Orient demeurent élevées. A l'inverse, une détente sur les droits de douane, la relance allemande et le virage de la défense en Europe constituent des relais de croissance qui pourraient être supérieurs aux attentes.

Une croissance en ordre dispersé pour la zone euro :

La croissance :

La croissance en zone euro s'établirait à 1,3 % en 2025 puis 1,2 % en 2026 après 0,8 % en 2024. Une partie de la bonne performance de la croissance en zone euro traduit une anticipation des droits de douanes US, avec une forte hausse des exportations de biens européens vers les États-Unis au 1er semestre 2025.

La croissance européenne est tirée par les pays du Sud de l'Europe avec une croissance attendue à 2,9 % en Espagne. La croissance française résiste malgré l'incertitude politique (+0,9 %), alors que l'activité reste faible en Allemagne (0,3 %) et en Italie. L'année prochaine, la croissance allemande redémarrerait (+1,3 %) sous l'effet d'un plan de relance massif, qui bénéficierait à l'ensemble de la zone euro.

L'Inflation :

L'inflation resterait en moyenne légèrement au-dessus de la cible de la BCE cette année, à 2,1 %, avant de fléchir plus nettement l'année prochaine à 1,7 %, sous les effets cumulés de l'appréciation de l'euro et de la baisse des prix du pétrole et du gaz. L'inflation hors énergie et alimentation resterait un peu supérieure à 2 %, avec une inflation des services toujours élevée dans certains pays et notamment en Allemagne où le salaire minimum est attendu en hausse de 14 %.

L'activité résiste à l'incertitude politique en France :

La croissance :

Les prévisions anticipent une croissance de 0,9 % en 2025 et 1,0 % en 2026. La croissance française a été particulièrement dynamique au 3ème trimestre 2025 (+0,5 % T/T) notamment grâce à la bonne performance des points forts de l'économie française, à commencer par l'aéronautique dont le rythme des livraisons continuerait d'augmenter au cours des prochains trimestres.

L'incertitude politique, qui a coûté 0,2 à 0,3 point de pourcentage de croissance en 2025, continuerait à freiner la reprise en 2026, en particulier la consommation des ménages et l'investissement des entreprises.

L'inflation :

Il est prévu une inflation (IPCH) de 1,0 % en 2025 et de 1,7 % en 2026, après 2,3 % en 2024. L'inflation française est la plus faible de la zone euro (à l'exception de Chypre), celle-ci ayant été tirée à la baisse par la baisse des prix des tarifs réglementés de l'électricité de 15 % en février 2025. L'inflation française resterait modérée en 2026, ce qui s'explique par la baisse des prix du pétrole et du gaz et l'appréciation de l'euro et la modération des salaires dans un contexte de ralentissement de l'emploi et de croissance légèrement sous le potentiel.

Focus sur le climat de l'emploi qui se dégrade progressivement :

Coup de frein sur l'emploi : Au troisième trimestre 2025, l'emploi salarié privé a diminué de 0,3 % après +0,2 % au trimestre précédent (-60 600 emplois après +43 400 emplois). Au cours du trimestre, les contrats d'apprentissage ont représenté environ les deux tiers de la baisse de l'emploi salarié privé.

Sur un an, l'emploi salarié privé a baissé de 0,5 % par rapport à l'année précédente (-112 100 emplois) ; il s'agit du 4ème trimestre consécutif de baisse d'une année sur l'autre après près de quatre ans d'augmentation (les emplois privés restent 1 million au-dessus de leur niveau du quatrième trimestre 2019).

Ralentissement des salaires : Les salaires horaires (secteur marchand non agricole) ont augmenté de 0,2 % par rapport au trimestre précédent après +0,1 % au premier trimestre, en raison d'une légère augmentation de la prime de partage de la valeur.

En glissement annuel, les salaires horaires ont légèrement ralenti à 2 %, après 2,5 % au 1er trimestre.

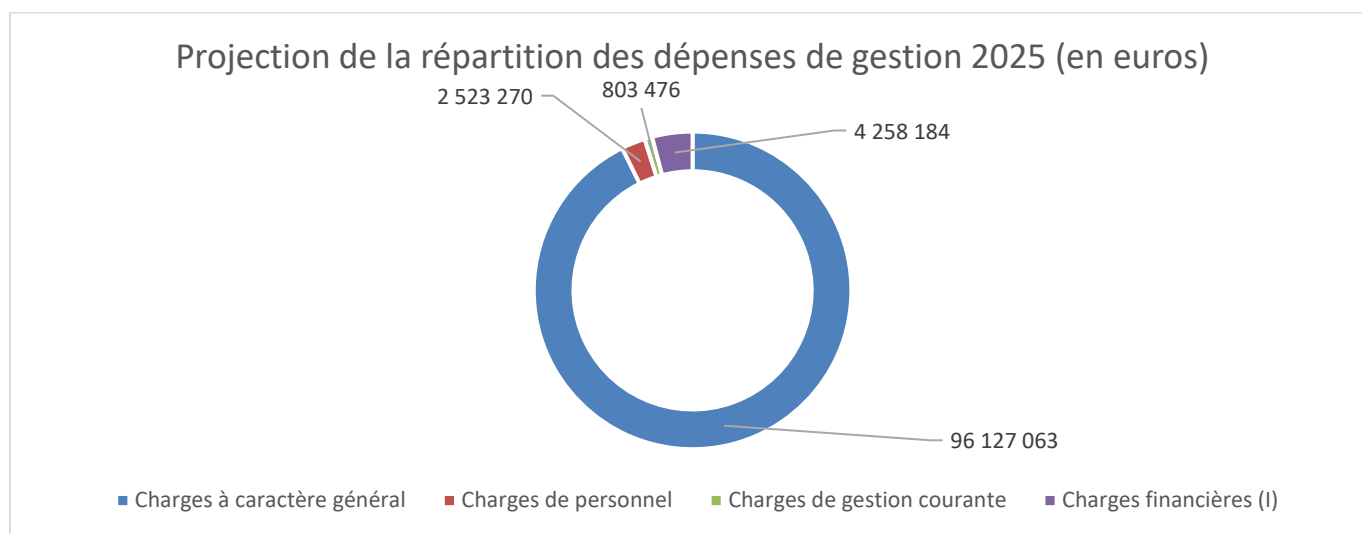
Taux de chômage attendu en légère hausse : Le taux de chômage (BIT) est resté stable au 2ème trimestre 2025 à 7,5 %. Il augmenterait légèrement en 2026, à 7,6 %, la croissance du PIB étant attendue sous son potentiel l'an prochain dans un contexte d'incertitudes politiques persistantes.



SECTION DE FONCTIONNEMENT

Rétrospectives, premiers éléments 2025 et orientations 2026

LES DEPENSES DE GESTION



1 - Les charges à caractère général

Les dépenses de fonctionnement sont majoritairement constituées par les charges à caractère général (chapitre 011) ; ce poste de dépenses comprend notamment le forfait de charges contractuel de la délégation de service public. Celui-ci représente 94.65% des charges de gestion.

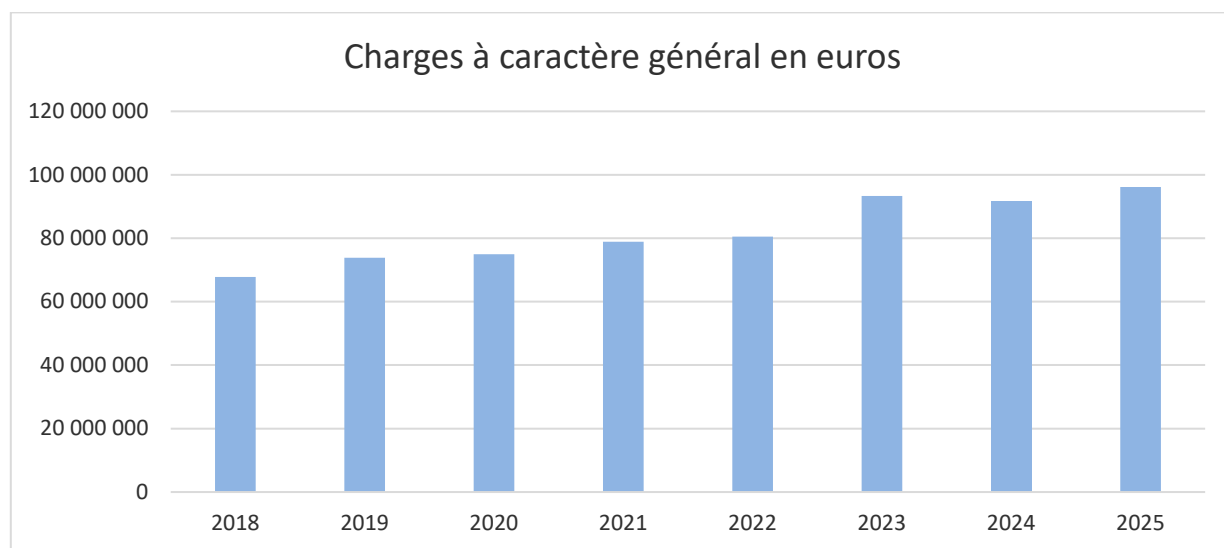
Pour l'année 2025, les dépenses de fonctionnement devraient s'élever à 99.45 M€ dont 96.12 M€ affectés aux charges à caractère général (chapitre 011). Le forfait de charges 2025 s'est élevé à 90.97 M€ (acomptes + quitus).

Pour l'année 2026, les dépenses de fonctionnement devraient s'élever à 101.76 M€ dont 98.58 M€ affectés aux charges à caractère général.

On peut constater une augmentation des charges à caractère général entre 2024 et 2025 (91.54 M€ en 2024 contre 96.12 M€ en 2023) soit un peu plus de 4.5 M€.

L'accroissement des charges à caractère général est essentiellement lié à l'augmentation du forfait de charges. Cet accroissement s'explique essentiellement par l'évolution de l'offre, le nombre de kilomètres supplémentaires parcourus par du bus diesel ou hybride au lieu de l'électrique (conséquence du retard de livraison donc d'un coût de roulage supérieur), par l'évolution des indices gazole et salaires (indices de référence pour le calcul du forfait de charges).

Ci-dessous et pour information, les charges à caractère général ont évolué de la manière suivante depuis 2019 :



Les orientations concernant l'année 2026 :

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

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

Le 6 novembre 2023, le nouveau contrat de délégation de service public a été signé pour la période 2024/2029. Un premier avenant a été signé fin 2024 afin d'y intégrer quelques ajustements.

Un second avenant est soumis au vote des élus d'Artois Mobilités ce jour. Cet avenant tient compte notamment de la levée de l'option gratuité qui prendra effet le 1^{er} janvier prochain ce qui engendre les modifications substantielles du contrat avec effet sur le forfait de charges. Les éléments ci-dessous, issus de l'avenant n°2, sont présentés en valeur juin 2022 (date de référence prise lors de l'élaboration de la première offre du délégataire).

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

Evolution du forfait de charges en « valeur 2022 »

FORFAIT DE CHARGES (FC)	Onglet de référence	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Moyenne annuelle	Cumul
		12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	72 mois
Charges variables (Cv)	Onglet 3	27 890 781	28 735 867	29 861 356	30 289 150	30 089 596	30 959 002	29 637 625	177 825 752
Charges fixes (Cf)	Onglet 4	20 482 872	20 780 111	20 793 819	20 677 691	20 830 567	20 728 243	20 715 551	124 293 303
Charges de sous-traitance (Cst)	Onglet 5	31 941 780	32 667 424	33 997 794	34 113 955	34 559 105	34 748 252	33 671 385	202 028 311
TOTAL FORFAIT DE CHARGES		80 315 433	82 183 403	84 652 969	85 080 795	85 479 268	86 435 497	84 024 561	504 147 366

Ainsi, le forfait de charges 2026 actualisé est estimé à 91.49 M€ ce qui représente 93 % des charges à caractère général.

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

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

Le coût estimé 2026 de l'ensemble de ces mesures est fixé à 98.58 M€.

2 - Les charges de personnel

Évolution des effectifs depuis 2022 (au 31/12/N) :

	2022	2023	2024	2025	2026
Titulaires	27	26	27	27	27
Contractuels	13	13	12	10	8
Autres	0	0	0	0	0
Total	40	39	39	37	35

Répartition par statut

	2025	2026
Non titulaire	10	8
Titulaire	27	27
Total	37	35

Répartition par catégorie

	2025	2026
A	17	14
B	9	9
C	11	12
Total	37	35

Répartition par filière

	2025	2026
Administrative	26	26
Technique	11	9
Total	37	35

Répartition par sexe

	2025	2026
Femme	15	15
Homme	22	20
Total	37	35

En 2025, deux agents contractuels des pôles techniques ont présenté leur démission et n'ont pas été remplacés. De plus, deux départs à la retraite sont programmés au niveau des pôles techniques (Le premier au 1^{er} janvier 2026 et le second au 31 mars 2026). Artois Mobilités devrait ainsi compter 35 postes permanents au 31 décembre 2026.

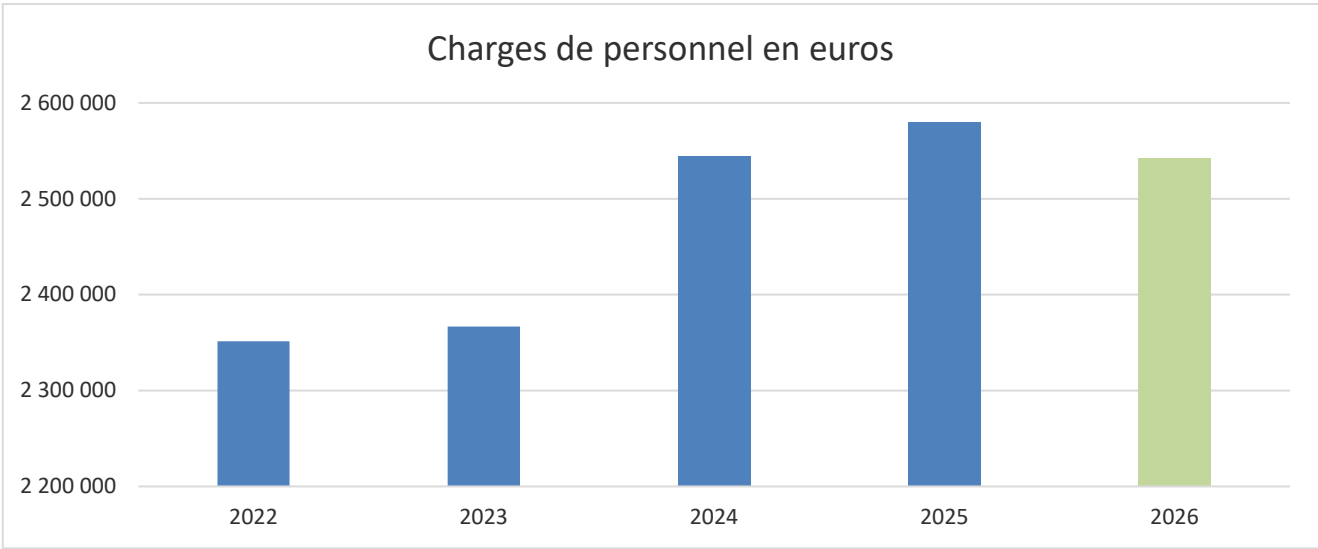
Cependant, l'organigramme de la structure est en cours de révision. Un recrutement, si besoin, pour renforcer les effectifs du pôle technique, pourrait être envisagé courant de l'année 2026.

Évolutions de la masse salariale et prévisions concernant l'année 2026 :

Les effectifs, en légère diminution, permettent un maintien de la masse salariale.

L'évolution de la masse salariale sur les derniers exercices s'explique notamment par la revalorisation de la valeur du point au 1^{er} juillet 2023, le reclassement indiciaire de l'ensemble des agents au 1^{er} janvier 2024 ainsi que la nomination d'agents par suite de réussite au concours, le paiement des jours monétisables des Comptes Épargne Temps et l'effort de la collectivité sur les mesures mises en œuvre en faveur de la protection sociale des agents.

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



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

Masse salariale en euros	2022	2023	2024	2025	2026	Différence 2026/2025	% évolution prévisionnelle
Total	2 351 562,57 €	2 362 879,00 €	2 551 815,52	2 523 355,27 €	2 543 000,00 €	19 644,73 €	0,77%
Dont traitement indiciaire	1 083 709,64 €	1 075 864,00 €	1 130 149,47	1 096 224,26 €	1 104 500,00 €	8 275,74 €	0,73%
Dont régime indemnitaire	565 327,48 €	575 158,00 €	641 019,02	654 522,64 €	658 000,00 €	3 477,36 €	0,54%
Dont charges patronales	686 172,91 €	695 248,00 €	760 517,02	753 611,63 €	760 700,00 €	7 088,37 €	0,93%
Dont IR- NBI et SFT	16 352,54 €	16 609,00 €	20 130,01	18 996,74 €	19 800,00 €	803,26 €	3,99%

La prévision pour 2026 s'élève à 2.54 M€ toutes charges comprises.

La prévision 2026 intègre les mesures validées par le gouvernement dans le cadre de sa loi de financement de la Sécurité Sociale, qui imposent d'augmenter le taux de cotisation des employeurs de la caisse de retraite des fonctionnaires territoriaux et hospitaliers (la CNRACL) depuis 2025 et jusqu'en 2028 (43.65% en 2028 contre 31.65% au 1^{er} janvier 2024).

La prévision budgétaire comporte une enveloppe pour le recrutement potentiel d'un poste de catégorie A en équivalent temps plein sur une année pleine si un besoin était confirmé au sein du pôle technique.

L'enveloppe concernant la monétisation du compte épargne temps est provisionnée sur le compte idoine pour faire suite à la préconisation du le comptable public. L'ajustement concernant la provision 2026 sera établi lors du vote du budget 2026.

La gestion du temps de travail :

En 2025, il n'y a eu aucune dépense concernant les heures supplémentaires.

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

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

Pour l'année 2026, il sera proposé d'imposer des jours d'ARTT le vendredi 2 janvier, le vendredi 15 mai, le lundi 25 mai, le lundi 13 juillet.

Le dialogue social :

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

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

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

Les prochaines élections professionnelles se tiendront en 2026 et Artois Mobilités restera rattaché au Centre de Gestion du Pas-de-Calais.

Les dépenses liées aux indemnités des élus :

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

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

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

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

Les dépenses concernant les indemnités des élus, pour l'année 2025, charges comprises, s'élèvent approximativement à 48 500 euros. La dépense 2026 devrait sensiblement être identique.

Il est à noter que certains élus sont écrêtés. À cet effet, le syndicat est chargé d'écarter l'un de ses élus jusqu'aux prochaines élections municipales. Ainsi, les indemnités versées sont partiellement neutralisées et réintégrées dans les recettes de fonctionnement de la collectivité.

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

Artois Mobilités participe au financement des mises en accessibilité des quais engagés par les communes. Ainsi, une enveloppe annuelle de 100 000 euros est prévue au budget primitif 2026.

Une subvention annuelle de l'ordre de 280 800 euros est également versée à l'Agence d'Urbanisme de L'Artois (AULA) afin de financer l'ensemble des études fournies.

Une subvention annuelle de 7 200 euros est également versée à l'Association départementale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ADATEEP).

Par ailleurs, Artois Mobilités verse une subvention à l'Amicale du personnel de la communauté d'agglomération de Hénin-Carvin (CAHC) afin que le personnel d'Artois Mobilités bénéficie des avantages de l'Amicale du personnel (carte cadeau en fin d'année, arbre de Noël, sorties, billetterie, ...). En 2025, le coût annuel était de 11 700 euros auquel vient s'ajouter un coût de 50 euros par enfant (pour les enfants de moins de 14 ans) soit 900 euros pour l'année 2025.

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

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

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

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

Il est à noter qu'Artois Mobilités est dans l'obligation d'avoir recours à l'emprunt à court terme dans la mesure où certaines subventions d'investissement attendues dans le cadre du BHNS font l'objet de retard de paiement de la part de l'Etat.

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

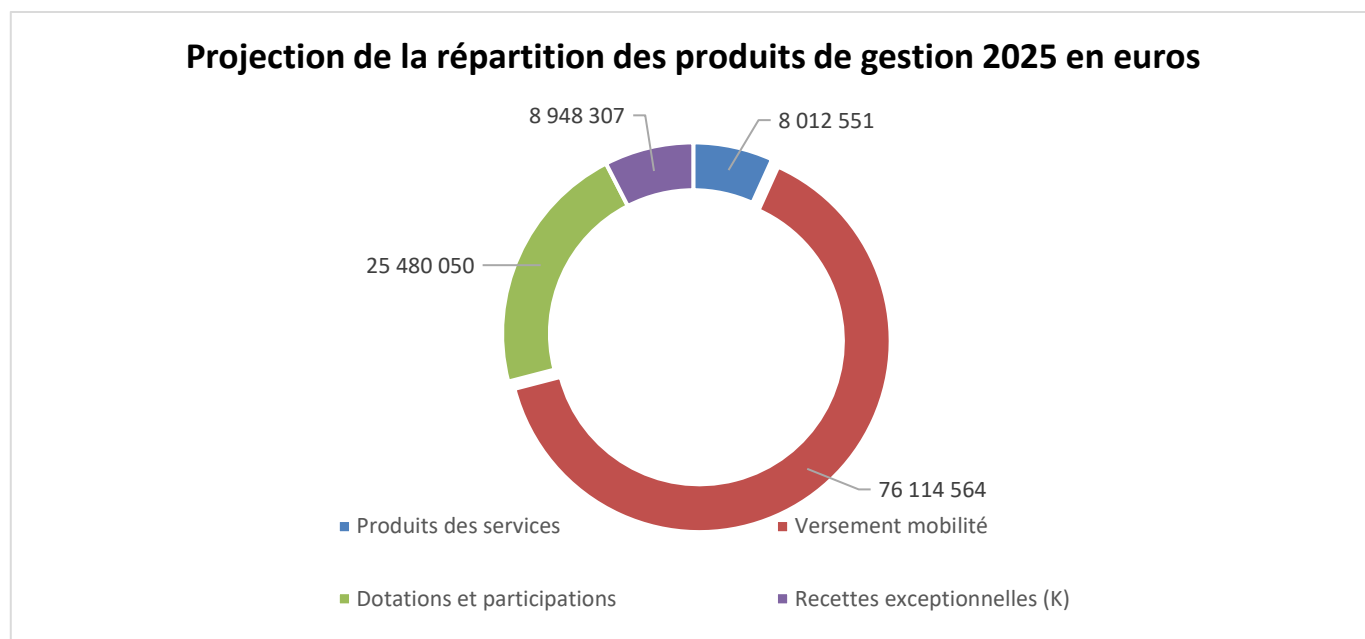
Le montant annuel, au titre de 2025, des intérêts de ligne de trésorerie est de 530 000 euros soit 452 euros/jour. 1

Une enveloppe annuelle de 500 000 euros est prévue au titre de l'année 2026.

LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT :

Les recettes de fonctionnement sont constituées par ordre décroissant :

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



1 - Le versement mobilité

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

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

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

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

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

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

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

retour sous le seuil de 11 ETP et de nouveau dépassement de seuil, une nouvelle période de 5 ans s'applique à compter de la date de nouveau dépassement.

La mise en œuvre de ce mécanisme d'assujettissement a généré des pertes pour les autorités organisatrices de la mobilité qui ont été, en partie, compensées par l'État. À titre d'information, pour l'année 2025, la collectivité a perçu une compensation de 344 000 euros. Le projet de Loi de Finances 2026 prévoit de maintenir ce montant.

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

Après des exercices 2020 et 2021 marqués par la crise sanitaire, les exercices suivants ont connu une augmentation de la recette fiscale. La recette fiscale stagne sur l'exercice 2025 et devrait continuer à stagner.

Le versement mobilité provient du secteur privé et du secteur public. En 2024, 71 % du produit provenaient du secteur privé et 29 % provenaient du secteur public. Les données concernant l'année 2025 seront sensiblement identiques.

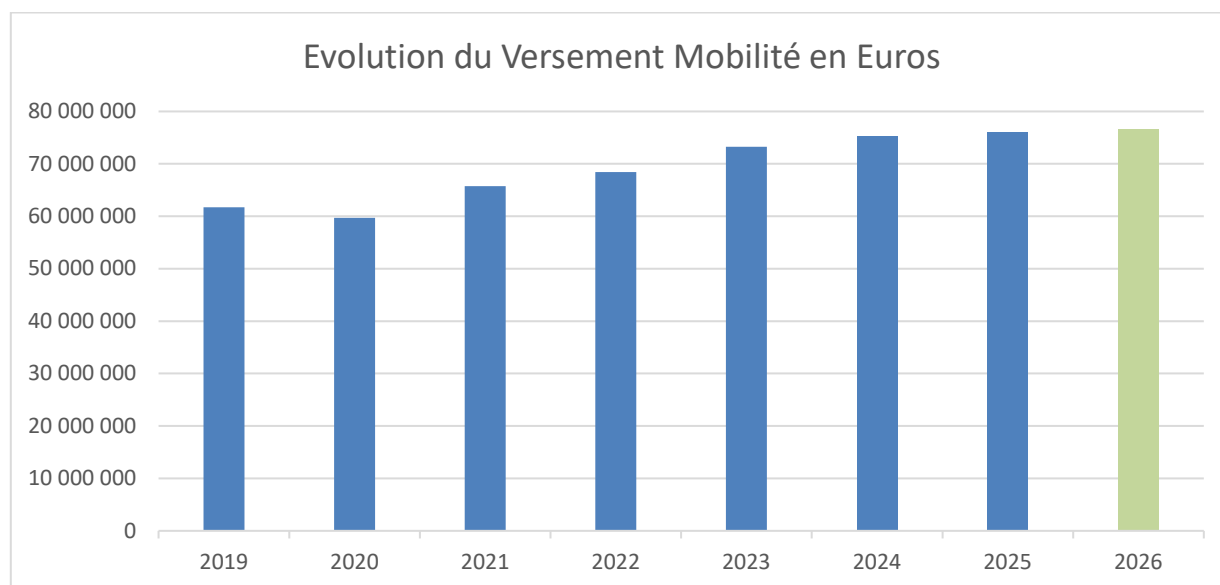
Le produit a augmenté de 3.7% pour le secteur privé et d'un peu moins de 4% pour le secteur public en 2024.

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

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

Ainsi, le versement mobilité s'est élevé à 75.26 M€ en 2024. Cette hausse de 2.64% est notamment liée à la revalorisation du taux appliqué à l'extension de périmètre (intégration des communes de la Lys Romane en 2017) et au travail sur l'observatoire mobilité.

Pour l'année 2025, le VM s'est élevé à un peu plus de 76 M€. Cette ressource est estimée à 77.5 M€ pour l'année 2026.



2 - Les participations et subventions publiques

La participation statutaire des EPCI membres d'Artois Mobilités

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

La participation était, depuis 2022, fixée à 18M€. Avec la levée de l'option gratuité, au 1^{er} janvier 2026, la participation des agglomérations membres est désormais fixée à 28M€.

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

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

La politique tarifaire d'Artois Mobilités ne permettait pas d'atteindre ce ratio. C'est pourquoi, deux agglomérations membres sur les trois ont accepté de compenser la perte des recettes commerciales perçues par Artois Mobilités, via un fléchage d'une partie de leur participation directement sur le budget annexe.

Cependant, ce complément est assujetti à la TVA, ce qui représente une perte pour Artois Mobilités. La participation de ces deux agglomérations membres est ainsi ventilée en deux parts. La première part, versée au budget principal, pour le financement des dépenses de fonctionnement et une seconde part, versée au budget annexe, en complément des recettes commerciales et ce afin de reverser la TVA due.

Pour l'année 2025, la part dite « complément de prix » s'est élevé à 4.71 M€ sur les 18 M€ demandés aux agglomérations membres. Le ratio R/D de l'année 2025 devrait être proche de 11% (en attente des éléments du compte administratif pour établir le ratio exact).

La recette réelle, pour l'année 2025, déduction faite de la part de la TVA supportée par Artois Mobilités, s'est donc élevée à 17.52 M€

Pour l'année 2026, la part dite « classique » est fixée à 15.29 M€ et la part dite « complément de prix » est fixé à 12.70 M€.

La recette réelle, pour 2026, déduction faite de la part de la TVA supportée par Artois Mobilités, s'élèvera à 26.73 M€.

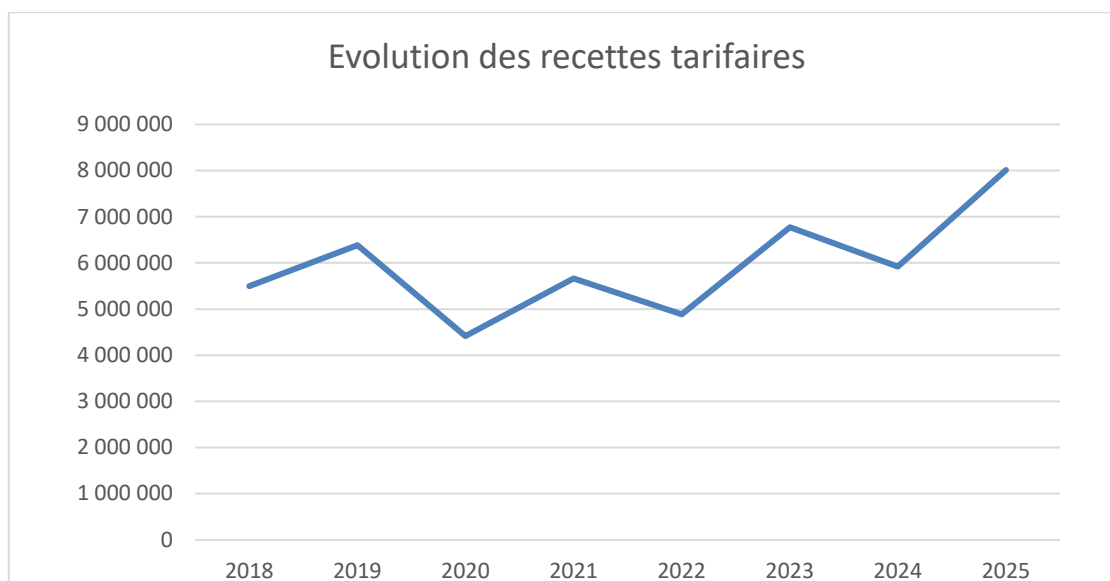
Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région

Les dotations pour le transport scolaire versées par la Région représentaient un peu plus de 10 M€ jusqu'en 2024. Pour l'année 2025, les élus du conseil régional ont pris la décision de ne plus compenser la gratuité des transports des lycéens. Cette mesure représente, en année pleine, une perte sèche de 2.1 M€ pour la collectivité.

Artois Mobilité a perçu sur l'exercice 2025 et en décalage, la compensation sur la période de septembre à décembre 2024 soit 840 K€. Pour l'année 2026, il a été confirmé la suppression de la compensation de la gratuité des transports des lycéens.

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

3 - Les recettes tarifaires liées au service de transport



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

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

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

Les recettes réelles pour l'année 2024 ont été de 5.18 M€ pour un engagement contractuel qui s'élevait à 5.62 M€.

Pour l'année 2025, l'engagement contractuel était fixé à 5.92 M€. Les recettes réelles sont estimées, à fin 2025, à plus de 7.3 M€.

La levée de l'option gratuité entraîne une perte totale des recettes commerciales. Cette perte est compensée par la revalorisation de la participation des agglomérations membres (confer point précédent).

4 - Les recettes exceptionnelles

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

Pour l'année 2025, des recettes exceptionnelles sont attendues d'ici la clôture de l'exercice comptable 2025. Ses recettes concernent des pénalités appliquées à la suite de retard de livraison de matériel roulant. Celles-ci s'élèvent à 2.32M€.

Pour l'année 2026, la collectivité devrait être un peu moins impactée par les retards de livraison du matériel roulant. Ainsi, les recettes exceptionnelles inscrites au budget seront principalement liées aux pénalités appliquées au délégataire (enveloppe annuelle moyenne pour répondre à la sincérité budgétaire).

Présentation de la chaîne d'épargne

Pour rappel, quelques définitions :

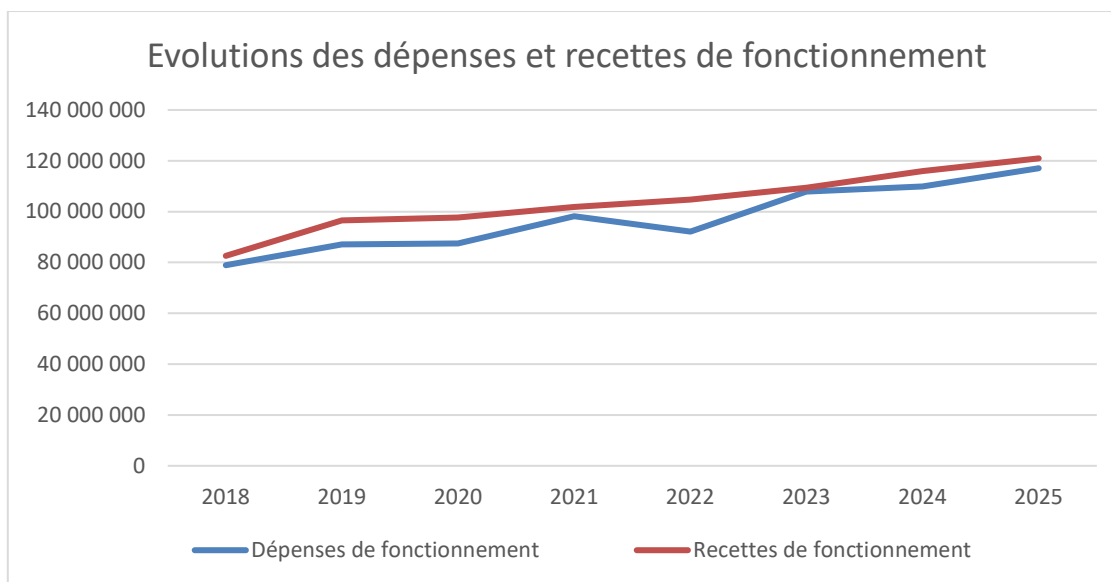
Épargne de gestion : différence entre les recettes réelles de fonctionnement et les dépenses de gestion, c'est-à-dire l'ensemble des dépenses réelles de fonctionnement à l'exception des charges d'intérêts de la dette.

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

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

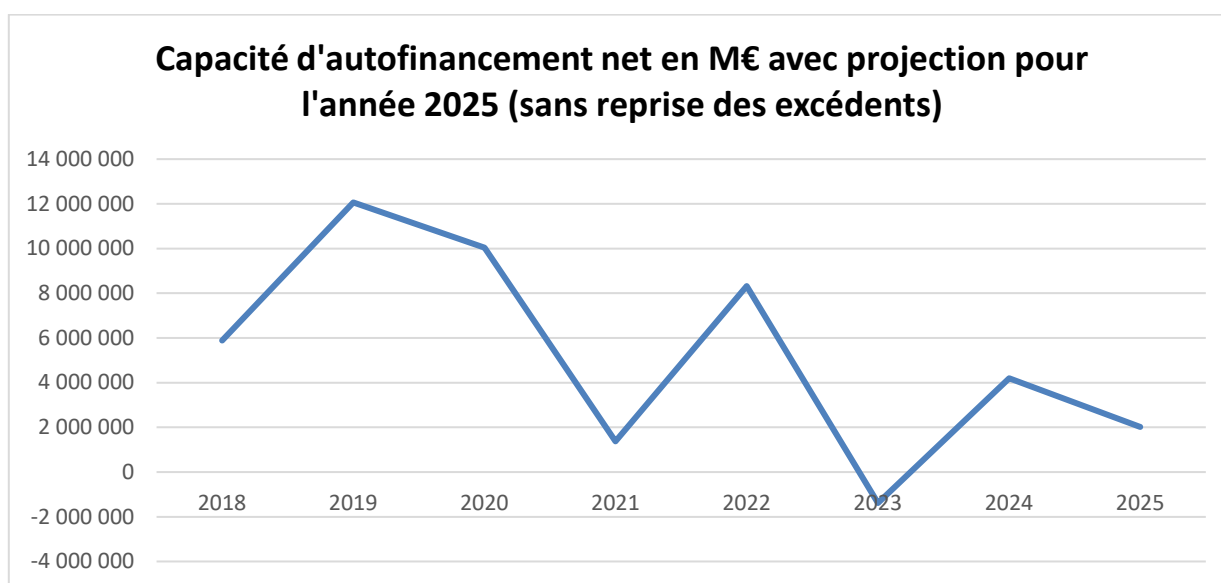
Taux d'épargne brute : Rapport entre l'épargne brute et les recettes réelles de fonctionnement. Cet indicateur mesure le pourcentage des ressources propres de fonctionnement affecté au financement des investissements et au remboursement du capital de la dette.

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



Pour l'année 2024, les dépenses de fonctionnement ont sensiblement diminué par rapport à l'année précédente et les recettes de fonctionnement ont, quant à elles, progressé. En 2024, Artois Mobilités a ainsi dégagé une capacité d'autofinancement de 4.1 M€.

Pour l'année 2025, Artois Mobilités dégagera une épargne nette positive. Bien que les dépenses de fonctionnement aient augmenté entre 2024 et 2025, la maîtrise de celles-ci et la perception de recettes ont permis de limiter l'effet ciseaux.



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

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

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

Dépenses de fonctionnement

Objet	CA prévisionnel 2025	BP2026
Charges générales	96 127 063,00	98 580 502,00
Charges de personnel et frais assimilés	2 523 269,00	2 543 000,00
Atténuations de produits	1 345,00	10 000,00
Autres charges de gestion courante	803 476,00	633 102,00
Charges financières	4 258 184,00	4 322 847,00
Charges exceptionnelles	68 465,00	50 000,00
Provisions	5 178 665,00	-
TOTAL DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT (A)	108 960 467,00	106 139 451,00

Recettes de fonctionnement

Objet	CA 2025	BP2026
Atténuations de charges	23 359,00	-
Produits des services et du patrimoine	8 012 551,00	20 000,00
Impôts et taxes	76 114 564,00	77 500 000,00
Dotations et participations	25 480 050,00	34 627 450,00
Autres produits de gestion courante	380 443,00	387 000,00
Produits exceptionnels	8 948 307,00	1 010 000,00
Reprise provisions	2 000 000,00	-
TOTAL DES RECETTES DE FONCTIONNEMENT (B)	120 959 274,00	113 544 450,00

CAF BRUTE (1) = (B)-(A)	11 998 807,00	7 404 999,00
Tx d'épargne brute = CAF brute/ B	9,92%	6,52%

Epargne, investissements et endettement

CAF BRUTE (1) = (B)-(A)	11 998 807,00	7 404 999,00
Remboursement en capital de la dette (2)	9 982 688,00	10 763 360,00
CAF NETTE (3) = (1)-(2)	2 016 119,00	- 3 358 361,00

Encours de dette au 31 décembre de l'année (8)	186 440 585,00	175 967 227,00
RATIO DE CAPACITE DE DESENDETTEMENT AVEC REPRISE DES EXCEDENTS (8)/(1)	16	24



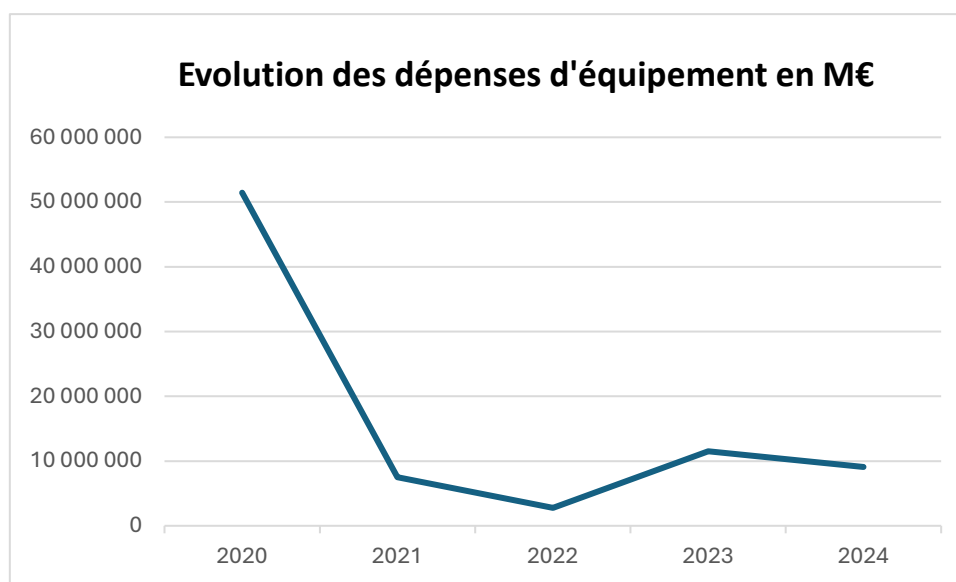
SECTION D'INVESTISSEMENT

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

LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT

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

L'année budgétaire n'étant pas à ce jour close, les dépenses réelles concernant l'année 2025 seront présentées lors du vote du compte financier unique le 12 février 2026.



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

En 2025, les dépenses d'investissement sont axées essentiellement la mise en accessibilité des quais, l'achat de matériel roulant ainsi que le déploiement des cellules compteuses sur la totalité du parc.

Artois Mobilités a également acquis les parcelles SNCF nécessaires au déploiement futur d'une solution de mobilité douce sur le cavalier minier.

Les orientations 2026 :

L'exercice 2026 et suivants seront, à nouveau, impactés par des investissements conséquents. Le plus gros volume concerne l'achat du matériel roulant utile à la mise en œuvre de la gratuité et au renouvellement du parc actuel. Les principaux investissements seraient en 2026 :

- Acquisition de 8 bus électriques : 5 482 512 €
- Acquisition de 10 bus thermiques : 3 240 032 €
- Acquisition 9 bus biocarburables : 2 932 261 €
- Mise en accessibilité des quais : 1 500 000 €

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

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

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

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

Par souci de transparence et de sincérité budgétaire, l'état prévisionnel des autorisations de programme et des crédits de paiement qui seront soumis au vote du Conseil syndical à l'issue du vote du budget primitif 2026.

LES RECETTES D'INVESTISSEMENT

Les délais de traitement des subventions de l'État n'ont toujours pas permis de recouvrer la totalité des subventions attendues. Le solde des subventions sera perçu en 2026 pour un montant estimé à 16.4 M€.

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

Pour l'année 2025, Artois Mobilités a perçu 4.7 M€ correspondant au solde des subventions FEDER.

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

Pour l'achat de certains modèles de bus électriques, investissements prévus courant de l'exercice 2025 et suivants, la collectivité explore la possibilité nouvelle d'obtenir un financement privé dans le cadre des opérations liées aux certificats d'économie d'énergie (CEE). A ce titre et pour l'année 2026, Artois Mobilités devrait percevoir environ 800 K€.

La collectivité n'avait pas eu recours à l'emprunt depuis 2020. Jusqu'en 2025, les dépenses d'investissement avaient été financées uniquement à partir des excédents de fonctionnement.

Cependant, sur l'exercice 2025, Artois Mobilités a été dans l'obligation d'avoir recours à l'emprunt notamment pour le financement du renouvellement de parc du matériel roulant ou l'achat des bus supplémentaires utiles au déploiement de la gratuité.

Le montant de l'emprunt a été fixé à 12 M€ comme prévu initialement, 9 M€ seront amortis sur 15 ans et 3 M€ seront amortis sur 25 ans.

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



GESTION DE LA DETTE

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

Artois Mobilités n'avait pas contracté d'emprunt depuis 2020 et a dû y recourir en 2025. Pour rappel, Artois Mobilités s'est significativement endetté dans le cadre des investissements liés au BHNS. Pour financer ses programmes d'investissements, le financement bancaire a été réalisé sur des enveloppes attractives réparties comme suit :

105 M€ Banque Européenne d'Investissement	Une durée d'amortissement de 25 ans, cohérente avec le projet Les conditions de financement les plus attractives du marché Une période de mobilisation longue, sécurisant le financement du projet
34,9 M€ CDC	Artois Mobilités a négocié pour optimiser le niveau de marge applicable à l'enveloppe
88,1 M€ (Banque Postale, CE, PBB)	Une durée de 25 ans adaptée au projet Des marges bancaires et une souplesse optimisée

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

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

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

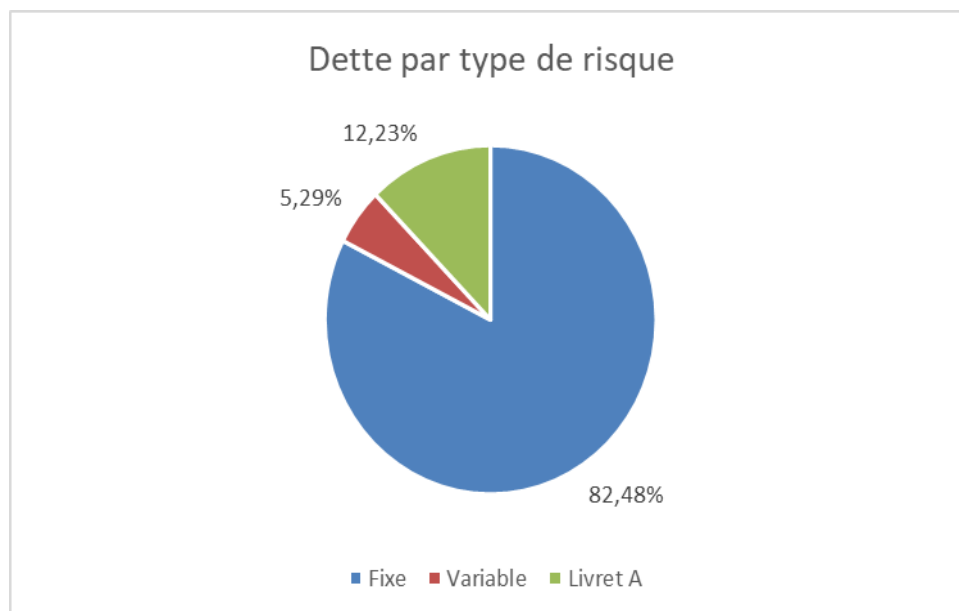
- Sur l'épargne de gestion, qui doit être supérieure à 5% des recettes réelles de fonctionnement pendant deux exercices consécutifs ;
- Sur la capacité de désendettement, qui ne doit pas dépasser 22 années jusqu'à l'exercice 2022, puis 16 années à partir de 2023.

Le non-respect de ces engagements peut constituer, pour la BEI, un motif d'exigibilité anticipée du remboursement. Cette clause est précisée au sein du contrat. Il est à noter que la BEI calcule les ratios devant être respectés en intégrant les éventuels excédents de l'année antérieure.

DETTE PAR TYPE DE RISQUE AU 1^{ER} JANVIER 2026 :

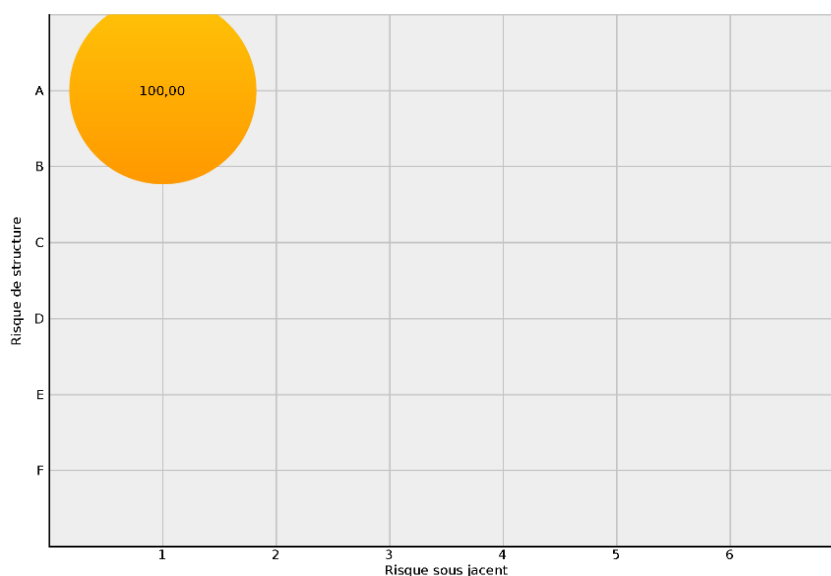
Type	Encours	% d'exposition
Fixe	153 779 715 €	82,48 %
Variable	9 860 870 €	5,29 %
Livret A	22 800 000 €	12,23%
Ensemble des risques	186 440 585 €	100,00%

État généré au 01/01/2026



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

Taille de la bulle = % du CRD

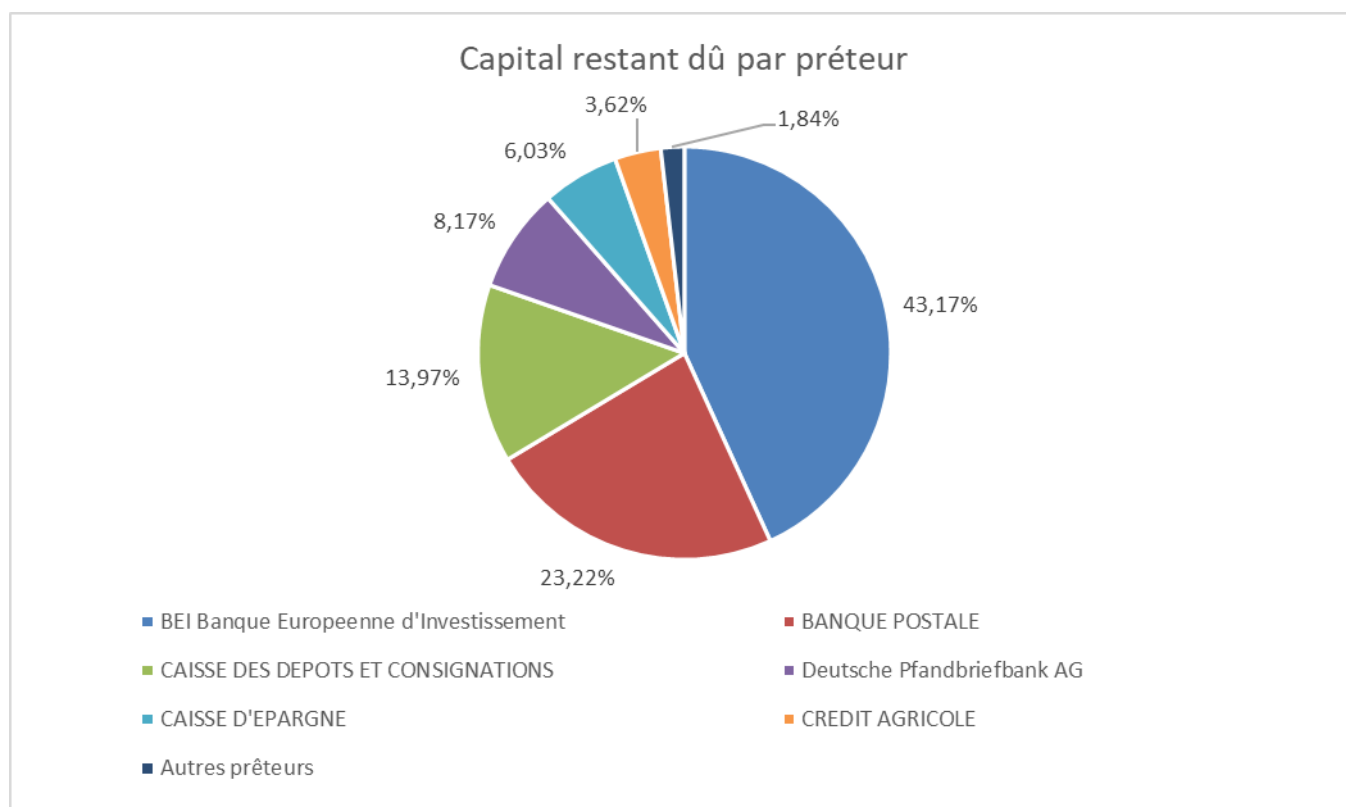


La Charte de Bonne Conduite (charte Gissler) a été établie par le ministère des Finances, avec les différentes associations d'élus et les banques. Pour les collectivités, cette charte est aujourd'hui reprise dans la circulaire du 25 juin 2010 qui remplace celle de 1992 sur le recours aux produits dérivés.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

DETTE PAR PRETEUR AU 1^{ER} JANVIER 2026 :

Prêteur	CRD	% du CRD
BEI Banque Européenne d'Investissement	80 480 522 €	43,17%
BANQUE POSTALE	43 291 090 €	23,22%
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS	26 040 000 €	13,97%
Deutsche Pfandbriefbank AG	15 223 983 €	8,17%
CAISSE D'EPARGNE	11 234 588 €	6,03%
CREDIT AGRICOLE	6 743 370 €	3,62%
Autres prêteurs	3 427 033 €	1,84%
Ensemble des prêteurs	186 440 585 €	100,00%

État généré au 01/01/2026



Encours de dette

Pour ses investissements et notamment préparer le passage à la gratuité, Artois Mobilités a été dans l'obligation d'avoir recours à l'emprunt courant de l'année 2025.

Ainsi, si Artois Mobilités a emprunté 12 000 000 euros en taux fixe (remboursement linéaire).

La capacité de désendettement du syndicat est estimée à 16 ans pour l'exercice 2025.

Pour l'année 2026, Artois Mobilités aura également recours à l'emprunt. Cependant, l'enveloppe nécessaire n'est pas définie à ce jour.

En effet, au regard des opérations prévues, il sera nécessaire de prévoir un arbitrage sur les investissements à venir afin de respecter les ratios imposés par la Banque Européenne d'Investissement.



PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

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

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

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

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

Dans la mesure où le PPI fait l'objet d'une révision, celui-ci fera l'objet d'une présentation lors de la séance du conseil du 18 février 2026.



STRATÉGIE FINANCIÈRE ET PROSPECTIVE FINANCIÈRE

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

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

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

Comme indiqué en préambule, l'exercice de prospective financière est complexifié par la situation macroéconomique et l'incertitude pesant sur les finances nationales.

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

Il en est de même pour l'évolution du versement mobilité, qui se montre moins dynamique que les années précédentes.

Par ailleurs, la gratuité engendre un coût supplémentaire à hauteur de 10 M€. Ce coût est pris en charge, en partie, par les agglomérations membres. Néanmoins, Artois Mobilités supporte la prise en charge de TVA sur la part de subvention « complément de prix » ainsi que l'augmentation de l'offre de transport.

De plus, il est à noter que la participation des agglomérations membres n'a pas été revalorisée depuis sa mise en œuvre. Celle-ci est figée à 18 M€ (hors période de crise sanitaire) et hors gratuité et n'a jamais été actualisée.

Au regard de la hausse des dépenses et de la diminution des recettes, du plan pluriannuel d'investissement en cours de révision et des ratios imposés par la BEI, un travail de prospective a été engagé par les services d'Artois Mobilités. Ainsi, une présentation plus détaillée sera proposée lors d'une prochaine séance du conseil syndical.

Conformément à ce qui avait été indiqué lors des différentes étapes budgétaires en 2025, il est confirmé que dans les années à venir, des choix seront à faire notamment si le versement mobilité n'évolue plus. Artois Mobilités restera très vigilant sur la dynamique du tissu économique du territoire.

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

Les membres du comité syndical sont invités à prendre acte de la tenue du débat d'orientation