

Rapport d'Orientation Budgétaire 2017



I – Présentation de la structure

Créé en **mai 1977**, le « syndicat intercommunal des transports publics de la région de Douai » avait pour objet l'étude, l'organisation et l'amélioration des transports en commun de 17 communes du Douaisis.

Au fil du temps, de nombreuses autres communes y ont adhéré sans que sa forme ne soit modifiée. Suite à l'adhésion de la Communauté d'Agglomération du Douaisis, le Syndicat de communes est transformé en **juin 2002**, en Syndicat mixte au sens des articles L.5711- 1 et suivants du Code général des collectivités territoriales et devient le SMTD.

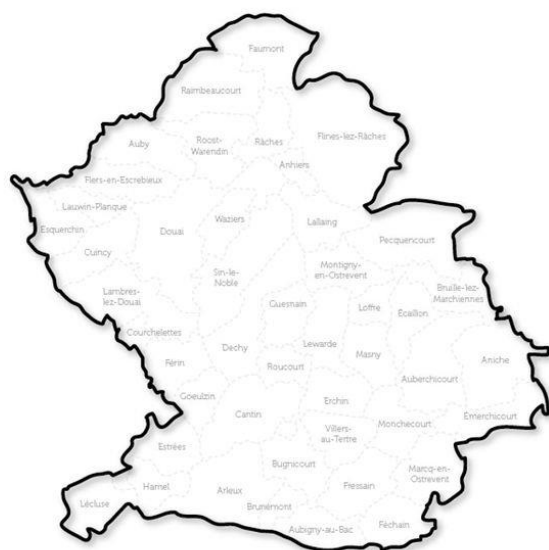
Devenu Autorité Organisatrice de la Mobilité en 2015, le SMTD a pour objet :

- L'Institution et l'organisation des services de transports publics réguliers et à la demande.
- L'organisation et le fonctionnement des transports scolaires à l'intérieur de son périmètre.
- La mise à l'étude, la réalisation du plan de déplacements urbains et le suivi des aménagements.
- La mise à l'étude et réalisation de la mise en accessibilité des points d'arrêts du réseau.
- La réalisation de travaux de voirie, d'aménagements et de bâtiments concernant les transports collectifs urbains.

Depuis sa création, le réseau de transport en commun a été géré de différentes manières (délégation de service public auprès de groupes d'exploitants privés, Société d'Economie Mixte, régie directe).

Depuis le **1^{er} février 2013**, cette gestion est confiée à une Société Publique Locale dénommée « Société de Transports de l'Arrondissement de Douai » (STAD), qui exploite le réseau « Eveole ».

Les membres du SMTD



Adhèrent au SMTD :

- la Communauté d'Agglomération du Douaisis (35 communes)
- 11 communes à titre individuel (Aniche, Auberchicourt, Bruille-lez-Marchiennes, Ecaillon, Emerchicourt, Lewarde, Loffre, Masny, Monchecourt, Montigny en Ostrevent, Pecquencourt)

soit 194 603 habitants.

Les Elus :

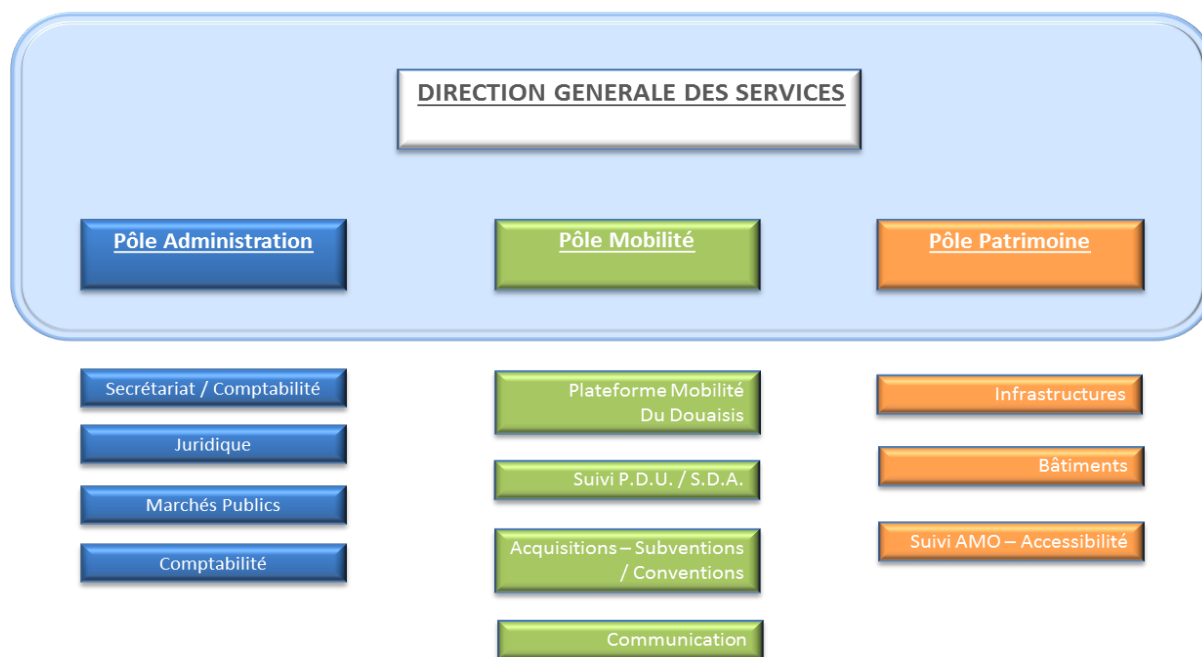
Le Comité Syndical

Adhérent	Nombre de Sièges au Comité Syndical
Communauté d'Agglomération du Douaisis	31
Aniche	3
Auberchicourt	1
Bruille lez marchiennes	1
Ecaillon	1
Emerchicourt	1
Lewarde	1
Loffre	1
Masny	1
Monchecourt	1
Montigny en Ostrevent	1
Pecquencourt	2
	45

Le Comité syndical élit les membres du Bureau Syndical (1 Président et 8 Vice-Présidents)

L'équipe administrative :

Organigramme fonctionnel du SMTD :



A fin 2016, le personnel administratif du SMTD est composé de 15 agents dont 2 sont mis à disposition de la STAD (leur rémunération fait l'objet d'un remboursement par la société d'accueil).

Les 13 agents au service exclusif du SMTD représentent 12,4 Equivalents Temps Plein en raison de l'existence de 3 temps partiels (80%).

L'effectif du SMTD est composé comme suit :

	Hommes	Femmes	Ensemble
Effectif	6	7	13
ETP	6	6,4	12,4
Age moyen	41,7	38,1	39,8
Ancienneté	9,2	18,9	14,4

Evolution des effectifs du 31/12/2013 au 31/12/2016

31-déc	Effectif Total	dont							Effectif au service exclusif du SMTD (hors M@d et C. Avenir)
		Remplacement Congés Maternité	Renfort pour surcroit d'activité	Personnel mis à disposition de la STAD	Congé Individuel de Formation	Embauche Agents Titulaires ou Contractuels	Femme de ménage	Contrats "Avenir" (ambassadeurs TCSP)	
2013	19	1	1	2	0	0	1	2	13
2014	16	0	0	2	0	0	0	2	12
2015	18	0	0	2	1	1	0	3	12
2016	15	0	0	2	0	1	0	0	13

	Effectif rémunéré	Effectif présent	ETP Effectif rém	ETP effectif prés.
31/12/2013	19	19	16.77	16.77
31/12/2014	16	16	15.2	15.2
31/12/2015	18	17	17.2	16.2
31/12/2016	15	15	14.2	14.2

Rémunérations : *Extrait du Bilan Social 2015 (données 2014)*

FONCTIONNAIRES	Montant total des rémunérations annuelles brutes	dont primes et indemnités au titre de l'article 111	dont autres primes et indemnités y.c. heures supplémentaires (article 88 hors remboursement de frais)	dont NBI
	3.1.1	3.1.1.1	3.1.1.2	3.1.1.3
Total	416 834	41 231	127 337	3 889

NON-TITULAIRES SUR EMPLOIS PERMANENTS	Montant total des rémunérations annuelles brutes	dont primes et indemnités (y compris heures supplémentaires)
	3.2.1	3.2.1.1
Total	125 507	26 813

II – Orientations budgétaires

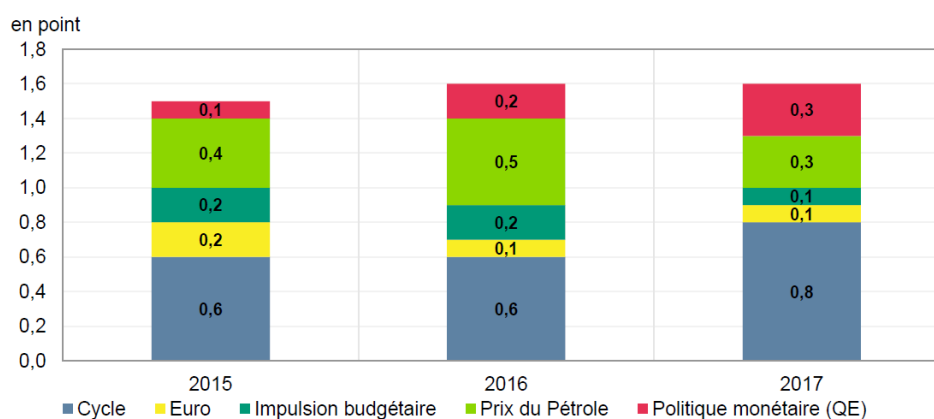
Les 2/3 des ressources du SMTD proviennent du Versement Transport. Cette taxe, assise sur la masse salariale des employeurs privés et publics de 11 salariés et plus, est plafonnée à 1,8% pour les Autorités Organisatrices de Mobilité Durable avec Site Propre. Le SMTD applique ce taux plafond. L'anticipation de l'évolution de cette ressource conduit à étudier l'évolution du marché de l'emploi sur le territoire.

Le contexte général

La France ne profite pas autant que ses voisins européens des vents économiques favorables que constituent :

- La Baisse de l'Euro
- Le Prix du Pétrole au plus bas
- L'Inflation et les taux d'intérêts au plus bas.

Ces éléments de conjoncture favorisent naturellement la croissance. Le graphique ci-dessous représente l'apport de chacun d'entre eux dans la croissance.



Source : Eurostat, Crédit Agricole SA / ECO

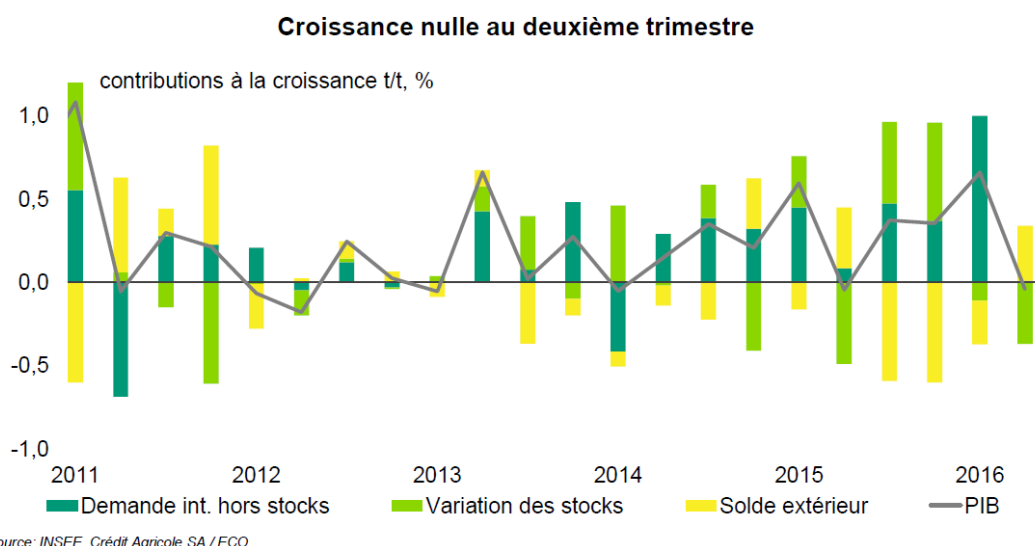
La conjoncture s'améliore à la faveur d'une reprise cyclique (emploi-revenu-consommation) soutenue également par une conjonction de facteurs porteurs (pétrole-euro et taux bas)

La conjonction des facteurs favorables est appelé « alignement des planètes ». Celui-ci n’a cependant pas permis à la France de retrouver le chemin de la croissance et de la création nette d’emplois.

L’INSEE et le FMI ont révisé à la baisse le taux de croissance 2016 de la France. Il devrait s’établir à moins d’1,3% contre 1,6% estimée en début d’année (*sachant qu’il est admis que des effets positifs sur le chômage sont constatés à partir d’1,5% de croissance*).

Croissance 1^{er} Trimestre 2016 – France : 0.5%

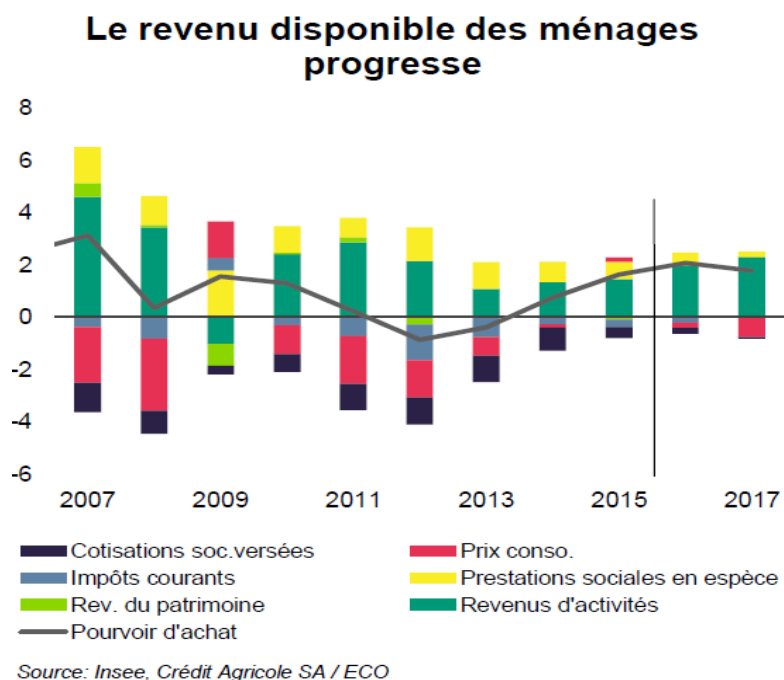
Croissance T2 2016 – France : -0.1%



Contrecoup après la forte croissance au T1

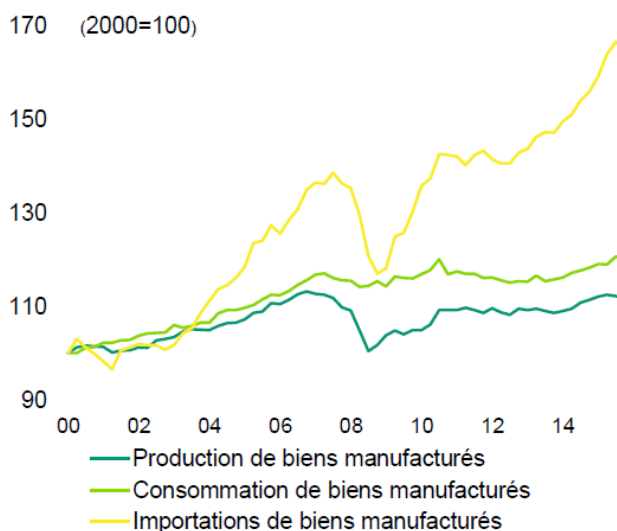
Les grèves et les inondations ont coûté environ 0,1 point de croissance au T2

En France, le revenu disponible des ménages progresse en raison des revalorisations salariales et du faible niveau de l’inflation.



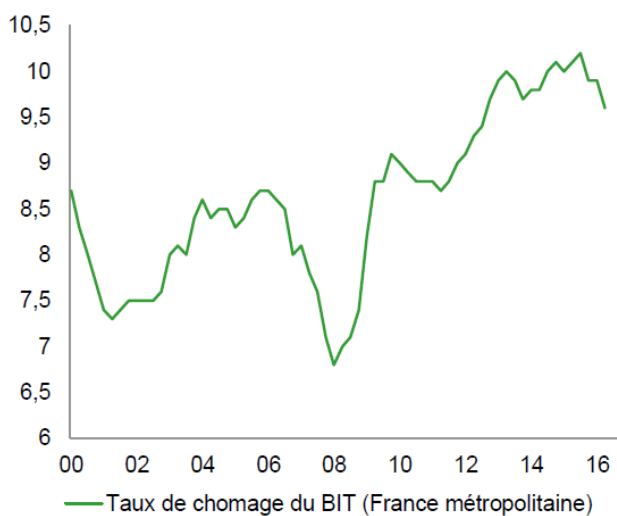
Cependant, la hausse du pouvoir d'achat en France ne profite pas à son industrie. Au contraire, elle « subventionne » la reprise des pays exportateurs (notamment Chine) ; c'est le phénomène de la fuite à l'importation. Celui-ci met en évidence le handicap de compétitivité qui continue de peser sur l'économie Française.

Fuite à l'importation



Source: Insee, Crédit Agricole SA / ECO

Malgré la conjonction de ces éléments favorables, le taux de chômage reste élevé en France métropolitaine.



Source : Insee, Crédit Agricole SA / ECO

« L'alignement des planètes » est-il durable ?

A priori, non.

Le prix du pétrole est historiquement bas, tant et si bien que les Emirats Arabes Unis affichent un solde budgétaire déficitaire de 4% en 2016.

Le 28 septembre dernier, l'OPEP convient de réduire sa production pour soutenir les cours du pétrole brut. Cette annonce conduit aussitôt à une hausse du Brent de 5%.

La Russie a embrayé le pas et réduira également sa production.

L'impact sur l'inflation de la hausse du pétrole est direct et significatif : il a été observé historiquement qu'une hausse de 10\$ / baril entraîne une augmentation de 30bp (0.30%) de l'inflation.

D'ailleurs, la BCE a globalement maintenu inchangées ses prévisions d'inflation pour la zone euro en 2016, 2017 et 2018. Les prix en zone euro devraient progresser de 0,2% en 2016, de 1,2% en 2017, avant d'accélérer à 1,6% en 2018. L'objectif de la BCE est une inflation proche de 2% à moyen terme.

Dès lors, une hausse des taux d'intérêts est envisageable : l'inflation anticipée et la rémunération du risque sont les principales composantes d'un taux d'intérêts.

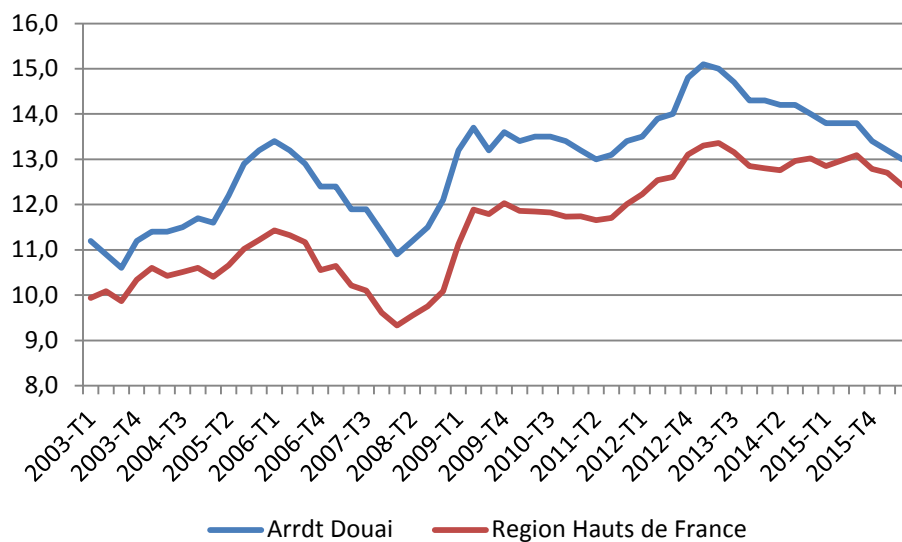
La baisse des taux d'intérêts sur le long terme a plus que compensé la dégradation des comptes publics. La France a versé plus de 46 milliards d'Euros pour le paiement des intérêts de la dette alors que les taux étaient inférieurs à 1%.

Ces éléments pourraient impacter directement le SMTD :

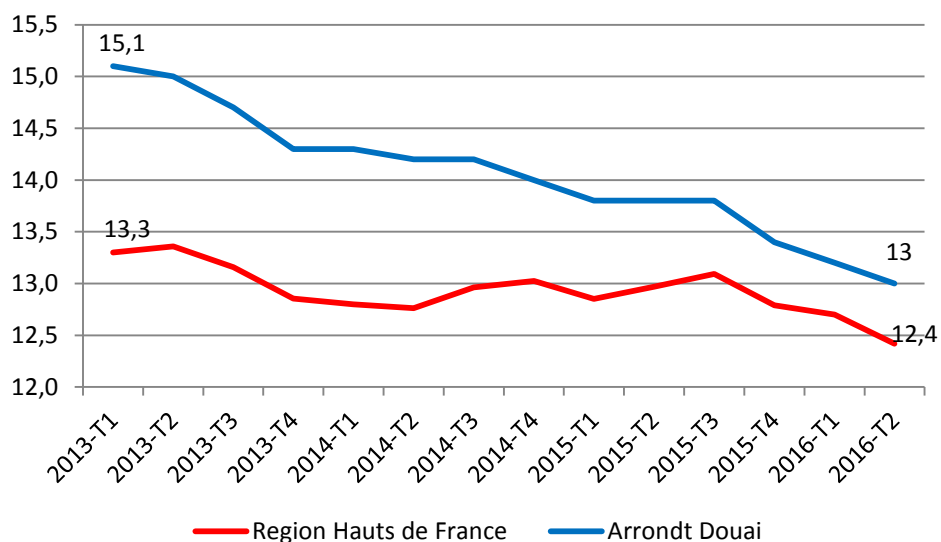
- **Coût du carburant et des achats,**
- **Evolution de la charge d'intérêts de la dette (*effet restreint compte tenu de la structure de la dette composée à 75% de taux fixes*)**

L'emploi local :

Le **taux de chômage** de l'arrondissement de Douai est à la fois corrélé et supérieur à celui de la Région.



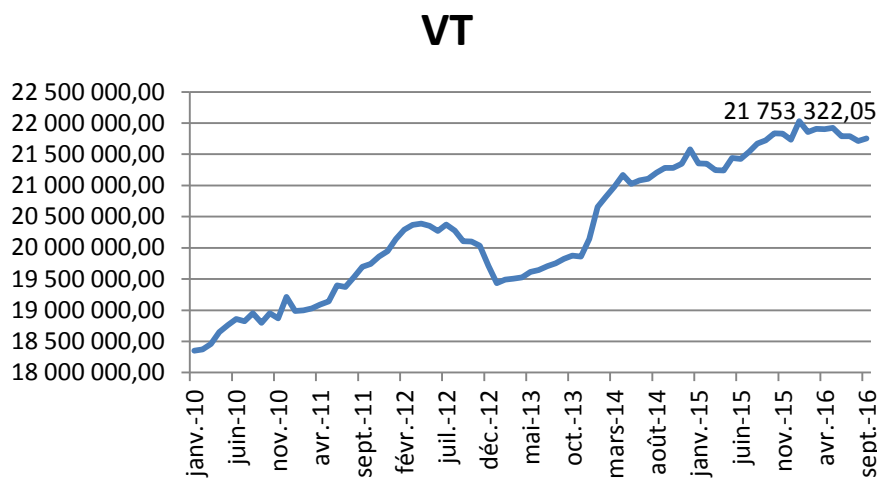
Depuis 2013, l'arrondissement de Douai affiche un important dynamisme économique ; ce qui lui permet de réduire significativement l'écart entre son taux de chômage et celui de la région.



En effet, sur cette période, le taux de chômage de l'arrondissement s'est réduit de 2,1 points alors que celui de la région ne perd que 0,9 point.

Pour l'arrondissement, le taux de chômage actuel est revenu au niveau observé au 2^{ème} trimestre 2011 alors que pour la Région, il n'est revenu qu'au niveau du 2^{ème} trimestre 2012.

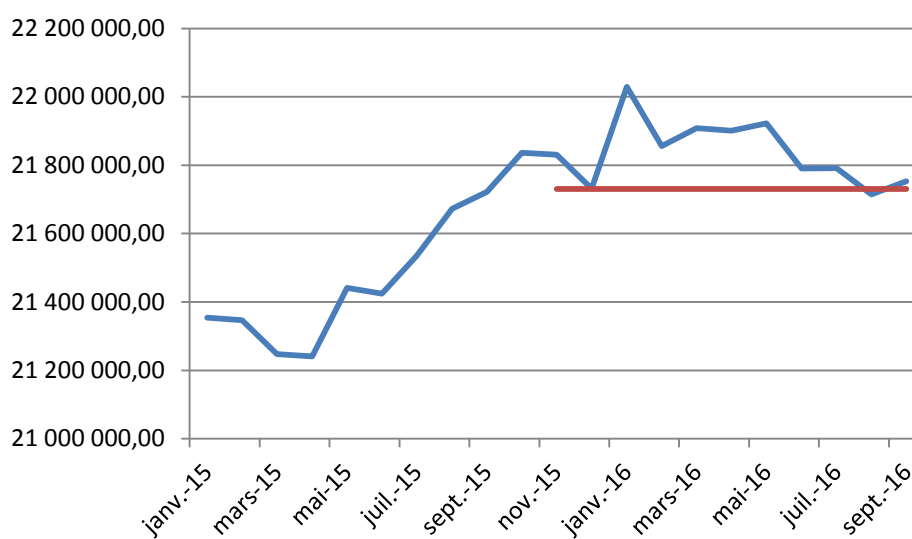
Evolution du Versement Transport



Le graphique ci-dessus représente la recette VT sur 12 mois glissants : chaque mois, la dernière valeur connue est ajoutée à la série alors que la valeur n-1 est retirée.

L'impact du dynamisme économique du territoire est direct. Ainsi, le dynamisme de la CAD permet une augmentation de la recette VT depuis 2013.

L'évolution du seuil d'assujettissement au VT prive le SMTD de ce dynamisme pour l'année 2016. A fin septembre 2016, le niveau du versement transport est identique à celui de décembre 2015.



La compensation suite au relèvement du seuil de V.T.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, le seuil de perception du V.T. a été relevé de 9 à 11 salariés. La perte de ressources affectant les AOM, le STIF et les Syndicats Mixtes est compensée par un prélèvement sur les recettes de l'Etat (art 15 de la Loi de Finances 2016).

L'Etat s'était engagé sur une compensation intégrale et prévoyait un reversement trimestriel. L'évaluation de cette compensation s'élève à 105 M€/an dans la loi de finances mais n'a été budgétée qu'à hauteur de 78,8 M€ pour 2016 (3 premiers trimestres).

Le projet de loi de finances 2017 (article 16) renouvelle le dispositif de compensation et prévoit une ligne budgétaire de 81,5 M€ pour le dernier trimestre 2016 et les trois premiers de 2017.

A ce jour, aucune compensation n'a été versée puisque les modalités de mise en œuvre ne sont pas définies (mode de calcul, évaluation,...).

Afin d'y parvenir, une mission IGAS/CGEDD a été mandatée par les Ministres ECKERT, TOURAINE et VIDALIES.

IGAS : Inspection Générale des Affaires Sociales

CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable.

Les modalités d'application de la compensation devront ensuite faire l'objet d'un décret. De même, l'organisation du versement de la compensation par l'ACOSS et la MSA nécessite la signature d'une convention financière entre l'Etat et ces deux organismes.

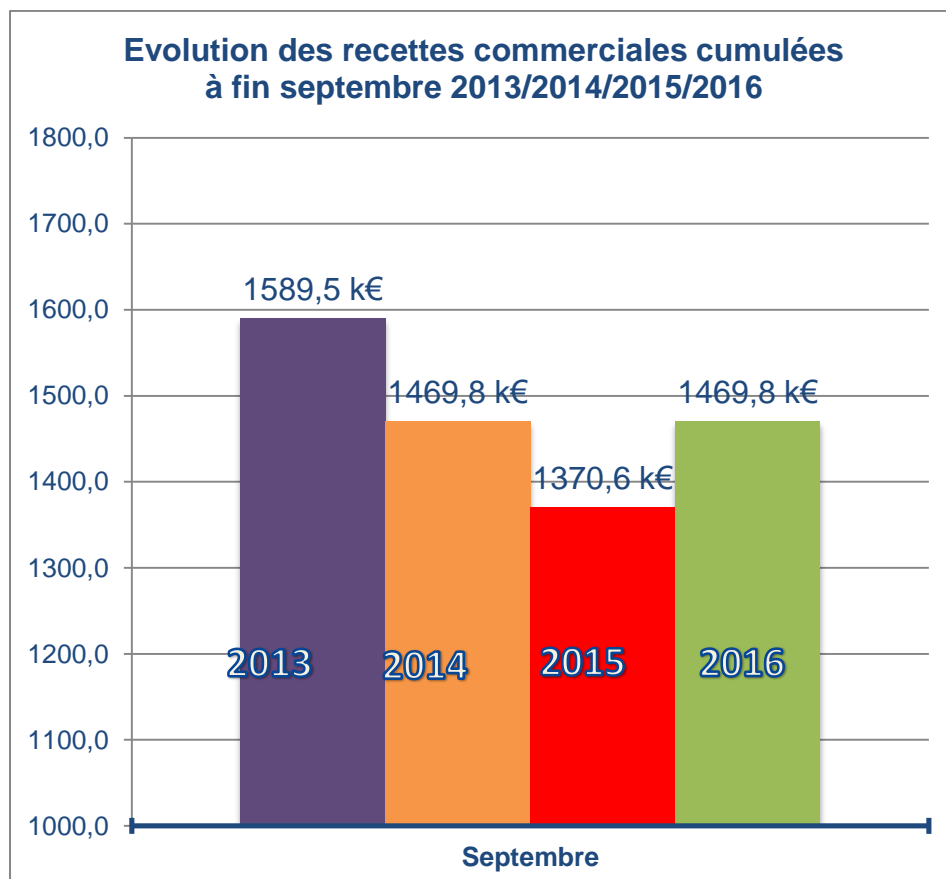
La compensation du VT suite au relèvement du seuil figure dans les lois de finances. Elle n'est donc pas garantie dans le temps.

Autres recettes :

Les orientations budgétaires du SMTD consistent :

- à maintenir l'objectif de non augmentation des participations des membres (à projets constants) jusqu'en 2020.
- à augmenter les recettes commerciales par l'augmentation du nombre des clients (reconquête et développement de la clientèle).

2015 marque un tournant important car depuis les déboires du Philéas et les arbitrages politiques opérés, les recettes commerciales repartent à la hausse (+7,23%).



III – Engagements pluriannuels

Domaines d'Actions	DEPENSES LIBELLES	Prévisions Dépenses 2017	Prévisions Dépenses 2018	Prévisions Dépenses 2019	Prévisions Dépenses 2020	SOLDE PROGRAMME
INFRA	EXTENSION LIGNE A	3 665 000 €				3 665 000 €
VEHICULES (2013-2020)	PLAN DE RENOUVELLEMENT	1 178 500 €	1 262 450 €	1 308 000 €	1 374 050 €	5 123 000 €
INFRA	Mise en accessibilité des quais	1 500 000 €	2 500 000 €	500 000 €		4 500 000 €
INFRA	Modification des stations centrales	3 456 000 €	864 000 €			4 320 000 €
		9 799 500 €	4 626 450 €	1 808 000 €	1 374 050 €	17 608 000 €

Ces engagements pluriannuels concernent le budget annexe « Transport ». Les montants indiqués sont Hors Taxe. La TVA est récupérée trimestriellement.

Le financement de ces engagements est assuré par l'autofinancement.

- Extension de la ligne A :
Les travaux sont achevés. Les levées de réserves se finalisent. L'année 2017 ne devrait plus enregistrer que les opérations liées aux décomptes globaux définitifs (DGD).
- Plan de renouvellement des véhicules :
Le plan de renouvellement des véhicules de transport en commun, instauré en 2013, vise à améliorer la qualité du service rendu aux clients, mais aussi
 - à rajeunir l'âge moyen du parc pour le faire passer de 10,5 ans en 2013 à 7,5 ans en 2020,
 - à optimiser les coûts de maintenance
 - à améliorer les performances écologiques de la flotte (véhicules EURO VI comparables au Gaz Naturel)
- Mise en accessibilité :
L'Agenda Programmé d'Accessibilité des quais du réseau constitue l'engagement du SMTD à réaliser ces travaux dont l'achèvement doit intervenir en mars 2019.

Les lignes 3, 5, 6, 13 et Binbin sont programmées en 2017 (dossiers de consultation en cours de finalisation)
- Effacement des stations centrales : Les études sont en cours. Le projet passera en phase « travaux » au second trimestre 2017, pour une durée estimée de 9 mois.

Retour sur investissement : le retour au cercle vertueux

Des choix d'investissements découlent les coûts de fonctionnement.

Depuis l'organisation de 2013 consistant à séparer la gestion du réseau des missions de l'autorité organisatrice, chacune des entités STAD et SMTD a opéré un important travail de « remise à niveau » dont les objectifs consistaient à disposer des ressources leur permettant d'assumer leurs engagements, notamment suite à la mise en service de l'extension de la ligne A.

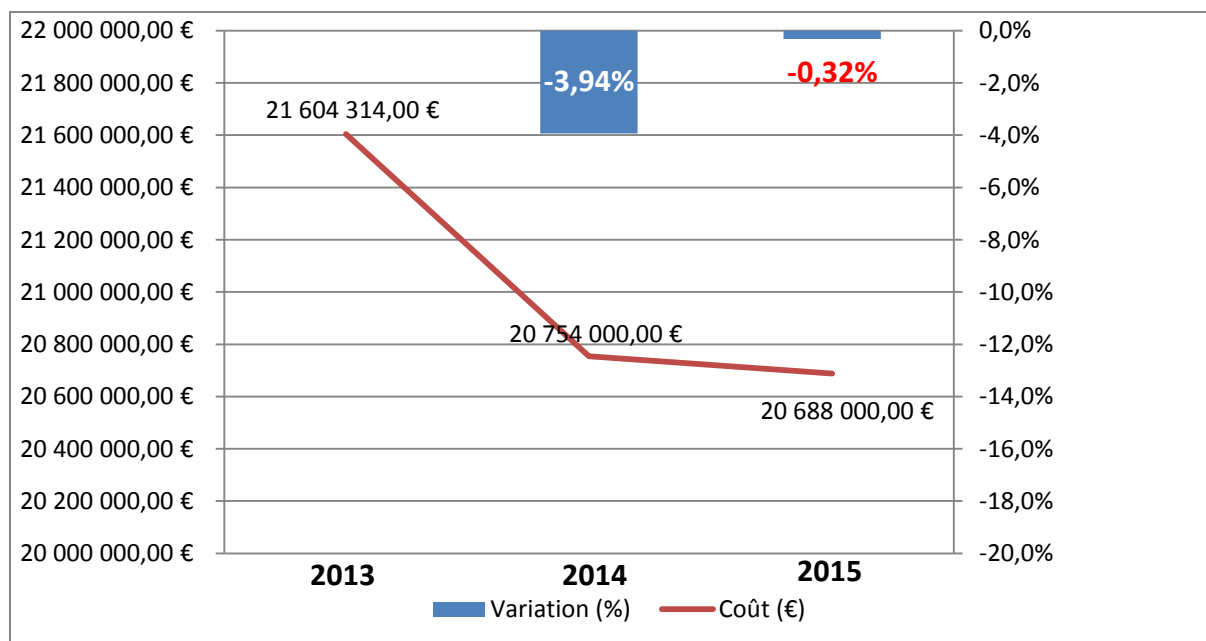
Le SMTD a donc décidé de procéder à des ajustements importants et salutaires pour son avenir : abandon du système de guidage, renouvellement des Philéas, Renouvellement du Système d'Aide à l'Exploitation et de l'Information Voyageurs(SAEIV).

La reconquête commerciale, après la dégradation de la fréquentation du réseau due à l'absence de fiabilité des matériels, a constitué un axe prioritaire.

2015 permet de constater l'inversion des courbes et l'effet de ciseaux positif : baisse des dépenses STAD d'un million d'euros par rapport à 2013 (1^{er} poste de dépenses du SMTD) et augmentation des recettes commerciales.

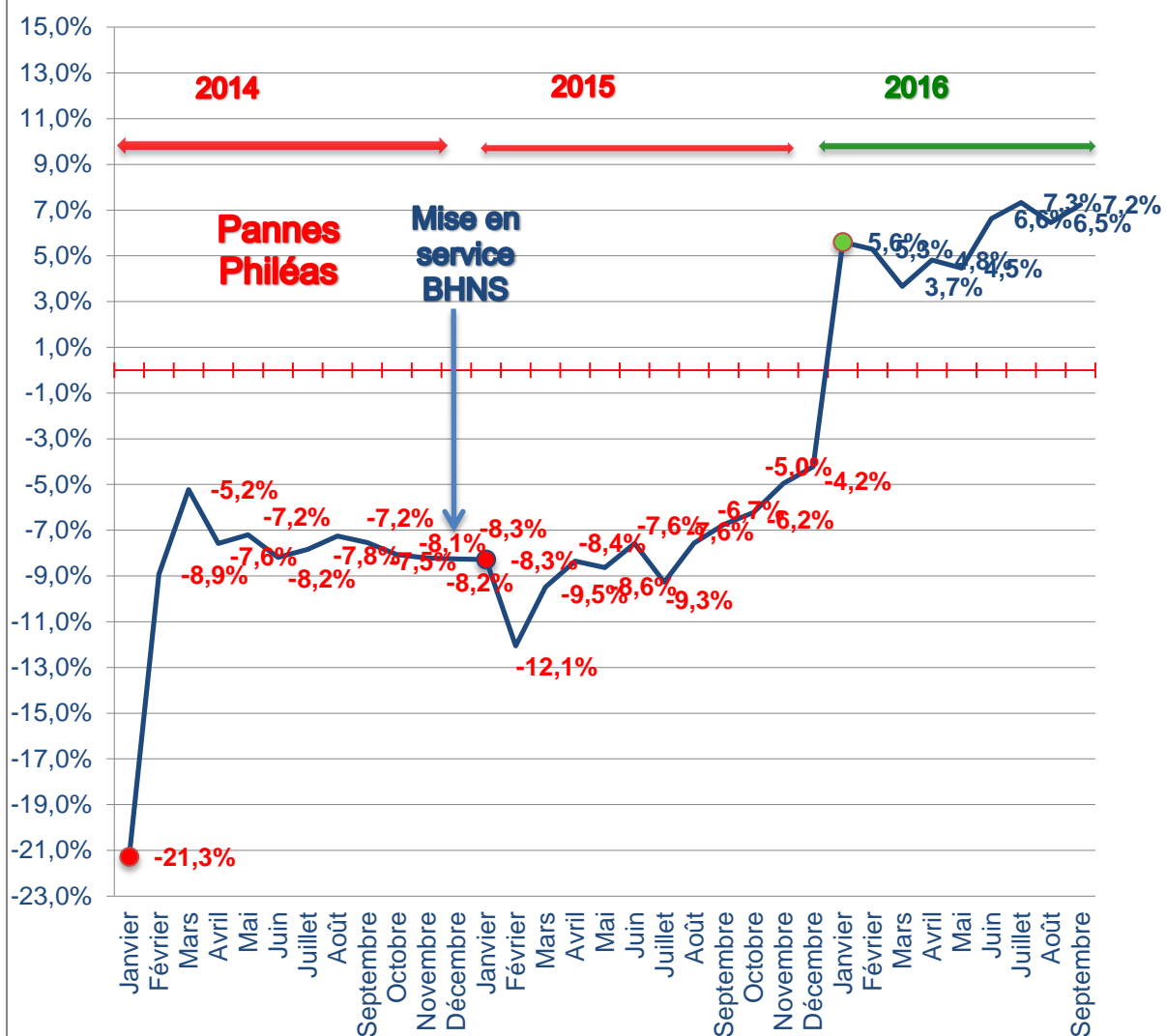
Ce constat mesure la pertinence des choix opérés.

Evolution du coût d'exploitation du réseau (STAD)



Evolution des recettes commerciales :

Evolution des recettes commerciales N/N-1



IV – Structure et Gestion de la Dette

L'opération de désensibilisation des emprunts structurés a permis au SMTD de bénéficier de l'aide du fonds de soutien à hauteur de 7,5 millions d'euros.

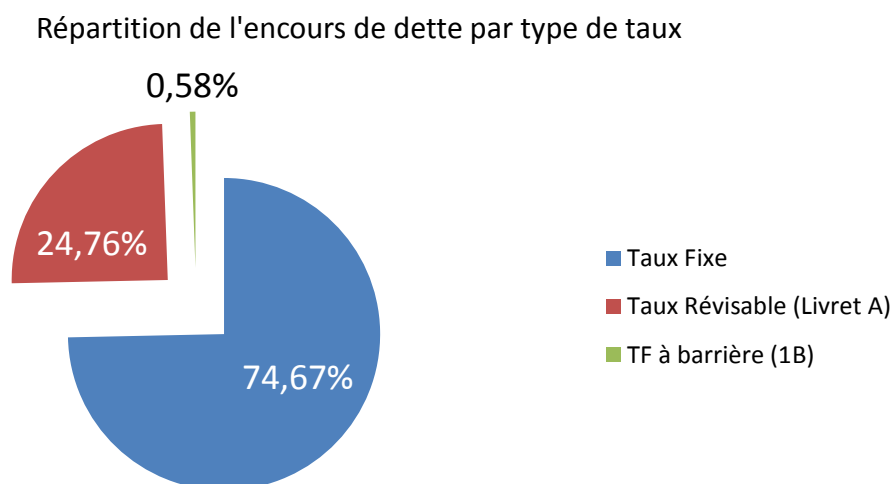
Afin de permettre «l'avance» de cette aide, un emprunt totalement remboursé par cette aide (capital et intérêts) a été contracté.

Cet emprunt n'affecte donc pas les finances du SMTD. Aussi, pour plus de clarté, cet emprunt n'est pas repris dans les éléments présentés ci-après.

Le montant de la dette au 31/12/2016 sera de **82 150 102,03 €** ; elle était de **77 960 569,42** un an plus tôt.

L'évolution correspond à la contractualisation d'un emprunt de 8 M€ à prix coûtant dans le cadre de la désensibilisation auprès de la SFIL (taux fixe de 1.21%) et au remboursement de l'annuité à hauteur de **3 810 467 €**.

La dette ne présente plus d'emprunts à risque. Elle n'est plus composée que de taux fixes, d'un taux révisable (livret A) et d'un taux à barrière dans les proportions suivantes :

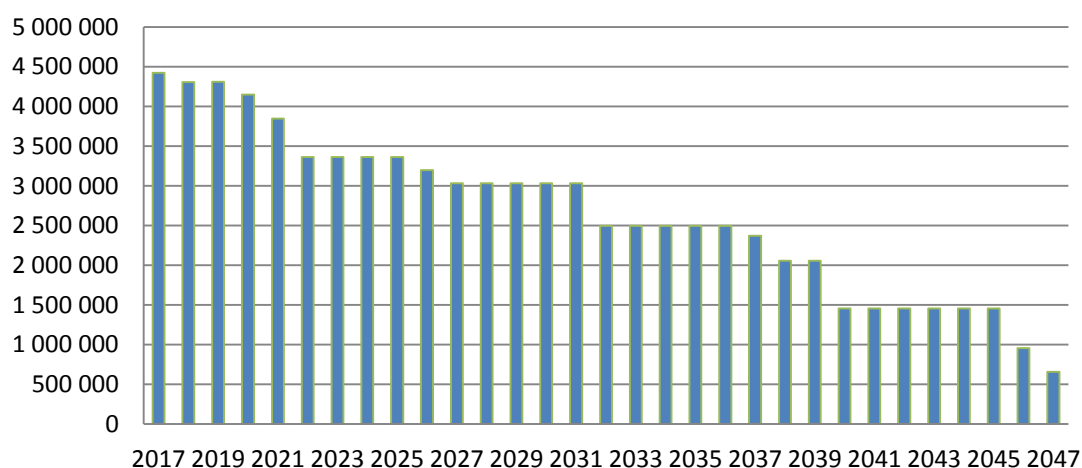


Un emprunt à « barrière » est un emprunt dont le taux est fixe pour chaque échéance où le niveau de l'Euribor est inférieur à un niveau défini (barrière). Dans le cas inverse, le taux payé est Euribor sans marge. Ce type d'emprunt relève de la catégorie « 1B » de la Charte Gissler.

L'emprunt « toxique » ne représentait que 4,9% de l'encours de dette (4M€ / 82 M€). La sécurisation de son taux d'intérêts permet néanmoins de ramener le taux moyen de la dette de 5,20% en 2016 à 3,93% en 2017.

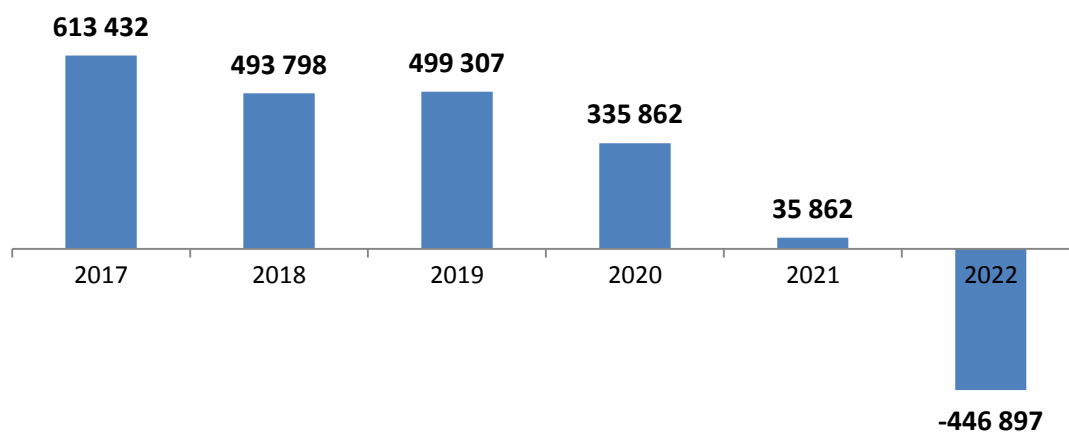
Le profil d'extinction de la dette en capital s'établit comme suit :

Profil d'Extinction de la dette

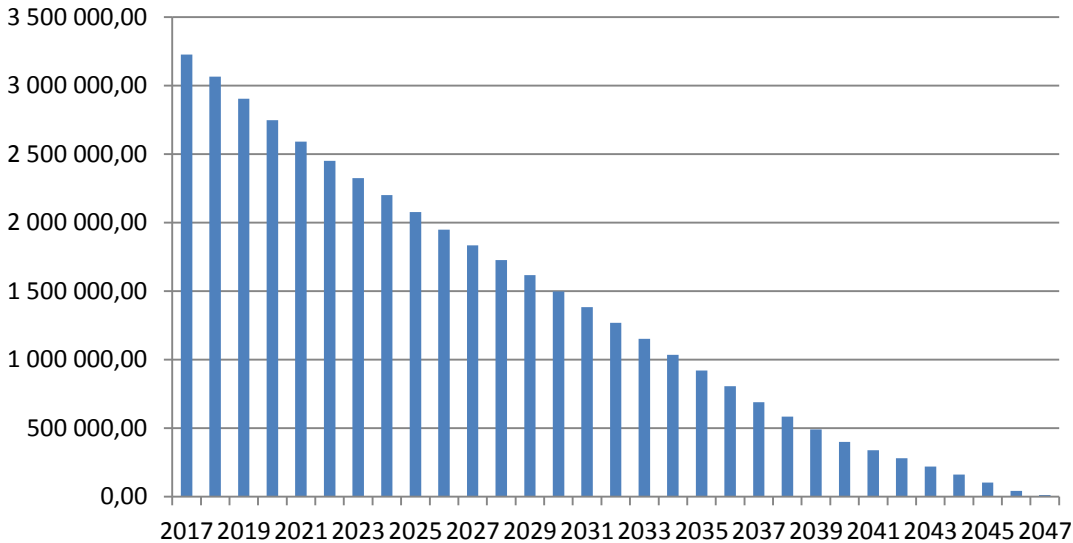


La souscription de l'emprunt « à prix coûtant » proposé par la SFIL augmente le remboursement de capital comparativement à 2016. Cependant, compte tenu du profil d'amortissement, la capacité d'endettement actuelle se reconstitue à partir de 2022.

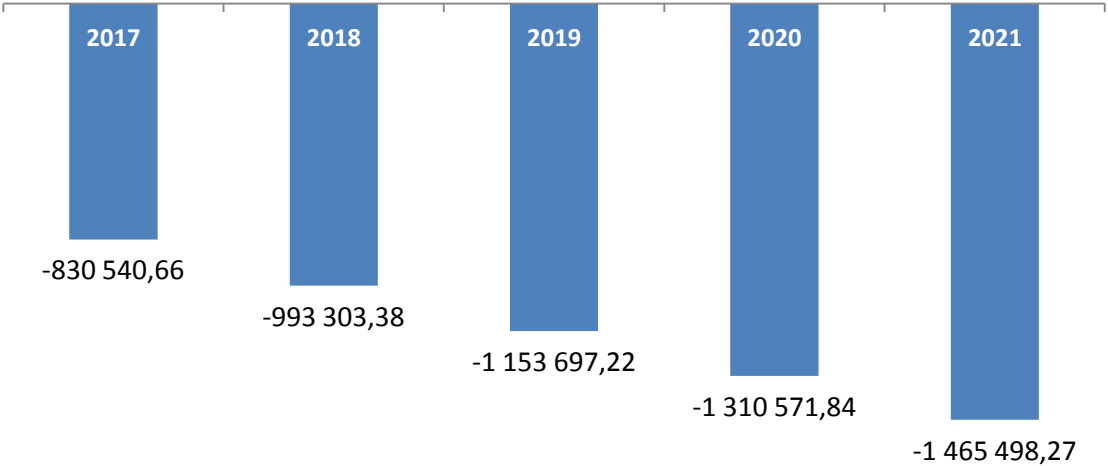
Evolution de l'annuité comparée à 2016



Remboursement de la charge d'intérêts :



Evolution de la charge d'intérêts en année N comparée à 2016



Ce graphique met en évidence les effets de la sortie des « emprunts toxiques ». L'importante réduction des intérêts de la dette ne constitue pas pour autant une marge de manœuvre ou une ressource disponible ; elle permet simplement au SMTD de retrouver un niveau conforme à ses capacités de remboursement.

Le SMTD ne prévoit pas de souscrire de nouveaux emprunts en l'état actuel de ses investissements.