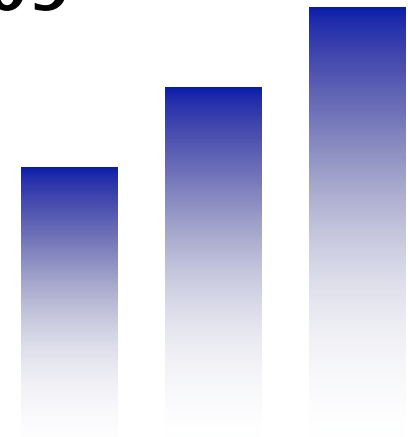


COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION REIMS METROPOLE

Analyse financière • actualisation août 2009

Vivien GROUD

Consultant



*Le présent document a été réalisé par le CABINET MICHEL KLOPFER (CMK), **société indépendante de tout groupe industriel, commercial ou financier, comme de toute attache partisane**, et dont l'intégralité du capital appartient, de par ses statuts, à ses consultants et salariés (aucun actionnaire extérieur).*

*Spécialisé dans la gestion financière des collectivités locales, le Cabinet compte à ce jour **plus de 700 références**, parmi lesquelles 33 des 39 villes de plus de 100.000 habitants, 79 des 100 conseils généraux, 24 des 26 conseils régionaux, 79 des 171 communautés d'agglomération et 11 des 16 communautés urbaines.*

*Ses consultants sont également **formateurs auprès de nombreux organismes**, dont la Cour des comptes, le Ministère de l'Economie et des Finances et le Ministère de l'Equipement, ainsi que la plupart des associations d'élus (AMF, ADF, ARF et AdCF) et six Chambres régionales des comptes.*

Ils sont auteurs de « Gestion financière des collectivités locales », ouvrage publié aux Editions du Moniteur en 2005 (4e édition) ainsi que d'articles dans différentes publications, dont « Les Notes bleues de Bercy », « La Revue du Trésor », « Le Monde », etc. CMK participe également à la rédaction du « Jurisclasseur collectivités locales », du « Guide Lamy Collectivités locales » et du « Mémento-Guide du financement des collectivités locales ».

La présente étude consiste en une actualisation de l'analyse financière de la Communauté d'agglomération Reims Métropole réalisée en juin 2008.

Celle-ci avait mis en évidence :

- une **situation financière instantanée très saine**, la Communauté affichant un taux d'épargne (retraité) de **21,8%**, contre 13% en moyenne dans les agglomérations comparables,
- l'existence de **marges de manoeuvre significatives en termes de capacité d'investissement résiduelle**, mise en lumière à la fois par l'excellente solvabilité de l'EPCI (**1,8 an** de capacité de désendettement fin 2007) et par l'existence d'importantes réserves disponibles (avec un fonds de roulement excédant 18 M€),
- mais également **l'accumulation de contraintes pesant sur la section de fonctionnement**, Reims Métropole se devant en effet de dégager à compter de 2010 une épargne suffisante pour « absorber » le ressaut prévu de la subvention forfaitaire d'exploitation (de 30 M€ à 42,4 M€ puis 44,8 M€ – en euros constants),
- et, par conséquent, la nécessité impérieuse de dégager des ressources supplémentaires (« gel » voire suppression de la dotation de solidarité communautaire, mise en place d'un financement spécifique pour la filière « déchets ménagers »....)

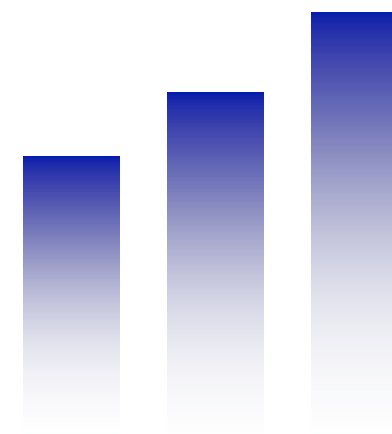
L'analyse actualisée se fonde sur le dernier exercice révolu (2008), et sur le périmètre budget principal + budget annexe « transports publics » (comme l'année précédente) + budgets annexes « ordures ménagères » et « archéologie » (créés en 2008).

Elle comprend :

- un rapide point rétrospectif (1), dont l'objet est de caractériser la situation financière de la CAR au 31 décembre 2008 ;
- une analyse prospective (2), intégrant les mesures mises en oeuvre récemment par le conseil communautaire (mise en place d'une taxe d'enlèvement des ordures ménagères) ou changements affectant son environnement financier (réformes de la fiscalité locale, des concours de l'Etat...).

CARACTERISATION DE LA SITUATION FINANCIERE DE L'AGGLOMERATION AU 31 DECEMBRE 2008

- **Méthode de travail**
- **L'épargne brute**
- **La section de fonctionnement**
 - Les recettes courantes
 - ✓ La fiscalité
 - ✓ Les concours de d'Etat
 - Les dépenses courantes
- **La section d'investissement**
 - Les dépenses d'équipement
 - Le mode de financement des investissements
 - L'endettement et la solvabilité



Les données « brutes » utilisées pour mener à bien cette brève analyse rétrospective sont les comptes administratifs consolidés (hors budgets annexes de zones et budgets soumis à l'obligation d'équilibre : « eau » et « assainissement »), lesquels font l'objet d'un travail préalable de retraitement, indispensable pour leur conférer une réelle pertinence financière, au-delà de leur seule signification comptable.

Les données présentées dans le cadre de cette analyse sont donc celles issues de ce travail de retraitement. Elles diffèrent (inévitablement) des données figurant dans les comptes administratifs. Les écarts susceptibles d'être décelés sont explicités et détaillés ci-après.

Schématiquement, les retraitements effectués visent à répondre à un triple objectif, tout en respectant la logique mise en oeuvre lors de la précédente analyse :

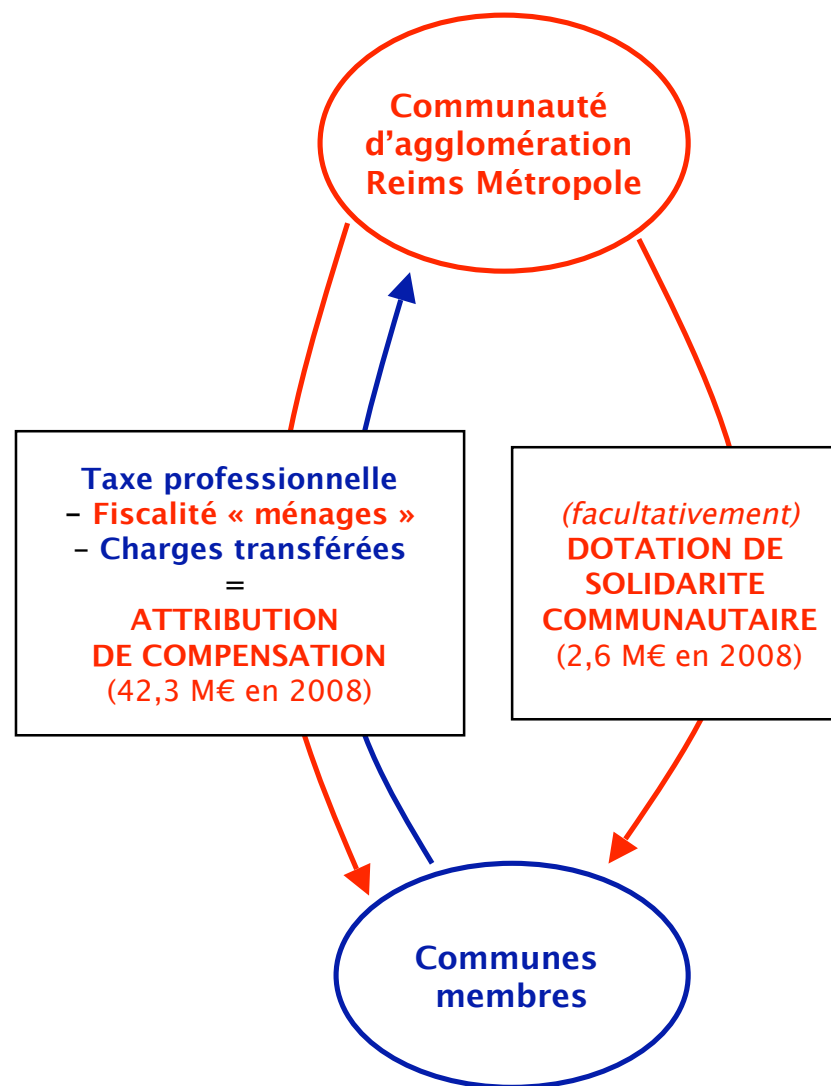
- **ne pas gonfler artificiellement les masses financières en jeu ;**
 - ✓ en neutralisant l'ensemble des « doubles comptes » (soit en l'espèce près de 19 M€ en recette et en dépenses, correspondant notamment aux liens financiers – subvention d'équilibre... – qui unissent le budget principal et le budget annexe « transports »),
 - ✓ en neutralisant également les flux correspondant aux allers/retours comptables sur les emprunts *revolving*.
- **rattacher autant que possible les charges et les produits à l'exercice auxquels ils se rapportent ;**
 - ✓ Une participation Eco-emballages de 1,2 M€ titrée en 2008 mais afférente aux années 2006 et 2007 a fait l'objet d'un tel rattachement, affectant le fonds de roulement de fin d'exercice.
 - ✓ Les données présentées dans le cadre de l'étude précédente pour ces exercices s'en trouvent modifiées (de façon toutefois marginale).
- **neutraliser les mouvements à caractère exceptionnel ou patrimonial.**
 - ✓ Les frais d'étude et produits de cessions sont ainsi classiquement « basculés » en section d'investissement, tout comme les flux (en recettes et en dépenses) afférents à la construction du tramway.
 - ✓ Il en va également ainsi de quelques flux non récurrents propres à l'exercice 2008 (surplus de recettes lié à des remboursements de TVA sur le budget « transports »...).

Un retraitement spécifique doit en outre être effectué pour apprécier finement la surface financière qui est celle de la CAR : celui-ci consiste à « neutraliser » au sein des comptes le reversement obligatoire de produits de taxe professionnelle aux communes membres sous la forme d'**attributions de compensation**.

En effet, depuis 2004 (transformation en communauté d'agglomération), la taxe professionnelle est perçue exclusivement au niveau intercommunal, ce qui a occasionné la mise en place des flux suivants :

- le versement aux communes membres d'une **attribution de compensation, flux obligatoire figé dans le temps**, et qui correspond au solde entre :
 - ✓ les produits de TP transférés à l'EPCI (+),
 - ✓ les produits de fiscalité « ménages » anciennement perçus par la Communauté de communes et « restitués » aux communes membres (-),
 - ✓ le coût net des charges transférées par les communes (-).
- le versement d'une **dotation de solidarité communautaire, flux facultatif** destiné (entre autres) à compenser la « rigidification » d'une partie des recettes fiscales des communes.

L'attribution de compensation est donc ici défalquée des recettes et des dépenses intercommunales.



POINT RETROSPECTIF • METHODE DE TRAVAIL : DETAIL DES RETRAITEMENTS

Impact des retraitements sur les comptes 2008 (montants en M€)		CA 2008 non retraité (budget principal)	CA 2008 retraité (comptes consolidés)	Impact de la consolidation des comptes		Impact des rattachements à l'exercice			Impact des retraitements de flux exceptionnels			
				Flux réels budget annexe "transports"	Suppression des flux croisés BP/BA	Rattachement d'une subvention de 1,2 M€	Neutralisation des reversements obligatoires	Neutralisation des A/R sur revolving	Charges et produits non récurrents *	Flux afférents au tramway	Cessions d'actifs	Etudes (617)
1	Recettes réelles de gestion	142,3	128,5	+78,2	-19,0	-1,2	-42,3		-1,9	-22,0	-5,7	
2	Dépenses réelles de gestion	121,0	92,4	+80,8	-19,0		-42,3		-0,2	-48,0		-0,03
3 = 1 - 2	Epargne de gestion	21,3	36,2	-2,6		-1,2			-1,7	+26,0	-5,7	+0,03
4	Frais financiers	2,3	2,3									
5 = 2 + 4	Dépenses réelles de fonctionnement	123,3	94,7	+80,8	-19,0		-42,3		-0,2	-48,0		-0,03
6 = 3 - 4	Epargne brute	19,0	33,9	-2,6		-1,2			-1,7	+26,0	-5,7	+0,03
7	Remboursement d'emprunt	22,5	5,1					-17,4				
8 = 6 - 7	Epargne nette	-3,5	28,7	-2,6		-1,2		+17,4	-1,7	+26,0	-5,7	+0,03
9	Dépenses d'équipement	18,6	67,7	+1,0					+0,2	+48,0		+0,03
10	Recettes d'équipement hors emprunt	1,5	31,0	+0,02					+1,9	+22,0	+5,7	
11	Emprunts	24,5	7,1					-17,4				
12	Stock de dette de fin d'exercice	49,9	49,9									
13 = (1+10+11) - (5+7+9)	Variation du fonds de roulement de l'exercice	3,9	-0,8	-3,5		-1,2						
14 = 12 / 6	Capacité de désendettement	2,6	1,5									

* Rattachement à 2006 (1/3) et 2007 (2/3) d'une participation Eco-emballages
 ** Retraitement de 1,9 M€ de dégrèvements TVA suite à la modification de la jurisprudence européenne et de 0,2 M€ de subventions d'équipement versées

L'analyse financière est largement fondée sur le concept d'**épargne brute**, dont il convient d'expliciter la portée.

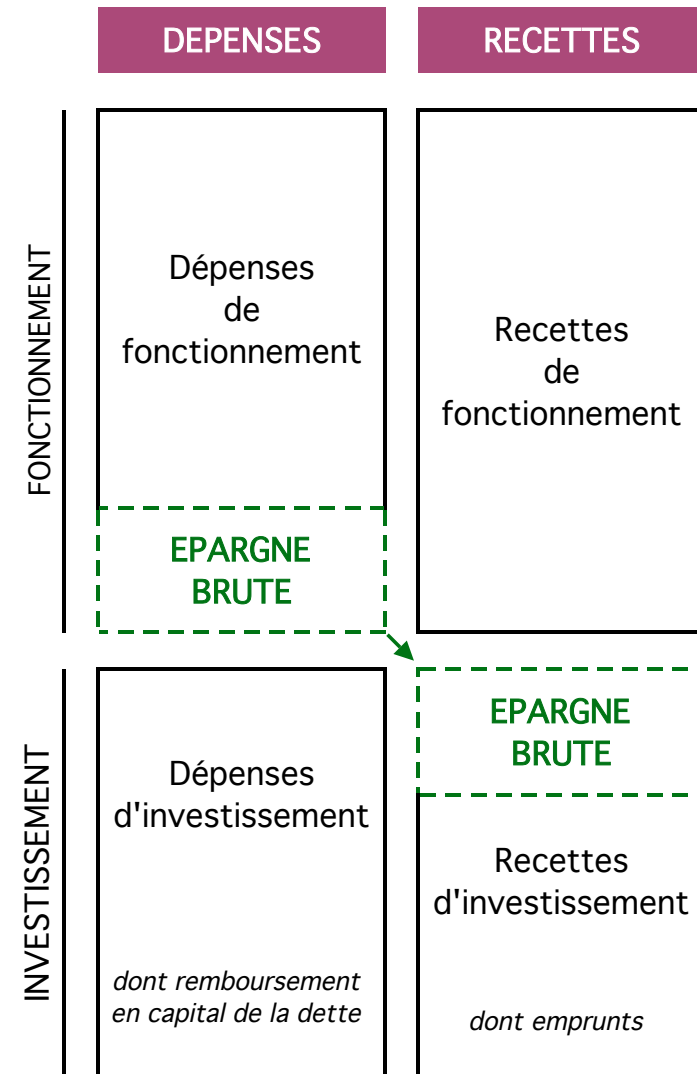
Le terme « épargne brute » désigne le solde entre :

- les recettes réelles de fonctionnement (déduction faite des opérations d'ordre),
- et les dépenses réelles de fonctionnement (c'est-à-dire les dépenses de gestion et les frais financiers, après neutralisation là encore des écritures d'ordre).

Il s'agit donc du **flux de liquidités** dégagé par le fonctionnement courant de la structure, **qui est disponible pour couvrir tout ou partie de l'investissement** (dépenses d'équipement proprement dites, ou remboursement en capital de la dette).

En d'autres termes, l'épargne brute constitue le témoin à la fois :

- de l'**aisance de la section de fonctionnement** : une épargne brute élevée suppose, toutes choses égales par ailleurs, un potentiel d'absorption de nouvelles dépenses de fonctionnement ;
- de la **capacité à se désendetter** et/ou à investir (autofinancement), dans une proportion qui n'est pas de « 1 pour 1 » mais de « 1 pour 10 » : « 1 » d'épargne brute récurrente permet de couvrir une annuité de « 1 » soit à peu de choses près un emprunt de « 10 ».



POINT RETROSPECTIF • L'ÉPARGNE BRUTE

La structure du compte administratif 2008 de la CAR (consolidé et retraité) est apprécié ici hors reversement obligatoire aux communes. Ainsi, déduction faite de l'attribution de compensation (42,3 M€), **les recettes réelles de fonctionnement s'élèvent à 131,4 M€**, lesquels correspondent en quelque sorte à la **surface financière réelle de l'EPCI**. Ces produits de fonctionnement (également alimentés, au-delà de la croissance cumulée des produits de TP depuis 2004, par le versement transport et la DGF intercommunale) ont couvert **94,7 M€ de dépenses**, dont 2,3 M€ de frais financiers et 2,6 M€ de dotation de solidarité communautaire. Le solde – soit **33,9 M€** – est donc venu alimenter **l'épargne brute** (c'est-à-dire l'autofinancement dégagé par le fonctionnement courant de la structure).

Par rapport à 2007, ce compte administratif 2008 se caractérise par :

- **un ressaut important de l'épargne brute ;**
 - ✓ Celle-ci est en effet passée de 25,8 M€ en 2007 (après retraitement – par rapport à l'étude passée – de 1,2 M€ de participations, cf. *supra*) à 33,9 M€ en 2008.
 - ✓ L'épargne brute représente ainsi en 2008 **26,3%** des recettes courantes de l'EPCI.
- **un quasi-doublement (+92%) des investissements intercommunaux (hors dette) ;**
 - ✓ Cette hausse des dépenses d'équipement (liée à la montée en régime de la participation « tramway », cf. *infra*) a été en partie compensée par le versement de **22 M€** de subventions par la Ville de Reims...
 - ✓ ... ainsi que par un recours (encore modéré : +2 M€) à l'endettement, dont **0,8 M€** ont d'ailleurs été mis en réserve.

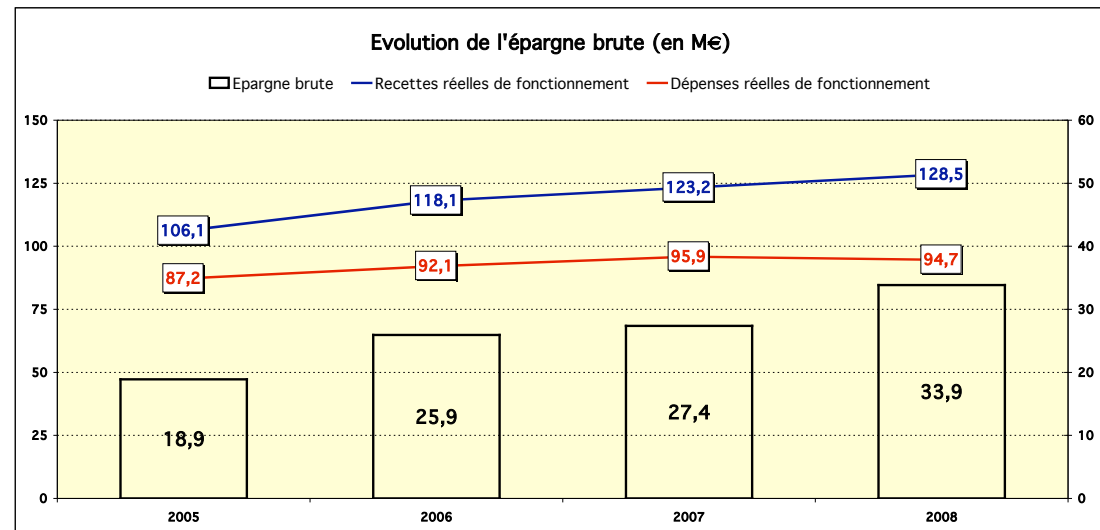
	DEPENSES	RECETTES		
FONCTIONNEMENT	Attribution de compensation	42,3	} Surface financière réelle de Reims Métropole = 131,4 M€	
	Dépenses de gestion	92,4		
	Frais financiers	2,3		
	EPARGNE BRUTE	33,9		
		Produits de TP transférés par les communes (y compris compensations)	111,2	
		DGF interco	9,8	
		Versement transport	34,4	
		Autres produits	15,5	
INVESTISSEMENT	Capital dette	5,1	EPARGNE BRUTE	33,9
	Investissements	67,7	Subvention Ville	22,0
			Autres recettes définitives	9,0
			Emprunt	7,1
	Excédent de clôture mis en réserve = 0,8 M€			

Le niveau de l'épargne brute dépend, année après année, du **différentiel de croissance entre recettes et dépenses de fonctionnement**, qu'il convient ici d'apprécier hors reversement obligatoire aux communes – cf. *supra* (l'AC constituant inévitablement un facteur d'inertie dans la trajectoire suivie par ces deux agrégats).

Précisément, le surcroît d'épargne brute dégagé en 2008 est lié :

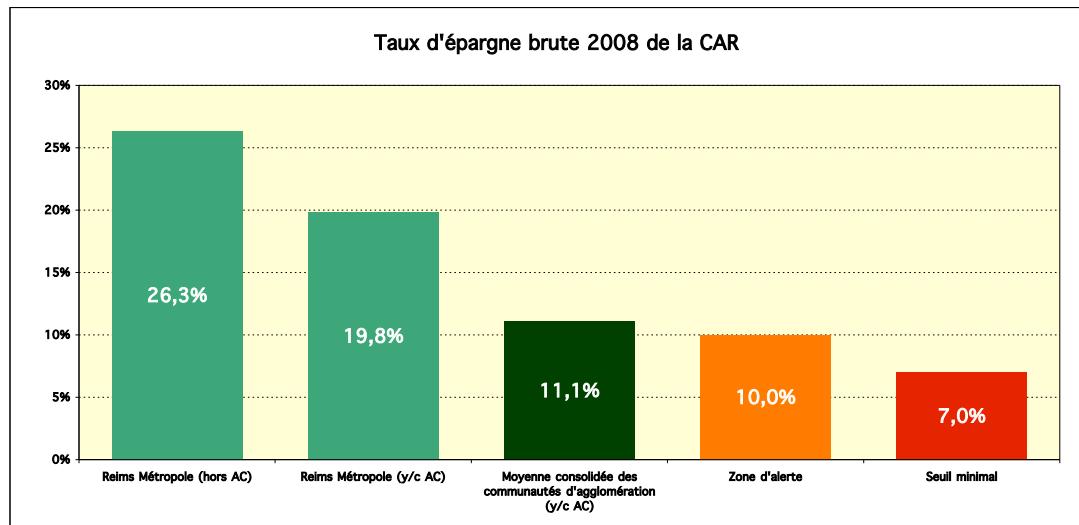
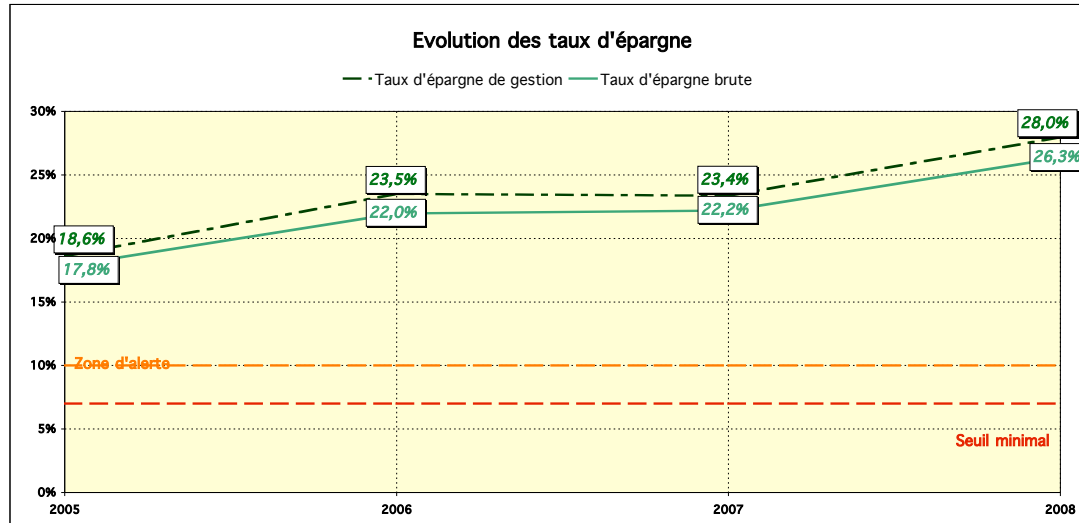
- à une baisse (!) des dépenses courantes...
 - ✓ Celle-ci est directement liée à la réduction (-2,5 M€) de la subvention forfaitaire d'exploitation versée au concessionnaire « transports » de l'agglomération rémoise (Société MARS).
 - ✓ Défalquées de la SFE, les dépenses de fonctionnement de la CAR se sont en effet accrues de +2,1% entre 2007 et 2008.
- ... mais également à une progression dynamique (+4,3%) des recettes de fonctionnement, laquelle se situe toutefois dans la continuité de la trajectoire observée depuis 2005.

Le différentiel d'indexation entre recettes et dépenses courantes atteint ainsi **5,6 points** en 2008, expliquant ce ressaut d'épargne brute.



	2005/2006	2006/2007	2007/2008
Variation des recettes réelles de fonctionnement	+11,3%	+4,4%	+4,3%
Variation des dépenses réelles de fonctionnement *	+5,7%	+4,0%	-1,3%
Δ d'indexation	+5,6 pts	+0,3 pt	+5,6 pts

* Hors attribution de compensation



L'indicateur pertinent pour apprécier le niveau de l'épargne brute est le **taux d'épargne** (ratio épargne brute / recettes réelles de fonctionnement), qui représente la part de ses ressources courantes qu'une collectivité est en mesure d'épargner chaque année.

En l'espèce, le taux d'épargne de la CAR doit être apprécié hors attribution de compensation (dans la mesure où l'EPCI n'a par définition aucune prise sur cette fraction de ses recettes) : **il s'établit ainsi à 26,3%** (contre 19,8% en intégrant l'AC).

Ce taux apparaît comme **très satisfaisant** :

- Il se situe à un niveau bien supérieur à la moyenne des agglomérations (ici appréciée à partir des données DGFIP, donc hors retraitement de l'AC).
- Il se situe également à large distance des seuils d'alerte.
- Il affiche une **tendance croissante** depuis 2005, laquelle met bien en lumière la **consolidation régulière de des capacités d'épargne de l'EPCI** opérée sur cette période.

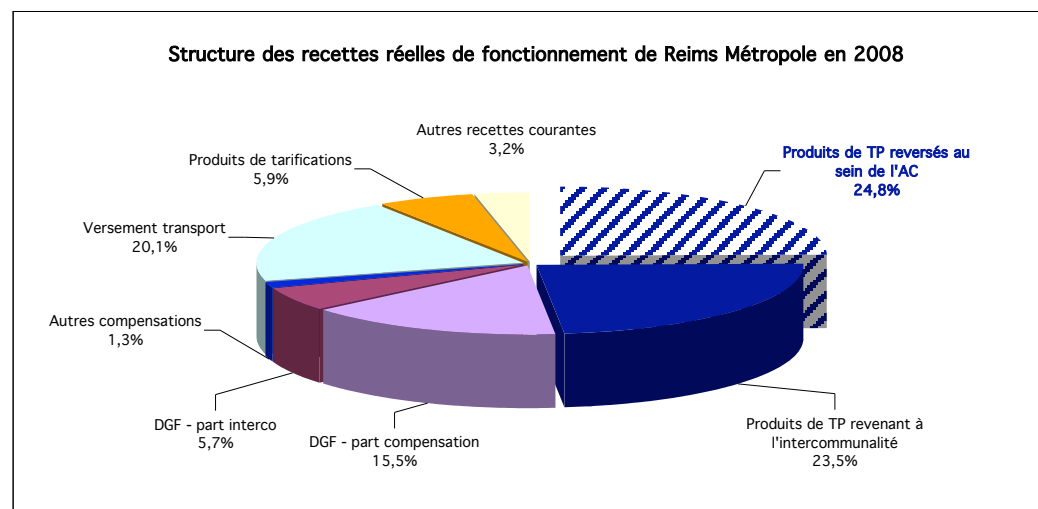
POINT RETROSPECTIF • LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT

La structure des recettes réelles de fonctionnement de la CAR en 2008 ne présente guère de différence avec celle observée l'année précédente.

- L'ensemble consolidé « **produits de taxe professionnelle + compensations** » représente **65%** des recettes.
 - ✓ L'attribution de compensation absorbe à elle seule 38% de ce total (et 25% de l'ensemble des recettes courantes).
 - ✓ Le solde (revenant à l'EPCI) se décompose entre :
 - les produits de TP nets d'AC,
 - la compensation liée à la suppression de la part « salaires » de la taxe, aujourd'hui intégrée à la DGF,
 - et quelques compensations fiscales complémentaires.
- La part représentée par le **versement transport**, qui s'est accrue par le passé (du fait du relèvement du taux du VT à 1,80% en avril 2005, soit le maximum légal) est à présent stable, tandis que celle de la **dotation d'intercommunalité** recule (très) légèrement.
- Les autres recettes sont constituées des produits des services et de diverses subventions.

En 2008, la dynamique des recettes courantes (+3,2% au total mais +4,3% hors AC) est surtout venue :

- de la croissance toujours soutenue des **produits de tarifications (+7,5%)**,
- de **1,9 M€** et **1,2 M€** (respectivement) de **produits de TP et de VT supplémentaires**, en l'absence de toute action sur les taux d'imposition,
- également de **1,5 M€** de subventions comptabilisées en fonctionnement.

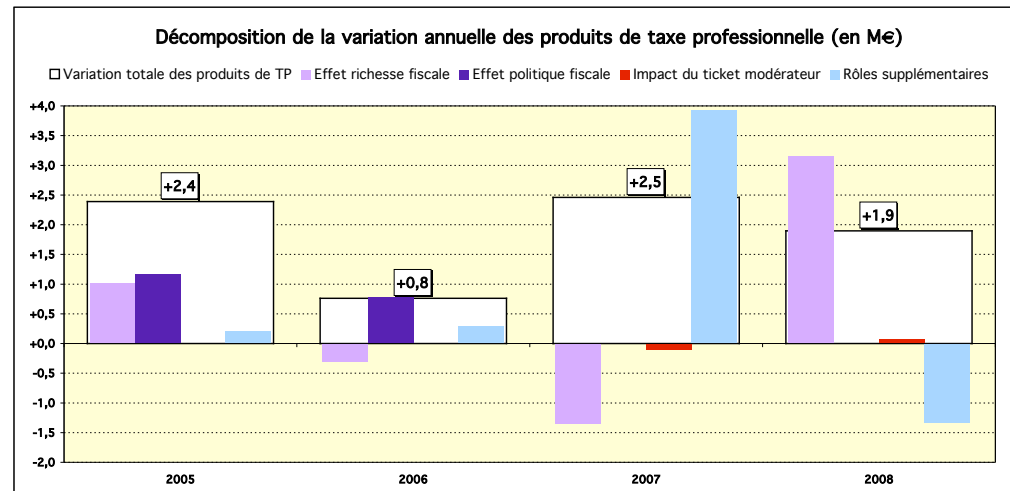


POINT RETROSPECTIF • LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : LA FISCALITE

Les produits de taxe professionnelle (nets d'attribution de compensation) constituent la principale ressource de la Communauté d'agglomération, et également l'une des plus dynamiques.

Entre 2004 et 2008, leur **indexation moyenne s'établit à +2,4%** ; selon les exercices, ils ont rapporté entre **+0,8 M€** et **+2,5 M€** de recettes supplémentaires à la Communauté.

Ces « bonus » de recettes courantes n'ont toutefois pas toujours la même origine.

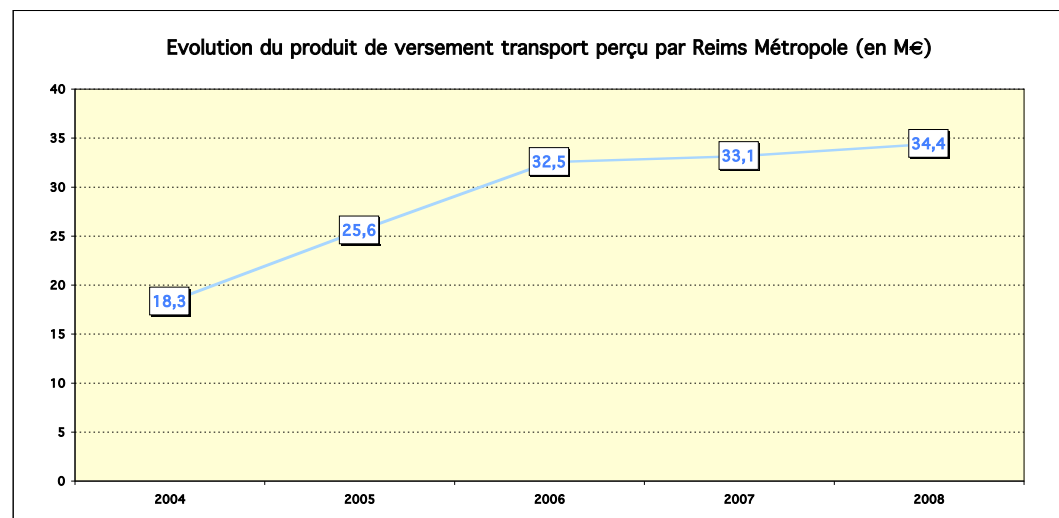
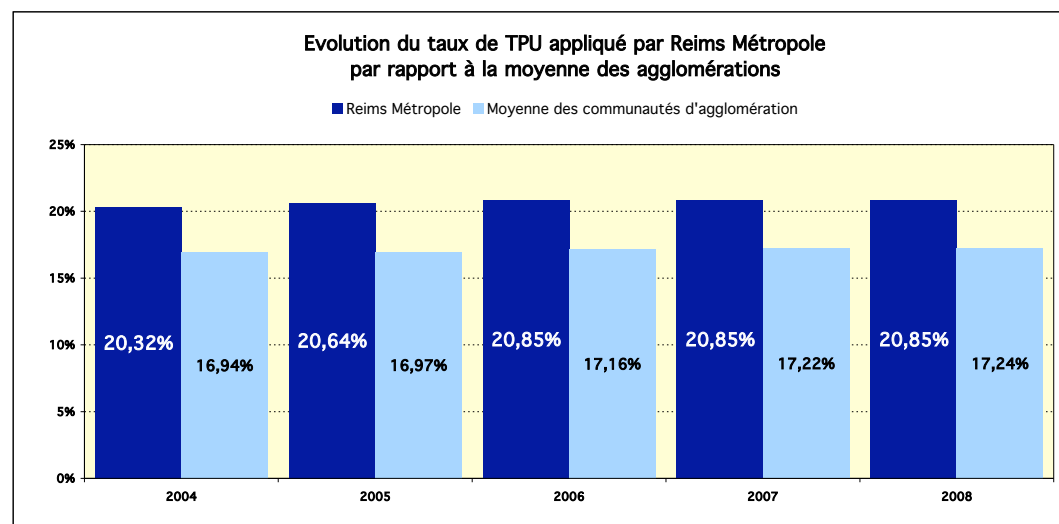


- En 2005 et 2006, le conseil communautaire a procédé à **deux hausses successives** de **+1,6%** puis **+1%** du taux de TP, compensant ainsi le faible dynamisme (2005) voire la réduction (2006) des bases d'imposition.
- En 2007, aucune hausse du taux de TP n'est intervenue ; pourtant, 2,5 M€ de produits fiscaux supplémentaires sont venus alimenter les recettes de fonctionnement de la CAR.
 - ✓ Les bases de TP se sont pourtant contractées de **-1,8%** au cours de cet exercice.
 - ✓ Mais plus de **5 M€** de rôles supplémentaires sont venus opportunément compenser (et même au-delà) cette perte de bases.
 - ✓ La progression des produits de TP de la CAR a toutefois été amoindrie par le prélèvement (effectué par l'Etat dans le cadre de la réforme du plafonnement à la valeur ajoutée) de **0,1 M€** (« facturation » de la hausse de taux 2006).
- En 2008, dans un contexte là encore de **stabilité fiscale**, la dynamique est venue pour l'essentiel des bases d'imposition (**+4,1%**), majorées en outre de 3,9 M€ de rôles supplémentaires.

Au global, la Communauté d'agglomération de Reims exerce un degré de pression fiscale significatif sur les contribuables locaux.

En effet :

- S'il n'a pas été augmenté depuis 2006, le taux de **taxe professionnelle** appliqué par la Communauté s'établit aujourd'hui à **20,85%**.
 - ✓ La moyenne des communautés d'agglomération atteint en 2008 « seulement » **17,24%**.
 - ✓ De fait, depuis 2004 (année du passage en taxe professionnelle unique), le taux de TP de Reims Métropole représente **entre 120% et 122%** du taux moyen des CA.
- A **1,80%**, le taux de **versement transport** se situe au plafond fixé par la loi.
- La seule particularité de la CAR était de n'avoir institué aucun financement dédié de la filière « déchets ménagers ». Cette situation a toutefois changé en 2009 avec la mise en place d'une **TEOM intercommunale** au taux de **9,95%** (cf. *infra*)



POINT RETROSPECTIF : LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : LES CONCOURS DE L'ETAT

La contribution des concours versés par l'Etat (entendus au sens large : DGF et compensations fiscales) a faiblement contribué, depuis le passage en communauté d'agglomération et si l'on excepte, pour des motifs ponctuels, l'exercice 2006, au dynamisme des ressources de Reims Métropole.

L'explication de cette relative inertie réside en premier lieu dans la faible progression de la DGF reçue par la CAR. Il convient effectivement de rappeler que, depuis 2004, la DGF des EPCI comprend deux composantes :

- une **dotation de compensation**, qui correspond pour l'essentiel à l'ancienne compensation « part salaires » de la TP (26,6 M€ en 2008) ;
 - ✓ Cette dotation est forfaitisée depuis 2004 (conformément d'ailleurs au dispositif mis en place en 1999 lors de la réforme de la TP), et évolue selon un taux fixé chaque année par le Comité des finances locales, et qui est au plus égal à 50% du taux de croissance de la DGF.
 - ✓ Or, les taux d'indexation retenus depuis 2004 n'ont, en raison du mode de calcul fixé par la loi, jamais excédé 1% à 2% ; au surplus, le rythme de croissance de la DGF est depuis 2009 plafonné au niveau de l'inflation prévisionnelle (soit +1,5% abondé exceptionnellement de 0,5 point en 2009, et probablement +1,2% en 2010, cf. *infra*).
 - ✓ De ce fait, **près des 3/4 de la DGF servie à Reims Métropole évoluent aujourd'hui en-deçà de l'inflation.**
- une **dotation d'intercommunalité** dont le mode de calcul (et le dynamisme éventuel...) dépend tout à la fois :
 - ✓ de *facteurs macroéconomiques* :
 - Chaque année, une enveloppe globale de DGF est mise en répartition entre chacune des catégories d'EPCI à fiscalité propre, le Comité des finances locales ayant pour tâche de déterminer la dotation moyenne revenant à chaque catégorie.
 - Jusque 2009, la DGF des communautés d'agglomération évoluait au-delà de l'inflation (+2,5% en 2007 et en 2008), mais son rythme de croissance a été révisé en 2009 à +0,75% (cf. *infra*).
 - ✓ de *facteurs propres à l'EPCI concerné* qui sont, schématiquement, au nombre de trois :
 - la **population** recensée,
 - le **potentiel fiscal par habitant**,
 - l'**intégration fiscale**.
 - ✓ de l'éligibilité ou non de l'EPCI concerné aux *mécanismes de garantie* prévus par la loi, sous certaines conditions.

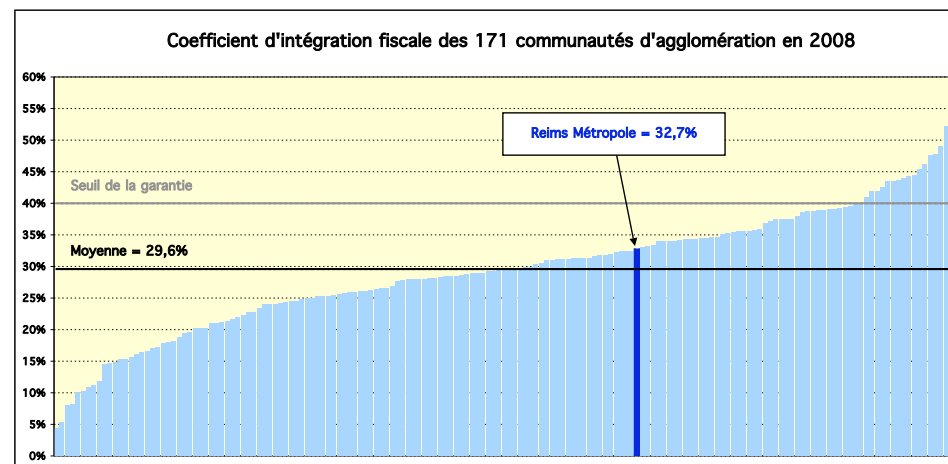
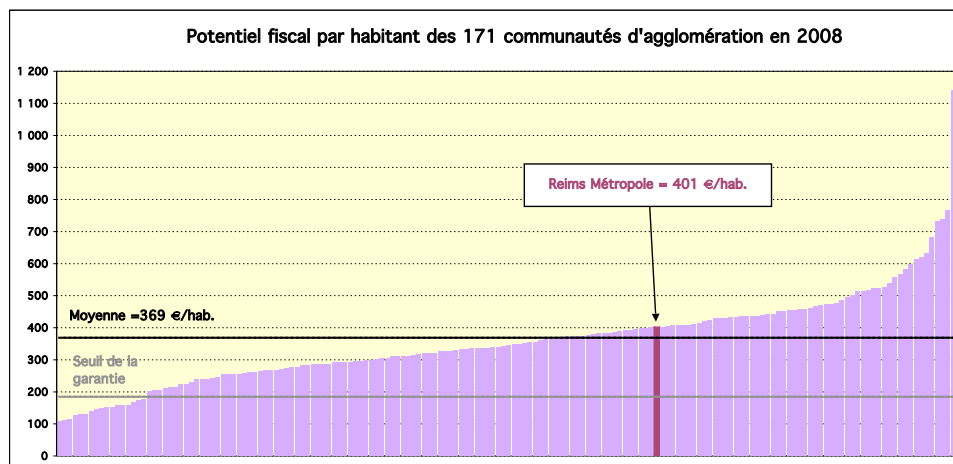
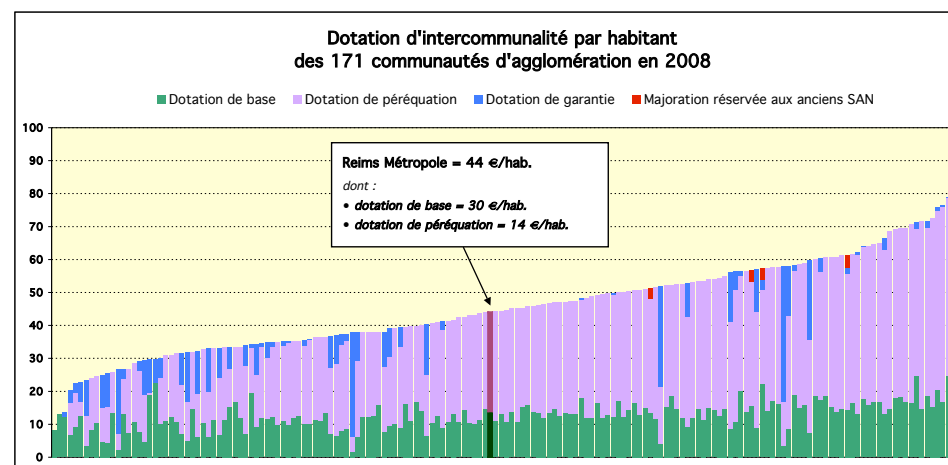
POINT RETROSPECTIF • LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : LES CONCOURS DE L'ETAT

Reims Métropole a bénéficié en 2008 d'une dotation d'intercommunalité de **44 € par habitant** (soit **9,8 M€**) qui lui conférait une position médiane au sein des autres communautés d'agglomération.

Effectivement, Reims Métropole affiche :

- un **coefficient d'intégration fiscale** (instrument de mesure de l'intégration fiscale et, partant, de l'intensité des transferts effectués) **plus élevé** que la moyenne, ce qui favorise plutôt l'EPCI...
- ... mais aussi un **potentiel fiscal un peu plus fort** que la moyenne, ce qui le dessert.

Au surplus, ces deux indicateurs, proches de la moyenne, **ne lui permettent pas de bénéficier de garantie permanente de non baisse de sa DGF.**



Dans ce contexte, les perspectives de croissance de la dotation d'intercommunalité de la CAR sont limitées, sans que des ressauts ponctuels soient à exclure.

- En 2006, la **DGF intercommunale servie à la Communauté a enregistré un « rebond » de +2 M€** lié à la prise en compte dans le mode de calcul de son **intégration fiscale réelle**.
 - ✓ Les deux premières années qui suivent un passage en communauté d'agglomération, et pour des raisons purement « techniques », la DGF servie au nouvel EPCI est calculée à partir de données moyennes, s'agissant de la fiscalité (la 1ère année) et des dépenses de transfert (la 1ère et la 2e année).
 - ✓ Ce n'est donc qu'à partir de la 3e année qu'est pris en compte le « vrai » CIF du groupement ; or, Reims Métropole affiche précisément une intégration fiscale plus élevée que la moyenne (cf. *supra*).
- En 2007, la dotation d'intercommunalité est restée **pratiquement stable** (-0,1%).
- **Elle a connu un repli (modéré) en 2008**, du fait de la baisse (avant prise en compte des rôles supplémentaires, lesquels n'interviennent pas dans le calcul) de ses produits de TP entre 2006 et 2007 (cf. *supra*).
 - ✓ Ceci a eu pour effet de réduire le CIF de l'agglomération.
 - ✓ Dans le même temps, son potentiel fiscal a logiquement diminué, sans que cet effet compense à lui seul la dégradation de l'intégration fiscale.
- Après 2008, si la DGF intercommunale servie à Reims Métropole pâtira de la rigueur appliquée globalement aux concours de l'Etat, **elle devrait bénéficier favorablement de la mise en place de la TEOM** (cf. *infra*).

Les compensations fiscales (afférentes à la taxe professionnelle) reçues par la CAR se sont réduites régulièrement depuis 2005, passant (au total) de **2,3 M€ à 2,2 M€**.

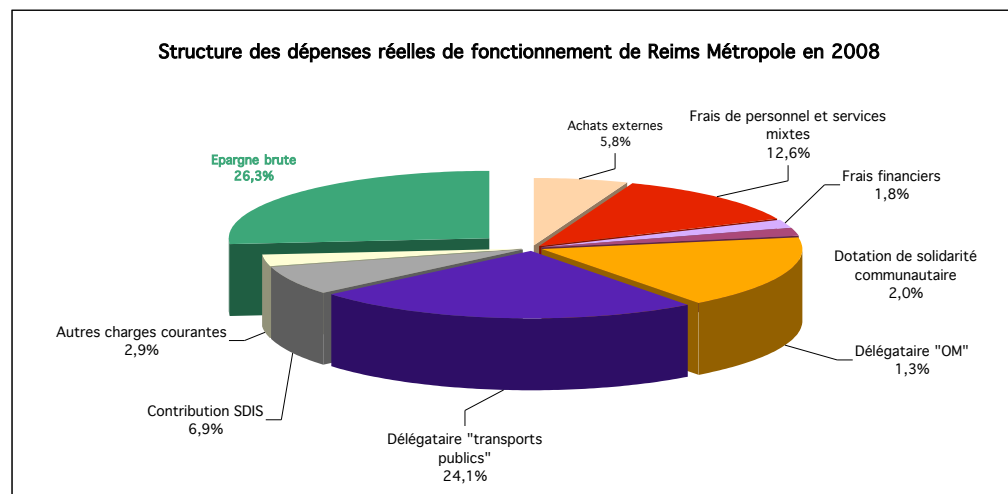
- Les compensations afférentes à la réduction de la fraction imposable des salaires et à l'abattement de 16% des bases sont effectivement utilisées comme **variables d'ajustement** de l'enveloppe normée des concours de l'Etat et, à ce titre, affichent une baisse structurelle depuis 1996.
- Si d'autres compensations (part « recettes » notamment) ont été plus dynamiques entre 2004 et 2007, elles sont toutes utilisées comme variables d'ajustement depuis 2008/2009.

POINT RETROSPECTIF • LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

Au total, les dépenses réelles de fonctionnement se sont élevées à **137 M€**, soit **94,7 M€** hors attribution de compensation.

Leur distribution en 2008 n'a là encore pas beaucoup évolué par rapport à ce qui ressortait de l'analyse 2008, et appelle ainsi sensiblement les mêmes observations :

- **l'importance de la part « subventions »** liées essentiellement au mode de gestion retenu (externalisation) pour les compétences « ordures ménagères » et « transports publics » ;
- la **stabilité**, en proportion des recettes réelles de fonctionnement, de la subvention versée par l'intercommunalité au **SDIS**, laquelle résulte de la réforme de ces contributions, qui pour ce qui concerne le couple « commune – intercommunalités » sont plafonnées au niveau de l'inflation depuis 2002 (l'ajustement étant supporté par le Département) ;
- la relative modération des **charges financières** au sein de la section de fonctionnement : celles-ci représentent en effet **1,8%** des recettes courantes en 2008, pour un ratio proche de 2% en moyenne en 2007 dans les autres communautés d'agglomération ;
- la faiblesse de la **dotation de solidarité communautaire**, notamment si l'on compare Reims Métropole à des communautés d'agglomération créées au tout début des années 2000 ;
- la faiblesse (relativement à la moyenne des autres communautés d'agglomération) des **charges de personnel**, qui représentent **12,6%** des recettes réelles de fonctionnement 2008, soit **11,8%** des dépenses totales (y compris l'attribution de compensation), quand cette proportion s'élevait à **14,5%** en moyenne en 2007.



POINT RETROSPECTIF • LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

Hors AC, les dépenses réelles de fonctionnement de la CAR se sont donc contractées – de façon peu classique – en 2008, à hauteur de -1,3%.

Ceci résulte de la stagnation (en volume) de plusieurs postes de dépenses, ainsi que, prioritairement, de la baisse de la subvention forfaitaire d'exploitation versée au délégataire « transports ».

- Un seul poste de dépenses demeure dynamique en 2008 : les charges financières (+19,7%), il est vrai à partir d'un niveau très acceptable.
- **Plusieurs charges ont en revanche stagné, voire diminué** au cours de cet exercice :
 - ✓ Il en va ainsi de la contribution versée au SDIS (-0,4%), pour les raisons évoquées *supra*, ainsi que de la participation versée par le budget principal au budget « assainissement » (non consolidé ici) au titre des eaux pluviales et de la dotation de solidarité communautaire (figée à son niveau de 2007 par décision du conseil communautaire).
 - ✓ ... mais également, de façon plus remarquable, des frais liés à la gestion des déchets ménagers (+2,2%) et des achats (-11,8% hors 611 et services mixtes).
- Surtout, comme cela était prévu dans le cadre du contrat conclu avec le délégataire, et du fait de la résiliation du contrat liant la CAR aux TUR en 2007, **la SFE s'est réduite de 2,5 M€ en 2008**, générant un important surplus d'épargne brute (également alimenté par la croissance des recettes courantes, cf. *supra*).
- L'évolution des **dépenses de personnel** appelle enfin une lecture particulière :
 - ✓ Les charges retracées au sein du chapitre 012 affichent une croissance apparente de +9,6%.
 - ✓ Mais, retraitées des flux afférents aux services mutualisés Ville-CAR, le coût net du personnel ne progresse par rapport à 2007 « que » de +3,8% (impact du recrutement des « ambassadeurs tramway).

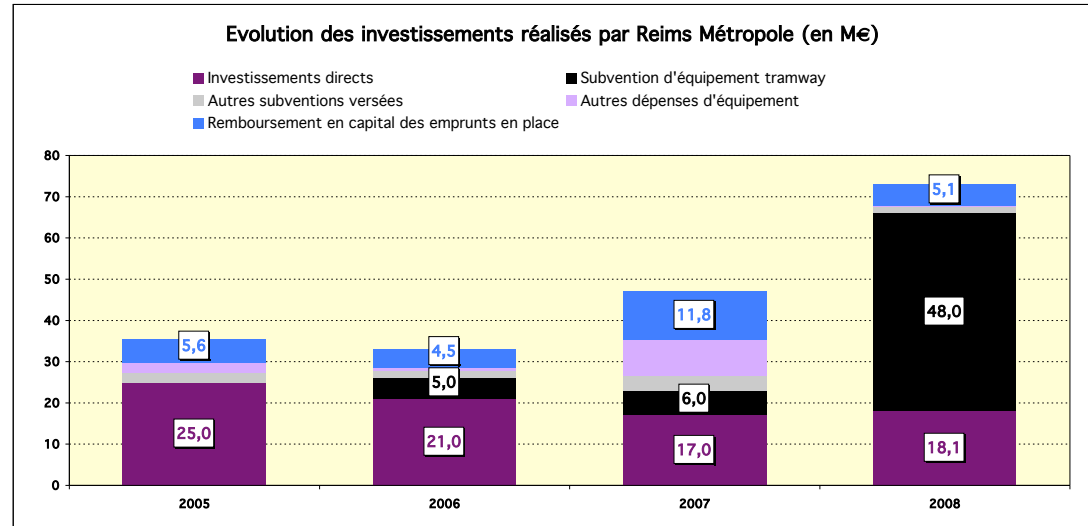
	2005	2006	2007	2008
Frais de personnel directs (+)	8,0	9,5	11,6	12,7
Personnel refacturé par la Ville (+)	4,8	4,8	3,7	3,5
Refacturations de personnel (-)	3,0	3,5	5,3	5,9
Coût net du personnel intercommunal	9,8	10,8	10,0	10,3
Variation		+10,8%	-7,9%	+3,8%
Variation moyenne des agglomérations *		+12,8%	+12,0%	

* Source : DGFiP

POINT RETROSPECTIF • LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT

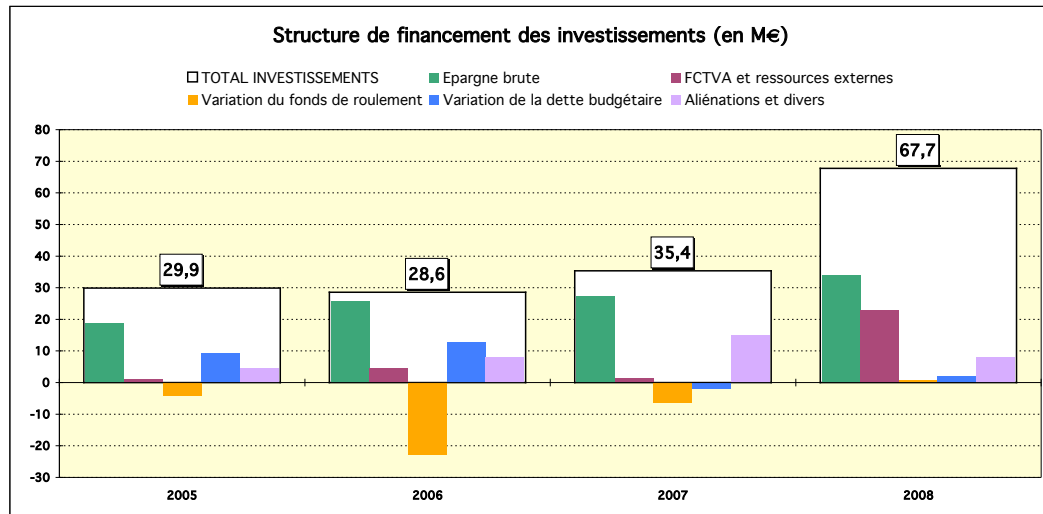
Pour ce qui concerne la section d'investissement, l'exercice 2008 marque une **nette rupture** (comme attendu...) par rapport à la tendance suivie jusqu'à présent.

- Entre 2005 et 2007, la CAR a investi en moyenne **entre 30 M€ et 50 M€ chaque année**, répartis de façon globalement homogène :
 - ✓ autour de 20 M€ d'investissements directs (soit 70/80% des dépenses d'équipement totales),
 - ✓ et le solde réparti entre des subventions et quelques dépenses non récurrentes (diverses indemnités en 2007 notamment).
- L'année 2008 se caractérise au contraire par la **montée en régime de la subvention d'équipement versée à la Société Mars au titre des travaux du tramway**, à **48 M€** (contre 6 M€ en 2007).
 - ✓ Le budget annexe « transports » (ici consolidé avec le budget principal, cf. supra) concentre ainsi lui seul **plus de 70% de l'investissement communautaire** au cours de ce dernier exercice.
 - ✓ Cette situation devrait logiquement perdurer, conformément au plan de réalisation du tramway, jusque 2011 (date prévue de l'achèvement des travaux).



La question qui se pose alors est celle du mode de couverture de ces investissements, intégrant les divers financements dédiés spécifiquement au projet de transport en site propre, et des marges de manoeuvre résiduelles dont dispose la CAR pour lancer d'autres projets, parallèlement à la réalisation du tramway.

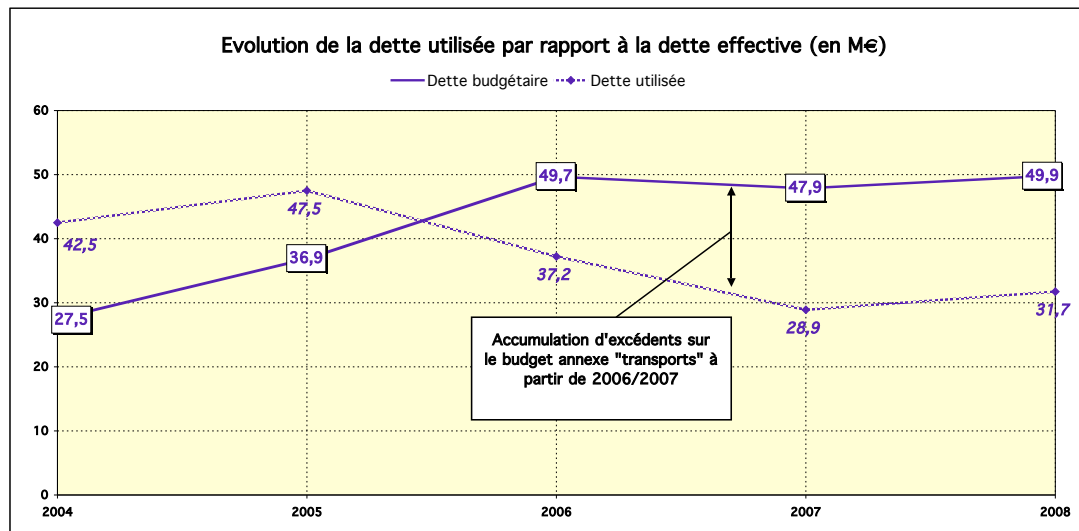
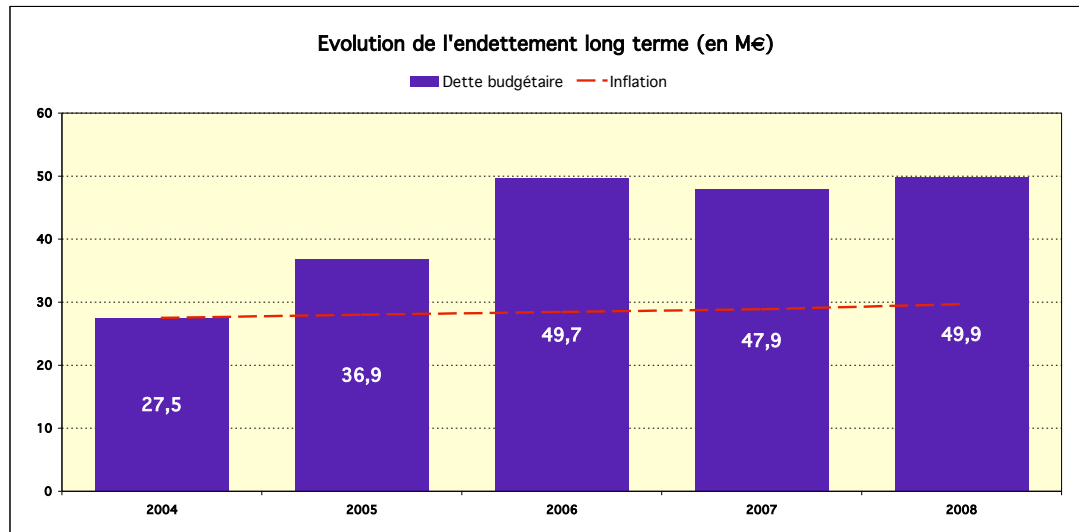
POINT RETROSPECTIF • FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS



Depuis 2005, plusieurs « leviers » ont été actionnés par Reims Métropole pour financer ces investissements.

- Une large part de ces dépenses a, au moins jusque 2008, été **autofinancée**.
 - ✓ L'épargne brute couvre ainsi, de 2005 à 2007, **entre 63% et 91%** des investissements (hors dette), ce qui constitue un ratio (très) favorable.
 - ✓ Sur la même période, la moyenne des communautés d'agglomération a plutôt oscillé **entre 45% et 55%** (données consolidées DGFIP).
- En outre, la CAR a bénéficié de plusieurs ressources « définitives » pour couvrir le solde non autofinancé :
 - ✓ Aucun FCTVA n'a été perçu depuis 2005, sans explication à ce jour.
 - ✓ En revanche, des produits de cessions (notamment en 2006 et 2007) ont utilement servi d'appoint à la section d'investissement.
- Dans ce contexte, **la dette contractée en 2005 et 2006 (la Communauté se désendettant en 2007) est venue abonder le fonds de roulement** : au total, les excédents (consolidés) du budget principal et du budget annexe « transports » s'élèvent fin 2008 à **18,1 M€**.
- En 2008, la hausse des investissements générée par la montée en puissance de la subvention d'équipement « tramway » a été compensée par la perception de **ressources spécifiques**, dédiées à cette dépense (participation de la Ville de Reims à hauteur de 22 M€). La réduction (mécanique) du taux d'autofinancement, à **50%** – un niveau qui reste toutefois proche de la moyenne 2007 des agglomérations – ne s'est donc pas traduite par un recours accru à l'endettement.

POINT RETROSPECTIF • ENDETTEMENT ET SOLVABILITE



La dette consolidée (budget principal + budget annexe « transports ») de la CAR atteint donc **49,9 M€** au 31 décembre 2008.

- Elle est donc pratiquement **stable** depuis 2005, à un niveau moyen de **225 € par habitant environ**.
- Or, au cours des derniers exercices, la dette consolidée des communautés d'agglomération s'est au contraire nettement accrue, passant de 600 M€ fin 2004 à 1,3 Mds € fin 2007.

Au surplus, il est à souligner à nouveau que cette dette n'est pas venue financer des investissements complémentaires (au-delà de ceux autofinancés ou couverts grâce à des recettes d'appoint), mais a été **mise en réserve** depuis 2005/2006 – comme en témoigne l'écart creusé, depuis cette période, entre la dette détenue par la Communauté et celle effectivement « utilisée ».

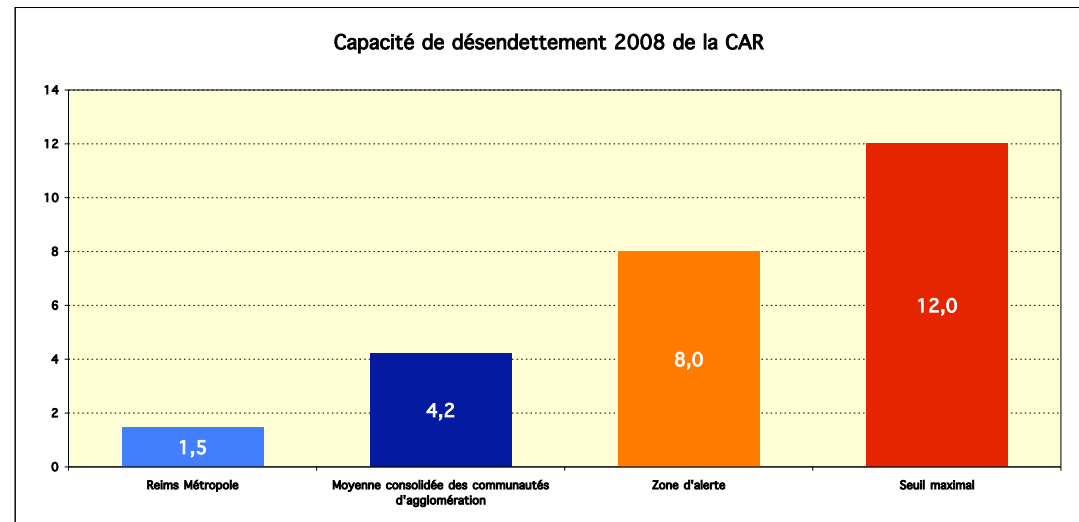
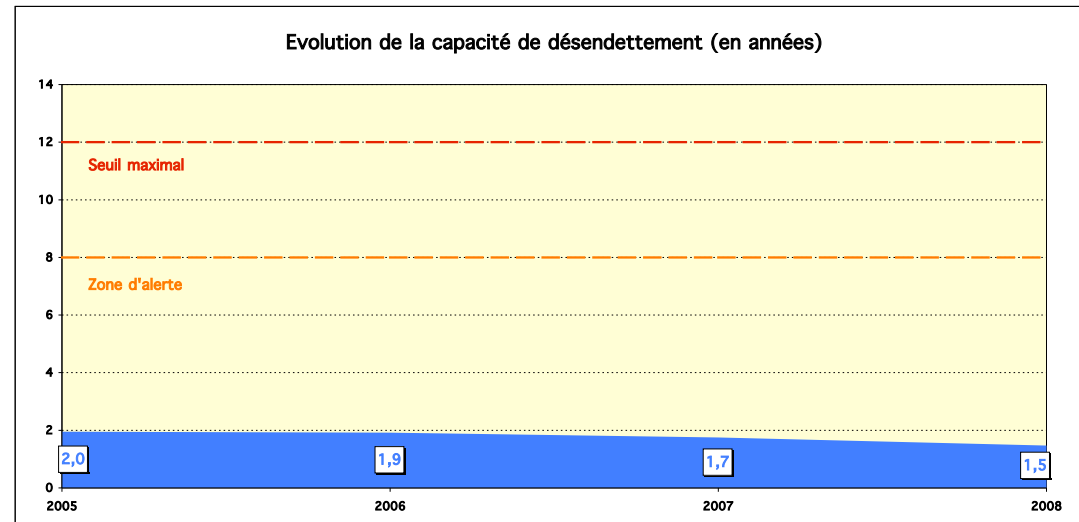
Ces excédents devront dans l'idéal être consommés avant tout nouveau recours à l'emprunt, nécessairement plus coûteux pour la CAR (cf. *infra* : analyse prospective).

A 49,9 M€ fin 2008, l'endettement communautaire représente 1,5 année d'épargne brute... ce qui revient à dire que moins de 2 ans suffiraient à la CAR pour apurer la totalité de sa dette, si elle y consacrait l'intégralité de son épargne.

Pareil ratio peut être qualifié de très satisfaisant :

- C'est en effet bien moins que la moyenne des communautés d'agglomération telle qu'estimée, pour 2007, grâce aux données de la DGFIP (autour de 4,2 années).
- Un tel ratio situe également Reims Métropole à confortable distance des seuils de risque traditionnellement retenus pour les communautés à taxe professionnelle unique (8/12 ans).

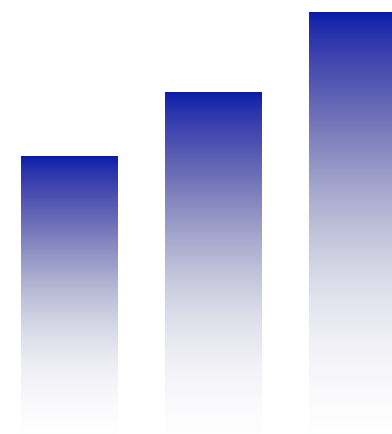
Mais Reims Métropole va également avoir à faire face, au cours des prochains exercices, à d'importants investissements, dans un contexte devenu très incertain (réforme des concours de l'Etat, réforme à venir de la fiscalité locale...).



- La Communauté d'agglomération de Reims a enregistré en 2008 une très nette consolidation de ses marges de manoeuvre financières, pour ce qui concerne tout à la fois son fonctionnement courant (hausse de 6,5 M€ de l'épargne brute, à 33,9 M€) et sa section d'investissement.
- Effectivement, en section de fonctionnement, 2008 s'est caractérisé par une réduction de 1,3% des dépenses courantes du groupement, en raison de la baisse (de 2,5 M€) de la subvention forfaitaire d'exploitation versée au délégataire « transports » – telle que prévue contractuellement – mais également de la stagnation de plusieurs postes de dépenses, au premier rang desquels figurent les autres subventions versées par l'intercommunalité (gestion des déchets ménagers, SDIS...) et, conformément aux arbitrages rendus par le conseil communautaire, la dotation de solidarité communautaire reversée aux communes. Cette consolidation des capacités d'épargne de l'EPCI a en outre été amplifiée par la croissance (+4,3%) des recettes communautaires, tirées prioritairement par la fiscalité.
- En outre, si les investissements intercommunaux se sont nettement accrus en 2008 (à 67,7 M€ hors dette, contre une moyenne de 30/40 M€), du fait de la montée en régime des travaux du tramway, l'endettement est demeuré pratiquement stable par rapport à 2006/2007, conséquence du maintien d'un taux d'autofinancement comparable à la moyenne des autres agglomérations (50%) et de l'apport par la Ville de Reims de financements complémentaires (participation relevée à 22 M€).
- Au contraire, il semble que Reims Métropole dispose de solides marges de manoeuvre financières pour aborder les années à venir, au regard tant de son excellente solvabilité (1,5 année de capacité de désendettement), que des excédents accumulés (18,1 M€ fin 2008). Mais, dans le même temps, la Communauté va devoir faire face à d'importants « chocs » financiers dans les années à venir, qu'ils soient exogènes (stagnation durable des concours de l'Etat, réforme de la fiscalité locale...) ou endogènes (ponction sur l'épargne brute générée par le coût d'exploitation du tramway). L'excellent bilan qui se dégage des comptes 2008 ne doit donc pas masquer la nécessité d'un pilotage fin de l'épargne brute et, partant, des recettes et des dépenses courantes de la structure dans les années à venir.

ANALYSE FINANCIERE PROSPECTIVE ACTUALISÉE 2009-2014

- **Méthode de travail**
- **Principaux enjeux de la prospective**
- **Hypothèse retenues pour construire les comptes administratifs prévisionnels**
 - Les recettes de fonctionnement
 - Les dépenses de fonctionnement
 - Les dépenses d'investissement
 - Les recettes d'investissement
- **Résultats de la prospective**
 - Scénario de base
 - Scénarios alternatifs
 - Analyse de sensibilité



L'analyse prospective repose sur la construction, à partir de plusieurs hypothèses détaillées ci-après, de **comptes administratifs prévisionnels** sur la période 2009–2014.

- Seuls les CA – par opposition aux documents budgétaires – permettent d'apprécier finement l'évolution de la situation financière et plus précisément de la solvabilité intercommunale.
- Le périmètre retenu est, par souci de cohérence, le même que dans le cadre de la rétrospective :
 - ✓ Les budgets « eaux » et « assainissement », soumis légalement à une obligation d'équilibre ainsi que ceux – temporaires – afférents aux zones d'activités communautaires ne sont pas consolidés.
 - ✓ En revanche, l'ensemble « budget principal + budget transports » fait l'objet d'une consolidation, à compter de 2009, avec les budgets « ordures ménagères » et « archéologie », créés au début de cet exercice pour retracer des flux qui émergeaient en 2008 au budget principal.

La prospective est menée en plusieurs temps.

- Un scénario de base est d'abord projeté, supposant notamment la réalisation de l'ensemble du programme pluriannuel d'investissement actualisé, ainsi que la mise en service du tramway à l'horizon 2011.
 - ✓ La CA prévisionnel 2009 est construit pour l'essentiel à partir du budget 2009, retraité de taux de réalisation.
 - ✓ Les années suivantes sont retenues plusieurs hypothèses, généralement sur des bases prudentes, et qui sont détaillées *infra*.
- Des scénarios alternatifs sont ensuite construits, à partir de **variables d'ajustement** qui constituent des hypothèses clés de l'analyse, soit parce qu'elles recèlent un caractère profondément incertain dans les années à venir (impact de la réforme de la TP), soit parce qu'elles constituent un enjeu important de politique financière.
 - ✓ **Aucune hausse des taux de TP et de TEOM au-delà des niveaux atteints en 2009 n'est envisagée d'ici à 2014.**
 - ✓ L'ajustement ne pourra donc venir que de **variables « exogènes »**, sur lesquelles la CAR n'a par définition pas prise (dynamisme des baes fiscales, des nouveaux impôts transférés en remplacement de la TP actuelle...), ou **« endogènes »**, sur lesquelles elle dispose de davantage de marges de manoeuvre (évolution des charges en fonctionnement et en investissement).

La faisabilité des scénarios est appréciée au travers des indicateurs déjà examinés lors de la rétrospective.

- La **capacité de désendettement** (*ratio dette / épargne brute*) constitue généralement l'indicateur privilégié dans le cadre d'une prospective financière, au motif qu'il synthétise tout à la fois la situation du fonctionnement et de l'investissement.
 - ✓ Celle-ci s'établit fin 2008 à **1,5 année** au sein de Reims Métropole.
 - ✓ Le seuil limite pour ce ratio est fixé, pour ce qui concerne un EPCI à taxe professionnelle unique dont la durée d'existence n'excède généralement pas une dizaine d'années (transformation en 2004 pour ce qui concerne la CAR), à **12 ans**, avec une première zone d'alerte autour de **8 ans**.
 - Une « tension » de ce ratio jusqu'à 15 ans pourrait en théorie être envisagée, dans la mesure où l'objectif pour un groupement doit être de rester en mesure de se désendetter sur la durée de vie moyenne résiduelle des équipements publics dont elle assure le financement.
 - Mais retenir une telle « cible » supposerait d'envisager une très rapide dégradation de la solvabilité intercommunale... ce a fortiori pour la CAR qui affiche un ratio particulièrement favorable en 2008.
 - ✓ Ce ratio, pour incontournable qu'il est, n'a toutefois qu'une **importance seconde** pour ce qui concerne Reims Métropole, qui devra surtout faire face, dans les années à venir, à l'accumulation des contraintes pesant sur son fonctionnement courant.
- Le **taux d'épargne brute** (*ratio épargne brute / recettes réelles de fonctionnement*) doit alors être privilégié, dans la mesure où il permet d'apprécier les marges de manoeuvre résiduelles dont dispose la collectivité en fonctionnement.
 - ✓ Le taux d'épargne de la CAR atteint **26,3%** hors AC.
 - ✓ Il sera inévitablement appelé à diminuer au moment où la Communauté devra « absorber » les coûts supplémentaires générés par la mise en service du tramway : il faudra alors veiller à ce que ce taux ne se réduise pas en-deçà des seuils d'alerte, fixés empiriquement à **10%** et **7%**.
- Le **taux d'autofinancement des investissements** (*ratio épargne / investissements*) sera également examiné.
 - ✓ Il atteint **50%** en 2008, soit un niveau proche de la moyenne.
 - ✓ Une réduction rapide ce taux peut parfois constituer un signe avant-coureur de dégradation financière.

Les hypothèses sur lesquelles est fondée la prospective financière sont retenues sur des bases prudentes, notamment pour ce qui concerne les recettes – ceci en raison du contexte éminemment incertain qui caractérise aujourd’hui l’environnement financier des collectivités locales. Sont donc ici détaillés les diverses réformes (ou projets de réforme) actuellement à l’oeuvre, ainsi que leurs impacts financiers (certains ou probables).

- La réforme des relations financières Etat – collectivités territoriales (2008/2009).

Une nouvelle réforme des concours financiers de l’Etat aux collectivités locales est intervenue en deux temps, dans le cadre des lois de finances pour 2008 et pour 2009. Celle-ci s’est traduite par une **modification des équilibres macroéconomiques qui régissent l’évolution des principaux transferts financiers en direction des collectivités** (cf. étude « Ville ») :

- **indexation de l’enveloppe normée des concours de l’Etat sur l’inflation prévisionnelle ;**
 - ✓ Les concours de l’Etat « sous enveloppe » ne peuvent donc progresser dans leur ensemble au-delà du taux d’inflation prévisionnel déterminé en loi de finances initiale : en 2010, ce taux pourrait être de +1,2% (soit celui retenu lors du débat d’orientation budgétaire).
 - ✓ Il est en outre à noter que, si ce taux a été exceptionnellement majoré de 0,5 point en 2009 (+2% au lieu des +1,5% fixés initialement), aucun mécanisme de régularisation au vu de l’inflation effectivement constatée n’est prévu, sur le modèle – par exemple – ce qui était opéré jusque 2008 s’agissant de la DGF.
- **élargissement du périmètre de l’enveloppe normée à la quasi-totalité des transferts Etats-collectivités ;**
 - ✓ Le montant de l’enveloppe est ainsi passé de 46,9 M€ en 2008 à 56,3 M€ en 2009.
 - ✓ Seuls en demeurent exclus à ce jour la fiscalité transférée aux départements et aux régions dans le cadre de l’Acte II de la décentralisation (produits de TIPP et de TSCA) et les dégrèvements de fiscalité.
 - ✓ Mais, précisément, les dégrèvements de taxe professionnelle dont bénéficient les communautés d’agglomération (au titre du « DIN » et du plafonnement à la valeur ajoutée) vont selon toute évidence perdre leur raison d’être après la réforme de la taxe (cf. *infra*).
- **mise en place de nouvelles variables d’ajustement**, à travers une ponction sur les crédits affectés aux compensations d’exonérations fiscales, ou une modification des règles d’indexation de certaines dotations.

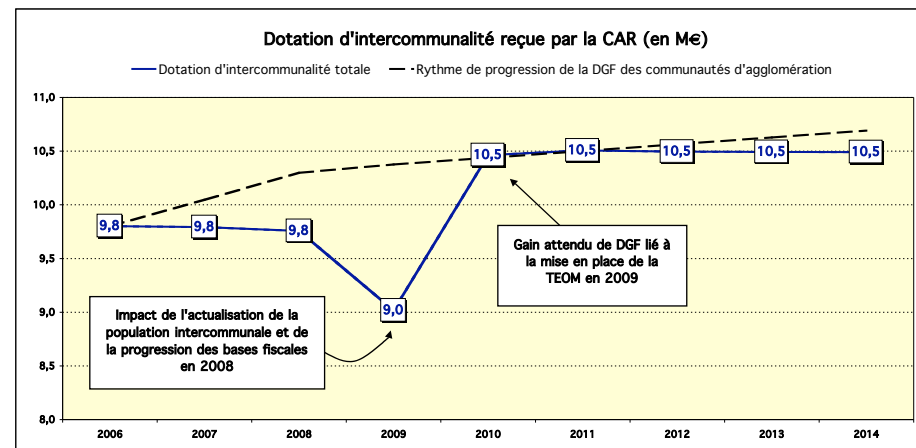
Les conséquences de cette réforme sur les recettes de la CAR, qui sont à présent bien identifiées, seront les suivantes.

- La Communauté devrait voir ses **compensations fiscales stagner globalement**, à un rythme qui ne devrait pas excéder **+0,5% à +0,6%** dans les années à venir.
 - ✓ La dotation de compensation évolue chaque année au mieux de 50% du rythme de croissance de la DGF (c'est-à-dire, depuis 2009, de l'inflation prévisionnelle). **Ce taux pourrait être à nouveau révisé à la baisse en loi de finances pour 2010**, notamment si le Comité des finances locales décidait de **faire peu évoluer (voire de réduire) la dotation de compensation des EPCI** afin de dégager des ressources financières pour alimenter la croissance d'autres dotations, et tout particulièrement des concours à vocation péréquatrice.
 - ✓ Les compensations d'exonérations TP dont bénéficient Reims Métropole (2,2 M€ en 2008) sont toutes utilisées comme variables d'ajustement : **elles sont donc appelées à diminuer fortement voire à disparaître dans les années à venir.**
- **Il en est de même pour sa dotation d'intercommunalité** ; toutefois, compte tenu du mode de calcul de cette dotation, qui prend en compte (à la fois dans un souci de péréquation et d'incitation à un renforcement de l'intégration intercommunale) des données individuelles propres à chaque EPCI (cf. *supra*), **la DGF perçue par Reims Métropole pourra progresser ponctuellement au-delà de l'inflation d'ici à 2014.**
 - ✓ La dotation moyenne des communautés d'agglomération (44,5 € par habitant en 2008 et 44,9 € par habitant en 2009) progresse chaque année selon un taux fixé par le Comité des finances locales.
 - Jusque 2009, ce taux était au moins égal à celui de l'inflation (cf. *supra*).
 - **La loi de finances pour 2009 prévoit que ce taux est désormais fixé dans la limite du taux d'inflation prévisionnel** : une indexation moyenne de **+0,75%** a ainsi été retenue en février 2009 par le CFL. **Mais une baisse de ce taux est loin d'être à exclure à l'avenir, et ce dès l'année 2010.**
 - ✓ Mais en pratique, **l'évolution de la dotation d'intercommunalité de la CAR va prioritairement dépendre de facteurs qui lui sont propres.** Une prospective de DGF est ici menée pour quantifier leurs impacts respectifs, à partir des hypothèses suivantes (lesquels déterminent un scénario central retenu pour la prospective) :
 - population et écart au potentiel fiscal moyen stables entre 2009 et 2014 ;
 - CIF calculé chaque année à partir des données de la prospective, détaillées *infra* ;
 - indexation moyenne de la DGF des communautés d'agglomération calée à **+0,6%** par an entre 2010 et 2014.

ANALYSE PROSPECTIVE • PRINCIPAUX ENJEUX MACROECONOMIQUES

Ainsi, la dotation d'intercommunalité devrait, après une baisse prononcée (-74 k€) en 2009, enregistrer un net ressaut en 2010 (ici estimé à +16%), du fait de la mise en place par l'agglomération d'une taxe d'enlèvement des ordures ménagères.

- En 2009, la CAR déplore une baisse de -7,6% de sa DGF intercommunale. Celle-ci est due au cumul de deux effets :
 - ✓ L'entrée en vigueur des nouvelles méthodes de recensement ont conduit à une baisse (-2%) de la population DGF 2009 par rapport au niveau atteint en 2008.
 - Or, la DGF servie évolue proportionnellement à la population de l'EPCI : toute baisse de celle-ci dessert donc mécaniquement la Communauté.
 - Au surplus, la DGF dépend du niveau du potentiel fiscal par habitant de l'EPCI par rapport à la moyenne : toute baisse de la population regroupée a donc pour effet, à bases fiscales constantes, de majorer le potentiel fiscal par habitant de la Communauté et par conséquent de la faire apparaître plus « riche » par rapport aux autres.
 - ✓ Cet effet sur le potentiel fiscal a en outre été amplifié, en 2009, par la forte revalorisation des bases de TP notifiées en 2008 (+4,2%).
- En 2010 au contraire, une hausse de la dotation d'intercommunalité de 1,4 M€ est simulée : la prise en compte des produits de TEOM levés en 2009 dans le calcul du CIF devrait effectivement favoriser la CAR. Pourraient toutefois amoindrir cette hausse (probablement sans la neutraliser totalement) :
 - ✓ une nouvelle baisse de la population intercommunale entre 2009 et 2010,
 - ✓ la réduction de la redevance assainissement décidée en 2009 (dont l'impact est toutefois d'ores et déjà pris en compte dans le chiffrage du « gain » de 1,4 M€),
 - ✓ une progression des produits communaux nettement plus rapide (différentiel de croissance de plus de 2 points) que celle des produits de TP de la CAR.

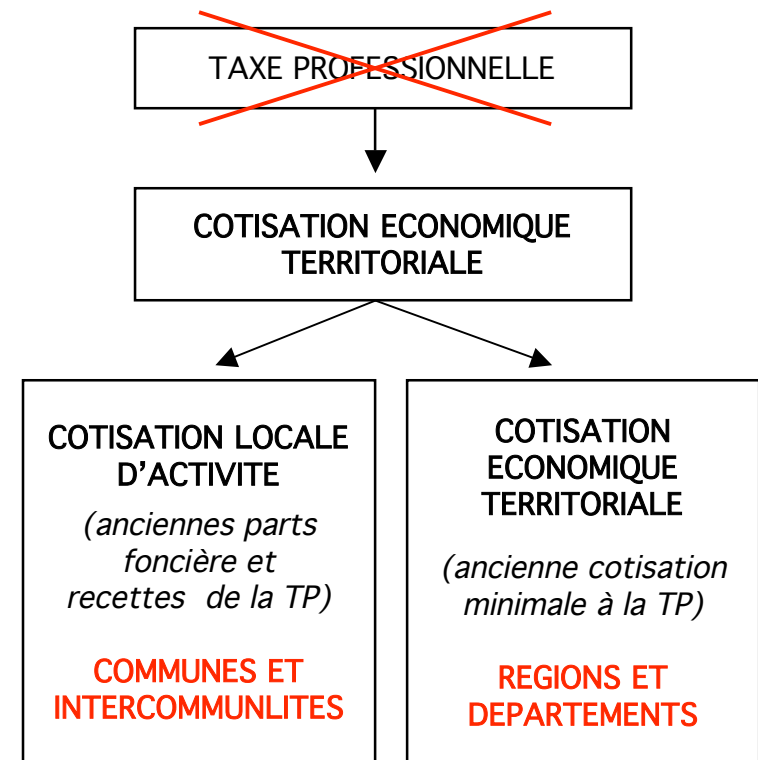


- La réforme de la fiscalité locale (2010/2011).

Une nouvelle réforme de la taxe professionnelle est inscrite à l'agenda politique depuis l'annonce de la suppression de la taxe, le 5 février 2009, par le Président de la République. Mais c'est au final une réforme de la fiscalité locale dans son ensemble qui doit trouver sa traduction dans la loi de finances pour 2010.

Les grands principes de la réforme, tels qu'ils ressortent de l'avant-projet de loi préparé par la Direction de la législation fiscale et rendu public au mois d'août, sont les suivants :

- **une modification de l'assiette de la taxe**, dont seraient exclus les équipements bruts mobiliers (soit à peu près 80% des bases actuelles au niveau national, et 78% au sein de l'agglomération rémoise) ;
- le remplacement de la TP par une nouvelle **cotisation économique territoriale**, incluant deux impôts distincts :
 - ✓ une **cotisation locale d'activité**, qui correspond à la TP levée actuellement sur les bases foncières d'une part et sur les recettes des titulaires de bénéficiaires non commerciaux (BNC employant moins de 5 salariés) et de certaines professions,
 - ✓ une **cotisation complémentaire**, qui vient se substituer à la cotisation minimale de TP perçue jusqu'à présent par l'Etat, et qui concernait les entreprises dont le chiffre d'affaires était supérieur à 7,6 M€ et la cotisation de TP inférieure à 1,5% de leur valeur ajoutée : celle-ci s'étendrait à présent à toutes les entreprises dont le chiffre d'affaires excède 500 k€, à un taux progressif et proportionnel au chiffre d'affaires (sur une fourchette comprise entre 0% et 1,5%).



- une **nouvelle répartition des impôts locaux entre catégories de collectivités** ;
 - ✓ Le couple « communes – intercommunalités » se verrait attribuer :
 - l'intégralité des produits de cotisation locale d'activité,
 - la taxe d'habitation des départements,
 - la taxe sur le foncier bâti des régions,
 - la taxe sur le foncier non bâti des départements et des régions (sous la forme d'une taxe additionnelle, sans possibilité de modulation du taux d'imposition),
 - voire de nouveaux impôts transférés : taxe sur les surfaces commerciales, droits de mutation perçus par l'Etat...
 - ✓ Les départements conserveraient leur taxe sur le foncier bâti, et bénéficieraient de 75% des produits nationaux de cotisation complémentaire. Le transfert d'une nouvelle quote-part de taxe spéciale sur les conventions d'assurance constitue également une hypothèse probable.
 - ✓ Les régions verraient leur autonomie fiscale pratiquement disparaître : elles bénéficieraient dans le cadre de la réforme de 25% des produits nationaux de cotisation complémentaire mais « perdraient » leurs taxes foncières.
- la mise en place d'un **mécanisme « d'indemnisation »** des communes ou intercommunalités « perdantes » :
 - ✓ par de nouvelles dotations budgétaires, intégrées ou non à la DGF,
 - ✓ et par un **fonds national de garantie individuelle de ressources**, alimenté par une contribution des collectivités « gagnantes », et qui a vocation à disparaître progressivement (1/20e chaque année).
- l'adoption de **mesures spécifiques** visant à accompagner la mise en oeuvre de la réforme :
 - ✓ **retour à une règle de lien strict** (« 1 pour 1 ») entre les taux de CLA et de taxes « ménages »
 - ✓ diminution de -15% des bases de CLA des établissements industriels (8,1% des bases brutes de la CAR),
 - ✓ suppression de la cotisation nationale de péréquation...
- l'application d'un **régime transitoire** en 2010 : la réforme s'applique pleinement pour les entreprises, tandis que les collectivités perçoivent, grâce à un « jeu » de compensations relais assuré par l'Etat, des produits de TP calculés en application des règles antérieures, mais avec un pouvoir de taux encadré (suppression des mécanismes de déliaison à la hausse et à la baisse dès 2010).

A ce stade, plusieurs incertitudes demeurent et certains points pourraient être amenés à évoluer dans le cadre des débats parlementaires. Ceux-ci concernent principalement :

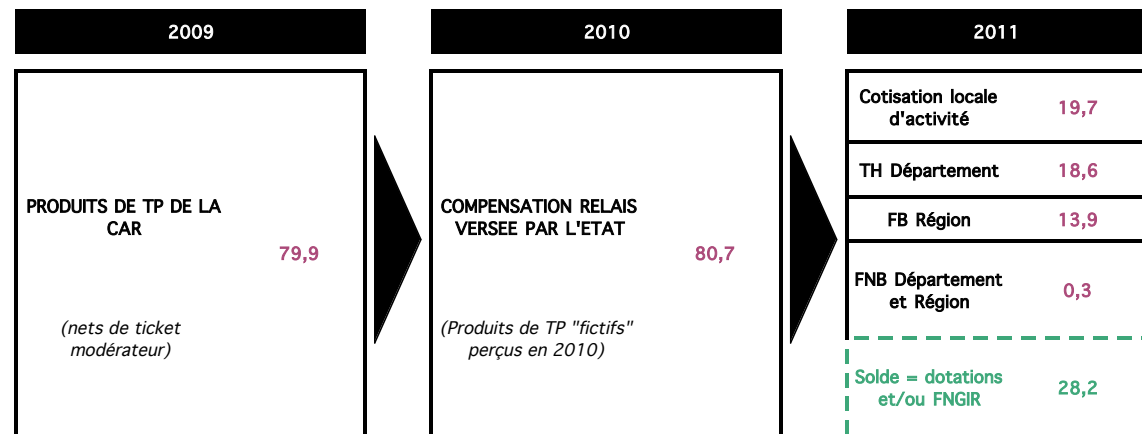
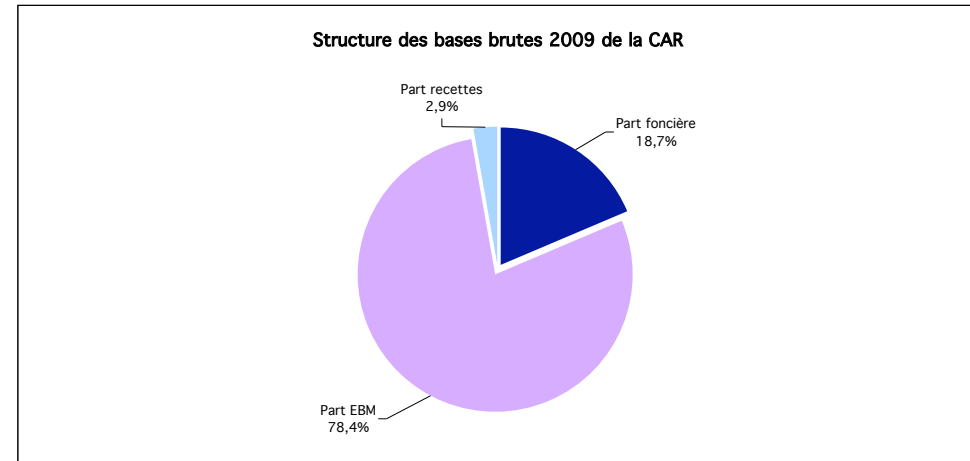
- **la redistribution des impôts locaux** entre chaque catégorie de collectivités ;
 - ✓ Un arbitrage à l'étude aujourd'hui pourrait conduire à permettre aux départements de conserver tout ou partie de leur taxe d'habitation, « en échange » du transfert aux intercommunalités d'une fraction de cotisation complémentaire assise sur la valeur ajoutée.
 - ✓ De façon plus générale, le maintien d'impôts partagés entre plusieurs collectivités n'est pas exclue au terme de la discussion parlementaire, alors même que l'avant-projet de loi pose précisément les jalons d'une certaine forme de spécialisation fiscale.
- **le maintien du fonds national de garantie individuelle de ressources** ;
 - ✓ En l'état, le mécanisme du FNGIR présente plusieurs difficultés majeures pour les collectivités concernées :
 - Le fonds a vocation à être alimenté par des contributions des collectivités « gagnantes » : pour ajuster celles-ci aux reversements qui bénéficieront aux collectivités « perdantes », l'avant-projet prévoit l'introduction de coefficients d'équilibre qui auront pour effet de majorer ou de minorer prélèvements et reversements.
 - De surcroît, le fonds a vocation à s'éteindre au terme d'une durée de 20 ans (cf. *supra*).
 - La clé de répartition FNGIR/dotations est inconnue à ce jour : la seule information est que celle-ci devrait être identique pour toutes les collectivités « perdantes ».
 - ✓ Sa suppression n'est donc pas à exclure. Mais la mise en place d'un fonds national de péréquation, souhaitée par la plupart des associations d'élus, sera probablement délicate à mettre en place à très court terme.
- **l'impact de la réforme sur le mode de calcul de la DGF intercommunale.**
 - ✓ CIF et potentiel fiscal (deux critères utilisés pour calculer les dotations individuelles revenant à chaque groupement, cf. *supra*) font appel respectivement aux produits et aux bases de TP de l'EPCI.
 - ✓ A compter de 2012, la solution la plus cohérente serait de voir le CIF calculé à partir de l'ensemble des nouvelles recettes fiscales (majorées le cas échéant des nouvelles dotations budgétaires et/ou du FNGIR) de l'EPCI.
 - ✓ De même, le potentiel fiscal pourrait être calculé, à partir de 2012, à partir des bases de CLA, de taxe d'habitation et de foncier bâti de chaque EPCI.

ANALYSE PROSPECTIVE • PRINCIPAUX ENJEUX MACROECONOMIQUES

Du point de vue de Reims Métropole, et sur la base des seules dispositions figurant dans l'avant-projet, les conséquences de la réforme de la TP seraient les suivantes :

- une **modification profonde de la nature de ses ressources fiscales**, dominées à présent par la taxe d'habitation et le foncier bâti ;
- un **affaiblissement significatif des marges de manoeuvre fiscales de la CAR**, désormais soumise, comme tous les EPCI à CLAU, à un lien strict entre ses taux d'imposition ;
- un **aléas financier tout à fait considérable dans les années à venir** : en première analyse, le besoin de financement généré par la mise en oeuvre de la réforme pourrait s'élever à plus de **28 M€**, soit **35%** des produits de TP prévisionnels 2010.

Le maintien du FNGIR comme la clé de répartition fonds/dotations au sein des ressources de compensation constituent donc un enjeu crucial pour la Communauté d'agglomération dans les mois à venir.



ANALYSE PROSPECTIVE • HYPOTHESES : LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT

- En matière de fiscalité directe, les hypothèses retenues tiennent compte de la réforme de la fiscalité locale d'une part, dont les grandes orientations ont été détaillées *supra*, et des arbitrages rendus par la CAR d'autre part (stabilité des taux dans les années à venir).
 - En 2009 sont reprises les informations (bases prévisionnelles) figurant sur l'état fiscal 1259 de la Communauté.
 - En 2010, la CAR devrait donc, en l'absence de toute hausse du taux de TP, bénéficier d'une « **compensation relais** » **versée par l'Etat**, ici estimée à **80,7 M€** correspondant :
 - ✓ aux produits de TP « théoriques » perçus en 2010, estimés ici en tablant sur une revalorisation de +1% des bases (soit la moyenne annuelle constatée sur la période de la rétrospective),
 - ✓ défalqués du « ticket modérateur » calculé au regard de l'évolution des bases plafonnées en 2010.
 - A partir de 2011, la Communauté devrait percevoir, en application de la réforme :
 - ✓ des *produits de cotisation locale d'activité*, au taux de 24,71%, et dont le montant est ici estimé à **19,7 M€**,
 - ✓ des *produits de taxe d'habitation* (**18,6 M€**),
 - ✓ des *produits de foncier bâti* (**13,9 M€**),`
 - ✓ une *taxe additionnelle sur le foncier non bâti*, sans pouvoir de taux,
 - ✓ et **28,2 M€** de ressources complémentaires, composées (par hypothèse, cette clé de répartition n'étant pas connue à ce jour) de :
 - 50% de FNGIR (soit 21,2 M€) qui sont donc supposés se réduire par 1/20e chaque année,
 - et 50% de dotations budgétaires (soit 7,1 M€), indexés sur l'inflation prévisionnelle.
 - Ces produits de TP sont majorés chaque année (à partir de 2009) de 2,7 M€ de rôles supplémentaires, lesquels correspondent à la moyenne constatée sur la période passée.

Au global, la réforme de la fiscalité locale devrait, en l'absence de tout ajustement par les taux (CLA, TH, TFB), conduire à une stagnation des produits de fiscalité directe de l'EPCI (ici entendues à périmètre constant, donc en intégrant à ce stade les ressources complémentaires versées par l'Etat). Sous l'effet de la réduction du FNGIR, leur indexation annuelle est en effet ramenée à +0,2% sur la période de la prospective.

ANALYSE PROSPECTIVE • HYPOTHESES : LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT

- La CAR bénéficie d'autres recettes fiscales, dont certaines présentent un enjeu financier significatif.
 - Elle perçoit le *versement transport*, dont le rendement a atteint **34,4 M€** en 2008.
 - ✓ En 2009, une baisse de **-1,8%** est attendue (effet de la crise économique).
 - ✓ Une nouvelle baisse de **-2%** est prudemment inscrite en 2010.
 - ✓ Par la suite, un « redémarrage » progressif de cet impôt est simulé, à **+1%** en 2011 et **+2%** ensuite.
 - Reims Métropole a également institué, à compter du 1er janvier 2009, une *taxe d'enlèvement des ordures ménagères*, dont le taux a été fixé à **9,95%**.
 - ✓ Ce taux est supposé figé par la suite, conformément aux orientations adoptées par la Communauté en matière de politique fiscale.
 - ✓ Les produits de TEOM évoluent donc au même rythme que les bases, soit une indexation annuelle de **+2,5%**.
- Pour ce qui concerne les compensations versées par l'Etat, les hypothèses tiennent compte du contexte macro-économique décrit *supra*. Ainsi :
 - La *dotation de compensation* (26,6 M€ en 2008 et 26,8 M€ notifiés en 2009) évolue chaque année de **+0,60%**, soit un taux inférieur à celui retenu en 2009 par le Comité des finances locales (+0,80%).
 - Les *autres compensations fiscales*, qui figurent toutes aujourd'hui parmi les variables d'ajustement de l'enveloppe normée, devraient poursuivre leur diminution dans les années à venir, à partir des montants 2009 qui sont désormais connus.
 - ✓ Des baisses comprises entre **-23 k€** et **-36 k€** sont ainsi simulées selon les exercices.
 - ✓ Ces compensations sont ainsi supposées **disparaître** à l'horizon 2014.

- La dotation d'intercommunalité fait l'objet d'une prospective spécifique, dont les résultats ont été détaillés *supra*. Celle-ci est construite :
 - sur la base de quelques hypothèses « médianes » : stabilité de la population intercommunale et de l'écart au potentiel fiscal moyen sur la période,
 - et en intégrant les autres hypothèses retenues dans le cadre de l'analyse prospective :
 - ✓ stagnation des recettes fiscales, en intégrant les compensations (FNGIR...) versées par l'Etat,
 - ✓ indexation de +0,60% de la dotation de compensation après 2009,
 - ✓ réduction progression des compensations afférentes aux zones franches,
 - ✓ croissance plus dynamique des produits de TEOM (+2,5% par an),
 - ✓ réduction à 13,3 M€ en 2009 puis stabilisation à ce niveau de la redevance assainissement,
 - ✓ stabilité sur la période des reversements aux communes (AC et DSC),

Sur cette base, après un ressaut significatif en 2010, le scénario le plus probable (repris dans chacun des scénarios de la prospective) est celui d'une **stagnation de la dotation**, sous l'effet à la fois de l'inertie du CIF de l'EPCI et de la faible progression de la dotation moyenne des communautés d'agglomération. Des baisses ponctuelles (dans la limite de -20% a priori) ne sont toutefois pas exclues, dans la mesure où la CAR ne bénéficie d'aucune garantie.

- S'agissant enfin des autres concours versés par l'Etat ou par d'autres entités (collectivités locales, fonds européens...) à la CAR, les hypothèses suivantes sont retenues :
 - *DGD* : **figée** à son niveau de 2009 (soit 0,7 M€) sur la période, conformément aux dispositions adoptées en loi de finances pour 2009 ;
 - *autres participations et subventions* (hors participation versée par la Ville de Reims au titre des travaux du tramway, laquelle est retraitée en section d'investissement, cf. *supra*) : cet ensemble composite, qui atteint 3,6 M€ en 2008, varie par définition selon les exercices ; entre 2009 et 2014, un montant de **2,5 M€** (correspondant à la moyenne constatée sur la période de la rétrospective) est inscrit dans les CA prévisionnels.

ANALYSE PROSPECTIVE • HYPOTHESES : LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT

- Pour ce qui concerne enfin les autres recettes courantes perçues par Reims Métropole, la prospective est bâtie sur les hypothèses suivantes :
 - Les facturations de personnel mis à disposition à la Ville de Reims au titre des *services mixtes* représentent **5,8 M€** en 2008.
 - ✓ Cette recette devrait logiquement évoluer dans les années à venir au même rythme que la croissance effective des charges de personnel supportées par l'agglomération (cf. *infra*) : c'est cette hypothèse qui est retenue dans le cadre de la prospective.
 - ✓ En 2009, elle devrait toutefois se trouver majorée de 10 M€ à 14 M€ qui correspondent au transfert de 307 agents Ville de Reims, avec un impact parallèle sur les dépenses de personnel.
 - ✓ Les flux correspondant sont donc retraités en dépenses et en recettes, selon la logique des retraitements comptables mis en oeuvre dans le cadre de l'étude « Ville ».
 - Les *produits de refacturations* apportés par certains budgets annexes non consolidés dans le cadre de cette analyse financière atteignent un montant de 2,3 M€ en 2008. Celui-ci est indexé sur l'hypothèse d'**inflation** retenue (soit +1,2% en 2010 et +2% par la suite).
 - Les *produits de tarification* évoluent de **+2,5% par an**, compte tenu de leur dynamisme passé.
 - *Produits de gestion courante, produits financiers et atténuations de charges* (un ensemble de recettes diverses qui représentent au total à peine 1 M€ en 2008) sont adossés à l'**inflation prévisionnelle** sur la période (soit une indexation moyenne n'excédant pas +2% par an).
 - Pour ce qui concerne enfin les *produits exceptionnels* (ici entendus hors produits de cession, lesquels sont considérés comme des recettes d'investissement), un montant de **0,1 M€** correspondant à la moyenne 2005-2008 tous budgets confondus est reconduit chaque année dans la prospective.

Les dépenses de gestion courante constituent, selon le même schéma que celui retenu dans le cadre de l'étude « Ville », l'une des variables d'ajustement de l'analyse prospective. La raison en est sensiblement la même :

- Le « levier fiscal » ne sera pas utilisé entre 2010 et 2014.
- Au surplus, l'évolution de la principale recette fiscale de la CAR (la taxe professionnelle) est entourée d'incertitudes dans les années à venir.
- Dans ce contexte, un « pilotage » fin de l'épargne brute ne pourra être obtenu que par un effort de maîtrise (plus ou moins intense) des charges de gestion.

En conséquence, le scénario de base est établi sur la base de diverses hypothèses individualisées pour chaque poste de dépenses. Mais certains scénarios alternatifs se proposeront de raisonner uniquement sur la base d'un **taux d'indexation annuel moyen des dépenses de gestion, alors entendues hors attribution de compensation** (laquelle est par définition figée, à périmètre de compétences constant), **et hors SFE** (le montant de celle-ci étant d'ores et déjà fixé dans le cadre de la convention qui lie la Communauté au délégataire « transports »).

Ceci posé, la prospective est donc construite à partir des hypothèses détaillées ci-après :

- *reversements aux communes* : **figés** sur la période ;
 - ✓ par décision du conseil communautaire pour ce qui concerne la dotation de solidarité communautaire,
 - ✓ et en l'absence de tout nouveau transfert envisagé pour le moment s'agissant de l'attribution de compensation.
- *charges de personnel* : **98%** des ouvertures budgétaires 2009 puis **+4,5% par an** ;
 - ✓ Cette hypothèse table sur un fort dynamisme des rémunérations d'activité, tirées par un « effet GVT » jouant à plein (+2%), la revalorisation annuelle du point d'indice (estimée à **+0,5% par an** sur la période) et l'impact de diverses mesures mises en oeuvre niveau national (primes spécifiques) ou local (reclassements), évalué à **+0,2%/+0,3%** compte tenu de ce qui peut être observé par ailleurs. La croissance des effectifs et l'effet « CNRACL » sont supposés contribuer à cette indexation globale à hauteur (respectivement) de **+1%** et **+0,5%**.
 - ✓ Mais tout effort de maîtrise engagé par la CAR (notamment s'agissant de l'évolution des effectifs) pourrait permettre de réduire à **+3%** voire **+2%** ce rythme de croissance. Des scénarios alternatifs seront testés dans ce sens.

ANALYSE PROSPECTIVE • HYPOTHESES : LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

- Les participations versées au délégataire « transports » d'une part et au prestataire « déchets ménagers » d'autre part (respectivement 31 M€ et 22,5 M€ en 2008) sont évaluées comme suit :
 - L'évolution de la *subvention forfaitaire d'exploitation* versée chaque année par la CAR à la Société Mars est prévue par le contrat et les avenants conclus lors du lancement du projet de transport en commun site propre.
 - ✓ En 2008, cette subvention a enregistré un repli ponctuel, dont l'impact sur l'épargne brute de la Communauté a été explicité *supra*.
 - ✓ Mais elle devrait progressivement monter en régime dans les années à venir :
 - Les comptes prévisionnels établis par la CAR (pour ce qui concerne le budget « transports ») tablent sur une hausse de la SFE (hors subventions complémentaires) de **31,5 M€** en 2009 à **34,4 M€** en 2010 puis **48,1 M€** en 2011 (année de mise en service du tramway).
 - Elle est en outre majorée chaque année de **frais complémentaires**, liés à la mise en place de tarifs préférentiels pour les personnes à mobilité réduite et les scolaires, ainsi qu'au gel des tarifs dans les transports urbains décidé en 2008 (et jusqu'à la mise en service du tramway) par le conseil communautaire.
 - Au global, la subvention versée à Mars pourrait atteindre **57,6 M€** en 2014.
 - Le coût de la compétence *ordures ménagères* est supposé représenter en 2009 **100%** de la prévision inscrite au budget, soit un réalisé prévisionnel de **23,6 M€**, en hausse de **+4,8%** par rapport à 2008. Les années à suivantes, un taux d'indexation de **+5% par an** est retenu, lequel est supposé intégrer l'impact (non quantifié précisément à ce stade) du Grenelle de l'environnement sur le coût de cette compétence. En outre, un surcoût récurrent de **1,5 M€** est intégré à compter de 2010 à ce poste de dépenses, lequel correspond à la hausse du loyer du crédit-bailleur générée par la mise aux normes de l'usine d'incinération.
- Pour ce qui concerne les autres participations versées par Reims Métropole en section de fonctionnement :
 - *contribution SDIS* : adossée à l'**inflation** prévisionnelle entre 2009 et 2014 ;
 - *subvention versée au budget annexe « assainissement »* (non consolidé) au titre des eaux pluviales : **5 M€** en 2009 (du fait de la baisse de la redevance assainissement), revalorisés par la suite de **+2%** chaque année ;
 - *autres participations* : reconduction d'un montant moyen de **2,2 M€** entre 2009 et 2014.

ANALYSE PROSPECTIVE • HYPOTHESES : LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

- Pour ce qui concerne enfin les autres dépenses de gestion supportées par la CAR :
 - facturation des *services mixtes* par la Ville de Reims : **3,3 M€** en 2009 (hors nouveau transfert), adossés par la suite sur le rythme de croissance des charges de personnel attendu (cf. *supra*) ;
 - *achats généraux* (hors frais liés à la compétence « ordures ménagères ») : **96%** des prévisions budgétaires 2009, puis indexation de **+2,5% chaque année** ;
 - *charges exceptionnelles* : montant forfaitaire de **0,2 M€** (soit la moyenne passée) reconduit chaque année ;
 - *autres dépenses de fonctionnement diverses* : moins de 20 k€ en 2009, calés sur l'inflation par la suite.
- Les charges financières supportées par la CAR sont également intégrées à l'analyse prospective :
 - Les intérêts afférents aux emprunts en place fin 2008 sont connus avec précision grâce à l'échéancier communiqué par les services de la CAR. Ils sont par conséquent repris tels quels dans la prospective.
 - Les intérêts afférents aux emprunts à venir (contractés – le cas échéant – à compter de l'exercice 2009 pour assurer l'équilibre des comptes communautaires) sont calculés sur une durée moyenne de **15 ans** aux taux suivants :
 - ✓ 4,5% en 2009,
 - ✓ 4,7 % en 2010,
 - ✓ et 5% en 2011 et ensuite.
 - Ils sont majorés en 2009 de **0,1 M€** correspondant aux intérêts acquittés sur les lignes de trésorerie (reprise en l'état de la prévision budgétaire). Ceux-ci passent ensuite à **0,5 M€** en 2010 puis **1 M€** en 2011, afin de tenir compte du (probable) besoin de financement à court terme généré par une gestion fine du fonds de roulement (cf. *infra*).

ANALYSE PROSPECTIVE • HYPOTHESES : LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT

• Une distinction doit être établie, au sein des investissements programmés par Reims Métropole dans les années à venir, entre le projet de tramway et les autres dépenses figurant au plan pluriannuel d'investissement (arrêté au 4 juin 2009, sauf pour ce qui concerne la 2e phase de la LGV Est).

- Les investissements directs et indirects (fonds de concours) prévus au PPI sont intégrés à la prospective, y compris les dépenses afférentes au contournement de l'autoroute A4 (projet non encore arbitré lors de la transmission de la programmation).
 - ✓ Les investissements afférents aux ZAC supposées équilibrées par des produits de cessions (gérées le cas échéant sous la forme de budgets annexes) **ne sont pas toutefois pas retenues** dans le calcul des dépenses effectivement supportées par la Communauté.
 - ✓ En revanche, les opérations multi-budgets sont prises en compte pour leur montant total.
 - ✓ La **participation financière de la CAR au financement de la 2e phase de la LGV Est européenne** est aussi intégrée sur la base du dernier échéancier connu.
- De ce fait, les crédits budgétaires à inscrire d'ici à 2014 pour faire face à l'ensemble de ces dépenses d'équipement devraient osciller **entre 9 M€ et 18 M€**, avant prise en compte des reports. Ils sont retraités chaque année d'un taux de réalisation moyen de **70%**, les restes à réaliser étant repris sur l'exercice suivant.
- **2,8 M€** d'investissements courants annuels viennent en outre majorer l'effort d'investissement de la CAR.

Investissements programmés par Reims Métropole

	2010	2011	2012	2013	2014
Investissements directs (a)	26,5	23,9	23,0	21,5	14,5
. dont investissements afférents ZAC supposés équilibrés *	13,7	9,7	12,5	10,4	5,2
. dont investissements ZAC multi-budgets **	7,6	4,8	2,1	1,2	
. dont investissements ZAC portés par le BP	4,1	1,3	1,2	1,1	1,1
. dont renouvellement urbain	0,3	2,5	2,0	1,1	0,2
. dont infrastructures routières			2,0	4,5	5,0
. dont Maison du développement durable		3,5			
. dont Coulée verte	0,5	2,0	3,0	3,0	3,0
. dont investissements compétence OM	0,4	0,2	0,2	0,2	
Investissements indirects (b)	3,2	11,2	12,0	9,2	3,4
. dont TGV Est	3,2	7,9	7,9	6,4	3,4
. dont infrastructures routières		3,3	3,6	2,3	
. dont contournement Sud A4 (non arbitré)			0,5	0,5	
Total investissements inscrits au PPI (a+b)	29,6	35,1	35,0	30,7	17,9
Inscription nouvelles de l'exercice ***	15,9	25,4	22,5	20,3	12,7
Restes à réaliser n-1	2,2	5,4	9,2	9,5	8,9
Crédits budgétaires estimés	18,1	30,8	31,7	29,8	21,6
Taux de réalisation (hypothèse)	70%	70%	70%	70%	70%
Investissements PPI estimés	12,7	21,6	22,2	20,8	15,1
Investissements courants	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Effort d'investissement (hors tramway)	15,4	24,3	25,0	23,6	17,9

* Investissements ZAC Bezannes, Parc d'activités la Husselle et ZAC Sous les Vignes supposés équilibrés par des produits de cessions

** Investissements Parc d'activités Pierre de Coubertin, ZAC Croix Blandin, ZAC Dauphinot et desserte de la ZAC sous les vignes supposés portés majoritairement par le budget principal

*** Investissements inscrits au PPI hors ZAC équilibrées par les produits de cessions

ANALYSE PROSPECTIVE • HYPOTHESES : LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT

A ces investissements s'ajoute le versement de la **subvention d'équipement « tramway »** à la Société Mars, laquelle doit donc atteindre 53 M€ en 2009 et 56 M€ en 2010.

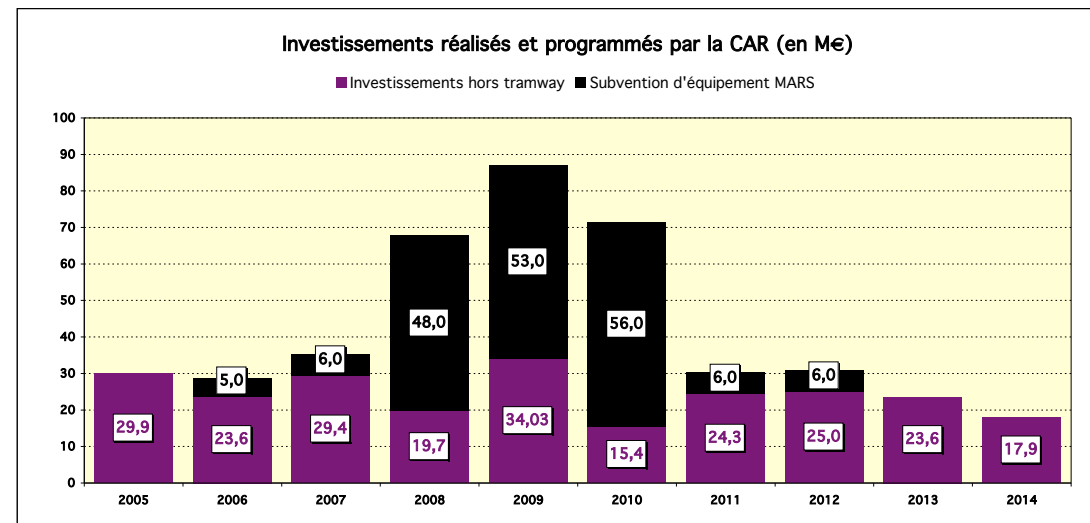
La CAR doit bénéficier à cet objet :

- de la participation versée par la Ville de Reims,
- de subventions du Département et de la Région (seules étant ici prise en compte les subventions d'ores et déjà notifiées),
- d'un versement du budget annexe « assainissement »,
- d'un financement complémentaire d'un montant global de **45 M€** apporté par l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'environnement, et dont le versement serait réparti entre 2009 et 2012.

Au global, le coût net du projet de tramway pour la CAR ressortirait ainsi à **40 M€ cumulés**.

Plan de financement du projet de tramway (en M€)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Subvention d'équipement MARS	5,0	6,0	48,0	53,0	56,0	6,0	6,0
Total financements attendus	0,0	0,0	26,0	40,0	41,0	22,0	11,0
. dont participation Ville de Reims			22,0	28,0	19,0	6,0	
. dont participation budget assainissement			4,0	3,0	3,0	1,0	1,0
. dont subventions Département et Région notifiées				4,0	4,0		
. dont financement complémentaire Etat de 45 M€				5,0	15,0	15,0	10,0
Coût net prévisionnel pour Reims Métropole	5,0	6,0	22,0	13,0	15,0	-16,0	-5,0



ANALYSE PROSPECTIVE • HYPOTHESES : LES RECETTES D'INVESTISSEMENT

- A ces dépenses d'équipement s'ajoutent, année après année, les flux afférents au remboursement en capital des emprunts contractés par la CAR pour financer ses projets d'investissement.
 - L'amortissement des emprunts détenus par la Communauté au 31 décembre 2008 sont repris tels quels.
 - L'amortissement des emprunts futurs (contractés à partir du 1er janvier 2009) est calculé sur une durée moyenne de 15 ans, en amortissement progressif.
- Pour financer ce programme d'investissement, et outre les recettes liées spécifiquement à la réalisation du tramway, Reims Métropole pourra disposer :
 - d'attributions de *FCTVA*, lesquelles sont supposées représenter **15,482%** des dépenses éligibles de l'exercice (soit 90% des dépenses d'équipement directes),
 - de *subventions complémentaires*, à hauteur de **5%** (par hypothèse) des dépenses d'équipement (hors fonds de concours) de l'exercice, et auxquelles s'ajoutent la **subvention versée par la Région au titre de la LGV**, dont le montant cumulé entre 2010 et 2014 devrait atteindre **18 M€**.
 - de *produits de cessions* :
 - ✓ Des projets de cessions importants sont actuellement envisagés par Reims Métropole (vente d'un collège désaffecté, d'un immeuble rue de Chanzy...), mais pour le moment sans chiffrage ni échéancier prévisionnel.
 - ✓ Un montant de **1 M€ par an** est donc pour le moment retenu pour construire la prospective, à titre de prudence.
 - de *produits d'emprunts*, contractés à partir du 1er janvier 2009.
 - ✓ Leur montant est calculé année après année, de manière à équilibrer les comptes administratifs : il correspond donc au solde restant à financer sur les investissements nets (y compris les remboursements d'emprunts), après déduction de l'épargne brute et prise en compte de la variation du fonds de roulement.
 - ✓ Précisément, la Communauté d'agglomération affiche à fin 2008 un fonds de roulement pléthorique de plus de 18 M€ : **ceux-ci devront donc être apurés avant toute nouvelle mobilisation d'emprunts**. Dans le cadre de l'analyse, ils sont supposés consommés progressivement à partir de 2009.

- Les hypothèses retenues pour construire la prospective conduisent à envisager une **stagnation durable** des recettes de fonctionnement de Reims Métropole, en raison de l'impact conjugué de la réforme des concours de l'Etat (dès 2009) et de celle de la fiscalité locale (à compter de 2011). Ainsi, si l'on excepte 2009 (+12% du fait de la mise en place de la TEOM), **leur rythme de croissance ne devraient pas excéder +1% par an.**
- Dans le même temps, les dépenses de gestion prévisionnelles affichent une indexation moyenne (hors attribution de compensation) de **+8% par an** sur la période. Cette indexation est toutefois variable selon les exercices : en particulier, un net ressaut est enregistré en 2011 sous l'effet de l'augmentation de la SFE.
- **Une réduction de l'épargne brute** (à partir du niveau particulièrement favorable atteint fin 2008) **apparaît donc inévitable.** Mais il importe que celle-ci n'entrave ni la capacité de Reims Métropole à supporter en année pleine le coût d'exploitation du tramway (en section de fonctionnement), ni son potentiel à engager de nouvelles dépenses de long terme une fois les travaux du tramway achevés (en section d'investissement). C'est probablement le double enjeu de l'analyse prospective.
- Sont donc « testés » les scénarios suivants :
 - Le scénario de base postule, à partir des hypothèses de recettes et de dépenses détaillées *supra* la réalisation de l'intégralité du PPI en sus du versement de la subvention d'équipement afférente au tramway. Aucun autre investissement n'est envisagé à ce stade.
 - Un premier scénario alternatif, volontairement plus pessimiste, se propose de quantifier l'impact d'une moindre progression de la « recette TP », laquelle pourrait découler d'une progression des bases foncières résiduelles inférieure à celle retenue dans le scénario de base et d'une moindre indexation de la ressource de remplacement.
 - Un second scénario alternatif se focalise sur la capacité d'investissement résiduelle de la CAR à l'horizon 2013/2014, une fois achevé le versement des subventions « tramway ».

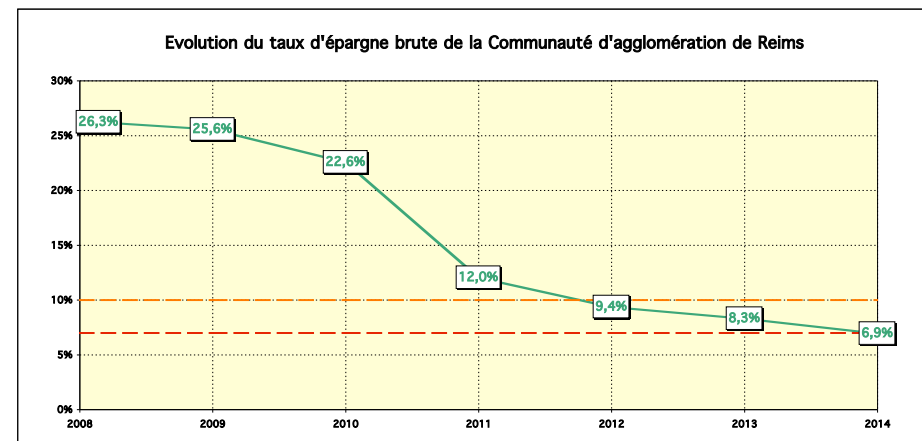
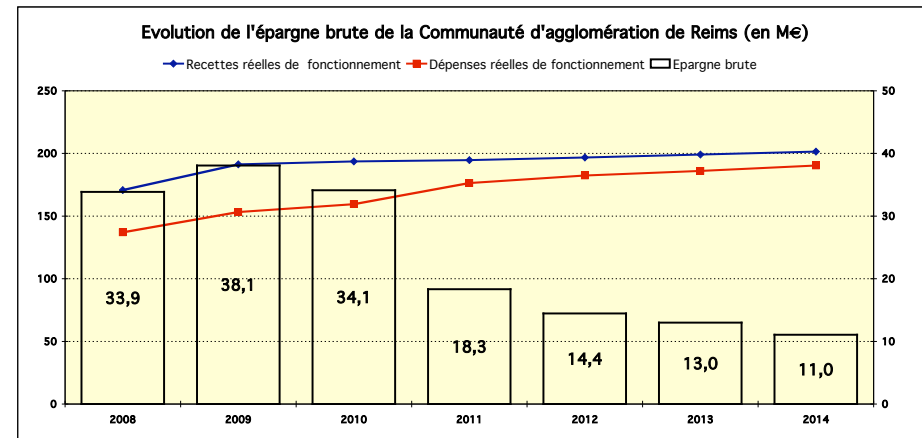
ANALYSE PROSPECTIVE • RESULTATS DU SCENARIO DE BASE

Rappel – Le scénario de base envisage une croissance modérée des recettes courantes (inférieure à +1% par an) au-delà de 2009, dans un contexte de montée en charge de la SFE et de croissance soutenue de plusieurs autres postes de dépenses (+4,5% pour le personnel, +5% pour la gestion des déchets ménagers). Le PPI est supposé réalisé intégralement, en sus du versement de la subvention d'équipement afférente aux travaux du tramway.

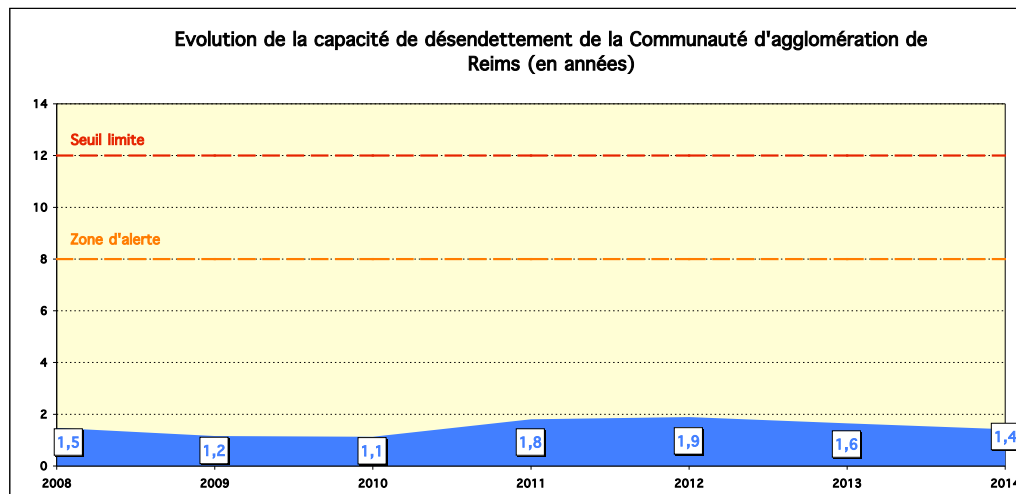
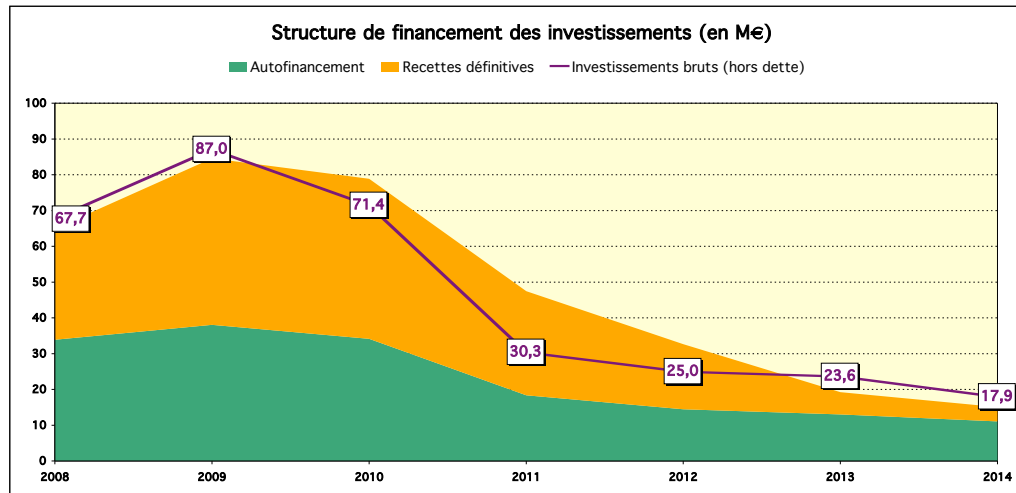
Le scénario de base apparaît **financièrement viable**, en ce qu'il permet effectivement à la CAR « d'absorber » en 2011, au prix d'une **forte baisse de son épargne brute**, le coût du tramway en fonctionnement, et d'une contraction de son taux d'épargne, à **6,9%** en 2014.

Bien loin de remettre en cause les conclusions de la précédente analyse, **ce scénario justifie au contraire la stratégie financière mise en oeuvre en 2008** :

- Entre 2010 et 2014, les recettes courantes de l'EPCI sont pratiquement inertes.
- **C'est donc bien le surcroît d'épargne brute apporté en 2009 par (prioritairement) la mise en place d'une TEOM qui lui permet de dégager les marges de manoeuvre suffisantes pour supporter la hausse de ses dépenses 2011.**
 - ✓ De fait, l'épargne brute 2011 (18,2 M€) est inférieure aux produits de TEOM prévisionnels pour cet exercice (24,4 M€).
 - ✓ Sans ce financement complémentaire, le scénario de base aurait donc conclu à une impasse budgétaire lors de cet exercice.



ANALYSE PROSPECTIVE • RESULTATS DU SCENARIO DE BASE



Pour autant, le scénario de base ne lève pas toutes les contraintes qui pèsent sur les finances de la CAR. En effet, un taux d'épargne de 6,9% en 2014 (hors AC) laisse peu de souplesse pour absorber d'éventuels surcoûts (au-delà de ceux intégrés dans la prospective) en section de fonctionnement.

A contrario, la CAR conserverait dans le cadre de ce scénario de base **une capacité d'endettement** (et donc, potentiellement, **d'investissement**) **considérable** :

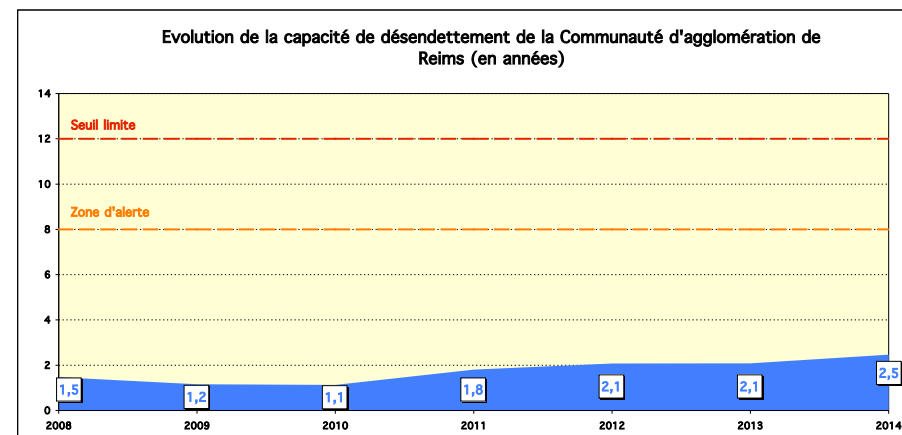
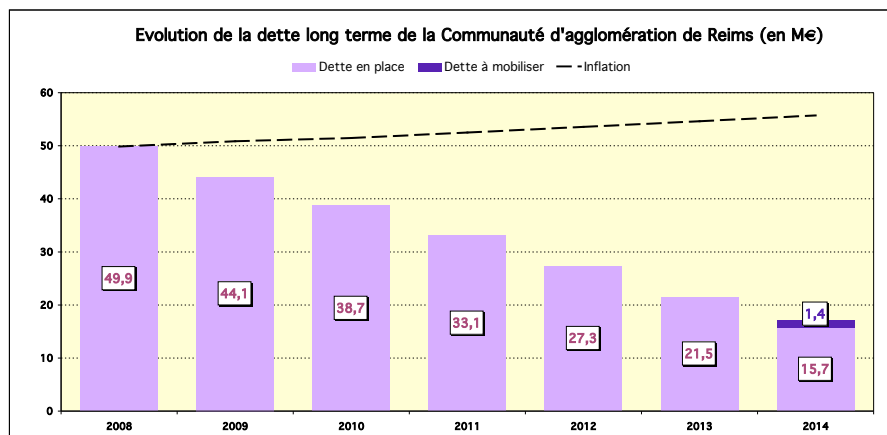
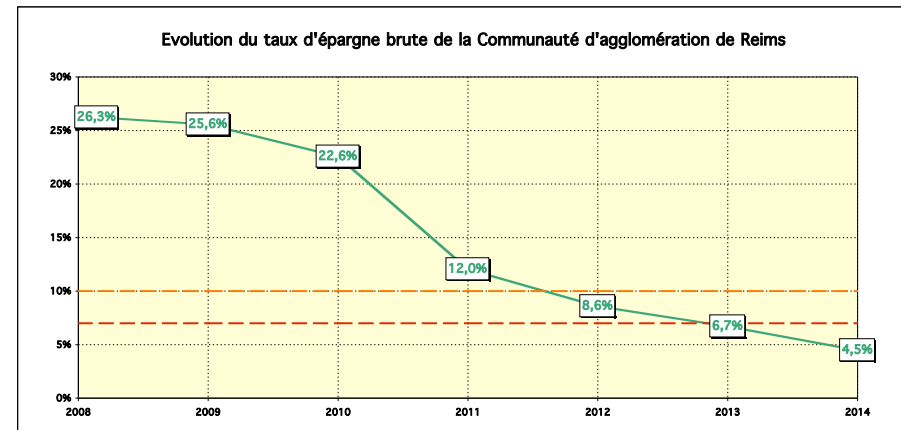
- En 2009, **une réduction de 8,2 M€ du fonds de roulement permettrait de rendre inutile tout recours à l'emprunt.**
- De ce fait, compte tenu de l'importance des financements (abondés notamment par la participation de 45 M€ de l'Etat) dont elle bénéficierait en section d'investissement, la CAR serait même en mesure de **se désendetter** à partir de 2010, tout en reconstituant une partie de ses réserves.
- La dette consolidée de Reims Métropole serait ainsi réduite à **15,7 M€** fin 2014, soit **1,4 année d'épargne brute.**

ANALYSE PROSPECTIVE • RESULTATS DU SCENARIO ALTERANTIF N°1

Rappel – La viabilité du scénario de base ne doit pas faire oublier l'incertitude que représente, en section de fonctionnement, la réforme de la fiscalité locale. A partir des mêmes hypothèses, ce premier scénario alternatif se propose donc de quantifier l'impact d'une moindre progression des bases « ménages » (+1% par an) et d'une compensation du « manque à gagner sur les produits de TP assuré à hauteur de 90% par le FNGIR).

Ce premier scénario alternatif déboucherait sur une réduction (-0,8% par an) de l'ensemble fiscalité directe+FNGIR et, partant, sur une **forte tension du fonctionnement à compter de 2013**.

La réduction de l'épargne brute (4,3% des recettes courantes hors AC en 2014) subordonnerait tout réinvestissement postérieur à la réalisation du tramway à un **recours préalable à l'endettement** – sans dégrader par trop significativement, à cet horizon de temps, la solvabilité intercommunale.



ANALYSE PROSPECTIVE • RESULTATS DU SCENARIO ALTERNATIF N°1

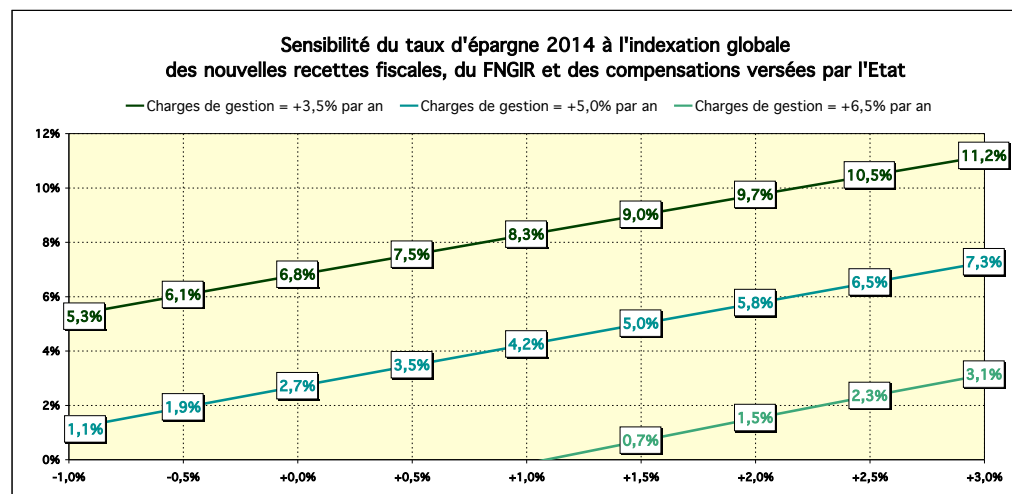
En pratique toutefois, cette hausse de l'endettement – simulée ici en fin de période – dépendra de la gestion qui sera faite du fond de roulement :

- En 2009, comme dans le cadre du scénario de base, sa réduction permet opportunément à la Communauté de ne pas emprunter pour équilibrer ses comptes.
- Par la suite, une partie des financements mobilisés en vue de la réalisation du tramway sont mis en réserve.
- Leur consommation devrait en toute rigueur financière intervenir, à l'horizon 2013/2014, avant tout recours à l'emprunt : cette recette – par définition non récurrente – permettrait en fait la CAR de retarder une nouvelle hausse de sa dette budgétaire.

La principale contrainte mise en évidence par ce scénario concerne donc le fonctionnement : ainsi, toute évolution des nouvelles recettes fiscales et des compensations introduites dans le cadre de la réforme en-deçà de l'hypothèse retenue dans le cadre du scénario de base nécessitera un effort d'ajustement parallèle de l'épargne brute.

Comme indiqué *supra*, cet effort concernera l'évolution des charges courantes de gestion, ici entendues hors AC et hors subvention forfaitaire d'exploitation (sur laquelle Reims Métropole ne dispose par définition d'aucune marge de manoeuvre).

Ainsi, par exemple, une baisse de **0,5 point** de l'indexation de la ressource TP nécessitera une réduction parallèle (de l'ordre de **0,7 à 0,8 point**) de la croissance annuelle des dépenses de gestion, afin de maintenir au-delà du minimum acceptable (7%) les capacités d'épargne de la Communauté à l'horizon 2014.

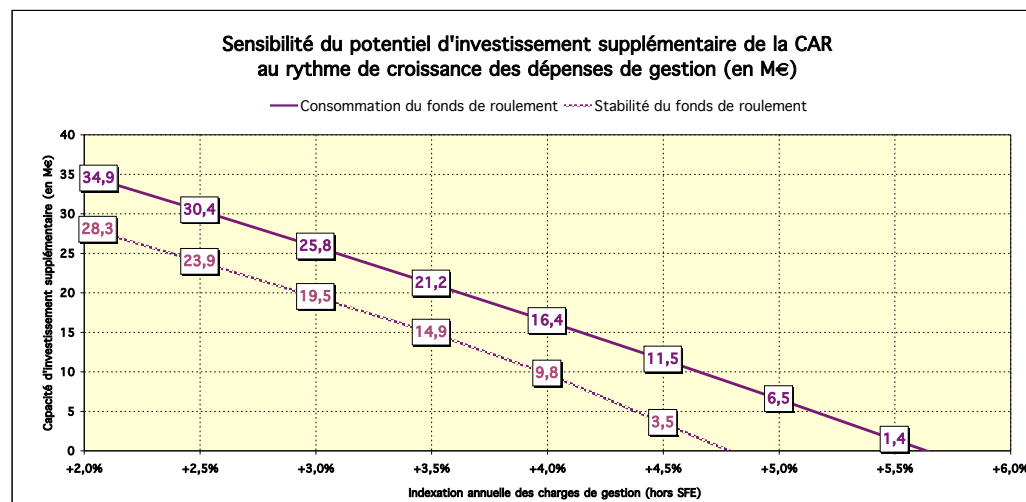


ANALYSE PROSPECTIVE • RESULTATS DU SCENARIO ALTERNATIF N°2

Rappel – L'objectif de ce second scénario alternatif, à partir des mêmes hypothèses que celles retenues dans le scénario de base en section de fonctionnement (stagnation des recettes et dépenses tirées par la SFE et les postes personnel et OM) est de quantifier la capacité d'investissement potentielle dont pourra disposer la CAR en sus du PPI et du versement de la subvention d'équipement « tramway », compte tenu des ratios d'épargne et de solvabilité atteints fin 2014 et de la gestion de son fonds de roulement. En pratique, compte tenu des contraintes qui pèseront sur les recettes de l'EPCI, ce potentiel d'investissement devra être modulé en fonction du rythme de progression des charges de gestion (hors SFE).

Compte tenu des hypothèses retenues, la capacité d'investissement supplémentaire potentielle de la CAR entre 2011 et 2014 se situerait autour de **+21,2 M€ par an**, à condition toutefois de maintenir à **+3,5% par an le rythme de croissance des charges de gestion** et d'apurer le fonds de roulement disponible fin 2008 avant tout nouveau recours à l'emprunt. A fonds de roulement constant, ce potentiel d'investissement se trouverait réduit de **-6,5 M€ par an environ**.

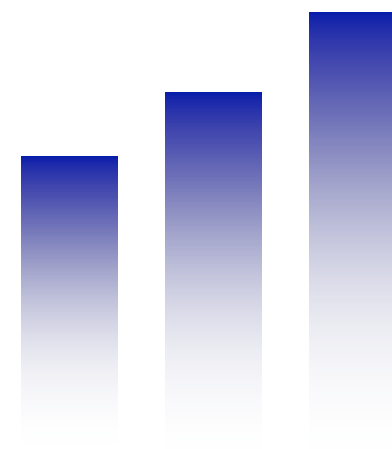
Il est toutefois à noter que ce potentiel est ici estimé afin de permettre à la CAR de maintenir sa capacité de désendettement à un niveau inférieur à 8 ans sur la période de la prospective. Or, dès lors que l'indexation annuelle des dépenses de gestion dépassera un certain niveau (ici proche de **+3,7% par an**), il sera difficile d'engager de nouveaux investissements en sus de ceux prévus au PPI sans dégrader au-delà du seuil de 7% le taux d'épargne de l'agglomération... ce même l'EPCI conserverait, dans cette hypothèse, un potentiel d'endettement significatif.



- La stratégie financière mise en place en 2008 par Reims Métropole (« gel » de la DSC, mise en place d'une TEOM intercommunale...) semble avoir au moins en partie porté ses fruits. Ainsi, même dans un contexte de stagnation de ses recettes courantes (malgré un surcroît attendu de DGF en 2010), la Communauté apparaît en mesure de faire face, au prix d'une réduction importante de son épargne brute, au ressaut de la subvention forfaitaire d'exploitation attendu en 2011.
- Dans un tel scénario en effet, Reims Métropole pourrait réaliser l'ensemble de son programme pluriannuel d'investissement en sus du versement de la subvention d'équipement afférente aux travaux du tramway, tout en conservant un taux d'épargne de 6,9% au moins d'ici à 2014.
- Elle conserverait même un potentiel d'endettement (et, partant, d'investissement) significatif. Ainsi, dès lors que les tensions financières liées, en fonctionnement, à la montée en régime de la SFE auront été « absorbées », la CAR apparaît en mesure de majorer (en théorie) de +21,2 M€ par an le montant de ses investissements, en consentant à une forte tension de sa capacité de désendettement (8 ans en 2014), et à condition de maintenir à +3,5% par an le rythme de croissance de ses dépenses de gestion (hors SFE).
- L'importance de cette capacité d'investissement supplémentaire dépendra toutefois en pratique de la gestion qui sera faite du fonds de roulement : les 18,1 M€ accumulés fin 2008 devront effectivement être prioritairement consommés, avant d'envisager tout nouveau recours à l'emprunt.
- Ne pas obérer cette capacité d'investissement potentielle supplémentaire d'une part, et sa capacité à faire face au coût du tramway en fonctionnement nécessitera donc pour la CAR de consentir, dans les années à venir, à un pilotage fin de son épargne brute. En particulier, la réforme à venir de la fiscalité locale devrait conduire, quelles que soient la nature et les modalités de calcul de la ou des compensations apportées par l'Etat (FNGIR...), à une « rigidification » des ressources de la Communauté par rapport à la situation actuelle : ceci pourrait rendre nécessaire un ajustement parallèle de la croissance des dépenses de gestion, notamment sur les postes les plus inflationnistes (personnel, compétence « ordures ménagères »...).

RESULTATS DETAILLES DE LA PROSPECTIVE FINANCIERE

- Résultats du scénario de base
- Résultats du scénario alternatif n°1
- Résultats du scénario alternatif n°2



Résultats de l'analyse financière prospective 2008-2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Recettes réelles d'exploitation	170,6	191,1	193,4	194,5	196,6	198,9	201,2
Variation		+12,0%	+1,2%	+0,6%	+1,1%	+1,1%	+1,2%
Dépenses réelles d'exploitation	134,7	150,8	157,3	173,7	179,7	183,6	188,0
Variation		+12,0%	+4,3%	+10,5%	+3,5%	+2,1%	+2,4%
Epargne de gestion	36,0	40,3	36,1	20,8	16,9	15,3	13,2
Variation		+12,1%	-10,5%	-42,4%	-18,8%	-9,3%	-13,7%
Résultat financier	-2,1	-2,2	-1,9	-2,4	-2,4	-2,3	-2,2
Variation		+5,7%	-12,0%	+25,3%	-1,3%	-4,7%	-6,3%
Epargne brute	33,9	38,1	34,1	18,3	14,4	13,0	11,0
Variation		+12,4%	-10,4%	-46,3%	-21,2%	-10,0%	-15,0%
Investissements	67,7	87,0	71,4	30,3	25,0	23,6	17,9
Variation		+28,5%	-17,9%	-57,5%	-17,7%	-5,5%	-24,2%
Remboursement en capital de la dette	22,5	5,8	5,4	5,6	5,8	5,8	5,7
Variation		-74,4%	-5,8%	+3,5%	+3,3%	+0,5%	-1,4%
Recettes définitives	31,1	46,5	44,8	29,1	18,2	6,2	4,0
Variation		+49,7%	-3,8%	-34,9%	-37,6%	-65,8%	-35,2%
Emprunts	24,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Variation		-100,0%					
Variation du fonds de roulement	-0,8	-8,2	+2,0	+11,5	+1,9	-10,2	-8,5
Dette bancaire au 31/12	49,9	44,1	38,7	33,1	27,3	21,5	15,7
Variation		-11,5%	-12,3%	-14,5%	-17,5%	-21,4%	-26,8%
Taux d'épargne brute (hors AC)	26,3%	25,6%	22,6%	12,0%	9,4%	8,3%	6,9%
Taux d'autofinancement des investissements	50,0%	43,7%	47,8%	60,5%	57,9%	55,1%	61,8%
Capacité de désendettement	1,5	1,2	1,1	1,8	1,9	1,6	1,4

ANALYSE PROSPECTIVE • RESULTATS DU SCENARIO ALTERNATIF N°1

Résultats de l'analyse financière prospective 2008-2014							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Recettes réelles d'exploitation	170,6	191,1	193,4	194,5	195,3	196,2	197,1
<i>Variation</i>		+12,0%	+1,2%	+0,6%	+0,4%	+0,4%	+0,5%
Dépenses réelles d'exploitation	134,7	150,8	157,3	173,7	179,7	183,6	188,0
<i>Variation</i>		+12,0%	+4,3%	+10,5%	+3,5%	+2,1%	+2,4%
Epargne de gestion	36,0	40,3	36,1	20,8	15,6	12,6	9,1
<i>Variation</i>		+12,1%	-10,5%	-42,4%	-25,1%	-19,0%	-27,9%
Résultat financier	-2,1	-2,2	-1,9	-2,4	-2,4	-2,3	-2,2
<i>Variation</i>		+5,7%	-12,0%	+25,3%	-1,3%	-4,7%	-6,3%
Epargne brute	33,9	38,1	34,1	18,3	13,2	10,3	6,9
<i>Variation</i>		+12,4%	-10,4%	-46,3%	-28,2%	-21,6%	-32,7%
Investissements	67,7	87,0	71,4	30,3	25,0	23,6	17,9
<i>Variation</i>		+28,5%	-17,9%	-57,5%	-17,7%	-5,5%	-24,2%
Remboursement en capital de la dette	22,5	5,8	5,4	5,6	5,8	5,8	5,7
<i>Variation</i>		-74,4%	-5,8%	+3,5%	+3,3%	+0,5%	-1,4%
Recettes définitives	31,1	46,5	44,8	29,1	18,2	6,2	4,0
<i>Variation</i>		+49,7%	-3,8%	-34,9%	-37,6%	-65,8%	-35,2%
Emprunts	24,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4
<i>Variation</i>							
Variation du fonds de roulement	-0,8	-8,2	+2,0	+11,5	+0,6	-12,9	-11,2
Dette bancaire au 31/12	49,9	44,1	38,7	33,1	27,3	21,5	17,1
<i>Variation</i>		-11,5%	-12,3%	-14,5%	-17,5%	-21,4%	-20,1%
Taux d'épargne brute (hors AC)	26,3%	25,6%	22,6%	12,0%	8,6%	6,7%	4,5%
Taux d'autofinancement des investissements	50,0%	43,7%	47,8%	60,5%	52,7%	43,7%	38,8%
Capacité de désendettement	1,5	1,2	1,1	1,8	2,1	2,1	2,5

ANALYSE PROSPECTIVE • RESULTATS DU SCENARIO ALTERNATIF N°2

Résultats de l'analyse financière prospective 2008-2014							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Recettes réelles d'exploitation	170,6	191,1	193,4	194,5	196,6	198,9	201,2
<i>Variation</i>		+12,0%	+1,2%	+0,6%	+1,1%	+1,1%	+1,2%
Dépenses réelles d'exploitation	134,7	150,8	156,3	172,6	178,5	182,1	186,4
<i>Variation</i>		+12,0%	+3,7%	+10,4%	+3,4%	+2,0%	+2,3%
Epargne de gestion	36,0	40,3	37,1	21,9	18,1	16,8	14,9
<i>Variation</i>		+12,1%	-8,0%	-40,9%	-17,2%	-7,6%	-11,2%
Résultat financier	-2,1	-2,2	-1,9	-2,4	-2,4	-2,9	-4,2
<i>Variation</i>		+5,7%	-12,0%	+25,3%	-1,3%	+18,9%	+46,2%
Epargne brute	33,9	38,1	35,1	19,5	15,7	13,9	10,7
<i>Variation</i>		+12,4%	-7,7%	-44,6%	-19,2%	-11,7%	-23,1%
Investissements	67,7	87,0	71,4	51,5	46,1	44,8	39,0
<i>Variation</i>		+28,5%	-17,9%	-27,9%	-10,4%	-3,0%	-12,8%
Remboursement en capital de la dette	22,5	5,8	5,4	5,6	5,8	6,4	7,7
<i>Variation</i>		-74,4%	-5,8%	+3,5%	+3,3%	+9,6%	+21,0%
Recettes définitives	31,1	46,5	44,8	30,2	19,3	7,3	5,1
<i>Variation</i>		+49,7%	-3,8%	-32,5%	-36,3%	-62,2%	-30,0%
Emprunts	24,5	0,0	0,0	0,0	11,4	29,9	30,9
<i>Variation</i>							
Variation du fonds de roulement	-0,8	-8,2	+3,0	-7,4	-5,6	+0,0	+0,0
Dette bancaire au 31/12	49,9	44,1	38,7	33,1	38,7	62,2	85,5
<i>Variation</i>		-11,5%	-12,3%	-14,5%	+16,9%	+61,0%	+37,4%
Taux d'épargne brute (hors AC)	26,3%	25,6%	23,2%	12,8%	10,2%	8,9%	6,7%
Taux d'autofinancement des investissements	50,0%	43,7%	49,2%	37,8%	34,1%	31,1%	27,4%
Capacité de désendettement	1,5	1,2	1,1	1,7	2,5	4,5	8,0