



Débat d'orientations budgétaires 2020

Conseil métropolitain du 28 novembre 2019

SOMMAIRE

CONTEXTE GÉNÉRAL D'ÉLABORATION DU BUDGET PRIMITIF 2020

1- Une nouvelle phase de développement et d'intégration du territoire ouverte par la transformation en Métropole

- 1.1. Un rôle et des projets structurants en matière de développement économique, d'innovation et d'enseignement supérieur
- 1.2. Le transfert à venir des compétences départementales à la Métropole, sous l'égide des services de l'Etat, dans un calendrier toujours incertain

2- Un contexte macro-économique particulièrement incertain, tant à l'échelle internationale, qu'euro-péenne et nationale

- 2.1. Un contexte international incertain, tant sur le plan économique que géopolitique
- 2.2. Un recul progressif de la croissance économique française depuis 2017, mais d'une ampleur relativement limitée
- 2.3. Une inflation anticipée comme modérée et en relative stabilité
- 2.4. Des taux d'intérêt qui devraient demeurer à des niveaux très bas en 2020, compte-tenu du contexte économique et de la politique de nouveau extrêmement accommodante de la Banque centrale européenne

3- La stratégie budgétaire de l'État et ses conséquences pour les collectivités locales et établissements publics de coopération intercommunale, dont Dijon Métropole

- 3.1. Stratégie budgétaire de l'État : un renoncement à l'équilibre des comptes publics à l'horizon 2022, conséquence notamment des mesures consécutives à la crise des gilets jaunes
- 3.2. Des efforts conséquents de maîtrise des dépenses (de fonctionnement) demandés par l'Etat aux collectivités locales, contractualisés avec les plus grandes d'entre elles
- 3.3. Une année charnière pour la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales, et plus largement pour la réforme de la fiscalité locale
- 3.4. Une stabilité de la dotation globale de fonctionnement (DGF) en 2020 à l'échelle nationale... mais une nouvelle diminution attendue pour Dijon Métropole
- 3.5. La poursuite du recul des compensations fiscales et dotations de l'Etat utilisées comme « variables d'ajustement » de l'enveloppe normée des concours financiers de l'Etat, incluant désormais la dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP) et la compensation d'exonérations de versement transport
- 3.6. La pérennisation de mesures nationales favorables à l'investissement des collectivités locales

4- Autres éléments marquants de contexte national et international, et incidences locales

- 4.1. Contexte économique et législatif, et évolution de certaines recettes métropolitaines
- 4.2. Principales évolutions du Fonds de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC) pour 2020 : une stabilisation attendue au niveau national, mais une évolution difficile à prévoir de la contribution de Dijon Métropole et des communes membres
- 4.3. Décisions nationales en matière de gestion des ressources humaines présentant une incidence financière pour la Métropole
- 4.4. Une mise en œuvre de l'automatisation du fonds de compensation de la TVA (FCTVA) de nouveau différée

5- Éléments de contexte local ayant une incidence sur la construction du budget 2020

- 5.1. Éléments de contexte en matière de ressources humaines
- 5.2. Éléments de contexte en matière de cofinancements

**OBJECTIFS BUDGÉTAIRES ET FINANCIERS
POUR L'ÉLABORATION DU BUDGET PRIMITIF 2020**

1- Priorités d'actions pour la construction du budget primitif 2020

- 1.1. Une métropole écologique : alimentation, énergie, eau et air
- 1.2. Une métropole des savoirs
- 1.3. Un environnement favorable au développement économique
- 1.4. Une métropole du quotidien et de la proximité

2- Un objectif de stabilité de la fiscalité applicable aux ménages et aux entreprises

3- Le maintien d'un niveau d'investissement significatif

4- La poursuite des ambitions pour le territoire, notamment en matière de développement durable, d'innovation, de développement économique, d'enseignement supérieur, malgré la contractualisation des dépenses de fonctionnement mise en place par l'Etat

5- La maîtrise de la solvabilité financière et le désendettement de la Métropole

6- Objectifs de la Métropole au regard de la loi de programmation des finances publiques 2018-2022

**PERSPECTIVES 2020 SUR LA SECTION DE FONCTIONNEMENT
ET LA CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT DE DIJON MÉTROPOLE**

1- Perspectives 2020 pour la section de fonctionnement du budget principal

- 1.1. Une hausse significative des recettes de fonctionnement, principalement due à la perception exceptionnelle de certificats d'économie d'énergie
- 1.2. Une évolution contenue des dépenses de fonctionnement, mais un dépassement prévisionnel de l'objectif assigné par l'Etat
- 1.3. Conclusions concernant la section de fonctionnement du budget principal

2- Perspectives 2020 sur le budget annexe des transports publics urbains

- 2.1 Recettes de fonctionnement (dites d'exploitation) du budget annexe
- 2.2 Dépenses de fonctionnement (dites d'exploitation) du budget annexe

3- Autres budgets annexes

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2020

1- Programme d'investissement prévisionnel pour 2020

2- Principaux faits marquants concernant les recettes d'investissement

**ANNEXE 1 : PRÉSENTATION DE LA STRUCTURE
ET DE L'ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES EFFECTIFS**

**ANNEXE 2 : PRINCIPALES ÉVOLUTIONS ET CARACTÉRISTIQUES
DE L'ENDETTEMENT DE LA COMMUNE**

1- Une nouvelle phase de développement et d'intégration du territoire engagée depuis la transformation en Métropole

■ Entre 2001 et 2017, l'action de la Communauté d'agglomération dijonnaise, puis de la Communauté urbaine du Grand Dijon, a eu pour objectif principal de combler le retard criant de l'agglomération en matière d'équipements publics structurants constaté à la fin des années 1990.

■ Cette stratégie s'est traduite par la réalisation de plus d'un milliard d'euros d'investissements sur la période, avec, entre autres :

- la construction des deux lignes de tramway, du Zénith, de la Piscine Olympique, du stade Colette Besson, etc.
- la mise aux normes de l'usine d'incinération des ordures ménagères ;
- la déconstruction-reconstruction de la tribune Est du Stade Gaston Gérard ;
- le développement de nombreuses zones d'activités destinées à améliorer et à augmenter la capacité d'accueil des entreprises sur le territoire métropolitain telles que Valmy, Mazen Sully, Extension Cap Nord, Beauregard, etc.).

■ Outre l'amélioration significative de l'offre de services publics proposée aux habitants de l'agglomération, cette période a permis de renforcer l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération, avec comme résultats, entre autres :

- la désignation de Dijon (Métropole) comme capitale de la Bourgogne Franche-Comté, choix qui aurait été loin d'être aussi évident s'il avait été effectué à la fin des années 1990 ;
- l'obtention du statut de Métropole en 2017 ;
- ou bien encore la classification des climats de Bourgogne, incluant le centre historique de Dijon, au patrimoine mondial de l'UNESCO.

■ Avec la transformation en métropole actée par décret n° 2017-635 du 25 avril 2017, c'est désormais une nouvelle phase du développement du territoire qui s'est ouverte.

1.1. Un rôle et des projets structurants en matière de développement économique, d'innovation et d'enseignement supérieur

Au-delà de la poursuite des projets de construction et/ou de rénovation des équipements structurants (à l'image de la restructuration du centre nautique du Carrousel), et outre le transfert à venir, d'une partie des compétences sociales du Département (cf. *infra* p.5), le statut de Métropole lui confère désormais, en articulation avec la Région, un rôle encore plus appuyé en matière de **soutien au développement économique, à l'innovation et, également à l'enseignement supérieur.**

Ces nouvelles dimensions de l'action métropolitaine occupent ainsi une place centrale dans les orientations du projet métropolitain adopté le 30 décembre 2017.

Comme cela est le cas depuis 2018, les budgets primitifs 2020 et suivants constitueront la traduction de ces nouvelles dimensions et priorités de l'action métropolitaine, au travers notamment :

- du soutien de Dijon Métropole à plusieurs projets structurants en matière d'enseignement supérieur, destinés à accroître et élargir sensiblement l'offre de formation de haut niveau sur le territoire de l'agglomération, parmi lesquels, notamment :

- l'implantation de la grande école d'ingénieurs ESTP (École spéciale des travaux publics, du bâtiment et de l'industrie)¹ ;
- l'implantation de la grande école d'ingénieurs ESEO² (École supérieure d'électronique de l'Ouest) ;
- l'extension du campus de Sciences Po, dont les locaux actuels sont devenus sur-occupés au regard des surfaces disponibles³ ;
- l'extension du campus de la grande école d'ingénieurs ESIREM (École supérieure d'ingénieurs de recherche en matériaux et en infotronique)⁴ ;
- l'implantation de l'École Supérieure Appliquée au Design et au Digital (ESADD), ouverte depuis fin septembre 2019 dans le quartier de la Toison d'Or, avec pour objectif, notamment, la formation d'étudiants pour l'accompagnement des petites et moyennes entreprises dans leur transformation numérique ;
- l'implantation/création, à terme, d'une école d'architecture⁵ ;

- du projet novateur d'autosuffisance alimentaire à l'horizon 2030⁶ afin de faire de Dijon Métropole, à l'horizon d'une dizaine d'années, le laboratoire d'une agriculture performante et durable en milieu urbain et péri-urbain, basé sur des modèles économiques viables pour des productions locales créatrices d'emplois. Preuve du caractère innovant et reconnu de ce projet, Dijon Métropole fait partie des 24 lauréats de l'appel à manifestation d'intérêt de l'État « Territoires d'innovation de grande ambition » (TIGA), parmi 117 candidats de toute la France, comme l'a annoncé le Premier Ministre Edouard Philippe le 13 septembre 2019 ;

- du soutien à divers projets innovants dans le domaine médical, en rappelant que Dijon Métropole a inscrit la filière santé, source de croissance et d'innovations, comme l'un des axes majeurs d'attractivité économique du territoire dans son projet métropolitain. Parmi ces projets structurants, peuvent être cités :

- la création d'un Technopôle Santé en partenariat avec les représentants des industries de santé, les acteurs académiques et hospitalo-universitaires, approuvée par délibération du conseil métropolitain du 27 septembre 2018, et dont la convention fondatrice a été signée le 26 septembre dernier par les différents partenaires ;
- le projet Readaptic (maison du futur en soins)⁷, porté par le Centre hospitalier universitaire Dijon Bourgogne, qui vise à créer une offre de soins innovante dans le domaine de la rééducation, réadaptation physique et cognitive (RRPC), via le recours aux nouvelles technologies notamment le numérique, et qui se matérialisera notamment par la construction d'un bâtiment « intelligent », évolutif et équipé, à la pointe de l'innovation, dédié à la prise en charge des patients en soins de réadaptation et permettant la présence simultanée dans les mêmes locaux, des malades, des soignants, des chercheurs et des industriels ;

¹ Action référencée n°80 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

² Action référencée n°75 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

³ Action référencée n°83 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

⁴ Action référencée n°76 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

⁵ Action référencée n°8 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

⁶ Actions référencées n°12 et 25 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

⁷ Action référencée n°40 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

- le développement et l'installation d'équipements d'imagerie médicale de haute technologie par le Centre Georges François Leclerc, parmi lesquels notamment l'installation d'un tomographe par émission de positons (TEP), couplée à une imagerie en clinique humaine⁸ ;
- **de la mise en place d'aides à l'immobilier d'entreprise** dans le cadre d'une convention conclue avec la Région Bourgogne Franche-Comté, suite à l'approbation du conseil métropolitain, par délibération du 27 septembre 2018 (aides pouvant atteindre jusqu'à 50 K€ par dossier) ;
- **de la mise en œuvre de la gestion centralisée de l'espace public et de l'ensemble des équipements urbains des 23 communes membres** (On Dijon)⁹.

1.2. Le transfert à venir des compétences départementales à la Métropole, sous l'égide des services de l'Etat, dans un calendrier toujours incertain

La transformation en Métropole est supposée se traduire par des transferts de compétences significatifs à Dijon Métropole par le Département de la Côte d'Or, définis par l'article L.5217-2-IV. du code général des collectivités territoriales.

Ainsi, comme cela était indiqué dans le rapport d'information présenté le 28 septembre 2017 au conseil métropolitain, un accord de principe avait été trouvé avec le Département de la Côte d'Or concernant les groupes de compétences à transférer par ce dernier, qui seraient les suivants :

- l'attribution des aides au titre du fonds de solidarité pour le logement, en application de l'article 6 de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement ;
- les missions confiées au service public départemental d'action sociale en application de l'article L.123-2 du code de l'action sociale et des familles ;
- l'adoption, l'adaptation et la mise en œuvre du programme départemental d'insertion, dans les conditions prévues à l'article L. 263-1 du même code ;
- l'aide aux jeunes en difficulté, en application des articles L. 263-3 et L. 263-4 dudit code ;
- les actions de prévention spécialisée auprès des jeunes et des familles en difficulté ou en rupture avec leur milieu, prévues au 2° de l'article L. 121-2 du même code ;
- les personnes âgées et l'action sociale en application des articles L. 113-2, L. 121-1 et L. 121-2 dudit code ou une partie de ces compétences, à l'exclusion de la prise en charge des prestations légales d'aide sociale ;
- le tourisme en application du chapitre II du titre III du livre 1er du code du tourisme, la culture et la construction, l'exploitation et l'entretien des équipements et infrastructures destinés à la pratique du sport, ou une partie de ces compétences, en précisant que ce groupe de compétences, transférable en tout ou partie, devra faire l'objet d'une répartition précise des interventions entre le Département et la Métropole ;
- la gestion des routes classées dans le domaine public routier départemental ainsi que de leurs dépendances et accessoires.

En revanche, les collèges situés sur le territoire de la Métropole continueraient de relever de la compétence départementale.

■ Toutefois, malgré ce consensus de principe sur les groupes de compétences à transférer, **aucun accord global n'a, depuis lors, pu être trouvé avec le Département concernant les modalités concrètes du transfert de ces compétences**, pour les deux principales raisons suivantes.

⁸ Action référencée n°41 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

⁹ Action référencée n°60 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

- D'une part, la définition du périmètre du service public départemental d'action sociale proposée par le Département apparaît non conforme à la loi et à son esprit.

Le Département considère en effet que ce service public se limite uniquement à un premier accueil des personnes, alors même que le code de l'action sociale et des familles prévoit une mission beaucoup plus large, consistant à « *aider les personnes en difficulté à retrouver ou développer leur autonomie de vie* ».

- D'autre part, les modalités financières d'évaluation des charges transférées proposées par le Département n'apparaissent, pour certaines compétences, pas de nature à garantir la neutralité budgétaire pour Dijon Métropole, c'est-à-dire de permettre à cette dernière de disposer des moyens financiers nécessaires à l'exercice desdites compétences (c'est-à-dire à hauteur des moyens qui y étaient consacrés par le Département durant une période de référence « normale »).

Il convient en effet de rappeler que, sur plusieurs des champs de compétences transférées (notamment la voirie départementale et la prévention spécialisée), les dépenses réalisées par le Département ont connu une diminution très importante durant les dernières années antérieures au transfert de compétences, sans que cette évolution ne soit manifestement corrélée à l'évolution « normale » de l'activité du service. Or, cette baisse a pour conséquence de significativement minimiser le calcul de la dotation de compensation départementale à verser annuellement à la Métropole une fois les transferts de compétences effectifs, et donc à limiter les moyens transférés à celle-ci.

■ Au vu de l'absence d'accord, la convention prévue par l'article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT), et devant *a minima* porter sur trois des groupes de compétences ci-dessus, n'a pas pu être conclue avant le 1^{er} janvier 2019¹⁰.

En conséquence, la totalité des groupes de compétences mentionnés ci-dessus devait donc être transférée de plein droit à la Métropole, selon le calendrier suivant, précisément défini par les textes¹¹ :

- le Département et la Métropole devaient conclure la convention susvisée avant le 1^{er} avril 2019 ;
- à défaut, le Préfet du Département de la Côte d'Or devait proposer, avant le 1^{er} mai 2019, un projet de convention aux présidents du conseil départemental et de Dijon Métropole, lesquels disposeront d'un mois pour la signer ;
- en cas d'absence de signature, la date et les modalités du transfert doivent directement être définies par arrêté préfectoral.

Pour ce qui concerne uniquement la gestion des routes classées dans le domaine public routier départemental, ainsi que de leurs dépendances et accessoires, le transfert est constaté par arrêté préfectoral.

■ À l'heure actuelle, en l'absence de conclusion d'une convention entre le Département et la Métropole, la responsabilité de clore la procédure relève donc de l'Etat, en principe par arrêté préfectoral.

À défaut d'arbitrage de ce dernier, la date d'effet des transferts de compétences, de personnels, et de moyens matériels et financiers n'était donc toujours pas connue à la date d'achèvement du présent rapport.

¹⁰ « 1^{er} janvier de la deuxième année qui suit la création de la métropole », conformément à l'article L. 5217-2 du CGCT.

¹¹ De plus, dans le cadre des articles L. 5217-13 à L.5217-17 du code général des collectivités territoriales, la commission locale chargée de l'évaluation des charges et ressources transférées (CLECRT), devait également statuer sur les modalités financières du transfert de compétences, afin d'assurer la neutralité budgétaire desdits transferts pour les deux entités, et de permettre à Dijon Métropole de disposer des moyens nécessaires pour assurer la gestion de ses nouvelles compétences. Toutefois, en l'absence d'accord entre les Parties, la CLERCT, présidée par un magistrat de la Chambre régionale des comptes, a décidé, à la fin du mois de mars 2019, de se désengager du dossier et de laisser la totale coordination du processus entre les mains de Monsieur le Préfet.

■ Compte-tenu de cette situation, et au stade du budget primitif 2020, aucun crédit ne devrait donc être inscrit par Dijon Métropole au titre de ses nouveaux champs d'intervention, qu'il s'agisse des charges (y compris de personnel) et produits y afférents, ainsi que de la dotation de compensation des charges transférées versée par le Département, dont le montant n'est pas connu à ce jour.

2- Un contexte macro-économique particulièrement incertain, tant à l'échelle internationale, qu'européenne et nationale

Sur la base du projet de loi de finances et des hypothèses de croissance retenues par l'Etat, la construction du budget primitif 2020 devrait s'établir dans un contexte économique relativement correct, avec une croissance économique anticipée en très léger ralentissement par le Gouvernement, avec une hypothèse de + 1,30% prévisionnels en 2020, après + 1,40% estimés, à ce jour, pour 2019.

Toutefois, davantage encore que les années précédentes, ces prévisions doivent être considérées avec prudence, car sujettes à de nombreux aléas liés aux diverses incertitudes actuelles concernant le contexte géopolitique et économique international.

2.1. Un contexte international incertain, tant sur le plan économique que géopolitique

Davantage encore que les années précédentes, les prévisions et hypothèses économiques du projet de loi de finances de l'Etat pour 2020 sont à considérer avec prudence dans un contexte géopolitique, économique et financier mondial de nouveau particulièrement « aléatoire ».

Parmi les divers facteurs d'incertitude, susceptibles de peser, à la baisse, sur le niveau de la croissance française, et en précisant que cette liste ne prétend pas être exhaustive, peuvent ainsi être relevés :

- le ralentissement significatif de la croissance économique mondiale, et particulièrement de celle des principaux partenaires économiques de la France, dans un contexte international marqué par un fort accroissement des mesures protectionnistes : ainsi le Fonds monétaire international (FMI), a abaissé, en octobre 2019, ses prévisions de croissance à l'échelle mondiale à +3% en 2019 et + 3,4% en 2020, soit les plus bas niveaux constatés depuis la crise économique et financière de 2008-2009 ;
- le conflit commercial (« Trade war ») entre la Chine et les Etats-Unis, contribuant, depuis plusieurs mois, à la dégradation de la conjoncture économique mondiale, et générant des tensions et de la volatilité sur les marchés financiers ;
- le ralentissement économique significatif de l'Allemagne, première économie européenne et principal partenaire commercial de la France, à l'importation comme à l'exportation : l'Allemagne, dont l'économie est très ouverte et « portée » par les exportations était ainsi proche de la récession au milieu de l'année 2019, avec une baisse du PIB de 0,1% au second trimestre, pénalisée par le conflit commercial entre les Etats-Unis et la Chine ;
- les incertitudes majeures concernant les modalités de sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit), dont la mise en œuvre a été repoussée à moult reprises depuis le referendum du 23 juin 2016. Ainsi, la date butoir du 31 octobre 2019 qui avait été fixée par l'Union européenne n'a pu être respectée, faute d'accord du Parlement britannique, et notamment de la Chambre des communes, sur le projet d'accord finalisé en octobre 2019 entre le Premier Ministre Johnson et les autorités européennes. L'Union européenne a donc accordé un nouveau (et probablement ultime) délai au Royaume-Uni, jusqu'au 31 janvier 2020, pour approuver un accord de sortie.

- l'instabilité politique à la tête de l'Italie, troisième économie de l'Union européenne et quatrième partenaire commercial de la France en termes d'exportations (2018) ;
- la forte hausse de l'endettement public des principales puissances mondiales depuis la crise financière de 2007-2008 - à l'exception notoire de l'Allemagne - et la crise économique qui s'en est suivie : dans ce contexte, les marges de manœuvre des autorités publiques pour faire face à une éventuelle nouvelle récession seraient fortement réduites ;
- la forte volatilité des prix du pétrole depuis plusieurs mois, à la hausse comme à la baisse.

2.2. Un recul progressif de la croissance économique française depuis 2017, mais d'une ampleur relativement limitée

■ Compte-tenu notamment du contexte international particulièrement incertain précédemment décrit (cf. *supra*), le projet de loi de finances pour 2020 est construit à partir d'une hypothèse de ralentissement progressif de la croissance du produit intérieur brut (PIB), dans la continuité de la tendance constatée depuis 2017, et qui faisait suite à une période d'accélération continue entre 2012 et 2017.

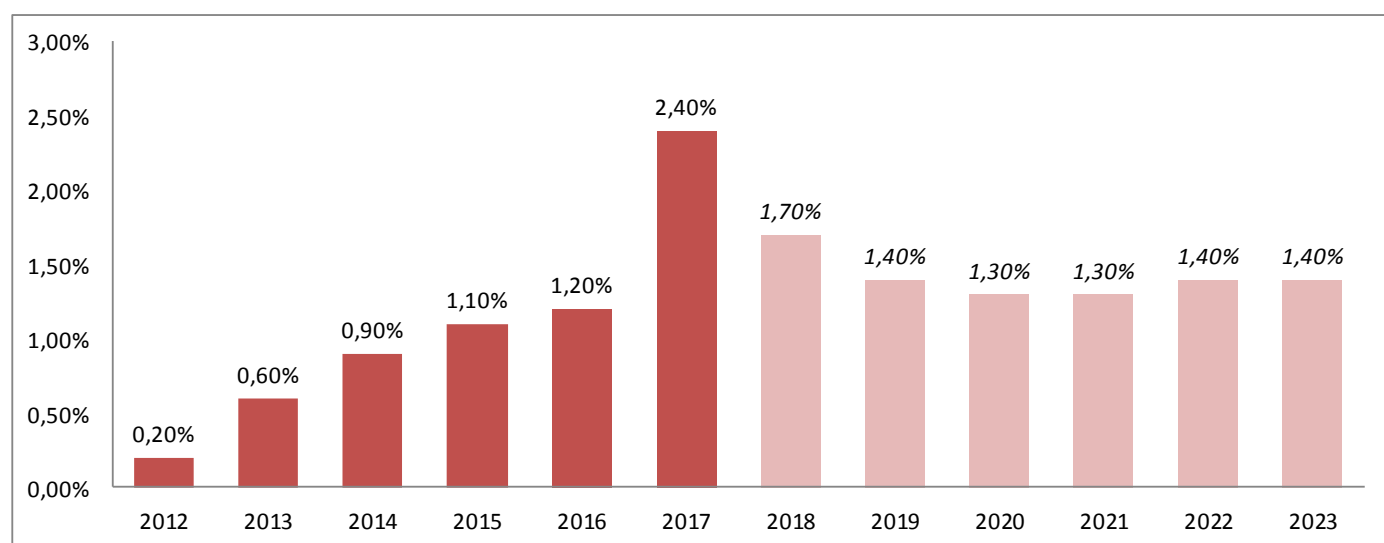
■ Pour mémoire, après un niveau moyen d'à peine plus de 0,5% par an entre 2012 et 2014, la croissance en volume du PIB avait ensuite accéléré en deux temps, atteignant ainsi :

- 1,1% en 2015 et 1,2% en 2016 ;
- puis 2,4% en 2017.

Depuis 2017, tout en restant relativement soutenue, la croissance a ralenti progressivement, avec un niveau estimé à + 1,7% en 2018 et + 1,4% prévisionnels en 2019.

■ Tenant compte du contexte international et des différents enjeux et risques rappelés *supra*, le scénario macroéconomique pris en compte dans l'élaboration du projet de loi de finances 2020 table désormais sur une **croissance limitée à + 1,3% en 2020¹² et 2021**, puis de + 1,4% par an en 2022 et 2023.

Évolution de la croissance du produit intérieur brut (PIB) depuis 2012¹³



¹² Il y a un an, la croissance était estimée à + 1,70% pour 2020. Les anticipations se sont donc assez significativement dégradées depuis lors.

¹³ Sources : INSEE et projet de loi de finances 2020

- Ainsi, pour l'année 2020, de manière générale, le Gouvernement anticipe que la croissance française :
 - demeurera relativement solide, bien qu'en ralentissement par rapport aux trois années précédentes ;
 - se montrera, dans un contexte de ralentissement de l'économie mondiale, plus résiliente que celle de ses principaux voisins de l'Union Européenne (notamment l'Allemagne et l'Italie), du fait, entre autres, d'un dynamisme de la consommation des ménages soutenu par la hausse du pouvoir d'achat, et d'un investissement dynamique des entreprises.

Dans le détail, ces prévisions de croissance pour 2020 sont sous-tendues par les principaux facteurs ci-après.

- La consommation des ménages, constituant historiquement l'un des principaux moteurs de la croissance française, est attendue à un niveau de + 1,5%, après + 1,2%¹⁴ en 2019 et + 0,9% en 2018.

Pour 2019, l'estimation est revue nettement à la baisse par rapport à la prévision initiale du Gouvernement qui tablait au départ sur + 1,7%, les mesures de soutien du pouvoir d'achat consécutives notamment au mouvement des gilets jaunes n'ayant pas encore donné leur plein effet en la matière. En effet, il semble que le surcroît de pouvoir d'achat dont ont bénéficié les ménages se soit, pour le moment, davantage traduit en épargne qu'en consommation. Ainsi, le taux d'épargne des ménages atteindrait, en 2019, son niveau le plus élevé depuis 2012.

Pour l'année 2020, le Gouvernement escompte en revanche que ses mesures fiscales et économiques en faveur du pouvoir d'achat, (montée en puissance de l'allègement de taxe d'habitation, exonération de cotisations sur les heures supplémentaires, diminution de 3,15 points des cotisations sociales salariales en 2018, montée en puissance de la prime d'activité, possibilité pour les employeurs de verser à leurs salariés une prime exceptionnelle exonérée d'impôt sur le revenu, réduction de l'impôt sur le revenu de 5 milliards d'euros en 2020 etc.), dynamiseront la consommation des ménages.

- La demande extérieure adressée à la France est estimée à + 2,6% en 2020, après un très net ralentissement constaté en 2019 (+ 2,0% prévisionnels, après + 3,8% en 2018), sous l'effet notamment des tensions commerciales et d'un protectionnisme accru à l'échelle internationale (particulièrement entre la Chine et les Etats-Unis), et du ralentissement de l'activité de la zone Euro (laquelle comprend les principaux partenaires économiques de la France).

Dans ce contexte, la progression des exportations françaises a fortement ralenti en 2019 (+2,3% prévisionnels, après + 3,5% en 2018), et devrait s'avérer relativement stable en 2020, le Gouvernement tablant sur une hypothèse de + 2,5%.

- L'investissement des entreprises demeurerait, quant à lui, dynamique en 2020, avec une prévision de + 3,1%, mais connaîtrait toutefois un ralentissement par rapport à 2018 (+ 4,0%), et 2019 (+ 3,5% prévisionnels). Cette évolution toujours soutenue est notamment favorisée par le niveau particulièrement bas des taux d'intérêt, ainsi que par la restauration des marges des entreprises.

Pour mémoire, après avoir atteint en 2013 leur niveau le plus bas depuis la fin des années 1980, celles-ci ont en effet quasiment retrouvé leur niveau d'avant la crise de 2008, avec un pic de 32,4% prévisionnels en 2019, année durant laquelle elles ont bénéficié à la fois du versement du Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) au titre de la masse salariale 2018, et de la baisse de cotisations portant sur la masse salariale 2019¹⁵. En 2020, suite à cette année « exceptionnelle », elles retrouveraient un niveau plus « normalisé » estimé à 31,6% dans le projet de loi de finances 2020.

¹⁴ Donnée prévisionnelle

¹⁵ En remplacement du CICE.

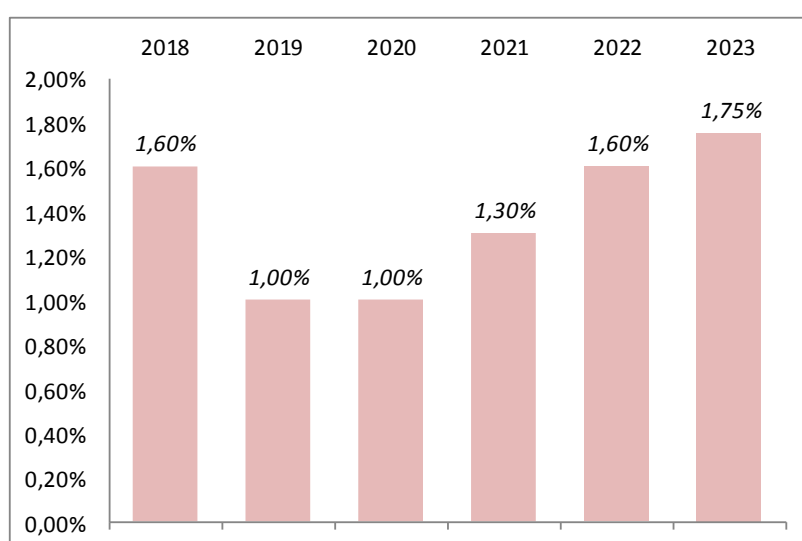
Ainsi, à ce stade de l'année 2019, la France se trouve dans une situation relativement paradoxale : en effet, alors qu'elle connaît un relatif ralentissement de sa croissance (bien que, pour le moment, nettement moins marqué que ses voisins, dont l'Allemagne), l'économie française continue à créer plus d'emplois qu'elle n'en supprime.

2.3. Une inflation anticipée comme modérée et en relative stabilité

■ Selon les prévisions du Gouvernement¹⁶, l'inflation devrait de nouveau s'avérer modérée en 2020, avec une évolution prévisionnelle de + 1,0% de l'indice des prix à la consommation hors tabac, soit un niveau stable avec l'estimation actuelle pour 2019 (1,0%).

Elle ralentirait ainsi assez significativement par rapport à 2018, année durant laquelle elle avait atteint un « pic » d'environ + 1,6% (hors tabac), portée notamment, à l'époque, par la forte hausse du prix du pétrole¹⁷.

Inflation – Prévisions du Gouvernement - Indice des prix à la consommation, hors tabac



■ Elle resterait ainsi nettement inférieure à la cible de la Banque centrale européenne, proche de + 2% par an.

■ Pour les collectivités locales et EPCI tels que Dijon Métropole, ce niveau limité d'inflation doit être relativisé en termes d'impact sur l'évolution des charges à caractère général et de gestion courante, dans la mesure où :

- un certain nombre de ces charges ont augmenté ces dernières années de manière supérieure à l'inflation, sous l'effet du cumul de différents facteurs tels que, par exemple : le renforcement de normes applicables aux collectivités locales par l'État, les revalorisations du point d'indice décidées en 2016 et 2017, l'accord national sur les Parcours Professionnels, les Carrières et les Rémunérations (PPCR) ;

- les formules d'indexation des contrats passés par la Métropole avec des tiers (marchés publics notamment) ne s'appuient pas nécessairement sur l'inflation, mais évoluent sur la base d'autres indicateurs dont les fluctuations ne sont pas toujours strictement corrélées à celles de l'inflation.

¹⁶ Projet de loi de finances pour 2020 - Rapport économique, social et financier - Perspectives économiques et des finances publiques

¹⁷ Tabac compris, l'évolution attendue est de + 1,2% en 2019 et 2020, après + 1,8% en 2018.

■ En ce qui concerne les prix du pétrole, ceux-ci ont connu récemment une volatilité importante, avec une forte remontée entre 2017 et 2018, puis une évolution relativement erratique depuis lors.

Dans ce contexte, le projet de loi de finances table sur une relative stabilité, pour 2020, du cours du pétrole par rapport à l'automne 2019¹⁸, avec toutefois un niveau élevé d'incertitude, compte-tenu d'un contexte géopolitique relativement instable (tensions entre l'Arabie Saoudite et l'Iran, sanctions économiques américaines contre l'Iran, tensions politiques et crise économique persistante au Venezuela, etc.).

Dans l'état actuel des choses, il est donc impossible de prévoir de manière précise l'évolution des charges de fluides (carburants etc.) dues par Dijon Métropole l'an prochain.

2.4. Des taux d'intérêt qui devraient demeurer au plus bas en 2020, compte-tenu du contexte économique et de la politique de nouveau extrêmement accommodante de la Banque centrale européenne

■ Dans un contexte de crise financière et économique débutée en 2008, la Banque centrale européenne (BCE) et la Réserve Fédérale américaine (FED) avaient respectivement pris la décision, afin de soutenir l'économie et d'éviter une dépression économique et une déflation, de **mettre en place des politiques monétaires exceptionnellement accommodantes**, au travers notamment :

- de réductions historiques de leurs taux directeurs, y compris à des niveaux négatifs ;
- de la mise en œuvre de politiques d'achats d'actifs sur le marché obligataire, dans une ampleur inconnue jusqu'alors.

Ces décisions exceptionnelles ont entraîné des baisses historiques des niveaux des taux d'intérêt, **générant des conditions d'emprunt historiquement favorables, tant pour les particuliers et les entreprises, que pour les emprunteurs publics.**

À titre d'exemple, depuis 2015, plusieurs index sur lesquels sont adossés les emprunts à taux variables souscrits par les collectivités locales (Euribor 1 mois, Euribor 3 mois, T4M, EONIA etc.) se situent à des niveaux négatifs.

■ L'an dernier à la même période, comme en faisait d'ailleurs état le débat d'orientations budgétaires de l'époque, la persistance, au-delà de 2019, de ces conditions historiquement favorables apparaissait de plus en plus improbable.

En effet, pour ce qui concerne l'Union Européenne, la reprise économique constatée depuis 2016 avait conduit la BCE à « normaliser » progressivement sa politique monétaire, via deux canaux :

- d'une part, l'arrêt progressif de son programme d'achat d'actifs, destiné à injecter « de force » et « en masse » des liquidités dans l'économie, de manière à faire diminuer les taux d'intérêt (arrêt total mis en œuvre à la fin de l'année 2018) ;
- d'autre part, en relevant progressivement ses différents taux directeurs, mais pas avant l'été 2019, au plus tôt. Le principal taux directeur (taux de refinancement) se situe en effet, depuis 2016, à un niveau de 0,00%, soit un « plancher » historique.

¹⁸ Hypothèse de 53 € par baril.

■ Toutefois, depuis lors, le contexte géopolitique et économique international est devenu nettement plus incertain, avec notamment un ralentissement significatif de l'économie mondiale et européenne en 2019 (cf. *infra*).

Cette situation a conduit la BCE à revenir sur la normalisation de sa politique monétaire engagée l'an dernier, au travers de plusieurs décisions annoncées en septembre 2019 :

- **d'une part, la relance de son programme d'actifs**, pourtant interrompu il y a quelques mois seulement (à la fin de l'année 2018) ;
- **d'autre part, la diminution de - 0,40% à - 0,50% de l'un de ses taux directeurs (le taux de dépôt)**, le principal taux directeur, dit taux de refinancement, étant, quant à lui maintenu à 0% pour le moment. De plus, la BCE s'est également réservé la possibilité de baisser de nouveau ses taux dans les mois qui viennent, tout en abandonnant tout horizon précis pour les relever.

Du fait, entre autres, de ces décisions, les taux d'intérêt demeurent, à ce jour, toujours historiquement bas au sein de la Zone euro, tant pour ce qui concerne les taux court terme que long terme. Compte-tenu du contexte économique, **il est probable que cette tendance se poursuive encore en 2020 et à moyen terme.**

En conséquence, la charge des intérêts de la dette de Dijon Métropole devrait, de nouveau, s'avérer particulièrement modérée en 2020, le coût des emprunts à taux variables demeurant très faible et proche de 0 dans la plupart des cas.

■ **Il convient toutefois de souligner que cette stratégie monétaire de la BCE particulièrement accommodante et non-conventionnelle n'est pas sans risques**, sur plusieurs plans.

- D'une part, la BCE est désormais allée tellement loin en termes de politique monétaire, que ses marges de manœuvre pourraient s'avérer limitées si une crise mondiale de l'ampleur de celle de 2008-2009 venait à intervenir à court ou moyen terme. Le Président sortant de la BCE, Mario Draghi, a d'ailleurs récemment indiqué qu'un rôle plus important devait être joué par les Etats eux-mêmes dans le cadre de leurs politiques budgétaires nationales.

- D'autre part, le maintien de taux d'intérêt extrêmement bas, voire négatifs dans certains cas, n'est pas sans conséquences sur le système économique et financier dans son ensemble, parmi lesquelles :

- la dégradation, voire la remise en cause du modèle économique des banques et assureurs-vie (dégradation de leur équilibre économique) ;
- le risque de création de « bulles » spéculatives dans divers secteurs, dont l'immobilier ;
- le maintien à flot « artificiel » d'entreprises non viables économiquement sur le long terme dans un contexte « normal » de taux d'intérêts ;
- l'absence de rémunération des épargnants pour les produits sans risques (livret A, livret de développement durable).

■ Pour mémoire, **la politique monétaire de la BCE demeurera, en tout état de cause, nettement plus accommodante que celle de la réserve fédérale des Etats-Unis (FED)**. En effet, depuis la fin de l'année 2015, cette dernière avait procédé à neuf augmentations successives de ses taux directeurs (fed funds), avant d'amorcer une légère diminution depuis l'été 2019 (malgré une croissance américaine demeurant dynamique). Malgré ce recul, effectué en trois fois, les taux directeurs de la FED se situent actuellement dans une fourchette comprise entre 1,50% et 1,75%, très largement au-dessus de ceux de la BCE (entre - 0,50% et 0% à fin octobre 2019).

3- La stratégie budgétaire de l'État et ses conséquences pour les collectivités locales et établissements publics de coopération intercommunale, dont Dijon Métropole

3.1. Stratégie budgétaire de l'État : un renoncement à l'équilibre des comptes publics à l'horizon 2022, conséquence notamment des mesures consécutives à la crise des gilets jaunes

■ Dans le cadre de la loi de programmation des finances publiques 2018-2022¹⁹, l'Etat avait défini ses **priorités en matière de trajectoire des finances publiques**, à savoir, entre autres :

- une réduction des dépenses publiques de l'ordre de - 3 points de PIB, d'ici à 2022 ;
- une réduction du taux de prélèvement obligatoire, de l'ordre de - 1 point de PIB d'ici à 2022 ;
- une stricte « rigueur » budgétaire au travers du respect, sur la totalité de la mandature 2017-2022, des engagements européens de la France en terme de déficit des administrations publiques (niveau maximal de déficit public de l'ordre de 3% du PIB) ;
- **une réduction progressive du déficit public en vue d'atteindre, à la fin de la mandature, une situation de « quasi-équilibre » budgétaire.**

■ Systématiquement au-delà de l'objectif de - 3% du PIB résultant des engagements européens de la France entre 2008 et 2016, le déficit de l'ensemble des administrations publiques a été ramené à - 2,8% en 2017, puis à environ - 2,5% en 2018.

■ En cohérence avec la loi de programmation susvisée, le rapport économique, social et financier annexé au projet de loi de finances pour 2020 confirme **la volonté du Gouvernement de respecter strictement les engagements européens de la France en matière budgétaire**, notamment en maintenant le déficit public en deçà du seuil de - 3% du PIB, à l'exception notable de l'année 2019, marquée par un déficit prévisionnel de - 3,1% du PIB.

Ce dépassement est présenté comme exceptionnel et temporaire par le Gouvernement, qui le justifie par la transformation crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) en allègement pérenne de cotisations sociales²⁰.

■ La trajectoire d'évolution du déficit public prévue par le Gouvernement pour les années 2020 et ultérieures est décrite dans le graphique ci-après, avec plusieurs constats majeurs :

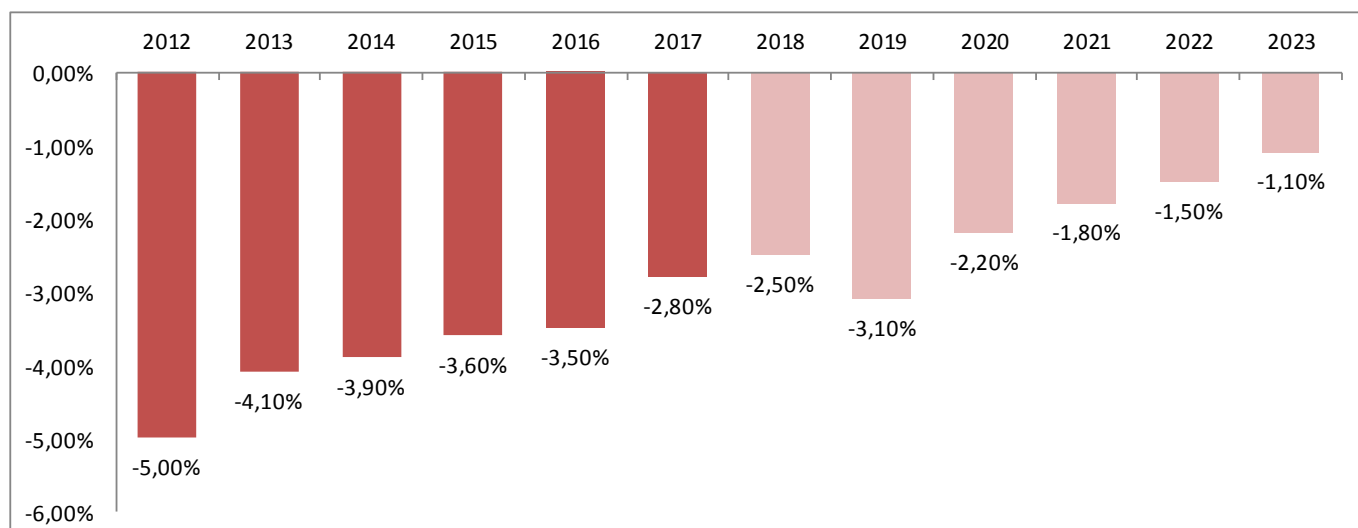
- D'abord, l'Etat continue de viser une **réduction régulière du déficit public entre 2020 et 2023**, avec un niveau prévisionnel de - 2,20% en 2020, diminuant ensuite progressivement jusqu'à - 1,10% en 2023.
- Ensuite, **le Gouvernement a très fortement réduit ses objectifs en la matière par rapport à l'an dernier**. Il visait en effet encore, en 2019, un déficit de -1,40% en 2020 (prévision revue - 2,20% désormais), et de - 0,30% en 2022 (- 1,50% désormais)²¹. Cette dégradation significative de la trajectoire présentée l'an dernier s'explique notamment par les diverses mesures économiques et sociales consenties par l'Etat suite au mouvement des gilets jaunes.
- Enfin, **le Gouvernement renonce à un retour à l'équilibre des comptes publics à l'horizon 2022, avec un déficit prévisionnel de l'ordre de - 1,50% à cet horizon.**

¹⁹ Loi n°2018-32 du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour les années 2018 à 2022.

²⁰ En effet, l'année 2019 constitue une année de transition durant laquelle les entreprises continuent de bénéficier du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), tout en profitant également de la transformation de celui-ci en un allègement pérenne de cotisations sociales (double effet sur les finances publiques).

²¹ Source : Rapport économique, social et financier annexé au projet de loi de finances pour 2019

Évolution du déficit consolidé des administrations publiques depuis 2012²²



■ **Pour les collectivités locales, cette dégradation (ou, du moins, cette moindre amélioration) de la trajectoire des déficits publics constitue un point d'attention majeur.**

En effet, dans les faits, cette dégradation porte essentiellement sur le déficit de l'Etat, dans la mesure où c'est celui-ci qui a porté l'essentiel des mesures exceptionnelles décidées dans la continuité du mouvement des gilets jaunes.

Dans ce contexte, il n'est pas à exclure que les collectivités locales soient, encore davantage, mises à contribution par l'Etat durant les années qui viennent pour « contrebalancer » un déséquilibre du budget étatique plus important qu'initialement anticipé.

■ Dans le détail, les principales décisions et orientations du nouveau Gouvernement présentant des conséquences pour les collectivités territoriales sont décrites ci-après, ainsi que leurs implications pour Dijon Métropole, lorsqu'elles sont connues.

3.2. Des efforts conséquents de maîtrise des dépenses (de fonctionnement) demandés par l'Etat aux collectivités locales, contractualisés avec les plus grandes d'entre elles

■ Plutôt que de procéder, au moins à court terme, à une diminution de ses concours financiers aux collectivités locales, dont la dotation globale de fonctionnement, le Gouvernement a décidé de **contraindre l'évolution des dépenses des collectivités locales, particulièrement pour ce qui concerne les dépenses réelles de fonctionnement.**

Le rythme annuel « cible » d'évolution en valeur, c'est-à-dire en intégrant l'inflation, des dépenses de fonctionnement locales est ainsi de + 1,2% par an entre 2018 et 2020, représentant, à l'échelle nationale, un objectif d'« économie » de 13 milliards d'euros par rapport à une trajectoire naturelle initialement estimée à + 2,2% par l'Etat.

²² Source : Projet de loi de finances pour 2020 - Rapport économique, social et financier - Perspectives économiques et des finances publiques (pp. 94 et 250).

Les collectivités locales « ciblées » par le dispositif de contractualisation, au nombre de 322, sont l'ensemble des régions, départements, grandes villes, et établissements publics de coopération intercommunale dont le budget principal dépasse le seuil de 60 millions d'euros.

Dans ce cadre général, l'Etat avait donc proposé, au 1^{er} semestre 2018, à chacun(e) de ces 322 collectivités locales et EPCI, de conclure un contrat définissant une trajectoire financière, et particulièrement un objectif contraignant d'évolution des dépenses de fonctionnement.

Chacune des collectivités concernées avait ensuite le choix de conclure, ou non, avec l'Etat, ledit contrat. Au 1^{er} juillet 2018, 229 collectivités et EPCI concernés, sur 322, avaient pris la décision de signer les contrats avec l'Etat, parmi lesquels Dijon Métropole, suite à la délibération en ce sens du conseil métropolitain du 28 juin 2018.

Si les objectifs du contrat, appréciés année par année en $N+1$ ²³, ne sont pas atteints, les collectivités concernées se verront appliquer une reprise financière dont le montant sera égal :

- soit à 75 % de l'écart constaté pour les collectivités ayant signé un contrat ;
- soit à 100 % de l'écart pour les collectivités ayant refusé de signer le document.

Le montant de cette reprise ne peut toutefois pas excéder 2 % des recettes réelles de fonctionnement du budget principal de l'année considérée.

À l'inverse, en cas de respect des objectifs, les communes et intercommunalités peuvent bénéficier d'une majoration du taux de subvention des projets financés par la dotation de subvention à l'investissement local (DSIL).

■ Pour Dijon Métropole, l'objectif a été fixé à + 1,2% par an entre 2018 et 2020²⁴, dans le contrat conclu avec l'Etat au début de l'été 2018, et n'a donc fait l'objet d'aucune modulation par le Préfet de la Région Bourgogne Franche-Comté et de la Côte d'Or.

Compte-tenu des prévisions d'inflation actualisées pour 2018 et les années suivantes (+ 1,6% prévisionnels hors tabac en 2018, + 1,0% en 2019 et en 2020, etc.²⁵), cet objectif équivaut, pour les dépenses de fonctionnement locales :

- à une diminution « sèche », en volume (hors inflation) de l'ordre de - 0,4% en 2018 ;
- une quasi-stabilisation en volume en 2019 et 2020 (+ 0,2% par an).

■ Si elle partage pleinement, sur le principe, l'objectif de maîtrise des dépenses de fonctionnement, Dijon Métropole attire néanmoins l'attention de l'Etat sur la nécessité d'ajustements techniques du dispositif, lequel présente plusieurs limites et biais méthodologiques, à savoir notamment :

- **l'absence de délais laissés aux collectivités locales concernées pour s'adapter à la « nouvelle donne » de la contractualisation** : les contrats ont en effet été annoncés par l'Etat au 2^{ème} semestre 2017, sans information précise quant à leur contenu, puis mis en œuvre au 1^{er} semestre 2018, alors que la plupart des collectivités locales concernées :
 - non seulement avaient déjà voté leurs budgets primitifs 2018 ;

²³ A titre d'exemple, le respect des objectifs d'évolution des dépenses réelles de fonctionnement des budgets principaux pour l'année 2018 a été examiné au cours de l'année 2019, sur la base des comptes de gestion de l'année 2018.

²⁴ Par rapport au compte administratif 2017.

²⁵ Telles que figurant, notamment dans le rapport économique, social et financier annexé au projet de loi de finances 2020.

- mais également, et surtout, avaient déjà pris, dans le cadre de leurs projets de territoire et de développement, des décisions engageant financièrement la collectivité sur les exercices 2018 à 2020.

Pour ce qui concerne Dijon Métropole, la transformation en métropole s'est ainsi accompagnée de décisions structurantes en matière de développement économique et d'enseignement supérieur, au travers, entre autres, du partenariat pluriannuel avec plusieurs grandes écoles d'ingénieurs (ESEO, ESTP Paris, etc.) afin de permettre leur implantation sur le territoire.

- **l'absence de prise en compte de la situation financière propre à chaque collectivité concernée par la contractualisation** : ainsi, les objectifs d'évolution des dépenses réelles de fonctionnement sont fixés indifféremment, sans tenir compte de la santé financière et de la qualité de la gestion de chacune d'entre elles ;

- **l'absence de prise en compte de tout ou partie des recettes réelles de fonctionnement** : le dispositif actuel se concentre en effet uniquement sur les dépenses brutes de fonctionnement, sans aucune déduction possible des cofinancements apportés par voie de mécénat, de sponsoring, d'une tarification spécifique, d'une subvention de l'Etat, d'une subvention européenne, ou de tout autre cofinancement. De manière paradoxale, cette situation pourrait conduire certaines collectivités à renoncer à des actions qui seraient pourtant fortement cofinancées, pour le simple motif que celles-ci se traduiraient par des dépenses « brutes » de fonctionnement supplémentaires.

- **l'absence de prise en compte des éléments de contexte locaux** dans les objectifs assignés par l'Etat, tels que :

- les économies de fonctionnement déjà réalisées dans le passé par la collectivité ou l'EPCI ;
- ou bien encore, de manière générale, tout facteur exceptionnel d'évolution des dépenses de fonctionnement indépendant de décisions prises par les collectivités locales²⁶ ;

- **l'absence de neutralisation de l'impact financier des normes unilatéralement imposées par l'Etat.**

3.3. Une année charnière pour la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales, et plus largement pour la réforme de la fiscalité locale

L'année 2020 constituera une année charnière dans l'évolution de la fiscalité locale :

- d'une part, elle se traduira par l'aboutissement de l'allègement/suppression de la taxe d'habitation pour environ 80% des contribuables à l'échelle nationale (1) ;
- d'autre part, elle marquera le lancement de la réforme plus large de la fiscalité locale, dont le cadre général sera fixé par la future loi de finances 2020, actuellement en cours de discussion devant le Parlement (2).

De manière générale, les modalités de « remplacement » de la taxe d'habitation - ou *a minima* de la compensation, pour les collectivités concernées, de la perte des recettes correspondantes - poseront bien évidemment la question de **l'autonomie financière des collectivités locales, principe de valeur constitutionnelle défini par l'article 72-2 de la Constitution.**

²⁶ À l'exception des dépenses supplémentaires générées par le mouvement des gilets jaunes.

3.3.1. La « disparition » de la taxe d'habitation pour environ 80% des contribuables à l'échelle nationale : une mesure effective dès 2020 et sans conséquences budgétaires majeures pour les collectivités locales, à ce stade

■ Dans son programme électoral, le Président de la République, Emmanuel Macron, s'était engagé à **supprimer la taxe d'habitation pour 80% des ménages à l'échelle nationale.**

■ La mise en œuvre de cet engagement a finalement été effectuée sur 3 ans entre 2018 et 2020, et s'est traduite, pour les contribuables concernés, par un allègement massif (dégrèvement) de taxe d'habitation au titre de la seule résidence principale, appliqué comme suit :

- dégrèvement de 30% de la cotisation de taxe d'habitation des contribuables concernés en 2018 ;
- dégrèvement de 65% en 2019 ;
- puis, enfin, un dégrèvement intégral à l'horizon 2020.

■ **En 2020, les contribuables concernés ne devraient donc plus payer de taxe d'habitation au titre de leur résidence principale**, y compris dans les cas où les collectivités locales bénéficiaires auraient décidé de hausses de taux et/ou de modifications de leurs politiques d'abattements depuis 2017²⁷.

Il est rappelé que l'éligibilité à cet allègement/dégrèvement de la taxe d'habitation concerne uniquement les contribuables dont les revenus n'excèdent pas certaines limites fixées en loi de finances. Sont par exemple concernés en totalité par cette mesure :

- les célibataires au revenu fiscal de référence inférieur à 27 K€ par an ;
- les couples sans enfant avec un revenu fiscal de référence inférieur à 43 K€ par an ;
- les couples avec deux enfants présentant un revenu fiscal de référence inférieur à 55 K€ par an.

■ **Pour l'exercice budgétaire 2020, cette réforme n'entraînera, de nouveau, aucune conséquence majeure pour les collectivités locales et EPCI bénéficiaires de la taxe**, sauf pour celles et ceux d'entre eux qui avaient prévu d'augmenter les taux d'imposition.

En effet, d'une part, l'allègement sera neutre pour les budgets locaux, car il continuera d'être effectué sous la forme d'un dégrèvement, mécanisme par lequel l'Etat se substitue au contribuable local en payant sa taxe d'habitation à sa place.

De plus, et contrairement à ce que prévoyait le Gouvernement dans la version initiale du projet de loi de finances, **les bases de taxe d'habitation devraient finalement faire l'objet d'une actualisation légale en 2020**, dont le niveau devrait être fixé à **+ 0,9%**.

En revanche, d'autre part, l'autonomie fiscale des collectivités locales bénéficiaires de la taxe d'habitation devrait être « supprimée » en 2020, le projet de loi de finances prévoyant un gel des taux de taxe d'habitation durant cette année charnière dans le processus de suppression de ladite taxe.

Pour ce qui concerne Dijon Métropole, à taux d'imposition constants, cette dernière devrait donc de nouveau percevoir en 2020 des recettes de taxe d'habitation, dégrèvements compris, identiques à celles qu'elle aurait perçues en l'absence de réforme (et ce quand bien même la très grande majorité des contribuables du territoire ne paiera plus aucune taxe d'habitation en 2020).

²⁷ Ce qui n'était pas le cas les années précédentes.

3.3.2. Une réforme plus large de la fiscalité locale, incluant la suppression totale de la taxe d'habitation, définie dès la loi de finances 2020 avec des effets concrets dès 2021

Faisant le constat qu'un dégrèvement total de taxe d'habitation pour environ 80% des contribuables à l'échelle nationale rendait difficilement explicable le maintien de la taxe d'habitation pour les 20% restants, le Président de la République et le Gouvernement ont donc affirmé leurs priorités, à savoir :

- d'une part, aboutir à une **suppression intégrale de la taxe d'habitation après 2020** ;
- d'autre part, tirer parti de cette suppression pour **conduire une réforme plus large de la fiscalité locale**.

Le projet de loi de finances 2020, en cours de discussion devant le Parlement, définit les grands principes et « l'ossature » de cette réforme de la fiscalité locale, en reprenant en partie les préconisations du rapport dit « Richard-Bur »²⁸. Dans l'état actuel des discussions parlementaires, les grands axes de la réforme seraient les suivants :

- **une suppression totale de la taxe d'habitation sur les résidences principales à l'horizon 2023**, les taxes d'habitation sur les résidences secondaires et sur les logements vacants étant, quant à elles maintenues.

- Pour les contribuables concernés (les plus aisés), cette disparition serait progressive, sur 3 ans, entre 2021 et 2023.

- En revanche, pour les collectivités bénéficiaires de la taxe d'habitation (Dijon Métropole et les communes), elle prendrait effet dès 2021, avec transferts concomitants de nouvelles ressources afin de compenser la perte de recettes correspondante.

- **une compensation, pour les EPCI tels que Dijon Métropole, par l'affectation d'une quote-part d'impôt national, à savoir la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**, solution déjà retenue pour les régions en 2018 ;

- **une compensation, pour les communes, de la perte de la taxe d'habitation, par le transfert intégral de la part départementale de la taxe foncière sur les propriétés bâties**, complétée par des mécanismes péréquateurs et correcteurs afin de garantir la neutralité de ce transfert tant pour les recettes communales que pour les redevables de ladite taxe foncière ;

- **une compensation, pour les départements, de la perte de la taxe foncière sur les propriétés bâties par le transfert d'une quote-part de taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**.

En son état actuel, cette réforme présente des enjeux majeurs pour les collectivités locales et les EPCI :

- **la neutralité budgétaire de la réforme fiscale pour chaque collectivité concernée** ;

- **l'autonomie fiscale, particulièrement pour les EPCI et les Départements** : en effet, la perte respective de la taxe d'habitation (pour les EPCI) et de la part départementale de la taxe foncière (pour les Départements), avec remplacement par des quotes-parts d'impôts nationaux (TVA et/ou CSG) affaiblit de manière significative leur autonomie fiscale.

- **l'amoindrissement du lien fiscal entre les habitants des grandes villes et agglomérations et les collectivités au sein desquelles ils résident** : en effet, dans la plupart de ces dernières, les locataires, redevables de la seule taxe d'habitation sur les résidences principales, sont nettement « majoritaires » par rapport aux propriétaires. Dans ce contexte, avec la suppression de ladite taxe, la majorité des habitants des grandes agglomérations ne sera plus redevable d'aucun impôt local (à l'exception de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères).

²⁸ Rapport relatif à la refonte de la fiscalité locale, publié en mai 2018 par la mission « Finances locales » mandatée par le Premier Ministre, et co-présidée par MM. Alain Richard et Dominique BUR.

- **la problématique du logement social** : la réforme est susceptible de désinciter les collectivités locales à produire des logements sociaux supplémentaires, dans la mesure où elle risque de priver les territoires d'accueil desdits logements de la quasi-totalité des recettes afférentes, du fait à la fois :

- de la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales ;
- d'autre part, des exonérations de longue durée de taxe foncière sur les propriétés bâties accordées aux nouveaux logements sociaux, ainsi que des abattements de la valeur locative des logements sociaux situés au sein des quartiers de la politique de la ville.

En d'autres termes, la production de logements sociaux supplémentaires ne générera plus aucune recette de taxe d'habitation, et ne produira ses effets que sur le long terme en termes de perception de taxe foncière sur les propriétés bâties.

- **le lien amoindri entre les politiques publiques locales et les ressources fiscales perçues** : pour ce qui concerne les EPCI tels que Dijon Métropole, le transfert de la part départementale de CVAE permettrait, comparativement à un transfert d'une quote-part de TVA figée dès le départ, d'établir un lien fort entre la politique économique de l'EPCI (axe fort dans l'action d'une métropole) et les recettes perçues par cette dernière.

- **le niveau de « risque » et de « visibilité » des collectivités sur leurs nouvelles ressources** : si, globalement, le Gouvernement met en avant le caractère dynamique de la TVA, qui se vérifie effectivement depuis quelques années dans un contexte économique favorable, il n'en demeure pas moins que la TVA constitue une ressource cyclique intimement liée à la conjoncture économique, et dont les recettes peuvent diminuer très fortement en cas de récession.

Entre 2007 et 2009, en pleine crise économique et financière, il faut rappeler que les recettes nettes de TVA s'étaient effondrées de 131,51 milliards d'euros (2007) à 118,45 milliards d'euros (2009)²⁹, soit un recul de près de - 10% en deux ans. En cas d'une crise du même ordre, qui ne peut être totalement exclue à court/moyen terme, les EPCI connaîtraient donc de significatifs reculs de leurs recettes (alors même que la taxe d'habitation aurait constitué une recette beaucoup plus stable dans un tel contexte).

■ De plus, au-delà de ces différents enjeux, la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales entraîne la **nécessité de redéfinir le mode de calcul de très nombreux indicateurs financiers utilisés pour apprécier la « richesse » relative des collectivités locales** (potentiel fiscal, potentiel financier, effort fiscal).

La redéfinition de ces indicateurs devrait être proposée dans le cadre du projet de loi de finances 2021, pour un effet à compter de 2022.

Si, de prime abord, ce sujet peut paraître relativement technique, il s'avère, dans les faits, éminemment sensible, dans la mesure où ces indicateurs de « richesse » sont utilisés pour la répartition de la dotation globale de fonctionnement, et dans divers mécanismes de péréquation, tels que le FPIC.

Compte-tenu de la complexité des mécanismes en jeu, la redéfinition de ces indicateurs devrait nécessairement se traduire par des collectivités financièrement perdantes ou gagnantes à l'horizon 2022.

²⁹ Source : Rapport du conseil des prélèvements obligatoires de 2015 - Rapport particulier n°6 établi par Antoine Fouilleron, auditeur à la Cour des Comptes (juillet 2015). Cf. page 154 du rapport, consultable via le lien ci-après : <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/20151216-rapport-Fouilleron-TVA-et-depenses-publiques.pdf>

■ Enfin, et au-delà de cette réforme majeure, le Gouvernement a également donné son accord à la poursuite du processus de révision des valeurs locatives des locaux d'habitation.

En effet, malgré la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales, les valeurs locatives des locaux d'habitation continueront de s'appliquer pour le calcul d'autres impôts locaux, dont, notamment, la TFPB, la taxe d'enlèvement des ordures ménagères ou bien encore le reliquat de taxe d'habitation sur les résidences secondaires et locaux vacants.

Or, l'assiette des locaux d'habitation demeure toujours évaluée à partir de paramètres obsolètes datant du début des années 1970, générant des situations inéquitables entre les contribuables.

De surcroît, cette révision était censée s'articuler avec celle des valeurs locatives des locaux professionnels (hors locaux industriels), effective quant à elle depuis 2017. Ainsi, dans l'attente de la révision des valeurs locatives des locaux d'habitation, des « coefficients de neutralisation » transitoires ont été mis en place pour les locaux professionnels, destinés à maintenir inchangée la proportion contributive de ces derniers par rapport à celle des locaux d'habitation. Or, en l'absence de révision, à court/moyen terme, des valeurs locatives des locaux d'habitation, le maintien dans la durée de ces dispositions transitoires poserait question.

■ Pour ce qui concerne la mise en œuvre de cette réforme, le projet de loi de finances pour 2020 prévoit désormais le calendrier suivant :

- un engagement effectif des travaux préparatoires en 2021, soit un report de 1 an par rapport à ce qui était envisagé initialement ;
- déclarations par les propriétaires bailleurs des loyers pratiqués au 1er semestre 2023 ;
- présentation d'un rapport au Parlement à l'horizon 2024 ;
- **entrée en vigueur de la révision (prise en compte dans les rôles d'imposition) à compter de l'année fiscale 2026.**

3.3.3. Une actualisation des bases des impôts directs locaux (valeurs locatives) à géométrie variable en 2020

Pour l'année 2020, exercice transitoire dans le cadre de la réforme/suppression de la taxe d'habitation et de la fiscalité locale, plusieurs modalités d'actualisation des valeurs locatives coexisteront à titre exceptionnel :

- **une actualisation en fonction de l'évolution réelle du marché locatif pour les locaux professionnels, hors locaux industriels** : ce mode d'actualisation concerne essentiellement les bases de cotisation foncière des entreprises et les bases de taxe foncière sur les propriétés bâties pour les locaux professionnels (hors locaux industriels dans les deux cas) ;
- **une actualisation spécifique applicable aux seules valeurs locatives de taxe d'habitation des résidences principales**, dans le cadre de la réforme en cours devant conduire à la suppression totale de cette taxe à l'horizon 2023 : au vu des dernières discussions parlementaires, cette actualisation devrait être fixée à **+ 0,9% pour l'année 2020** ;
- **une actualisation légale « classique », en fonction de l'inflation, pour les autres valeurs locatives utilisées notamment pour le calcul de la taxe foncière sur les propriétés bâties (locaux d'habitation et locaux industriels)** : il est rappelé que la loi de finances pour 2017 a introduit un mode de calcul « automatique » de l'actualisation légale, basé sur la différence entre l'indice des prix à la consommation harmonisé du mois de novembre de l'année N-1 (2017 en l'occurrence) et celui du même mois de l'année N-2 (2016).

Sauf changements dans ce mode de calcul qui serait décidé par le Parlement, l'actualisation légale des bases devrait se situer dans une fourchette large comprise entre + 0,7% et + 1,3 % **en 2020**³⁰ (en rappelant que le montant définitif ne sera pas définitivement connu au moment du « bouclage » du budget primitif).

Ainsi, pour les locaux d'habitation, l'année 2020 pourrait être marquée par la coexistence de **deux actualisations distinctes** : une actualisation spécifique à la taxe d'habitation des résidences principales, et une actualisation « à l'inflation », notamment pour la taxe foncière sur les propriétés bâties.

3.4. Une stabilité de la dotation globale de fonctionnement (DGF) en 2020 à l'échelle nationale... mais une nouvelle diminution attendue pour Dijon Métropole

3.4.1. Une DGF stabilisée à l'échelle nationale, tant dans son montant global que dans ses critères de répartition

■ Après quatre années consécutives de recul entre 2014 et 2017, le Gouvernement a, depuis lors, décidé de **stabiliser les concours financiers de l'État aux collectivités locales**.

■ **En 2020, la dotation globale de fonctionnement (DGF), principal concours financier de l'Etat, sera ainsi quasi-stabilisée par rapport à 2019.** À périmètre constant par rapport à l'an dernier, elle devrait, en effet, s'élever à environ 26,95 milliards d'euros³¹ en 2020, contre 26,948 milliards d'euros en 2019.

■ Outre le maintien de la DGF à un niveau quasi-constant depuis 2018, le Gouvernement et la majorité parlementaire ont décidé, par ailleurs, de ne pas poursuivre la réforme de la dotation globale de fonctionnement et de ses critères de répartition entre les collectivités locales engagée par le précédent gouvernement, **à l'exception notable de la dotation d'intercommunalité des EPCI**.

Dans la continuité du rapport parlementaire Pirès-Beaune et du projet de réforme préparé puis abandonné sous la précédente législature, le Gouvernement avait en effet décidé de mener, dès 2019, une refonte intégrale de cette dotation, qui constitue l'une des composantes de la DGF des EPCI.

Ainsi, la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 a redéfini en profondeur les critères de répartition de la dotation d'intercommunalité. Les principaux changements par rapport au fonctionnement antérieur de cette dernière sont les suivants :

- **la suppression des enveloppes par catégories d'intercommunalité**³² : en d'autres termes, il a été mis fin à l'enveloppe « bonifiée » de 60 € par habitant pour les communautés urbaines et métropoles qui prévalait jusqu'alors, et dont bénéficiait le Grand Dijon / Dijon Métropole depuis 2015 ;
- **l'intégration dans le montant de la dotation d'intercommunalité, de la contribution au redressement des finances publiques (CRFP) appliquée sur le mandat précédent.** Auparavant clairement individualisée dans le calcul de la dotation³³, la CRFP est donc désormais « définitivement » figée dans le marbre ;

³⁰ À fin septembre 2019, l'indice des prix à la consommation harmonisé évoluait de + 1,1% par rapport à septembre 2018.

³¹ 26,802 M€ à périmètre courant par rapport à 2020, du fait, entre autres de changements de périmètre entre 2019 et 2020 concernant la DGF de certains départements d'outre-mer (cf. notamment une baisse de la DGF du Département de la Réunion consécutive à la recentralisation du RSA pour cette collectivité territoriale).

³² Communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles.

³³ Jusqu'en 2018, la dotation d'intercommunalité était calculée en deux étapes :

a) Calcul du montant « de base » de la dotation après application des critères de calcul définis par les textes

b) Application de la contribution au redressement des finances publiques, traitée de manière « individualisée ».

- **la prise en compte du critère du revenu par habitant dans le calcul de la dotation, en plus des critères « traditionnels » du coefficient d'intégration fiscale (CIF) et du potentiel fiscal par habitant** utilisés jusqu'ici pour les seules communautés de communes et les communautés d'agglomération. Pour les métropoles et les communautés urbaines, l'application de ces critères constitue donc une nouveauté, puisque leur dotation forfaitaire était jusqu'à présent calculée sur la base d'un montant fixe par habitant (60 € pour Dijon Métropole) ;

- **l'abondement de la dotation d'intercommunalité des EPCI qui n'en bénéficiaient plus, voire qui devaient reverser de l'argent à l'Etat du fait de la contribution au redressement des finances publiques.** Ces EPCI se voient désormais attribuer une dotation initiale de 5 € par habitant, à condition que leur potentiel fiscal par habitant soit inférieur à 200% (au double) de la moyenne de leur catégorie. Cette mesure bénéficie donc significativement aux EPCI qui se trouvent en situation de « DGF négative » suite à la mise en œuvre de la contribution au redressement des finances publiques.

Afin de prendre en compte la situation spécifique des métropoles, lesquelles exercent des compétences départementales dans le cadre de l'article L.5217-2 du code général des collectivités territoriales, leur coefficient d'intégration fiscale pris en compte pour la répartition de la dotation susvisée est bonifié de + 10% par rapport aux autres catégories d'intercommunalité.

À l'échelle de l'ensemble des intercommunalités, cette réforme engendre des mouvements significatifs par rapport à la répartition actuelle de la dotation. Ainsi, la principale bénéficiaire de cette réforme est la catégorie des communautés de communes, au détriment principalement des communautés d'agglomération.

Pour ce qui concerne les communautés urbaines et métropoles, la majorité d'entre elles devrait globalement être « préservée » par le nouveau dispositif.

Enfin, afin d'atténuer les conséquences individuelles de ces changements majeurs, la réforme s'accompagne de plusieurs mécanismes « correctifs » destinés à limiter les variations annuelles pour chaque EPCI, à savoir :

- **la généralisation à l'ensemble des EPCI des mécanismes de garanties qui existaient auparavant pour les communautés d'agglomération et de communes**, avec notamment l'encadrement des évolutions des dotations d'une année sur l'autre dans un tunnel 95% à 110% des montants perçus l'année précédente ;

- **l'abaissement du seuil d'enclenchement de la garantie de non baisse à un niveau de CIF de 0,35 pour les métropoles**, communautés urbaines et d'agglomération, et de 0,50 pour les communautés de communes.

■ Suite à cette réforme de la dotation d'intercommunalité menée en 2019, **le projet de loi de finances 2020 ne prévoit, quant à lui, aucune évolution notable du fonctionnement et des règles de répartition de la DGF pour l'année 2020.**

3.4.2. Une DGF de nouveau attendue en recul pour Dijon Métropole

■ Au vu du contenu provisoire du projet de loi de finances 2020 issu de la première lecture par l'Assemblée nationale, et quelle que soit l'évolution de la dotation d'intercommunalité, **le montant de la dotation globale de fonctionnement perçu par Dijon Métropole diminuera de nouveau en 2020**, et ce malgré la quasi-stabilité de l'enveloppe à l'échelle nationale.

■ Cette baisse portera essentiellement, voire exclusivement, sur la **dotation de compensation**, principale composante de la DGF intercommunale, laquelle subit, chaque année, un écrêtement³⁴.

■ Pour mémoire, sur la période récente, l'évolution de la DGF perçue par Dijon Métropole a été la suivante :

Évolution de la DGF perçue par le Grand Dijon / Dijon Métropole depuis 2013

<i>Chiffres arrondis, en millions d'euros</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	<i>Prévision 2020</i>
DGF totale	34,075 M€	32,579 M€	36,325 M€	33,314 M€	31,223 M€	30,844 M€	30,329 M€	Entre 29 M€ et 30 M€
Dont dotation d'intercommunalité (*)	8,541 M€	7,321 M€	11,616 M€	9,081 M€	7,660 M€	7,771 M€	7,783 M€	
Dont dotation de compensation	25,534 M€	25,258 M€	24,709 M€	24,233 M€	23,563 M€	23,073 M€	22,546 M€	

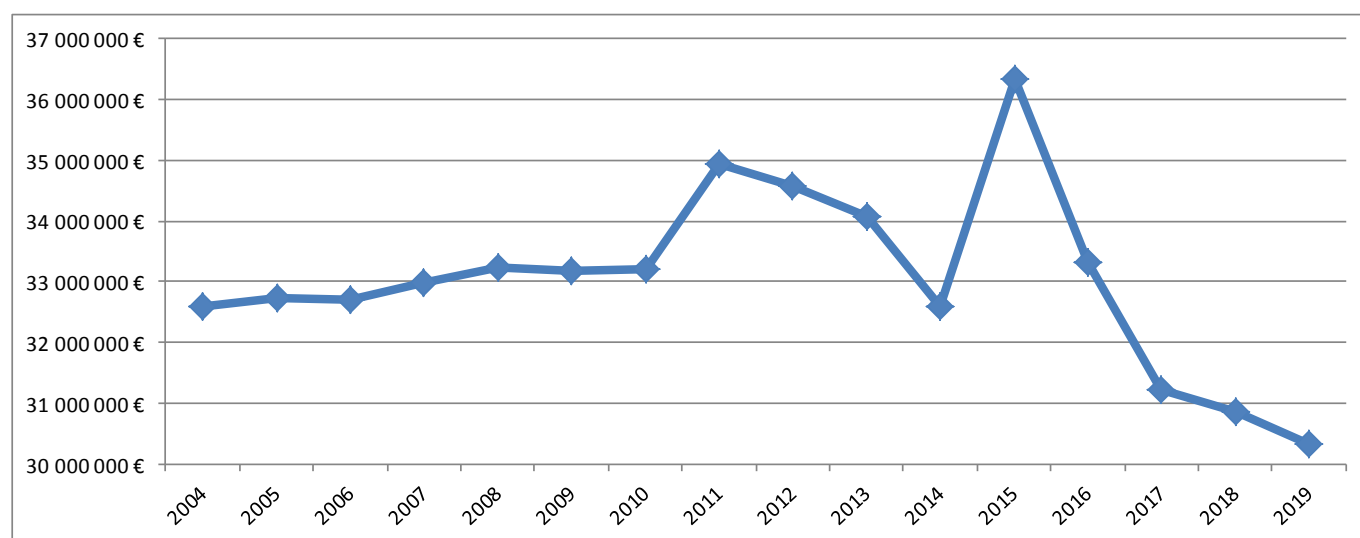
(*) Intégrant, entre 2014 et 2017, la contribution au redressement des finances publiques mise en place sous le quinquennat précédent.

■ En 2020, la DGF métropolitaine peut, à ce stade, être estimée dans une fourchette large comprise entre 29 M€ et 30 M€, après 30,329 M€ en 2019.

Du fait de la nouvelle baisse à prévoir de la dotation de compensation³⁵, le montant de DGF à percevoir par Dijon Métropole en 2020 devrait être le plus faible jamais perçu par l'intercommunalité grand-dijonnaise depuis la réforme de l'architecture de la DGF en 2004 (constat qui était déjà valable en 2019).

Pour ce qui concerne la dotation d'intercommunalité, le scénario le plus pessimiste serait une diminution de l'ordre de - 5% (soit près de - 400 K€) par rapport au montant perçu en 2019 (scénario dans lequel s'appliquerait le mécanisme de garantie, avec un montant minimal de 95% du montant perçu l'année précédente).

Évolution de la DGF totale perçue par le Grand Dijon / Dijon Métropole sur période longue



³⁴ Cf. *infra* pages 25 et 26.

³⁵ Cf. *infra* pages 25 et 26.

■ Pour les années 2021 et suivantes, il est à ce stade impossible d'anticiper la manière dont pourrait évoluer la DGF perçue par la Métropole, en raison de points d'incertitude majeurs quant à la stratégie du Gouvernement en la matière, avec les principaux questionnements suivants :

- **l'Etat engagera-t-il ou non, après les élections municipales de 2020, une réforme plus générale de la DGF et de ses critères de répartition**, en rappelant que cette réforme avait été envisagée dès 2016 par le précédent gouvernement suite aux conclusions du rapport de la députée Pires-Beaune, puis différée *sine die* dans le cadre de la loi de finances pour 2017 (en rappelant toutefois que, depuis lors, la dotation de solidarité urbaine, perçue par certaines communes, et la dotation d'intercommunalité, ont fait l'objet d'ajustements de leurs critères de répartition, en vigueur depuis 2017 pour la première et 2019 pour la seconde) ?

- **l'Etat garantira-t-il, en 2020 et les années ultérieures, une (quasi)-stabilité de la DGF à l'échelle nationale, comme cela est le cas depuis 2018**, y compris dans l'hypothèse où le contexte économique deviendrait plus difficile et complexifierait le respect de la trajectoire de réduction des déficits publics sur laquelle la France s'est engagée auprès de l'Union européenne ?

- **enfin, quelles seront les conséquences pour les collectivités locales en général, et pour Dijon Métropole en particulier, de la redéfinition de divers indicateurs de richesse utilisés dans la répartition de la dotation globale de fonctionnement**, rendue indispensable par la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales ?

3.5. La poursuite du recul des compensations fiscales et dotations de l'Etat utilisées comme « variables d'ajustement » de l'enveloppe normée des concours financiers de l'Etat, incluant désormais la dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP) et la compensation d'exonérations de versement transport

3.5.1. Le financement de la montée en puissance de la péréquation verticale (par le biais des dotations de l'Etat) et ses conséquences pour Dijon Métropole en 2020

■ La poursuite de la montée en puissance de la péréquation dite « verticale » effectuée par le biais de certaines composantes de la DGF devrait, au vu de la version initiale du projet de loi de finances, atteindre *a minima* + 220 M€ en 2020 par rapport à 2019, dont notamment, pour ce qui concerne le bloc communal :

- une hausse de + 90 M€ de la dotation (communale) de solidarité urbaine (DSU) ;
- une revalorisation de + 90 M€ de la dotation (communale) de solidarité rurale (DSR) ;
- une augmentation de + 30 M€ de la dotation d'intercommunalité, suite à la réforme de cette dernière entrée en vigueur en 2019³⁶.

Pour ce qui concerne la DSU et la DSR, l'évolution serait donc identique à celle constatée l'an dernier (en 2019 par rapport à 2018). Pour la dotation d'intercommunalité, elle sera légèrement inférieure (+ 30 M€ en 2020, après + 37 M€ en 2019).

■ Le projet de loi de finances pour 2020 prévoit que cette progression des dotations de péréquation sera, comme en 2018 et en 2019, financée en intégralité par :

- d'une part, un redéploiement de la dotation forfaitaire des communes (dispositif d'écrêtement) ;
- **d'autre part, par une nouvelle minoration de la dotation de compensation des EPCI, dont Dijon Métropole.**

³⁶ Les + 10 K€ restants portant, quant à eux, sur la DGF des départements.

■ Pour ce qui concerne Dijon Métropole, cette dernière devrait donc de nouveau baisser significativement en 2020.

Il est rappelé que, depuis 2015, la dotation de compensation métropolitaine a, en moyenne, reculé d'environ - 540 K€ supplémentaires chaque année.

3.5.2. La poursuite de l'élargissement du périmètre des variables d'ajustement des concours financiers aux collectivités locales... avec l'intégration proposé, dès 2020, de la compensation d'exonérations de versement transport

Au-delà du financement de la montée en puissance de la péréquation, l'Etat a mis en place, depuis de nombreuses années, un système dit de « variables d'ajustement ».

Ainsi, afin de contrebalancer la hausse de certains de ses concours/transferts financiers aux collectivités locales, dont le périmètre est actualisé dans le cadre des lois de finances successives, l'Etat définit chaque année une liste de transferts financiers aux collectivités locales devant faire l'objet d'une diminution (à due concurrence de cette hausse).

Historiquement, ces « variables d'ajustement » étaient essentiellement constituées, et jusqu'à récemment (jusqu'à l'année 2018 incluse pour le bloc communal), d'une partie des compensations d'exonérations fiscales versées par l'État aux collectivités locales, à l'exception notable des compensations d'exonération de taxe d'habitation au titre des personnes de condition modeste.

De ce fait, l'évolution des compensations fiscales n'est désormais plus corrélée à la variation de l'assiette de calcul initiale de ces dernières - à savoir les pertes de recettes générées par les exonérations décidées par l'État.

Elles ont ainsi diminué de plus en plus fortement d'année en année jusqu'en 2018, comme le rappelle le tableau ci-après.

Évolution des compensations fiscales perçues par le Grand Dijon / Dijon Métropole depuis 2012 (*)

Compensation d'exonération(s) au titre de...	2012 (**)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Taxe sur le foncier bâti	18 477 €	18 259 €	16 153 €	12 793 €	15 344 €	12 132 €	12 833 €
Dotation unique spécifique (TP/CFE)	793 193 €	663 979 €	522 620 €	345 281 €	292 824 €	91 135 €	-
Cotisation foncière des entreprises (CFE)	100 788 €	101 697 €	64 323 €	28 862 €	30 861 €	7 586 €	24 445 €
Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE)	11 250 €	9 862 €	5 419 €	5 720 €	1 229 €	1 078 €	546 €
TOTAL	923 708 €	793 797 €	608 515 €	392 656 €	340 258 €	111 931 €	37 824 €
<i>Évolution d'une année sur l'autre (en %)</i>	NC	-14,1%	-23,3%	-35,5%	-13,3%	- 67,10%	- 66,21%

(*) Hors compensations d'exonérations de taxe d'habitation

(**) L'exercice de « référence » pris en compte dans cette rétrospective est l'année 2012, dans la mesure où, antérieurement, avant la réforme de la taxe professionnelle, le périmètre des compensations fiscales n'était pas le même.

Ainsi, pour Dijon Métropole, **les compensations fiscales hors taxe d'habitation ont été divisées par environ 24** entre 2012 et 2018. Elles représentaient ainsi, en 2018, à peine **4% de leur niveau de 2012**.

À titre d'exemple, l'année 2018 avait été marquée par la suppression définitive de la dotation unique spécifique (DUCSTP), pour laquelle la Communauté d'agglomération dijonnaise percevait encore près de 800 K€ de la part de l'État en 2012.

■ Si l'on se replace à l'échelle nationale, à force d'appliquer des diminutions successives des dites compensations fiscales, **l'assiette des variables d'ajustement « historiques » s'est progressivement tarie**, obligeant donc l'Etat à trouver de nouvelles sources de financement.

Or, notamment depuis 2019, cet élargissement a porté significativement sur des dotations et compensations fiscales perçues à l'échelle intercommunale.

- D'une part, à compter de 2019, **la dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP) du bloc communal (EPCI et communes) a été incluse dans le périmètre des dites variables**, avec une première baisse en 2019, puis un nouveau recul proposé par le Gouvernement pour l'année 2020 (- 10 M€ supplémentaires au niveau national).

A l'échelle de Dijon Métropole, la DCRTP a donc diminué de près de **- 82 K€ en 2019, puis devrait de nouveau reculer en 2020, dans une fourchette comprise entre - 50 K€ et - 200 K€ supplémentaires**.

Si cette baisse apparaît budgétairement « soutenable » pour Dijon Métropole, elle constitue incontestablement un « dévoiement » de l'objectif initial de cette dotation, qui consistait à compenser les collectivités et EPCI perdants dans le cadre de la suppression de la taxe professionnelle, et ce d'autant plus qu'il est fort probable que l'Etat décide de poursuivre, voire d'accentuer, cette diminution les années suivantes.

- **D'autre part, et surtout, le projet de loi de finances pour 2020 propose d'intégrer aux variables d'ajustement la compensation des exonérations fiscales de versement transport**, mise en place depuis 2016 pour compenser la perte de recettes des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)³⁷ générée par le relèvement du seuil d'assujettissement des entreprises de 9 à 11 salariés, et que le projet de loi de finances propose, de manière subite, d'intégrer au périmètre des variables d'ajustement.

Outre le fait qu'elle remet en cause un engagement relativement récent de l'Etat (2016), et qu'elle s'inscrit en contradiction avec le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) actuellement en cours de discussion devant le Parlement, cette proposition surprend également par l'ampleur de la baisse qui est proposée, à savoir **une division par presque deux entre 2019 et 2020 au niveau national**. Ainsi, son montant serait plafonné à 48 M€ en 2020, soit **- 45 M€ par rapport à son montant prévisionnel 2020 hors plafonnement, et - 43 M€ par rapport au montant prévu en loi de finances 2019**.

À l'échelle de Dijon Métropole, cette compensation, de l'ordre de 809,9 K€ en 2019 (au titre des exonérations 2018 de versement transport), **pourrait donc diminuer d'environ - 400 K€ en 2020**.

³⁷ Sur le territoire de la Ville de Dijon et de l'agglomération dijonnaise, l'autorité organisatrice de la mobilité est Dijon Métropole.

Nouvelles variables d'ajustement pour Dijon Métropole depuis 2019

	2018 (pour mémoire)	2019	2020 (première estimation)
Dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP)	4,483 M€	4,402 M€	4,2 M€ à 4,35 M€
Compensation d'exonérations de versement transport suite au relèvement du seuil d'assujettissement de 9 à 11 salariés ³⁸	777,4 K€	809,9 K€	400 K€ à 450 K€
TOTAL		5,211 M€	4,6 M€ à 4,8 M€

■ Pour l'année 2020, ces baisses de la DCRTP et de la compensation d'exonérations de versement transport interpellent d'autant plus à la lecture de la liste des dépenses étatiques supplémentaires qu'elles contribuent à financer.

En effet, **dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020, les variables d'ajustement ont vocation à « financer » 120 M€ de dépenses supplémentaires de l'Etat.**

Or, parmi ces 120 M€, 25 M€ sont consacrés à la « recentralisation » des indemnités de conseil des comptables publics (trésoriers des collectivités locales), qui ne seraient, du moins sur le papier, plus prises en charge par les collectivités locales, mais par l'Etat lui-même, avec deux problématiques :

- d'une part, par le biais des variables d'ajustement, cette décision reviendrait à faire financer ces indemnités par les collectivités locales, y compris par celles qui n'ont pas recours ou pas besoin des conseils du comptable public, et qui avaient décidé de ne plus attribuer l'indemnité correspondante ;
- d'autre part, cela signifie, indirectement, que la forte baisse des compensations d'exonérations de versement transport, limitant les moyens des EPCI en charge de la mobilité, servira, en tout ou partie, à financer les indemnités de conseil des comptables publics.

■ Compte-tenu de ces évolutions, **il conviendra donc d'être particulièrement vigilant, pour les années 2021 et suivantes, quant au respect par l'Etat de son engagement de compensation à l'euro près de la perte de recettes générée par la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales**, et ce d'autant plus que l'Etat est déjà revenu, ces dernières années, sur plusieurs de ses engagements, parmi lesquels :

- engagement de ne pas remettre en cause les équilibres issus de la réforme de la taxe professionnelle, remis en cause par la baisse de la DCRTP ;
- engagement de pérenniser la compensation d'exonération de versement transport mise en place en 2016, remis en cause par la très forte baisse intégrée au projet de loi de finances 2020 (division par presque deux du volume de compensation à l'échelle nationale).

³⁸ Compensation perçue en année N au titre des exonérations de l'année N-1.

3.6. La pérennisation de mesures nationales favorables à l'investissement des collectivités locales

En matière d'évolution des finances locales, le Gouvernement a toujours principalement pour objectif, comme d'ailleurs les gouvernements précédents, de conduire les collectivités locales à limiter leurs dépenses de fonctionnement.

En revanche, le Gouvernement propose, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020, de reconduire plusieurs mesures de soutien à l'investissement local introduites sous le quinquennat de François Hollande, avec toutefois quelques ajustements concernant la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL).

3.6.1. *La pérennisation de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)*

■ De manière générale, le projet de loi de finances 2020 prévoit **des dotations d'investissement au bloc communal en stabilité par rapport à 2019**. Celles-ci s'élèveraient ainsi à 1,766 milliard d'euros en 2019, hors FCTVA, dont 1,046 milliard d'euros pour la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR), 570 M€ pour la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) et 150 M€ pour la dotation politique de la ville (DPV).

■ Ainsi, l'enveloppe de la DSIL sera dotée de **570 M€** en 2020, comme en 2019 (après 615 M€ en 2018), et sera consacrée aux mêmes priorités que les années précédentes, à savoir :

- Rénovation thermique, transition énergétique, développement des énergies renouvelables ;
- Mise aux normes et sécurisation des équipements publics ;
- Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité ou de la construction de logements ;
- Développement du numérique et de la téléphonie mobile ;
- Création, transformation et rénovation des bâtiments scolaires ;
- Réalisation d'hébergements et d'équipements publics rendus nécessaires par l'accroissement du nombre d'habitants.

3.6.2. *Le maintien du FCTVA en dehors de l'enveloppe normée des concours financiers de l'Etat*

■ Dispositif historique de soutien à l'investissement local, le Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) ne fera, de nouveau, pas partie en 2020 de l'enveloppe normée des concours financiers de l'État.

■ Dans ce contexte, l'État anticipe une hausse de son montant l'an prochain, avec un pic de 6 milliards d'euros, après 5,649 milliards d'euros prévisionnels en 2019, compte-tenu, notamment, du niveau dynamique de l'investissement des communes et EPCI à l'échelle nationale dans cette période de fin de mandature municipale.

Évolution du FCTVA à l'échelle nationale depuis 2013

Volume du FCTVA à l'échelle nationale En milliards d'euros (Mds €)	Réalisé						Prévision	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	5,57 Mds €	5,91 Mds €	5,61 Mds €	5,22 Mds €	5,01 Mds €	5,52 Mds €	5,649 Mds €	6,00 Mds €

3.6.3. Le maintien de l'extension de l'assiette du FCTVA aux dépenses d'entretien des bâtiments publics et de la voirie

- Cette mesure, mise en œuvre depuis 2016, contribue à élargir l'assiette des dépenses éligibles de la Métropole, compétente en matière de voirie, et donc le volume de FCTVA perçu par cette dernière.

4- Autres éléments marquants de contexte national et international, et incidences locales

4.1. Contexte économique et législatif, et évolution de certaines recettes métropolitaines

En 2020, malgré le ralentissement économique progressif, significatif chez certains de nos voisins (Allemagne notamment), et malgré les divers facteurs d'incertitude sur le plan économique à l'échelle nationale et internationale³⁹, la croissance économique devrait rester relativement significative en France, avec une prévision de + 1,30%.

Dans ce contexte, les recettes fiscales métropolitaines liées à la conjoncture économique et à l'évolution de l'emploi devraient de nouveau légèrement augmenter en 2020, ce constat étant toutefois à tempérer pour le versement transport du fait d'évolutions législatives récentes.

A noter qu'à partir des années suivantes, dans le cadre de la réforme de la fiscalité locale et de la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales, **la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) devrait faire partie des recettes de Dijon Métropole, accroissant donc la sensibilité du budget intercommunal aux variations de conjoncture**, notamment en cas de récession.

4.1.1. La cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE)

- Assis sur la valeur ajoutée, le produit de la CVAE est, en conséquence, supposé varier de manière corrélée avec l'évolution de l'activité économique, avec néanmoins un décalage dans le temps de une à deux années⁴⁰ entre l'accélération de la croissance et la constatation de cette dynamique dans le niveau de recette perçu par Dijon Métropole.

- Cependant, les fluctuations du produit de CVAE perçu par le Grand Dijon, puis Dijon Métropole, se sont avérées particulièrement erratiques depuis sa création suite à la réforme de la taxe professionnelle.

À titre d'exemple, le produit de CVAE perçu par le Grand Dijon avait connu en 2016 une légère décreue par rapport à 2015, alors que, dans le même temps, la croissance économique connaissait une reprise progressive.

- Le tableau ci-après récapitule les recettes de CVAE enregistrées au compte administratif depuis 2012.

Évolution du produit de CVAE perçu par le Grand Dijon / Dijon Métropole

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Prévision 2019
Produit CVAE ⁴¹	20,44 M€	20,35 M€	19,78 M€	20,55 M€	20,39 M€	20,96 M€	21,84 M€	23,16 M€

³⁹ Cf. *supra* pages 8 et suivantes.

⁴⁰ Décalage dû aux modalités de calcul et de versement de la taxe par les entreprises.

⁴¹ *Source*: comptes administratifs du budget principal du Grand Dijon / Dijon Métropole, montants en millions d'euros (M€) arrondis à la dizaine de milliers d'euros.

■ Au vu du contexte de croissance économique depuis quelques années (particulièrement depuis 2017), et du décalage de 1 à 2 ans avec sa traduction en termes de recettes de CVAE, **le produit de cette taxe devrait donc, en 2020, *a minima* se situer au même niveau qu'en 2018, voire, plus probablement, connaître une nouvelle augmentation, et ce quand bien même le contexte économique se dégraderait fortement en 2020** (ce qui n'est pas prévu par le Gouvernement à ce stade).

En revanche, dans le cas d'un fort ralentissement économique, voire d'une récession qui s'amorcerait en 2020, c'est à partir de l'année 2021, et surtout de l'année 2022, que les recettes de CVAE perçues par la Métropole pourraient reculer.

4.1.2. Le versement transport : des mesures législatives récentes défavorables à la dynamique de cette recette, malgré un contexte économique plutôt favorable

■ Perçu par Dijon Métropole en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, le versement transport constitue, à ce titre, la principale recette du budget annexe des transports publics urbains. Il est également rappelé que :

- seules les entreprises de plus de 11 salariés en sont désormais redevables (depuis le 01/01/2016) ;
- l'assiette de la taxe est constituée par la masse salariale des dites entreprises et est donc directement corrélée à l'évolution de l'emploi et de l'activité économique sur le territoire.

■ Le tableau ci-après récapitule les recettes de versement transport perçues par Dijon Métropole au cours des derniers exercices budgétaires.

Évolution du produit du versement transport perçu par le Grand Dijon / Dijon Métropole

Produit brut du versement transport ^(*)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Prévision 2019
	52,46 M€	54,04 M€	56,27 M€ ⁽⁴²⁾	54,58 M€	55,21 M€	55,67 M€ ^(**)	56,68 M€ ^(**)	57 M€ ^{(**)(***)}

^(*) Source : comptes administratifs du budget annexe des transports publics urbains du Grand Dijon / Dijon Métropole ; montants en millions d'euros (M€) arrondis à la dizaine de milliers d'euros. Produit brut, hors dégrèvements/reversements partiels effectués par l'EPCI aux entreprises.

^(**) Hors compensation de l'État au titre de la perte de recette générée par le rehaussement du seuil d'exonération de 9 à 11 salariés.

^(***) Prévision avec marge d'erreur de plus ou moins 1,5%. Hors compensation de l'État au titre de la perte de recette générée par le rehaussement du seuil d'exonération.

■ Depuis 2015, le contexte économique favorable marqué notamment par la diminution du taux de chômage a contribué à une évolution dynamique du versement transport, y compris en tenant compte du relèvement du seuil d'assujettissement de 9 à 11 salariés effectif depuis le 1^{er} janvier 2016.

■ Pour 2020, la prévision du produit de versement transport apparaît relativement « aléatoire », pour des raisons à la fois économiques et législatives, dans un contexte économique marqué par des signaux contradictoires, avec :

- d'un côté, une croissance prévisionnelle du PIB anticipée comme relativement dynamique et proche de celle de 2019, ainsi qu'une décline tendancielle du chômage constatée depuis 2016 ;
- d'un autre côté, des incertitudes de plus en plus fortes sur les perspectives économiques nationales et internationales, et l'arrêt, depuis quelques mois, de la diminution du niveau de chômage.

⁴² Il est rappelé que le niveau exceptionnellement élevé constaté au compte administratif 2014 s'explique essentiellement par un facteur conjoncturel, à savoir la modification des modalités de reversement par l'URSSAF à compter de juillet 2014, et non par un dynamisme exceptionnel de l'évolution physique de l'assiette de cette recette cette année-là.

De plus, et surtout, la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises a introduit de nouvelles dispositions relatives au franchissement des seuils sociaux afin **d'atténuer les effets de seuils pour les entreprises connaissant des hausses ou des diminutions d'effectifs**.

À titre d'exemple, une entreprise de moins de 10 salariés (exonérée de versement de transport) qui dépasserait le seuil de 11 salariés devra désormais avoir franchi ce seuil durant 5 ans avant d'être effectivement assujettie au versement transport.

À l'inverse, une entreprise de plus de 11 salariés assujettie au versement transport, et qui franchirait ce seuil à la baisse, se verrait exonérée immédiatement de versement transport (et passerait ensuite par la période de transition de 5 ans si elle franchissait de nouveau ce seuil à la hausse).

Pour Dijon Métropole comme pour l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité, cette mesure devrait donc jouer un rôle défavorable sur la dynamique d'évolution de cette recette, difficilement évaluable toutefois compte-tenu des informations limitées transmises par l'URSSAF en la matière.

Ce contexte rend nécessaire d'appliquer une certaine prudence dans la construction du budget primitif 2020, avec des recettes anticipées, à ce stade, à un niveau proche de celui de 2019.

4.2. Principales évolutions du Fonds de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC) pour 2020 : une stabilisation attendue au niveau national, mais une évolution difficile à prévoir de la contribution de Dijon Métropole et des communes membres

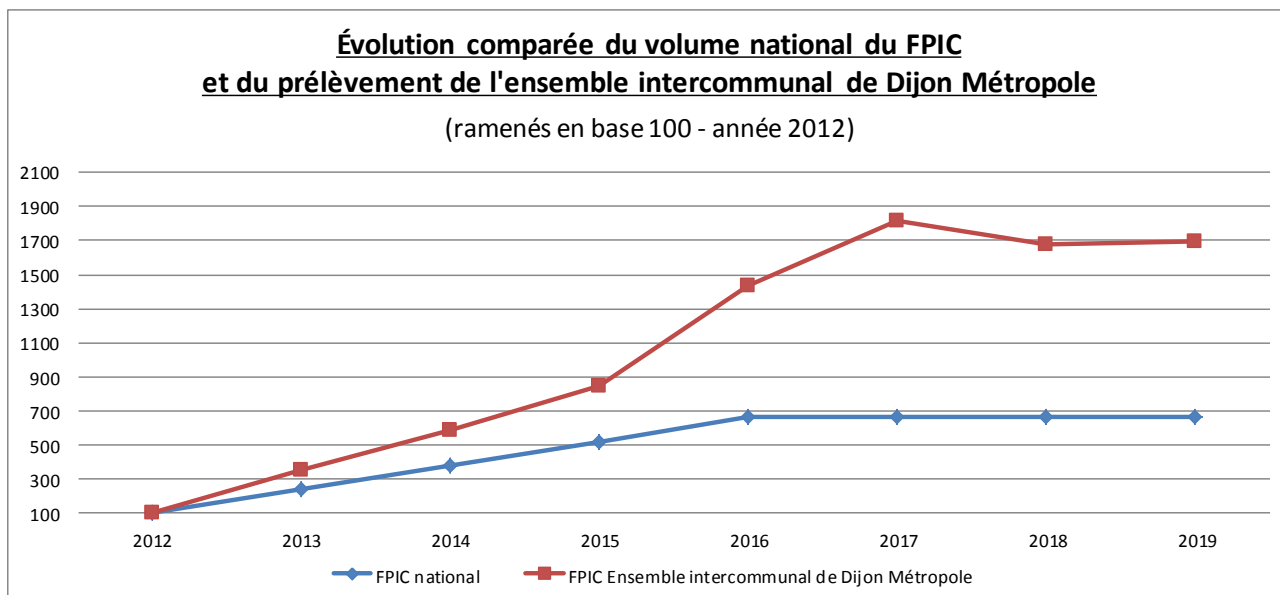
■ Le projet de loi de finances pour 2020 confirme l'arrêt de la progression dynamique du volume du Fonds national de Péréquation des Ressources Intercommunales et Communales (FPIC) instauré en 2012. Pour rappel, le FPIC est prélevé puis redistribué à l'échelle des ensembles intercommunaux (ensembles composés de l'EPCI et de ses communes membres).

Ainsi, pour la quatrième année consécutive, les ressources prélevées et redistribuées au niveau national au titre du FPIC devraient être stabilisées à hauteur de 1 milliard d'euros.

■ L'ensemble intercommunal de Dijon Métropole (ensemble constitué de la métropole et de ses 23 communes-membres) est contributeur à ce fonds depuis 2012, avec une augmentation forte et régulière de sa contribution, passée de 184 084 € en 2012 à **3 112 783 € en 2019**, soit une **multiplication par près de 17 en sept ans**.

■ Dans le même temps, le volume du fonds au niveau national est, quant à lui, passé de 150 millions d'euros en 2012 à 1 milliard d'euros en 2016, soit une multiplication par près de sept.

■ Le graphique ci-après récapitule l'évolution comparée du FPIC à l'échelle nationale et au niveau de Dijon Métropole, les volumes étant ramenés en base 100.



■ Concernant la seule Métropole, sa contribution au FPIC a atteint **1 196 208 € en 2019**, soit un **niveau plus de 23 fois supérieur à celui de 2012** (51 406 €).

■ Malgré la stabilisation du volume du fonds au niveau national en 2020, l'évolution du prélèvement de l'ensemble intercommunal de Dijon Métropole demeure, à ce jour, impossible à prévoir précisément.

En effet, l'évolution des niveaux de « richesse » respectifs des ensembles intercommunaux, ainsi que les modifications de la carte intercommunale (fusions d'EPCI etc.) sont susceptibles de peser sur la répartition du prélèvement d'une année sur l'autre, et donc sur le montant de la contribution de Dijon Métropole.

4.3. Décisions nationales en matière de gestion des ressources humaines présentant une incidence financière pour la Métropole

En matière de ressources humaines, Dijon Métropole devra prendre en compte, pour la préparation des budgets primitifs 2020 et ultérieurs, les décisions nationales suivantes :

4.3.1. L'achèvement de la mise en œuvre de l'accord national sur les Parcours Professionnels, les Carrières et les Rémunérations (PPCR)

Conclu sous le Gouvernement précédent, le protocole d'accord dit « PPCR » prévoyait notamment :

- le transfert d'une partie des primes et indemnités sur le traitement indiciaire ;
- un rééchelonnement des grilles indiciaires ;
- le passage en catégorie A de certains grades de la filière sociale ;
- un cadencement d'avancement unique pour l'ensemble de la fonction publique.

La mise en place de ces mesures a débuté en 2016 et s'achèvera en 2021 (après une année blanche en 2018 suite à la décision du gouvernement de reporter d'une année le plan de revalorisation des carrières des fonctionnaires).

Pour Dijon Métropole, la mise en œuvre de cette nouvelle phase de l'accord sera marquée par un rééchelonnement des grilles statutaires des agents de catégorie A et C pour un coût supplémentaire estimé, en ordre de grandeur, à **73 K€** pour l'année 2020.

4.3.2. La mise en œuvre du nouveau régime indemnitaire tenant compte des fonctions, sujétions, expertise et expérience professionnel (RIFSEEP)

Le RIFSEEP (Régime indemnitaire tenant compte des fonctions, sujétions, expertise et expérience professionnel) est le nouveau dispositif indemnitaire de référence qui a vocation :

- à s'appliquer à tous les agents quels que soient leurs grades ou leurs filières,
- à remplacer toutes les primes et indemnités sauf celles limitativement énumérées par décret,
- à être mis en œuvre dans un délai raisonnable.

Le RIFSEEP comprend deux parts :

- l'Indemnité de Fonctions, de Sujétions et d'Expertise (IFSE), laquelle constitue une part fixe déterminée en appréciant la place au sein de l'organigramme et les spécificités de la fiche de poste ;
- le Complément Indemnitaire (CI), part facultative et variable fixée au regard des critères d'évaluation établis pour l'entretien professionnel.

Du fait de l'abrogation progressive par l'Etat des régimes indemnitaires antérieurs au RIFSEEP, les délibérations prises par les collectivités territoriales et leurs établissements publics pour l'attribution des anciennes primes⁴³ deviennent donc dépourvues de base légale. En conséquence, ceux-ci doivent donc délibérer dans un délai raisonnable afin de leur substituer le RIFSEEP.

Afin de préparer cette prochaine délibération, un travail technique important de pré-cotation des postes a déjà été mis en œuvre par la Direction des Ressources Humaines.

Néanmoins, Dijon Métropole souhaite laisser un temps suffisamment large pour la concertation avec les représentants du personnel, et bénéficier d'un délai suffisant pour valider la cotation des postes au sein de chaque groupe de fonction, base déterminante de l'attribution de l'IFSE.

A ce stade, la Métropole n'a donc pas tranché concernant la date exacte d'entrée en vigueur de ce nouveau régime indemnitaire, laquelle décision relèvera donc du prochain exécutif métropolitain issu des élections municipales des 15 et 22 mars 2020.

4.3.3. La progression naturelle des carrières des fonctionnaires

Le Glissement Vieillesse Technicité (GVT) positif est un phénomène qui contribue habituellement à l'évolution à la hausse de la masse salariale du fait des avancements d'échelons et de grades, ou de la promotion interne.

Cette augmentation naturelle des rémunérations liée à l'ancienneté ou à l'augmentation de la technicité des fonctionnaires découle du statut et permet ainsi une progression de la carrière des agents.

Son coût est relativement stable dans le temps (hors changements de périmètres) et est désormais estimé, en année pleine, à environ **275 K€**, contre environ 200 K€ les années précédentes.

Cette progression s'explique par l'augmentation significative des effectifs de la Métropole depuis 2019 dans le cadre de la mise en œuvre du schéma de mutualisation et de la création de nombreux « services communs » au niveau intercommunal (avec diminution concomitante des effectifs des communes et CCAS participant aux services communs).

⁴³ Régime indemnitaire en vigueur antérieurement au RIFSEEP.

4.4. Une mise en œuvre de l'automatisation du fonds de compensation de la TVA (FCTVA) de nouveau différée

■ La réforme et la simplification des modalités de gestion du FCTVA, préconisée par un rapport conjoint de l'Inspection Générale des Finances et de l'Inspection Générale de l'Administration, avait été annoncée par le précédent Président de la République dès juin 2016 devant le Congrès des Maires de France, puis son principe avait été approuvé dans le cadre de l'article 156 de la loi de finances initiale pour 2018.

■ Depuis lors, la mise en œuvre de cette réforme avait été repoussée une première fois, au 1^{er} janvier 2020, par la loi de finances initiale pour 2019.

■ **Le projet de loi de finances pour 2020 propose un nouveau report de 1 an de l'automatisation, qui ne prendrait effet, au mieux, qu'au 1^{er} janvier 2021.**

Le Gouvernement justifie ce nouveau décalage par la nécessité d'une « *neutralité budgétaire* » pour l'Etat de cette automatisation, ainsi que par « *la recherche d'un consensus avec les associations d'élus, tant sur l'assiette d'éligibilité au FCTVA que sur les modalités d'application de la réforme* »⁴⁴.

■ D'un point de vue strictement technique, cette réforme est censée permettre de simplifier significativement les modalités de déclaration du FCTVA par les collectivités locales, ainsi que le travail de contrôle des services préfectoraux.

■ Toutefois, la définition des nouveaux critères d'éligibilité (assiettes des dépenses d'investissement donnant droit au bénéfice du fonds) conduira, *de facto*, à exclure certaines dépenses qui étaient pourtant éligibles au FCTVA « ancienne formule ».

■ Au vu des contraintes budgétaires pour l'Etat, il semble peu probable que la réforme s'avère financièrement favorable aux collectivités locales, l'Etat justifiant d'ailleurs le report par sa volonté de garantir impérativement la neutralité budgétaire, à son niveau, du dispositif.

En d'autres termes, à dépenses d'investissement constantes, il est donc peu probable que le montant de TVA récupérable via le FCTVA soit plus élevé que dans l'ancien système.

5- Éléments de contexte local ayant une incidence sur la construction du budget 2020

5.1. Éléments de contexte en matière de ressources humaines

Les années 2015 à 2019 se sont traduites par des évolutions significatives liées notamment au renforcement de l'intégration intercommunale, ainsi qu'aux choix de modes de gestion effectués par la Communauté urbaine, devenue depuis Dijon Métropole, parmi lesquels notamment :

- la réalisation en 2015, avec les communes, des transferts de personnels consécutifs à la transformation en communauté urbaine, ainsi que par la structuration des services communautaires y afférents ;
- le choix de retenir la délégation de service public comme mode de gestion des parkings en ouvrage, depuis le 1er janvier 2017 ;
- le choix de retenir la délégation de service public comme mode de gestion de la nouvelle piscine du Carrousel, suite à son inauguration et à son ouverture à l'automne 2019 ;

⁴⁴ Source : « Jaune budgétaire » annexé au projet de loi de finances pour 2020 - Transferts financiers de l'Etat aux collectivités locales.

- la création de services communs dans le cadre du schéma de mutualisation approuvé par délibération du conseil métropolitain du 29 novembre 2018. La mise en œuvre de ces nouveaux services a entraîné le transfert à la Métropole de 178 agents entre le 1er janvier 2019 et le 1er mai de la même année, dont 160 agents transférés par la Ville de Dijon, 3 par le CCAS de Dijon et 15 par les autres communes de la Métropole.

Il est rappelé que certains services communs ont été créés uniquement entre la Métropole, la Ville de Dijon et son CCAS⁴⁵, les autres étant, quant à eux, ouverts et élargis à l'ensemble des communes de Dijon Métropole intéressées par la démarche, sur la base du volontariat⁴⁶.

- la désaffiliation du Centre de Gestion de la Côte-d'Or.

Les principales évolutions en matière de ressources humaines pour l'année 2020 et les années suivantes résultant de décisions locales sont rappelées ci-après.

5.1.1. Le transfert de personnels par le Département de la Côte d'Or, conséquence de la transformation en métropole

Si la transformation en métropole n'a pas entraîné, et n'entraînera pas, de nouveaux transferts de personnel par les communes (en dehors de la volonté conjointe de mettre en place des services communs à la métropole), elle se traduira en revanche par des transferts de personnel de la part du Département de la Côte d'Or.

En effet, à défaut d'accord entre Dijon Métropole et la collectivité départementale au 31 décembre 2018, la totalité des groupes de compétences définis au paragraphe IV de l'article 5217-2 du code général des collectivités territoriales, à l'exception de la compétence concernant les collèges, ont vocation à être transférés à la Métropole⁴⁷.

Le transfert de certaines de ces compétences, parmi lesquelles, entre autres, la gestion des routes classées dans le domaine public routier départemental et de leurs dépendances et accessoires, ainsi que de diverses missions dans le champ de l'action sociale, devraient s'accompagner de transferts de personnels départementaux à la Métropole.

Le Département et Dijon Métropole n'étant pas parvenus, avant le 1er avril 2019, à un accord sur l'évaluation des charges correspondant aux compétences à transférer, l'arbitrage final sur ce dossier relève désormais de la prérogative du Préfet.

Compte-tenu de ce contexte particulier, le nombre précis d'agents concernés, et les enjeux budgétaires y afférents, ne sont toujours pas précisément actés à ce jour.

Au vu de ces incertitudes importantes, les conséquences budgétaires des transferts de personnel :

- ne seront pas intégrées dans la construction du budget primitif 2020 ;
- feront l'objet, si l'avancement du processus le justifie, d'une prise en compte dans le cadre du budget supplémentaire 2020, ou d'une décision modificative.

⁴⁵ Périmètre : ressources humaines, assemblées, finances, contrôle de gestion, logistique, foncier, écologie urbaine, reprographie, documentation, accueil téléphonique.

⁴⁶ Périmètre de ces services communs « élargis »: systèmes d'informations et de la donnée, centrale d'achat, commande publique, affaires juridiques, assurances, droit des sols.

⁴⁷ Cf. *supra* pages 6 et suivantes.

5.1.2. L'engagement responsable de l'employeur pour une Métropole propre et pour une proximité renforcée

■ En tant qu'employeur responsable, soucieux de l'environnement et de la qualité du cadre de vie, Dijon Métropole avait lancé, dès 2017, une vaste campagne « Propreté urbaine » de sensibilisation et de lutte contre les incivilités afin de rappeler et, le cas échéant, de faire prendre conscience aux habitants que la propreté est l'affaire de tous.

La Métropole s'était également engagée à renforcer les effectifs du service propreté urbaine à hauteur d'une vingtaine d'agents supplémentaires, afin d'adapter au mieux la qualité de son service au développement du territoire, à la hausse de la fréquentation touristique, ainsi qu'aux attentes et exigences croissantes des habitants en la matière.

Ainsi, 22 nouveaux agents sont actuellement en poste en septembre 2019 et 2 nouveaux agents seront recrutés d'ici fin 2019, pour un coût budgétaire supplémentaire estimé à **830 K€ prévisionnels pour l'année 2020**, contre 375 K€ prévisionnels pour l'exercice 2019.

■ Au-delà de la priorité donnée à la propreté urbaine, le recrutement, par ailleurs en cours, d'une dizaine d'agents affectés au service de proximité permettra de renforcer la réactivité et l'efficacité des équipes techniques métropolitaines pour répondre à tout "dysfonctionnement" constaté dans l'espace public, et de répondre aux attentes croissantes des citoyens en matière.

5.3. Éléments de contexte en matière de cofinancements

■ Au cours des deux derniers mandats, et particulièrement depuis la conclusion du premier contrat d'agglomération de 2002, le Grand Dijon, devenu depuis Dijon Métropole, avait systématiquement inscrit sa stratégie d'investissement dans le cadre de la conclusion de partenariats pluriannuels avec l'ensemble des cofinanceurs.

Durant le mandat 2008-2014, le financement des grands projets a ainsi été assuré au travers de plusieurs contractualisations : volet « capitale régionale » du Contrat de Projets État-Région (CPER), contrat d'agglomération avec la Région, contrat Ambitions Côte d'Or avec le Département.

■ En 2018, cette stratégie a conduit à la **conclusion d'un contrat métropolitain avec la Région Bourgogne Franche-Comté**, signé le 5 avril 2018, et portant sur un volume global prévisionnel de 266 M€ sur le territoire de la Métropole, **soutenu à hauteur de 50 millions d'euros par la collectivité régionale**.

■ Au-delà de cet important contrat, et dans un contexte budgétaire contraint pour les différents cofinanceurs, **Dijon Métropole considère la recherche active de cofinancements et surtout leur diversification (fonds européens etc.) comme une priorité**.

Dans cette optique, le conseil communautaire, par délibération du 8 octobre 2015, avait notamment répondu à l'appel à projet de la Région dans le cadre de la programmation 2014-2020 des fonds européens : la stratégie de développement urbain intégrée transmise à la Région est ainsi susceptible de faire bénéficier le territoire métropolitain de 7,315 M€ minimum de cofinancements européens.

■ Dans la même logique, **le Grand Dijon / Dijon Métropole a systématiquement candidaté à divers appels à projets nationaux et européens, notamment en matière de développement durable, et a été retenu pour plusieurs d'entre eux**, parmi lesquels, entre autres :

- l'appel à projets « Horizon 2020 - villes et communautés intelligentes » (dit H2020), ayant pour objet le financement de projets innovants portés par des villes et métropoles qui se sont engagées, au travers de politiques publiques ambitieuses, à contribuer à l'atteinte des objectifs européens en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des consommations énergétiques, et d'adaptation au changement climatique ;
- l'appel à projets de l'Etat « Villes respirables en cinq ans » ;
- l'appel à projets de l'Etat « Territoires à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) » ;
- l'appel à projets de l'Etat « Territoires d'innovation de grande ambition » (dit « TIGA ») avec l'ambition de construire un système alimentaire durable à l'horizon 2030

■ Les années 2015 et 2016 avaient, par ailleurs, permis de s'assurer de cofinancements significatifs au titre de projets prévisionnels de la mandature (subvention de 5,5 M€ attribuée par la Région pour la déconstruction-reconstruction de la tribune Est du stade Gaston Gérard, cofinancements de 5,5 M€ de la Région et 800 K€ du Centre national pour le Développement du Sport pour la rénovation du centre nautique du Carrousel).

■ Dans le cadre de cette stratégie active de recherche de cofinancements, Dijon Métropole a également sollicité, depuis 2016, au titre de différents projets d'investissement, **l'appui financier de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)** mise en place par le précédent Gouvernement en « contrepartie » de la diminution de la dotation globale de fonctionnement, et pérennisée depuis.

La Métropole a ainsi pu obtenir environ 1,8 M€ de cofinancements⁴⁸ cumulés au titre des projets suivants :

- Prioribus (amélioration de la performance et de la vitesse de circulation du réseau de bus sur ses principaux axes structurants) ;
- rénovation et mise en conformité des équipements du crématorium ;
- restructuration du centre nautique du Carrousel ;
- rénovation de la gestion technique centralisée (GTC) du bâtiment Heudelet.

La reconduction de ce dispositif ayant été confirmée pour 2020, Dijon Métropole sollicitera donc de nouveau l'appui financier le plus conséquent possible de l'Etat, via la DSIL, au titre de tous projets d'investissement potentiellement éligibles.

Du fait de son respect en 2018 des objectifs fixés par l'Etat dans le cadre de la contractualisation des dépenses réelles de fonctionnement, la métropole est en principe éligible à une bonification/majoration des taux de cofinancements de la DSIL, conformément à la circulaire ministérielle du 11 mars 2019 relative aux dotations et fonds de soutien à l'investissement en faveur des territoires.

Dijon Métropole sera donc extrêmement vigilante quant au fait que l'Etat respecte cet engagement pris par ses soins en contrepartie de la mise en place de la contractualisation des dépenses réelles de fonctionnement.

⁴⁸ Montants maximum des cofinancements attribués par arrêté préfectoral, sous réserve bien entendu de la pleine réalisation par Dijon Métropole de l'ensemble des dépenses éligibles.

■ Pour ce qui concerne les relations avec la collectivité départementale, **Dijon Métropole n'a, à ce jour, et depuis le début de la mandature 2014-2020, conclu aucun contrat de partenariat global avec le Département de la Côte d'Or**, comme cela avait été le cas au cours de la mandature précédente (sous la forme d'un « Contrat Ambitions Côte d'Or »).

En parallèle, depuis le début de la mandature 2015-2021, le Département de la Côte d'Or a pourtant conclu de nouveaux contrats de partenariat, dits « Cap 100% Côte d'Or », avec la quasi-totalité des intercommunalités du territoire.

Dans ce contexte, les années 2020 et suivantes seront également marquées par la poursuite des négociations avec le Département sur ce sujet.

Pour mémoire, le Département est le seul partenaire institutionnel local n'ayant donné aucune suite aux demandes de subventions adressées par la Métropole au titre de différents projets d'investissement, dont plusieurs projets structurants pour le territoire, tels que la déconstruction-reconstruction de la tribune Est du stade Gaston Gérard ou bien encore la restructuration du centre nautique du Carrousel.

Il est également précisé que 5 dossiers de demandes de subventions adressés par la Métropole au Département n'ont, à ce jour, fait l'objet d'aucune décision de la part de ce dernier. Pour les plus anciens d'entre eux, les demandes de cofinancements ont été déposées depuis plus de deux ans et demi (cf. notamment les projets de raccordement du stade Gaston Gérard au réseau de chaleur urbain et Prioribus⁴⁹, pour lesquels les dossiers ont été transmis dès le 1er mars 2017 au Département).

Par ailleurs, il convient de rappeler que, suite aux élections départementales de 2015, le conseil départemental avait procédé à l'adoption d'un nouveau règlement de voirie, lequel a rendu inéligibles à toute subvention départementale les travaux de voirie réalisés par Dijon Métropole sur le territoire de ses 23 communes-membres.

■ Enfin, en se projetant vers l'avenir et la prochaine mandature, **le financement des nouveaux projets de Dijon Métropole devra s'inscrire dans le cadre des nouvelles contractualisations européennes et nationales actuellement en cours d'élaboration**, à savoir :

- d'une part, la prochaine génération de contrats de projets Etat-Région pour la période 2021-2027, pour laquelle les préfets de région ont reçu début septembre 2019 une première lettre de cadrage du Premier Ministre en vue de mener un premier tour de table avec les collectivités locales avant le 31 décembre 2019 ;

- d'autre part, la future programmation des fonds européens pour 2021-2027, pour la préparation de laquelle la Région, autorité de gestion du FEDER, du FEADER, et d'une partie du FSE⁵⁰ a lancé dès octobre 2018 la phase de concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs de la société civile de Bourgogne Franche-Comté.

Dijon Métropole est donc particulièrement attentive et mobilisée dans le cadre de ces deux démarches, les services concernés de la collectivité ayant, par exemple, participé aux différents groupes de travail et de concertation initiés depuis plusieurs mois par la Région Bourgogne Franche-Comté pour préparer les programmes opérationnels des différents fonds européens pour la période 2021-2027.

⁴⁹ Mise aux normes d'équipements publics et développement d'infrastructures en faveur de la mobilité (accessibilité « Lianes » et « Corol » du réseau « DIVIA »)

⁵⁰ Respectivement Fonds européen de développement régional (FEDER), Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER), et fonds social européen (FSE).

OBJECTIFS BUDGÉTAIRES ET FINANCIERS POUR L'ÉLABORATION DU BUDGET PRIMITIF 2020

1- Priorités du budget primitif 2020

Au-delà de la répartition « classique » des investissements par champs de compétences et d'activités, présentée par la suite⁵¹, le projet de budget primitif 2020 s'articulera autour de plusieurs priorités transversales, dans la continuité, notamment, des orientations définies par le projet métropolitain approuvé par délibération du conseil métropolitain du 30 novembre 2017.

Il est précisé que les éléments ci-après n'ont pas vocation à détailler l'intégralité des actions et postes de dépenses prévisionnels de l'année 2020, mais uniquement à en présenter les grandes orientations.

1.1. Une métropole écologique : alimentation, énergie, eau et air

Le projet métropolitain précisait, en la matière, que « *la métropole [était] déjà reconnue pour ses efforts en faveur du développement durable et de la transition écologique* », et proposait « *d'aller plus loin encore dans ce domaine* ».

Le budget primitif 2020 s'inscrira dans la stricte continuité de cette orientation et des actions déjà engagées les années précédentes, au travers, entre autres :

- du projet système d'alimentation durable à l'horizon 2030, avec une enveloppe financière prévisionnelle de l'ordre de 1 M€ au budget primitif 2020.

Dijon Métropole ayant été désignée, au titre de cette démarche, co-lauréate (avec 23 autres porteurs de projets dans toute la France), de l'appel à manifestation d'intérêt de l'État « Territoires d'innovation de grande ambition » (TIGA), l'année 2020 sera ainsi consacrée à la première étape de la mise en œuvre de cette démarche.

Au-delà des moyens mis en œuvre par la métropole sur ses « fonds propres », il faut rappeler que ce projet structurant fait également l'objet d'un soutien financier important de la part de la Région Bourgogne Franche-Comté et de l'Etat (1,5 M€ prévisionnel en 2020 de la part de l'Etat, transitant par le budget de la Métropole, puis reversés ensuite aux divers porteurs de projets publics et privés⁵²).

- du recours croissant aux énergies renouvelables, dans la continuité des démarches engagées depuis plusieurs années avec le développement et l'extension progressive des réseaux de chaleur/chauffage urbains⁵³, alimentés, entre autres par l'énergie produite le Groupe Turbo Alternateur de l'Unité de Valorisation Énergétique des déchets. Parmi les faits marquants prévisionnels de l'année 2020 (et des années suivantes), peuvent être relevés, entre autres :

→ la mise en service d'une station de production d'hydrogène dans le cadre d'une société par action simplifiée (SAS) Dijon Smart Energy, créée à cet effet⁵⁴ ;

→ l'installation d'une ferme photovoltaïque sur le site de l'ancien centre d'enfouissement technique (décharge de produit inerte), avec la réalisation préalable en 2020, par Dijon Métropole d'importants travaux de remise en état et de réhabilitation paysagère du site ;

⁵¹ Cf. *infra* pages 66 et suivantes.

⁵² Parmi lesquels, entre autres : l'INRA (trois laboratoires différents), le centre hospitalier universitaire Dijon Bourgogne, Agronov, Creativ' (Campus des métiers), Foodtech, Vitagora, l'Université de Bourgogne, Agrosup et la Banque alimentaire).

⁵³ En 2019, le réseau s'étend sur 104 km et alimente en chaleur l'équivalent de 55 000 logements

⁵⁴ Cf. délibération du conseil métropolitain du 10 avril 2019, en rappelant que Dijon Métropole participe, à hauteur de 30%, au capital de cette SAS.

- de la gestion durable de l'eau dans le cadre de la création de la société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) à laquelle sera confiée, par délégation de service public, la gestion de l'eau et de l'assainissement sur une partie du territoire métropolitain. Ainsi, dans le cadre du cahier des charges du futur contrat conclu avec la SEMOP, Dijon Métropole a fixé des objectifs ambitieux en matière de gestion de l'eau, parmi lesquels, entre autres :

→ la réduction des pertes sur le réseau d'eau potable, avec des objectifs de rendement de réseau ambitieux ;

→ la généralisation de la télé-relève des compteurs pour permettre, à la fois, d'alerter les abonnés sur leurs fuites en domaine privé et leur permettre de surveiller leur consommation ;

→ l'extension de la capacité de production du champ captant de Poncey-lès-Athée pour soulager les prélèvements sur les ressources contraintes ;

→ la réduction des déversements des eaux usées dans le milieu naturel, avec la construction d'un bassin complémentaire ;

→ l'élimination des micro- et nano- déchets avec traitement et élimination des micro-polluants présents dans le rejet de la station d'épuration (*option du cahier des charges*) ;

→ l'élimination des boues de station par incinération avec valorisation de la chaleur produite par le four de la station d'épuration Eau vitale de Longvic (*option du cahier des charges*) ;

- du développement des modes de déplacements doux, pour lequel il sera proposé de dédier une enveloppe d'environ 2 M€ au budget 2020, fléchée sur le développement de pistes cyclables supplémentaires ;

- de l'achèvement du projet Prioribus, destiné, entre autres, à améliorer la performance du réseau de bus sur les lignes les plus structurantes, et *in fine*, à augmenter leur attractivité pour les usagers, en lieu et place de la voiture individuelle ;

- de la montée en puissance du tri sélectif, laquelle devrait connaître une nouvelle étape dans les années qui viennent avec l'extension des consignes de tri, qui nécessitera la réalisation de travaux conséquents de modernisation du centre de tri à l'horizon 2020-2022.

1.2. Une métropole des savoirs

Comme le soulignait le projet métropolitain susvisé, l'enseignement supérieur constitue « *l'un des leviers majeurs du développement et de l'attractivité métropolitains* », avec la nécessité, pour « *accroître l'attractivité étudiante de la métropole* », « *de renforcer les formations d'enseignement supérieur proposées actuellement, soit par des créations d'unités nouvelles, soit par le renforcement des capacités existantes* ».

Le budget métropolitain 2020 contribuera ainsi pleinement à cet objectif d'accroissement de l'offre d'enseignement supérieur, au travers, entre autres :

- de la poursuite de la construction du « campus métropolitain », destiné à accueillir, à terme, les deux grandes écoles d'ingénieurs ESEO et ESTP ;

- des subventions de fonctionnement accordées à ces deux établissements durant la phase d'implantation et de montée en puissance de leur campus dijonnais ;

- de l'appui financier qu'il sera proposé d'accorder à l'École Supérieure Appliquée au Design et au Digital (ESADD) dans le cadre de son implantation dans l'agglomération dijonnaise ;

- d'un soutien accru à l'antenne de Sciences Po Paris, ainsi que d'un appui financier à l'extension de son campus ;

- de l'extension des locaux de l'ESIREM.

1.3. Un environnement favorable au développement économique

Par rapport aux autres catégories d'intercommunalité (communautés de communes, communautés d'agglomération, et communautés urbaines), le « développement économique » au sens large constitue une dimension centrale des compétences et de l'action des métropoles, en articulation avec les Régions.

Le budget 2020, comme les années suivantes, est construit dans l'optique de maintenir un cadre propice au développement économique, à la création et/ou à l'implantation d'entreprises, etc., au travers notamment :

- d'une politique fiscale stable et compétitive pour les entreprises, avec des taux d'imposition inchangés depuis 2017 pour la cotisation foncière des entreprises (CFE), et 2016 pour la taxe foncière sur les propriétés bâties. **Pour 2020⁵⁵, l'objectif sera de maintenir, une nouvelle fois, les taux d'imposition inchangés.**

Pour ce qui concerne la CFE, le taux de 27,04% applicable depuis 2017 sur le territoire de Dijon Métropole demeurerait ainsi significativement inférieur à la moyenne nationale des EPCI de plus de 100 000 habitants hors Ile-de-France (30,14% en 2018), et à la moyenne des métropoles et communautés urbaines (27,39% en 2018)⁵⁶.

- de l'aménagement des zones d'activités, avec, en 2020, environ 3 M€ de crédits dédiés à l'aménagement de l'Ecoparc de l'Est Dijonnais et de Beauregard ;

- de la politique de soutien et de dynamisation des filières mise en œuvre depuis la création de la métropole, particulièrement pour ce qui concerne :

→ **la filière santé**, en rappelant que Dijon Métropole a inscrit la filière santé, source de croissance et d'innovations, comme l'un des axes majeurs d'attractivité économique du territoire dans le projet métropolitain. Après le lancement du Technopôle Santé en 2019⁵⁷, le budget 2020 intégrera diverses actions en la matière, parmi lesquelles : le soutien financier au CHU Dijon Bourgogne pour la mise en œuvre du projet Readaptic (plate-forme de rééducation du futur facilitant la réadaptation du patient et son retour à domicile), l'appui financier apporté au Centre Georges François Leclerc pour le développement et l'installation d'équipements d'imagerie médicale de haute technologie, ou bien encore le soutien financier apporté au cluster BF care ;

→ **la filière « agro-alimentaire » au sens large**, avec le début de la mise en œuvre du projet susvisé de système alimentaire durable à l'horizon 2020, le lancement des études préalables à la restructuration du bâtiment C du Technopôle Agroenvironnement de Bretenière (ancien bâtiment INRA), et la poursuite du développement agricole et viticole sur le plateau de la Cras ;

→ **la filière numérique**, avec comme projets structurants présentant des implications pour le budget 2020 : la poursuite du déploiement de la démarche OnDijon, la première rentrée de l'École supérieure d'électronique de l'Ouest (ESEO), le projet Readaptic précédemment évoqué, ou bien encore le soutien financier au cluster robotique *Robotic Valley* ;

- des aides à l'immobilier d'entreprise, mises en œuvre dans le cadre de l'article L. 1511-3 du code général des collectivités territoriales, de la délibération du conseil métropolitain du 27 septembre 2018, et de la convention conclue avec la Région Bourgogne Franche-Comté en application de cette dernière.

⁵⁵ Cf. *infra* page 44.

⁵⁶ Source : Guide statistique de la fiscalité directe locale 2018 publié en octobre 2019 par la Direction générale des collectivités locales (DGCL) - <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/guide-statistique-fiscalite-directe-locale-2018>

⁵⁷ Convention fondatrice signée le 26 décembre 2019 entre Dijon métropole, le CHU Dijon Bourgogne, le Centre Georges-François Leclerc, l'Université de Bourgogne et le Pôle BFCare (association qui fédère les industries du secteur des produits et services de santé)

1.4. Une métropole du quotidien et de la proximité

L'engagement, et la réalisation d'actions structurantes en matière de développement durable, de développement économique, d'innovation, d'enseignement supérieur et de recherche, etc. ne doit pas occulter que **Dijon Métropole constitue également une « collectivité » de proximité, notamment au travers de ses compétences en matière de voirie au sens large** (incluant l'éclairage public de la voirie, l'entretien des espaces verts accessoires de voirie, etc.), **avec des attentes importantes et croissantes des citoyens en la matière.**

Dans ce cadre général, les orientations suivantes seront proposées au conseil métropolitain dans le cadre de l'examen du budget primitif 2020 :

- le maintien d'une enveloppe d'investissement conséquente pour les travaux du quotidien en matière de voirie et accessoires de voirie (éclairage public, trottoirs, propreté urbaine, espaces verts accessoires de voirie, eaux pluviales, etc.) sur le territoire des 23 communes-membres, **de l'ordre de 10,5 M€ à 14 M€ ;**
- le renforcement des moyens dédiés à la propreté urbaine⁵⁸, notamment pour ce qui concerne les ressources humaines ;
- la consolidation des effectifs des services en charge de la « proximité »⁵⁹, avec pour objectif de renforcer la réactivité et l'efficacité des équipes techniques métropolitaines face à tout "dysfonctionnement" constaté dans l'espace public, et de répondre ainsi aux attentes croissantes des citoyens en matière.

Par ailleurs, le déploiement prochain de l'application smartphone OnDijon permettra, à terme, à tout habitant de l'agglomération, quelle que soit sa commune de résidence, d'effectuer, en temps réel, tout type de signalements aux services techniques de la Métropole (feu tricolore ou éclairage défectueux, trous sur la voirie, mobilier urbain endommagé, poubelles et encombrants sur la chaussée, etc.).

Au-delà de ces orientations générales, le budget 2020 intégrera des crédits dédiés à plusieurs projets susceptibles d'améliorer le quotidien des habitants de l'agglomération, notamment pour ce qui concerne les déplacements, parmi lesquels :

- la poursuite de la mise en accessibilité des quais de la gare de Dijon Ville ;
- l'achèvement du projet Prioribus, destiné, pour rappel, entre autres objectifs :
 - à faciliter et fluidifier la circulation des bus sur les lignes majeures du réseau (Lianes 3 à 7 et Corol), et à **réduire les temps de trajet pour les usagers**, en réservant la priorité aux bus concernés dans les carrefours équipés de feux tricolores, ceci étant permis par mais surtout à réserver ;
 - à améliorer l'ergonomie, l'accessibilité et l'équipement de divers points d'arrêts de bus
- le développement des modes de déplacements doux, et particulièrement des pistes cyclables.

⁵⁸ Cf. *supra* page 37.

⁵⁹ Cf. *supra* page 37.

2- Un objectif de stabilité de la fiscalité applicable aux ménages et aux entreprises

■ Malgré la diminution significative des dotations de l'Etat entre 2014 et 2017, le Grand Dijon, devenu depuis Dijon Métropole, s'était systématiquement refusé, durant ces quatre exercices à faire le « choix de la facilité » qui aurait consisté à absorber l'intégralité ou même la majorité de la diminution des dotations de l'Etat par le biais de hausses massives des taux d'imposition des différents impôts et taxes communautaires/métropolitains.

Dans ce contexte, le choix a ainsi été fait de mener une gestion rigoureuse des dépenses de fonctionnement intercommunales, ainsi que de procéder à une transformation rapide de la communauté d'agglomération en communauté urbaine au 1^{er} janvier 2015, ce qui a permis de fortement atténuer l'ampleur de la diminution de la dotation globale de fonctionnement par rapport à ce qu'ont pu constater d'autres collectivités et EPCI.

■ En 2020, dans un contexte fiscal en forte évolution du fait, notamment, de la suppression progressive de la taxe d'habitation, **l'objectif sera, une nouvelle fois, la stabilité des taux d'imposition, tant en matière de fiscalité ménages qu'en matière de fiscalité économique (cotisation foncière des entreprises).**

Pour les ménages, l'année 2020 constituerait ainsi la quatrième année consécutive de stabilité des taux d'imposition (et la troisième consécutive pour le taux de CFE).

■ Cette décision permettrait de maintenir la fiscalité appliquée par Dijon Métropole à un niveau particulièrement modéré par rapport au « panel » des 18 autres communautés urbaines et métropoles (hors métropoles du Grand Paris, du Grand Lyon, et d'Aix-Marseille) avec, en particulier, en 2019 :

- le 3^{ème} **taux de taxe d'enlèvement des ordures ménagères le moins élevé ;**
- le 7^{ème} **taux de taxe d'habitation le plus modéré** , en rappelant que, de surcroît, les abattements très favorables aux contribuables mis en œuvre par certaines communes, dont Dijon, s'appliquent également à la part métropolitaine de la taxe ;
- le 3^{ème} **taux de taxe foncière sur les propriétés bâties le moins élevé**, en précisant que 4 autres métropoles appliquent des taux de 0% ;
- le 7^{ème} **taux de cotisation foncière des entreprises le plus faible.**

■ Pour ce qui concerne spécifiquement la fiscalité des ménages, les taux d'imposition applicables sur le territoire de Dijon Métropole, pour chacune des taxes concernées, s'avèrent tous inférieurs aux taux moyens nationaux des groupements à fiscalité propre (GFP/EPCI), comme le résume le tableau ci-après.

	Taux prévisionnel 2020 <i>Dijon Métropole</i>	Taux moyen national des GFP (2018) ⁶⁰
Taxe d'habitation (part métropolitaine)	9,17%	9,21%
Taxe foncière sur les propriétés bâties (part métropolitaine)	0,612%	2,86%
Taxe foncière sur les propriétés non bâties (part métropolitaine)	4,95%	7,64%
Taxe d'enlèvement des ordures ménagères	6,40%	9,72%

⁶⁰ Source : Observatoire des finances et de la gestion publiques locales - Les finances des collectivités locales en 2019

3- Le maintien d'un niveau d'investissement significatif

Tous budgets confondus, et hors flux croisés entre budget principal et budgets annexes, **le niveau de dépenses d'équipement de la Métropole (chapitres 20, 21, 23, 204) se situera, en 2020, dans une fourchette comprise entre 60 M€ et 66 M€⁶¹**, en léger recul par rapport aux budgets primitifs 2019 (71,47 M€) et 2018 (65,11 M€).

Cette évolution ne traduit, en aucun cas, un volontarisme moindre de la Métropole en matière de développement de son territoire.

Elle s'explique essentiellement par le fait que l'année 2020 constitue une année de transition marquée par l'achèvement de la mandature actuelle (2014-2020), et l'élection d'une nouvelle équipe pour la mandature suivante (2020-2026).

D'importants projets et engagements de la mandature 2014-2020 étant désormais achevés ou en cours d'achèvement (piscine du Carrousel, Prioribus, etc.), il est donc logique que l'année 2020 ne constitue pas un pic d'investissement.

Toutefois, malgré l'achèvement de ces projets, le niveau d'investissement demeurera soutenu en 2020, du fait notamment :

- **de la poursuite de la mise en œuvre du projet métropolitain, ainsi que du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté**, particulièrement en matière d'enseignement supérieur, de développement économique, de soutien aux filières (santé, innovation, agro-alimentaire, etc.) ;
- **de la nécessité de maintenir un niveau d'investissement régulier sur diverses compétences de la Métropole** : voirie et accessoires, gros entretien renouvellement d'équipements « industriels » tels que l'usine d'incinération des ordures ménagères, etc.

4- La poursuite des ambitions pour le territoire, notamment en matière de développement durable, d'innovation, de développement économique, d'enseignement supérieur, malgré la contractualisation des dépenses de fonctionnement mise en place par l'Etat

Dans le cadre de la contractualisation des dépenses réelles de fonctionnement mise en œuvre à l'initiative de l'Etat, l'objectif fixé par ce dernier dans le contrat conclu avec Dijon Métropole à la mi-2018 s'élève à **101 416 521 € pour l'année 2020** (en rappelant que ce montant « plafond » couvre uniquement une partie des dépenses du seul budget principal).

Au stade du projet de budget encore en cours d'arbitrages à la date d'achèvement du présent rapport, les dépenses réelles de fonctionnement du budget principal de Dijon Métropole dans le périmètre concerné **devraient excéder, au maximum, de 2,6 M€ l'objectif assigné par l'Etat**, ce qui nécessite plusieurs précisions.

⁶¹ Cf. *supra* pages 40 et suivantes, et *infra* pages 66 et suivantes concernant les orientations plus détaillées du programme d'investissement. Fourchette hors flux croisés entre budgets (subventions d'investissement du budget principal à certains budgets annexes).

Tout d'abord, ces 2,6 M€ constituent une **donnée prévisionnelle**, susceptible d'évoluer suite à la procédure d'arbitrages budgétaires encore en cours au jour de l'achèvement de la rédaction du présent rapport. Elle s'entend également, et surtout, **hors retraitement de certaines dépenses réelles de fonctionnement qui sera sollicité par la Métropole auprès de l'Etat** (notamment pour ce qui concerne les projets structurants en matière d'accueil de grandes écoles d'ingénieurs, ainsi que l'ambition de développer un système d'alimentation durable à l'horizon 2030, mise en œuvre dans le cadre d'un appel à projet initié par l'Etat⁶²).

Ensuite, ce dépassement constitue une estimation sincère au stade du projet de budget primitif. Ainsi, **il est précisé que Dijon Métropole poursuivra bien entendu ses efforts budgétaires en cours d'exercice 2020 afin de limiter au maximum ce dépassement**, comme cela a été le cas les années précédentes, et particulièrement en 2019.

Ce constat est l'occasion de souligner que, la Métropole, par le biais de décisions de pilotage budgétaire et d'une gestion rigoureuse :

- a pleinement respecté l'objectif assigné par l'Etat pour l'exercice 2018 ;
- est parvenue, pour l'exercice 2019, à limiter fortement le dépassement de l'objectif assigné par l'Etat par rapport à son niveau estimé au stade du BP 2019 (2,18 M€ prévisionnels). Ainsi, sauf importante dépense imprévue à intervenir d'ici à la fin d'année, les dépenses réelles de fonctionnement 2019 de Dijon Métropole rentrant dans le périmètre de la contractualisation devraient finalement être proches de l'objectif assigné par l'Etat pour l'année 2019.

Enfin, si les efforts de gestion seront poursuivis en 2020, la Métropole n'entend pas, cependant, que la mise en place de la contractualisation financière avec l'Etat la contraigne à renoncer à son projet de développement, ni à ses ambitions pour son territoire. Il serait en effet tout à fait inique que la collectivité se trouve pénalisée alors même :

- d'une part, qu'elle assume la charge financière de projets dont l'impact positif et le caractère structurant irriguent le territoire à l'échelle régionale ou nationale, très largement au-delà des frontières métropolitaines ;
- d'autre part, que les projets nouveaux générateurs de dépenses de fonctionnement supplémentaires, non seulement avaient été décidés et engagés avant l'instauration du dispositif de contractualisation, mais aussi et surtout, étaient budgétairement parfaitement soutenables pour la Métropole.

Dans son appréciation de la trajectoire financière de la Métropole, et outre les améliorations nécessaires du dispositif précédemment évoquées, **il sera donc indispensable que l'Etat prenne pleinement en compte les grands projets et actions structurant-e-s déjà engagé-e-s au moment de la mise en place de la contractualisation, parfois même dans le cadre de programmes ou d'appels à projets nationaux**, parmi lesquels, entre autres :

- l'implantation de deux nouvelles écoles d'ingénieurs, alors même que notre pays est en déficit de formations de ce type, mais aussi l'extension de l'ESIREM et du campus de Sciences Po, l'accueil et la formation d'étudiants étrangers et de chercheurs, ou le soutien aux doctorants,
- le projet de système alimentaire durable à l'horizon 2030, pour lequel la contribution financière de Dijon Métropole s'inscrit dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt « Territoires d'Innovation de Grande Ambition » (TIGA) initié par l'Etat lui-même ;

⁶² Liste non exhaustive et susceptible d'évolutions.

- la démarche structurante ON DIJON, qui permettra la création d'un ensemble de services numériques liés à la gestion centralisée et connectée de l'espace public, en direction des pouvoirs publics, des entreprises et des habitants. Ce projet, mis en œuvre avec des opérateurs économiques majeurs, a aussi pour vocation d'être producteur de données et d'applications ; il se conçoit ainsi comme un accélérateur de la filière numérique au niveau national.

5- La maîtrise de la solvabilité financière et du niveau d'endettement de la Métropole

En 2020, les deux objectifs centraux de Dijon Métropole en la matière seront les suivants :

- **consolider la capacité d'autofinancement à un niveau le plus proche possible de son niveau de 2019** : au vu des principaux facteurs d'évolution des dépenses et recettes de fonctionnement, l'épargne brute, tous budgets confondus, devrait se situer à un niveau proche de celui de l'an dernier (47,9 M€), y compris après retraitement des recettes exceptionnelles de certificats d'économie d'énergie⁶³, dont 34 M€ à 36 M€ sur le seul budget principal.

Pour ce qui concerne ce dernier, ce constat constitue une illustration des limites méthodologiques de la démarche de contractualisation des dépenses réelles de fonctionnement mise en place par l'Etat.

En effet, si Dijon Métropole devrait, au stade du budget primitif 2020, excéder **d'au maximum 2,6 M€** l'objectif assigné pour l'Etat (cf. *supra*), **ce dépassement n'est en aucun cas révélateur d'une quelconque dégradation de la santé financière de l'établissement intercommunal et de sa « capacité d'épargne »**.

En effet, toujours pour le budget principal, la dynamique des recettes réelles de fonctionnement (sans aucune hausse des taux d'imposition) s'avère, au stade du projet du budget primitif 2020, nettement plus importante que celle des dépenses réelles de fonctionnement.

Evolution prévisionnelle des dépenses et recettes réelles de fonctionnement Budget principal (variation de BP 2019 à BP 2020)⁶⁴	
Recettes réelles de fonctionnement	De + 6,2% à + 7,0% par rapport au BP 2019 (+ 2,7% à + 3,5% hors recettes exceptionnelles)
Dépenses réelles de fonctionnement	De + 2,2% à + 2,7% par rapport au BP 2019 (hors dépenses exceptionnelles, constitution de provisions, etc.)

- **poursuivre le désendettement de la Métropole⁶⁵**, avec un objectif prévisionnel de désendettement de - 5 M€ supplémentaires en 2020.

Sur la base du programme prévisionnel d'investissement 2020 qu'il sera proposé au conseil métropolitain d'approuver dans le cadre du vote du budget primitif (c'est-à-dire avant éventuels ajustements qui seraient apportés par la nouvelle assemblée métropolitaine issue des élections municipales des 15 et 22 mars 2020), ainsi que des prévisions d'atterrissage budgétaire 2019 telles que connues à ce jour, **cet objectif semble en effet réaliste et atteignable**.

⁶³ Cf. *infra* pages 49 et suivantes pour plus d'explications.

⁶⁴ Cf. pages 49 et suivantes pour plus de détails concernant ces chiffres prévisionnels.

⁶⁵ Cf., pour plus de détail, l'analyse de l'encours de la dette métropolitaine en fin de document (pages 81 et suivantes).

→ Compte-tenu de ces éléments (épargne brute stable, et endettement en légère baisse), la situation financière globale de la Métropole devrait donc rester parfaitement saine, et même poursuivre sa consolidation en 2020.

6- Objectifs de la Métropole au regard de la loi de programmation des finances publiques 2018-2022

Conformément à l'article 13 de la loi de programmation des finances publiques 2018-2022⁶⁶, à l'occasion du débat sur les orientations budgétaires, « *chaque collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales présente ses objectifs concernant :*

- *L'évolution des dépenses réelles de fonctionnement, exprimées en valeur, en comptabilité générale de la section de fonctionnement ;*
- *L'évolution du besoin de financement annuel calculé comme les emprunts minorés des remboursements de dette.*

Ces éléments prennent en compte les budgets principaux et l'ensemble des budgets annexes », dans une logique consolidée (ce qui n'est pas le cas pour la contractualisation des dépenses réelles de fonctionnement, laquelle est appréciée uniquement sur le budget principal).

Pour ce qui concerne l'exercice 2020, et en cohérence avec les priorités budgétaires métropolitaines détaillées *supra*, les objectifs de Dijon Métropole, tous budgets confondus, et sans retraitement des doubles comptes (subventions du budget principal à certains budgets annexes, et refacturations de charges entre budgets), seraient, ainsi, les suivants :

Objectifs 2020, tous budgets confondus (budget principal et budgets annexes consolidés)	
Dépenses réelles de fonctionnement	269,5 millions d'euros maximum ⁶⁷
Besoin de financement	- 5 000 000 € c'est-à-dire un objectif de désendettement de 5 M€ supplémentaires en 2020

⁶⁶ Loi n° 2018-32 du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour les années 2018 à 2022

⁶⁷ Hors provision évoquée page 55.

PERSPECTIVES 2020 SUR LA SECTION DE FONCTIONNEMENT ET LA CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT DE DIJON MÉTROPOLE

La note de synthèse récapitule ci-après les principaux enjeux et perspectives sur la section de fonctionnement/d'exploitation du budget principal et du budget annexe des transports, qui représentaient en 2019, en volume de dépenses réelles, près de 94% du budget général de Dijon Métropole⁶⁸.

1- Perspectives 2020 pour la section de fonctionnement du budget principal

1.1. Une hausse significative des recettes de fonctionnement, principalement due à la perception exceptionnelle de certificats d'économie d'énergie

L'évolution des recettes de fonctionnement se situera, en 2020, dans une fourchette estimée, au jour de rédaction du présent rapport, **entre + 6,2 % et + 7,0 % par rapport au BP 2019**⁶⁹.

Au stade du débat d'orientations budgétaires, cette prévision relativement large s'explique notamment par l'attente de la part de l'Etat de prévisions affinées concernant la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises à percevoir en 2020 par Dijon Métropole (estimations transmises en général dans le courant du mois de novembre, ou début décembre).

En tout état de cause, cette **évolution particulièrement dynamique des recettes réelles de fonctionnement** s'explique essentiellement **par la perception, en 2020, de recettes exceptionnelles de certificats d'économie d'énergie (CEE)**, estimées, à ce stade, à environ 6,68 M€.

La perception de ces certificats interviendrait à la suite d'investissements d'amélioration de la performance énergétique et environnementale de l'usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM), avec :

- d'une part, environ 6,48 M€ accordés par EDF dans le cadre de la démarche de maîtrise de la demande d'énergie permise par les travaux récents visant à augmenter la chaleur valorisée au niveau de l'unité de valorisation énergétique (UVE) de l'UIOM ;
- d'autre part, environ 200 K€ de certificats d'économie d'énergie au titre de la mise en place d'un système de traitement de l'eau plus performant.

Après retraitement de ce produit exceptionnel, l'évolution des recettes réelles de fonctionnement, à périmètre constant, s'élèvera donc **entre + 2,7% et + 3,5% par rapport au BP 2019**.

■ **Hors recettes exceptionnelles (certificats d'économie d'énergie susvisés)⁷⁰, les produits des services et de gestion courante** (chapitres comptables 70 et 75), composés notamment des produits du secteur ordures ménagères et des redevances diverses d'occupation du domaine public perçues par Dijon Métropole, devraient **légèrement augmenter au BP 2019**.

⁶⁸ Chiffres du budget primitif 2019, y compris doubles comptes.

⁶⁹ Fourchette large au stade du débat d'orientation budgétaire, le niveau de certaines recettes prévisionnelles (dotations, compensations fiscales, etc.) étant susceptibles d'évoluer, d'ici au « bouclage » du BP 2019, en fonction des amendements apportés au projet de loi de finances durant la navette parlementaire.

⁷⁰ Hors produits du stationnement de surface (redevance de paiement spontané à l'horodateur et forfait de post-stationnement), comptabilisés au chapitre 73 jusqu'en 2018, puis imputés au chapitre 70 à compter de 2019 suite à un changement de la nomenclature comptable applicable.

Cette évolution ne s'explique, en aucun cas, par une augmentation des tarifs de tout ou partie des services métropolitains, mais **résulte essentiellement de l'accroissement de la valorisation thermique des déchets**, permise par les travaux concomitants menés en 2019 sur l'usine d'incinération des ordures ménagères et le groupe turbo-alternateur et permettant d'augmenter la quantité de chaleur injectée sur le réseau.

En conséquence, le produit des ventes de chaleur devrait connaître une augmentation significative par rapport aux exercices précédents (après 1,33 M€ au CA 2018 et 1,40 M€ au BP 2019).

■ Toujours pour ce qui concerne les produits des services et de gestion courante, les autres variations significatives à prévoir en 2020 seront les suivantes :

- **une diminution de certains des produits générés par l'usine d'incinération des ordures ménagères**, faisant suite à la réouverture de l'équipement de l'Eurométropole de Strasbourg en 2019, après près de trois ans de travaux. Il faut en effet rappeler que, durant cet arrêt, Dijon Métropole a pris en charge une part significative des déchets habituellement traités par cette structure, d'où un niveau important de recettes, notamment en 2018 et 2019 ;
- **une augmentation de la redevance versée par le club de football professionnel DFCO** suite à son maintien en Ligue 1 pour la saison 2019-2020 (800 K€ HT prévisionnels au BP 2020, après 750 K€ HT au BP 2019) ;
- **la perception, pour la première fois en année pleine, de la redevance d'occupation domaniale** versée par le délégataire de service public gestionnaire de la piscine du Carrousel, totalement réouverte depuis la mi-septembre 2019 (prévision de 50 K€ HT minimum en 2020 pour la seule part fixe de la redevance, après 15 K€ au BP 2019)⁷¹ ;
- **l'augmentation des redevances (d'occupation du domaine public et d'intéressement) perçues par la métropole auprès du délégataire de service public du Zénith**, suite au renouvellement de cette délégation de service effectif depuis le 1^{er} février 2019⁷² (recettes estimées au total, à ce stade, à 295 K€ HT pour l'année 2020, après 255 K€ HT au BP 2019).

Enfin, suite à la réforme du stationnement payant sur voirie, Dijon Métropole perçoit, depuis le 1^{er} janvier 2018, deux nouvelles recettes, à savoir :

- la redevance de paiement spontané du stationnement sur voirie par les automobilistes ;
- le forfait de post-stationnement.

Pour l'année 2020, à politique tarifaire inchangée depuis le 1^{er} janvier 2018, et à niveau de forfait de post-stationnement minoré strictement identique à celui de l'amende pénale applicable avant 2018 (17 euros), les recettes devraient tendre à la hausse par rapport à 2019, dans un contexte :

- **d'effet, pour la seconde fois sur une année pleine, de la modernisation des services de commercialisation et de paiement** (nouveaux horodateurs en fonctionnement depuis le mois d'avril 2018, et ouvertures des applications permettant la dématérialisation du paiement). Ces évolutions ont ainsi permis une **diminution significative des non-paiements et de la fraude** par rapport au mode de gestion antérieur.
- **d'extension des zones de stationnement payant sur voirie, en 2019**, à la demande des riverains des quartiers concernés : secteurs Hyacinthe Vincent, Allées du Parc, centre-Ville et Montchapet⁷³.

⁷¹ Conformément au contrat de délégation de service public signé le 2 janvier 2019 entre Dijon Métropole et le délégataire (association UCPA Sport Loisirs).

⁷² Contrat de délégation de service public signé le 29 janvier 2019 entre Dijon Métropole et le délégataire de service public (société S-PASS).

⁷³ 650 places supplémentaires en 2019, auxquelles s'ajoutent 770 places pour le secteur Tivoli Transvaal depuis la fin 2018.

En parallèle de cette évolution, il convient également de rappeler que le produit des amendes de police⁷⁴ (antérieures à la réforme du stationnement payant sur voirie) est, quant à lui, en forte baisse depuis 2018, avec 1,29 M€ de recettes reversées par l'Etat en 2019, soit un recul de près de - 20% par rapport à 2018. Cette importante diminution devrait se poursuivre en 2020 et les années suivantes.

Les autres postes de produits des services et de gestion courante ne devraient pas connaître d'évolutions majeures en 2020.

■ **Concernant les principaux produits fiscaux**, au vu à la fois des premiers éléments d'information transmis par la Direction Générale des Finances Publiques et des simulations effectuées par les services de Dijon Métropole, ceux-ci devraient connaître une hausse modérée l'an prochain, essentiellement en raison du relatif dynamisme économique du territoire (cf. notamment en matière de CVAE).

En revanche, en ce qui concerne les taux d'imposition, et comme cela a été précédemment indiqué, l'objectif pour 2020 sera, de nouveau, une stabilité de ces derniers par rapport à 2019⁷⁵.

- Dans le détail, le produit de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), dont la variation est directement liée à l'activité économique, devrait, de nouveau, en 2019, tendre à la hausse par rapport au montant perçu en 2019 par Dijon Métropole (**23,16 M€ prévisionnels**), dans un contexte de croissance économique toujours présente, bien qu'en ralentissement progressif depuis 2017⁷⁶.

- Concernant la taxe d'habitation, la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM), la taxe foncière sur les propriétés bâties et la cotisation foncière des entreprises, l'hypothèse d'évolution physique des bases retenue pour la construction du budget primitif 2020 est anticipée dans une fourchette de **+ 0,2% à + 0,5%** en 2020 par rapport aux bases définitives 2019 de chacune de ces taxes (à plus ou moins 0,2 point près).

- L'actualisation légale des bases, qui s'appliquera en 2020 essentiellement pour les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, la TEOM et la CFE, **à l'exception des bases de ces différentes taxes afférentes aux locaux professionnels**, n'est pas connue au jour de l'élaboration de la présente note de synthèse.

Il est rappelé que la loi de finances pour 2017 a introduit un mode de calcul « automatique » de l'actualisation légale, basé sur la différence entre l'indice des prix à la consommation harmonisé du mois de novembre de l'année N-1 (2017 en l'occurrence) et celui du même mois de l'année N-2 (2016).

Sauf changements dans ce mode de calcul qui serait décidé par le Parlement, l'actualisation légale des bases devrait se situer dans une fourchette large comprise **entre + 0,7% et + 1,3% en 2020⁷⁷** (en rappelant que le montant définitif ne sera pas définitivement connu au moment du « bouclage » du budget primitif).

Dans le cadre du processus, en cours, de suppression progressive de la taxe d'habitation sur les résidences principales, l'année 2020 constituera une année transitoire, et devrait servir de référence pour le calcul des recettes « compensatoires » attribuées aux collectivités locales à compter de 2021.

⁷⁴ Recettes imputées en section d'investissement (chapitre 13).

⁷⁵ Taxe d'habitation, taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM), taxe foncière sur les propriétés bâties, taxe foncière sur les propriétés non bâties et cotisation foncière des entreprises (CFE).

⁷⁶ Croissance de + 2,4% du PIB en volume en 2017, puis de 1,7% prévisionnels en 2018 et 1,4% estimés pour 2019.

⁷⁷ À fin septembre 2019, l'indice des prix à la consommation harmonisé évoluait de + 1,1% par rapport à septembre 2018.

Dans ce contexte, et sous réserve d'ultimes ajustements dans le cadre de la navette parlementaire d'examen du projet de loi de finances 2020, **l'actualisation des bases de cette seule taxe devrait être fixée à + 0,9%**.

Enfin, depuis la révision des valeurs locatives des locaux professionnels et commerciaux (hors locaux dits « industriels »), **les bases fiscales⁷⁸ desdits locaux n'évoluent désormais plus⁷⁹ sur la base du coefficient d'actualisation légale des bases, mais en fonction de l'évolution des loyers des locaux concernés, avec pour conséquences :**

- le risque d'une instabilité accrue, à la hausse comme à la baisse ;
- une difficulté pour les collectivités locales à anticiper l'évolution des recettes correspondantes.

■ Dans un contexte de stabilisation de la dotation globalement de fonctionnement (DGF) à l'échelle nationale pour la deuxième année consécutive, **l'exercice 2020 sera malgré tout marqué par la poursuite de la baisse de la DGF perçue par Dijon Métropole**, du fait, principalement, du recul de la dotation de compensation⁸⁰.

La diminution de la DGF métropolitaine est estimée à ce jour, pour l'année 2020, à - 330 K€ *a minima* par rapport au niveau effectivement perçu en 2019⁸¹.

Ces estimations sont toutefois susceptibles d'évoluer en fonction des derniers ajustements qui seront opérés par le Parlement d'ici au vote définitif de la loi de finances à la fin du mois de décembre 2019.

En revanche, aucune certitude n'existe à ce stade sur les exercices budgétaires 2021 et suivants sur l'évolution de ces dotations, qui dépendra, entre autres :

- de la capacité des collectivités locales à respecter les objectifs budgétaires fixés par le Gouvernement par le biais de la démarche de contractualisation entre les années 2018 et 2020 incluses ;
- de l'évolution de la situation économique et de ses conséquences budgétaires pour les finances de l'Etat ;
- de l'évolution des indicateurs de « richesse » des collectivités locales et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), qui devront être redéfinis suite à la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales, avec très certainement des « gagnants » et des « perdants » parmi les bénéficiaires de la DGF, ce type de réforme étant rarement totalement neutre.

■ **S'ajoute, en outre, à cette évolution défavorable de la DGF, une nouvelle baisse prévisionnelle des compensations d'exonérations fiscales et dotations utilisées par l'État** comme « variables d'ajustement » de l'enveloppe normée des concours financiers de l'État aux collectivités locales et EPCI⁸².

Pour l'année 2020, cette diminution devrait principalement porter sur la **dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP)**, ainsi que sur la **compensation d'exonérations de versement transport** (cette dernière étant imputée sur le budget annexe des transports).

⁷⁸ Cela concerne notamment la très grande majorité des bases de la cotisation foncière des entreprises (CFE), ainsi que les bases de taxe foncière et de taxe d'enlèvement des ordures ménagères des locaux professionnels (hors locaux industriels).

⁷⁹ Sauf en 2018.

⁸⁰ Cf. *supra* pages 24-25.

⁸¹ Cf. *supra* page 24 la fourchette large prévisionnelle pour la DGF 2020.

⁸² Cf. *supra* pages 26 à 28 pour plus d'explications.

En effet, comme cela a déjà été précisé précédemment, le projet de loi de finances pour 2020 prévoit, de nouveau⁸³, une intégration de la DC RTP dans les variables d'ajustement, à la baisse, des concours financiers de l'État aux collectivités territoriales.

La DC RTP perçue par la Métropole devrait donc connaître une nouvelle diminution en 2020, estimée à ce jour, en fourchette large, de l'ordre de - 50 K€ à - 200 K€ par rapport à 2019, sous réserve toutefois que les députés et sénateurs ne reviennent pas sur cette disposition au cours de la navette parlementaire.

Ce recul de la DC RTP, pour la seconde année consécutive, constitue une remise en cause de l'équilibre financier global de la réforme de la taxe professionnelle tel que défini au début des années 2010 (et non remis en cause par les gouvernements successifs jusqu'en 2019).

■ Toujours concernant les compensations fiscales, une exception à cette tendance baissière est toutefois à souligner pour ce qui concerne l'allocation compensatrice au titre des exonérations de taxe d'habitation des contribuables modestes, non encore incluse dans le périmètre des variables d'ajustement de l'enveloppe normée des concours financiers de l'État et non « remise en cause » à ce stade par la réforme de la taxe d'habitation engagée par le Gouvernement.

■ Pour ce qui concerne le **fonds national de garantie individuelle des ressources (FNGIR)**, autre dotation de neutralisation de la réforme de la taxe professionnelle, son montant devrait demeurer stable en 2020 (8,523 M€).

1.2. Une évolution contenue des dépenses de fonctionnement, mais un dépassement prévisionnel de l'objectif assigné par l'Etat

En 2020, **les dépenses de fonctionnement du budget principal⁸⁴ devraient évoluer de manière contenue, avec, au stade du budget primitif, une hausse prévisionnelle de l'ordre de + 2,2% à + 2,7 % par rapport au BP 2019.**

Toutefois, au stade du BP 2020, et malgré cette évolution modérée, les dépenses réelles de fonctionnement devraient dépasser, au maximum, de 2,6 M€ l'objectif fixé par l'Etat dans le cadre de la contractualisation, pour les raisons précédemment évoquées.

Comme les années précédentes, et particulièrement en 2019, ce dépassement devrait pouvoir être limité en cours d'exécution budgétaire 2020, sous l'effet d'une gestion budgétaire rigoureuse et de décisions de pilotage prises en cours d'exercice.

De surcroît, ce niveau maximal de dépassement s'entend, à une seule exception près⁸⁵, hors retraitement de certaines dépenses réelles de fonctionnement qui sera sollicité par la Métropole auprès de l'Etat (notamment pour ce qui concerne les projets structurants en matière d'accueil de grandes écoles d'ingénieurs, ainsi que l'ambition de développer un système d'alimentation durable à l'horizon 2030, mise en œuvre dans le cadre d'un appel à projet initié par l'Etat⁸⁶).

⁸³ La loi de finances 2019 avait en effet inclus la DC RTP du bloc communal, pour la première fois, dans les variables d'ajustement.

⁸⁴ Hors éventuelle provision évoquée page 55.

⁸⁵ A l'exception des retraitements liés aux changements de périmètre de compétence de Dijon Métropole intervenus depuis 2017 (notamment le transfert de la gestion de la piscine du Carrousel), ainsi qu'à la création de nombreux services communs en 2019, qui sont, quant à eux, bien pris en compte dans l'estimation du dépassement.

⁸⁶ Territoires d'innovation de grande ambition (TIGA).

Enfin, ce dépassement constitue l'illustration de la limite de la démarche de contractualisation, laquelle ne prend en compte que les dépenses réelles de fonctionnement, et occulte complètement la dynamique des recettes des collectivités et EPCI concernés. Ainsi, pour le budget principal, l'année 2020 sera marquée par **une évolution des recettes de fonctionnement, à taux d'imposition constants, plus dynamique que celle des dépenses de fonctionnement.**

En d'autres termes, l'épargne brute dégagée par le budget principal devrait augmenter par rapport à 2019, traduisant une gestion rigoureuse et une confirmation de la bonne santé financière de la collectivité, quand bien même l'objectif de dépenses réelles de fonctionnement assigné par l'Etat dans le cadre de la contractualisation serait dépassé.

■ **Les dépenses de personnel** sont estimées, hors éventuels transferts de personnel par le Département de la Côte d'Or (suite à la transformation en Métropole), à environ **28 M€** au BP 2020, après 18,7 M€ au BP 2019.

Cette augmentation importante s'explique très largement par **la création, au cours de l'année 2019, de nombreux services communs entre Dijon Métropole et les communes-membres et CCAS volontaires,** laquelle a donné lieu au transfert de 178 agents supplémentaires à la Métropole (lesquels n'étaient pas inclus dans les 18,7 M€ prévus au budget primitif 2019, dans la mesure où le périmètre des services communs n'était pas encore totalement arrêté au moment de l'adoption de ce dernier).

Au-delà de la création des services communs, cette augmentation s'explique également, mais dans une ampleur bien moindre, par :

- diverses mesures nationales, telles que :
 - la poursuite de la mise en œuvre de l'accord national sur les Parcours Professionnels, les Carrières et les Rémunérations (PPCR) ;
 - la mise en œuvre, prévisionnelle, du nouveau régime indemnitaire
- **la priorité donnée par l'exécutif métropolitain au renforcement des effectifs des services techniques en charge de la propreté urbaine et de la gestion de proximité.**

■ **Les coûts de fonctionnement - hors dépenses de personnel - du secteur collecte et traitement des déchets** (dont l'usine d'incinération des ordures ménagères et les déchetteries) devraient connaître une évolution estimée, à ce jour, à environ + 2,5% par rapport au budget primitif 2019 (soit, en ordre de grandeur, environ + 500 K€ de BP 2019 à BP 2020), sous l'effet, notamment, des différents facteurs suivants :

- pour ce qui concerne la collecte des ordures ménagères :
 - l'indexation annuelle des coûts de fonctionnement de la collecte des ordures ménagères dans le cadre du marché confié au prestataire DIEZE (groupe Suez), ainsi que l'évolution des tonnages de certains déchets pris en charge par ce dernier ;
 - le renforcement de la politique volontariste en matière de gestion des déchets (tri et prévention des déchets au travers, entre autres, de la promotion du compostage) pour laquelle il sera proposé d'affecter deux ambassadeurs supplémentaires (dans le cadre du marché susvisé avec la société Dieze) ;

- pour ce qui concerne l'usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) :
 - l'augmentation du coût du traitement (décompactage) et de transport des mâchefers⁸⁷ utilisés, pour partie sur des chantiers de travaux publics sur le territoire de l'agglomération dijonnaise, pour une autre partie sur des chantiers plus éloignés (avec transport à la charge de la Métropole), et devant, pour le reste, être orientés vers des sites de stockage et d'enfouissement ;
- pour ce qui concerne les déchetteries :
 - l'augmentation des tonnages traités par les déchetteries, constatée notamment depuis 2019, et dont l'une des causes possibles pourrait être un relatif dynamisme de la consommation des ménages ;
 - l'indexation annuelle des coûts de fonctionnement du marché de gardiennage, location, transport et traitement des déchets des cinq déchetteries de l'agglomération, dont le titulaire est la société Godard ;
 - la nécessité de transférer vers d'autres sites (notamment celui de Drambon) une partie des gravats auparavant « traités » par le centre d'enfouissement technique (décharge de produits inertes), suite à la fermeture de ce dernier au 31 décembre 2018 ;

Les dépenses de fonctionnement du centre de tri des déchets recyclables devraient en revanche, quant à elles, être quasi-stables par rapport au BP 2019. En revanche, les années 2021 et suivantes devraient être marquées par des changements majeurs dans le cadre de l'extension des consignes de tri, avec :

- d'une part, des investissements conséquents de la part de la Métropole sur cet équipement, avec renouvellement quasi-complet du process de tri ;
- d'autre part, une fois ces investissements réalisés, des coûts de fonctionnement en augmentation significative compte-tenu de la progression significative du volume de déchets qui transiteront par le centre et des nouveaux flux triés.

Enfin, le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, actuellement en cours de discussion devant le Parlement, devrait instaurer une consigne portant sur la récupération des bouteilles en plastique.

La mise en œuvre probable de cette consigne introduit une incertitude et un niveau de risque majeurs sur le dimensionnement des investissements à réaliser sur le centre de tri.

En effet, en cas de vote de la loi en l'état, la répercussion sur la quantité des tonnages à trier par le centre de tri, et donc sur son dimensionnement et sur les investissements supplémentaires d'adaptation de son process de fonctionnement, pourrait s'avérer, financièrement, très importante pour la Métropole à l'horizon 2021/2022 (période prévisionnelle de réalisation des investissements nécessaires à l'extension des consignes de tri).

Compte-tenu de l'existence ce risque significatif, et conformément au principe comptable de prudence budgétaire ainsi qu'aux préconisations régulières de la Chambre régionale des comptes en la matière, Dijon Métropole étudie l'opportunité de **constituer, à ce titre, une provision en 2020**, dont le montant est estimé, à ce stade, à environ 4 M€.

⁸⁷ Résidus solides issus de l'incinération des ordures ménagères.

■ Pour ce qui concerne **les dépenses d'entretien et de gestion de l'espace public (entretien de la voirie, et des accessoires de voirie tels que l'éclairage public, propreté urbaine**, le projet de budget 2020⁸⁸ ne comportera pas d'évolutions significatives par rapport à 2019, **hormis en matière de propreté urbaine**.

En cohérence et en complément du renforcement des effectifs affectés à cette mission prioritaire, les dépenses de fonctionnement en matière de prestations externes (locations de balayeuses, etc.) tendront en effet également à la hausse en 2020.

Cet effort budgétaire important pour la Métropole, tant en termes de personnel dédié que de prestations externes et de matériels, est rendu nécessaire, à la fois, par l'augmentation légitime des exigences des citoyens en la matière, mais aussi par les comportements parfois peu respectueux des « usagers » de l'espace public.

Dans la continuité des campagnes de prévention qui ont été menées ces dernières années dans différentes communes de l'agglomération, cette situation est l'occasion de rappeler que, si la propreté relève des compétences de Dijon Métropole et de chacune des 23 communes-membres⁸⁹, elle dépend tout autant, et même en premier lieu, du comportement de chacun des utilisateurs de l'espace public. Toujours pour ce qui concerne l'espace public, l'année 2020 sera également marquée par la poursuite **de la mise en œuvre du projet de gestion connectée de l'espace public (OnDijon)**.

En la matière, il est rappelé que l'année 2019 a été marquée par la mise en service du nouveau poste de pilotage connecté (PPC) en lieu et place des 6 anciens PC de Dijon Métropole et de la Ville de Dijon (PC Sécurité, PC Circulation, PC Police Municipale, Centre de Supervision Urbaine, Allo Mairie, PC Neige), auxquels s'est ajouté, depuis fin octobre 2019, le PC DIVIA (réseau de transports urbains). Ce nouveau PPC se substitue donc désormais à la multitude de postes de commandements préexistants, jusqu'alors insuffisamment coordonnés et, pour certains, vieillissants et inadaptés aux besoins.

Au stade du projet de budget primitif 2020, le coût global de fonctionnement de ce contrat novateur est estimé, hors éventuels avenants, à environ **3,6 M€ TTC**, soit un niveau stable par rapport au BP 2019, en rappelant que ces coûts intègrent un ensemble de prestations très variées⁹⁰, parmi lesquelles notamment :

- la poursuite de la maintenance et de la modernisation de l'éclairage public sur le territoire des 23 communes de l'agglomération ;
- l'exploitation du poste de pilotage connecté (personnels dédiés par le titulaire du contrat, maintenance des équipements, etc.) ;
- la maintenance des carrefours à feux de l'ensemble de l'agglomération ;
- l'exploitation et l'entretien du réseau de fibre déployé progressivement en vue du raccordement des 23 communes ;
- l'exploitation et la maintenance des systèmes de géolocalisation des véhicules de service ;
- l'exploitation et la maintenance des systèmes de radiocommunication, utilisés, entre autres, par les véhicules de déneigement et de propreté, ainsi que pour la gestion de crise.

⁸⁸ Hors dépenses directes de personnel évoquées *supra* page 37.

⁸⁹ Espaces publics demeurant de compétence communale (parcs et jardins, etc.).

⁹⁰ Qui faisaient l'objet, auparavant de modes de gestion distincts (par exemple, marchés publics pour ce qui concerne la maintenance de l'espace public ; gestion intégralement en régie pour ce qui concerne les postes de surveillance et de commandement, etc.).

Pour ce qui concerne spécifiquement l'éclairage public, la mise en œuvre de ce contrat contribuera, à moyen terme, à limiter significativement la consommation d'électricité de l'éclairage public et les charges y afférentes ; à court terme, elle permet d'ores et déjà « d'amortir » significativement les effets pour la Métropole de la hausse des prix de l'électricité (cf. ci-dessous).

■ Les dépenses énergétiques de la Métropole correspondent principalement aux consommations d'électricité et de gaz.

Durant les dernières années, **ces dépenses ont connu une évolution limitée et maîtrisée**, et ce malgré les hausses des taxes applicables en la matière : Contribution au Service Public de l'Électricité (CSPE) et Taxe Intérieure de Consommation sur le Gaz Naturel (TICGN). En effet, les augmentations de la fiscalité applicable ont été, et sont toujours compensées par les **résultats fructueux des procédures d'achat d'énergie menées sur les marchés dérégulés par Dijon Métropole depuis la fin de l'année 2015**.

De manière générale, les prix du gaz et de l'électricité payés par Dijon Métropole sont issus des consultations passées par la Centrale d'achat en 2018, lesquelles ont conduit à la conclusion d'un nouvel accord-cadre porté par la centrale d'achat, commun à l'électricité et au gaz pour la période 2019 à 2022.

Ces prix sont indexés sur :

- l'ARENH (Accès Régulé à l'Électricité Nucléaire Historique)⁹¹ pour ce qui concerne l'électricité ;
- le PEG (Point d'Échange du Gaz) pour ce qui concerne le gaz.

Pour l'année 2020, les points essentiels pris en compte pour la construction du budget primitif sont :

- **une hausse du prix de l'électricité en 2020 pour la Métropole en raison d'une forte demande en ARENH**. En effet, depuis le 1er janvier 2019, le marché présente un prix supérieur à l'ARENH, ce qui a conduit à la multiplication de ce type d'offres et augmenté le risque d'écrêtement (dépassement du plafond législatif fixé à 100 TWh par an au prix de 42 € le MWh). En conséquence, les fournisseurs seront amenés à acheter un complément d'achat d'électricité et un complément de capacité de cet achat sur le marché de l'énergie à un prix plus élevé.
- **la mise en place dès 2020 par Dijon Métropole, dans le cadre de sa politique de développement durable, d'un marché d'électricité à haute valeur environnementale (HVE)**. Cet approvisionnement en électricité verte s'inscrit dans une logique de circuit court d'achat d'énergie produite par des installations d'énergies renouvelables.

Compte-tenu de l'augmentation du prix de l'électricité, et alors que le marché du gaz se maintient en parallèle à un niveau moyen relativement stable, **les dépenses énergétiques de Dijon Métropole devraient donc ressortir en légère hausse par rapport au BP 2019**, avec un montant estimé, à ce stade, à environ **3,4 M€**, dont 3,32 M€ de fluides (après **3,32 M€** au BP 2019, dont 3,25 M€ de fluides).

⁹¹ Suite à l'ouverture du marché de l'électricité à la concurrence, l'État (dans le cadre de la loi NOME) a mis en place le dispositif ARENH en 2010 imposant à EDF (fournisseur historique d'énergie nucléaire) de vendre aux autres fournisseurs (dits alternatifs) jusqu'à un quart de sa production nucléaire à un prix reflétant ses coûts historiques afin de permettre une concurrence équitable entre tous les fournisseurs d'électricité. Les conditions relatives au tarif et aux volumes de ces transactions constituent un ensemble réglementaire appelé « ARENH ».

Dans le détail, pour ce qui concerne spécifiquement les charges d'électricité, qui représenteront environ 93,3% des charges de fluides (soit 3,1 M€ TTC), le budget 2020 sera construit sur la base des principales hypothèses suivantes :

- une hausse de l'électron et du mécanisme de capacité en raison d'un futur achat complémentaire d'électricité hors ARENH suite à une demande croissante de l'ARENH dont le prix est inférieur au cours actuel du marché ;
- **la poursuite des travaux de remplacement des points lumineux de l'éclairage public dans le cadre du projet OnDijon**, avec le remplacement prévisionnel (« reconstruction » en LED) de 2 000 points lumineux sur 35 385 et une baisse de consommation estimée à - 2,5 % pour l'année 2020 ;
- **une stabilité de la Contribution au service public de l'électricité (CSPE) jusqu'en 2021**, conformément à l'article 16 de la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018
- **une augmentation du tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (TURPE) estimée à + 1%**⁹².

Le gaz devrait représenter, quant à lui, environ 2,1% des charges de fluides (soit 71 K€ TTC prévisionnels), soit un niveau en relative stabilité par rapport à 2019.

Il est rappelé que, pour Dijon Métropole, les conditions d'achat du gaz sont calculées sur la base du « PEG⁹³ mensuel », correspondant au niveau de prix auquel les fournisseurs s'échangent le gaz en France, en moyenne sur le mois. Cette forme de prix garantit un coût toujours en adéquation aux conditions réelles du prix du gaz.

Or, les valeurs moyennes prévisionnelles du prix du PEG devraient s'avérer assez favorables pour l'année 2020, avec une hypothèse de PEG moyen estimé à 21 €/MWh, d'où cette relative stabilité des charges gazières métropolitaines anticipée pour 2020.

Enfin, les autres fluides représentent, quant à eux, une charge plus « marginale », et représentent :

- pour le réseau de chaleur urbain, environ 1,5 % des charges totales de fluides, soit 51 K€ estimés pour 2020 ;
- pour les dépenses en eau, environ 2,6% du total des dépenses de fluides, pour une consommation de l'ordre de 18 000 m³, et pour un coût estimé à 88 K€ pour 2020.

De manière générale, dans les années à venir, la poursuite de la hausse des prix de l'électricité conforte les actions déjà engagées par Dijon Métropole telles que :

- **les investissements en matière d'éclairage public, et notamment le développement de l'éclairage LED, dans le cadre du projet OnDijon, qui vont d'ailleurs s'accroître en 2020** (2 000 points lumineux sont prévus en remplacement en 2020 avec un effet favorable dès le budget 2021 sur les dépenses de fonctionnement de consommation électrique) ;
- **le développement de la production d'électricité photovoltaïque en autoconsommation** : la production locale d'énergie prévue dans le cadre de la ferme photovoltaïque située en partie nord du site de l'ancien centre d'enfouissement technique permettra notamment d'envisager des perspectives de réductions de dépenses en fonctionnement sur les installations et équipements métropolitains ;
- **le développement croissant du recours aux énergies renouvelables** ;
- **l'exécution du Contrat d'Exploitation et de Maintenance des installations de chauffage**, intégrant une baisse garantie de 14 % des consommations de chauffage par rapport à une référence de 2016 ;
- **un déploiement d'outils de supervision (Gestion Technique du Bâtiment, comptages)** permettant un pilotage rapide, précis et optimisé des installations techniques.

⁹² Niveau prévisionnel indicatif, dans la mesure où ce tarif est actualisé deux fois par an par délibération de la commission de régularisation de l'énergie (CRE).

⁹³ Point d'échange de gaz.

Compte tenu de l'augmentation des prix de fourniture d'énergie et des taxes associées dans les prochaines années, la Métropole poursuivra donc résolument sa stratégie de limitation des consommations.

Enfin, l'ensemble des actions menées permettent à la Métropole de s'inscrire dans les objectifs du volet patrimonial de la **labellisation Citergie**, destinée à valoriser et à faire reconnaître la qualité de la politique énergie-climat métropolitaine.

■ Hors contributions au SDIS et aux budgets annexes (transports et parkings en ouvrage), les participations et subventions versées (chapitre 65) connaîtront une nette augmentation par rapport au BP 2019.

Elles devraient ainsi atteindre entre 9,6 M€ et 10 M€ en 2020, après environ 8,2 M€ au BP 2019, cette évolution s'expliquant essentiellement par les facteurs suivants :

- **la désignation de Dijon Métropole comme lauréate de l'appel à projets « Territoire d'Innovation de Grande Ambition »** : dans ce cadre, **l'année 2020 constituera la première année de mise en œuvre du projet de système alimentaire durable à l'horizon 2030**, avec pour objectif de faire de Dijon métropole le laboratoire d'une agriculture performante et durable en milieu urbain et péri-urbain, basée sur des modèles économiques viables pour des productions locales créatrices d'emplois.

L'année 2020 serait ainsi marquée par le versement des premiers acomptes de subventions aux différents porteurs de projets impliqués dans cette démarche, parmi lesquels, entre autres : l'INRA (trois laboratoires différents), le centre hospitalier universitaire Dijon Bourgogne, Agronov, Creativ' (Campus des métiers), Foodtech, Vitagora, l'Université de Bourgogne, Agrosup et la Banque alimentaire).

S'agissant de dépenses nouvelles pour un projet d'intérêt national soutenu officiellement par l'Etat, il semblerait logique, et cohérent, que ce dernier valide un retraitement desdites dépenses dans le cadre de l'évaluation du respect, par la métropole, de la trajectoire de dépenses réelles de fonctionnement contractualisée. En tout état de cause, Dijon Métropole sollicitera officiellement auprès de l'Etat un retraitement des dépenses engagées en la matière.

- **la politique volontariste en matière d'accroissement de l'offre d'enseignement supérieur sur le territoire de Dijon Métropole**, au travers :

- des subventions de fonctionnement aux deux grandes écoles d'ingénieurs ESEO et ESTP, destinées à soutenir ces deux établissements durant la phase d'implantation et de montée en puissance de leur campus dijonnais (620 K€ prévus en 2020, après 476 K€ au BP 2019⁹⁴) ;

- de l'appui financier qu'il sera proposé d'accorder à l'École Supérieure Appliquée au Design et au Digital (ESADD) dans le cadre de son implantation dans l'agglomération dijonnaise (150 K€ prévisionnels à ce stade en 2020) ;

- d'un soutien accru à l'antenne de Sciences Po Paris (150 K€ prévus à ce stade pour 2020, après 123 K€ au BP 2019) ;

- **la politique d'appui aux filières économiques stratégiques pour le territoire** (santé, agroalimentaire, numérique), dans la continuité et le respect des orientations du projet métropolitain, avec un soutien, entre autres, à différents clusters dans le domaine de la santé (BF Care), de la robotique (Robotic Valley), de la gestion active du bâtiment (GA2B), etc. ;

⁹⁴ Conformément aux conventions pluriannuelles d'objectifs et de moyens conclues avec ces deux établissements, approuvées, respectivement, par délibérations successives du conseil métropolitain du 30 mars 2018 et du 20 décembre 2018 (ESEO), et du 27 septembre 2018 (ESTP).

- **la première année pleine de fonctionnement de la nouvelle piscine du Carrousel**, suite à son ouverture mi-septembre 2019. En conséquence, les compensations pour sujétions de service public et pour l'accueil des scolaires du premier degré seront, logiquement, nettement supérieures en 2020 à ce qu'elles ont été en 2019 sur environ 3 mois et demi. Toutes compensations confondues, elles sont estimées, à ce stade, à 886,5 K€ en 2020, après 358,7 K€ au BP 2019 (soit + 528 K€ environ)⁹⁵.

Pour les autres subventions aux partenaires de la Métropole, le BP 2020 ne comportera pas d'évolutions majeures par rapport à 2019.

■ S'agissant de la **contribution au Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)**, conformément à l'article L. 1424-35 du code général des collectivités territoriales, l'actualisation maximale de son montant pour l'année 2020, telle que décidée par le conseil d'administration du SDIS, sera, au maximum, égale à l'indice des prix à la consommation⁹⁶.

Au vu des informations disponibles au moment de la rédaction du présent rapport, son évolution devrait s'élever à **+ 1,02%** par rapport à l'année 2019.

■ Compte-tenu de l'évolution de la situation budgétaire du budget annexe des transports, et de la réduction de son « besoin de financement » par le biais de la subvention du budget principal, cette dernière a fait l'objet, en 2019, d'une diminution significative de - 5 M€ par rapport à 2018 (subvention maximale de 18,5 M€ approuvée dans le cadre du BP 2019, après 23,5 M€ maximum au BP 2018).

Pour l'année 2020, et compte-tenu des équilibres prévisionnels du budget annexe des transports, la participation du budget principal devrait être proposée en stabilité par rapport au BP 2019, soit un montant maximal de **18,5 M€**.

■ **La contribution de la Métropole au fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC) ne devrait pas connaître d'évolution majeure en 2020**, dans un contexte, à la fois :

- de stabilisation du volume du fonds au niveau national à 1 milliard d'euros ;
- de relative stabilité de la carte intercommunale depuis 2018.

À ce stade, il est toutefois impossible de donner une tendance précise de l'évolution du prélèvement de Dijon Métropole en 2020.

■ **Concernant l'attribution de compensation**, le montant versé désormais par Dijon Métropole à 18 communes devrait s'élever à environ **32,98 M€** en 2020, après 41,85 M€ au BP 2019, tenant compte notamment des derniers rapports d'évaluation de la commission locale d'évaluation des charges transférées (CLECT), en date du 11 avril 2019, relatifs :

- d'une part, à la mise en place de divers services communs entre Dijon Métropole et les communes volontaires ;
- d'autre part au transfert par la Ville de Dijon de la piscine du Carrousel.

⁹⁵ Bien entendu, afin de garantir la neutralité budgétaire du transfert de la piscine du Carrousel, l'attribution de compensation de la Ville de Dijon diminuera entre 2019 et 2020, conformément au rapport d'évaluation de la commission locale d'é

⁹⁶ Alinéa 8 de l'article L. 1424-35 du code général des collectivités territoriales.

Ces 32,98 M€ constituent toutefois un montant provisoire, susceptible d'évoluer dans le cas où de nouveaux transferts de compétences ou des changements dans le périmètre des services communs interviendraient dans le courant de l'année 2020.

■ Hors éventuels emprunts nouveaux, les **charges financières** devraient se situer à des niveaux proches de 2019, dans un contexte de niveau toujours historiquement faible des taux d'intérêt.

En effet, compte tenu du ralentissement économique, et des dernières décisions de politique monétaire de la Banque centrale européenne (BCE) annoncées en septembre 2019, il est, à ce jour, peu probable que le niveau des taux d'intérêts payés par la Métropole commence à remonter en 2020, même s'il convient de demeurer prudent en la matière.

Ainsi, le scénario le plus probable à ce jour, au vu des anticipations de marché, est plutôt celui du maintien de taux d'intérêt particulièrement modérés en 2020 (ou en très faible hausse dans le scénario le plus pessimiste pour Dijon Métropole).

1.3. Conclusions concernant la section de fonctionnement du budget principal

Au vu des principaux facteurs d'évolution des dépenses et recettes de fonctionnement présentés *supra*, **l'épargne brute du budget principal devrait, au stade du budget primitif 2020, se situer *a minima*, dans une fourchette comprise entre 34 M€ et 36 M€ (après 33,1 M€ au BP 2019).**

Ce niveau d'épargne garantit ainsi, sur ce budget, de maintenir **un ratio de désendettement (encours de dette / épargne brute) inférieur ou égal à 4 ans au budget primitif 2020**, soit un niveau demeurant particulièrement modéré et soutenable.

2- Perspectives 2020 sur le budget annexe des transports publics urbains

2.1 Recettes de fonctionnement (dites d'exploitation) du budget annexe

■ Le produit du versement transport, perçu auprès des entreprises de plus de 11 salariés, et constituant la principale recette du budget annexe, devrait se situer autour de **57 M€ au compte administratif 2019**, après 56,68 M€ au compte administratif 2018.

Au vu de la conjoncture économique assez incertaine et de l'évolution des conditions d'assujettissement au versement transport⁹⁷, l'hypothèse prudente retenue à ce stade pour la construction du budget 2020 consiste en une **relative stabilité du produit par rapport au montant prévisionnel à percevoir en 2019**⁹⁸.

■ Au-delà du produit du versement transport, Dijon Métropole perçoit également une compensation de la part de l'État en contrepartie de la perte de recettes générée par le relèvement du seuil d'assujettissement de neuf à onze salariés, applicable depuis le 1er janvier 2016.

Après une longue incertitude concernant son niveau et son rythme de versement par l'État, Dijon Métropole a finalement perçu, au 1er semestre 2018, une compensation de **777,37 K€** au titre de la perte de recettes subie en 2017 par l'autorité organisatrice de la mobilité.

⁹⁷ Cf. *supra* pages 31-32.

⁹⁸ Compte administratif prévisionnel 2019.

À compter de 2020, et alors même qu'il s'était engagé à pérenniser et à sanctuariser cette recette pour les autorités organisatrices de la mobilité, l'Etat a proposé, dans le projet de loi de finances, que celle-ci soit intégrée au périmètre des « variables d'ajustement » de l'enveloppe normée des concours financiers de l'Etat aux collectivités locales.

En conséquence, les crédits dédiés à cette compensation seraient, à l'échelle nationale, réduits de 47%⁹⁹ entre 2019 et 2020.

Sous réserve de confirmation dans le texte définitif de la loi de finances 2020, la compensation perçue par Dijon Métropole pourrait passer, en ordre de grandeur, de près de 800 K€ annuels à environ 400 K€ à compter de 2020.

■ Les autres recettes d'exploitation récurrentes du budget annexe devraient s'avérer identiques à leur niveau de 2018 : gel de la Dotation Globale de Décentralisation (DGD transport) versée par l'État, et stabilité de la participation auparavant versée par le Département, et désormais transférée à la Région.

Pour mémoire, en application de la loi NOTRe [Nouvelle Organisation Territoriale de la République] prévoyant le transfert de la compétence afférente aux transports interurbains à la Région à compter de 2017 (lignes régulières au 1er janvier 2017 et lignes scolaires au 1er septembre 2017), la convention liant Dijon Métropole et le Département avait été reprise par la Région.

2.2 Dépenses de fonctionnement (dites d'exploitation) du budget annexe

Les principales évolutions attendues pour 2020 sont récapitulées ci-après.

■ **Le forfait de charges versé au délégataire de service public (DSP) d'exploitation des services de la mobilité**, est anticipé à hauteur de **73 M€ hors taxes** pour l'année 2019, soit une évolution limitée à + 1,65% de budget primitif à budget primitif.

Cette variation entre BP 2019 et BP 2020 intègre notamment :

- l'actualisation prévisionnelle du forfait de charges telle que prévue au contrat de délégation de service public ;
- les différents « compléments » du forfait de charges, parmi lesquels :
 - l'intéressement du délégataire aux recettes commerciales¹⁰⁰, se traduisant, en cas de hausse du montant des recettes réellement constatées, par un complément de forfait de charges (en rappelant que le même mécanisme s'applique pour les recettes publicitaires) ;
 - l'application du mécanisme de « bonus/malus » en matière de qualité de service ;
- la mise en œuvre de nouveaux services pour les usagers du réseau, en rappelant notamment que l'année 2019 a été marquée par la généralisation de *l'open payment* sur l'ensemble du réseau (paiement sans contact par carte bancaire directement dans les tramways et bus).

⁹⁹ Compensation plafonnée à 48 M€ dans le projet de loi de finances 2020, après 91 M€ dans la loi de finances initiale pour 2019 (et 82M€ dans le cadre de la loi de finances 2018).

¹⁰⁰ Recettes commerciales 2020 prises en compte pour l'intéressement 2020.

En parallèle, le forfait de recettes versé à Dijon Métropole par le délégataire, est estimé, à ce stade, à environ **22 M€ hors taxes en 2020**, c'est-à-dire :

- en diminution d'environ - 500 K€ par rapport au montant initialement prévu au BP 2019 (22,5 M€ HT) ;
- mais en augmentation d'environ + 500 K€ HT par rapport à « l'atterrissage » 2019 actualisé, estimé à 21,5 M€ HT.

Toujours sur le forfait de recettes, il est précisé que l'écart entre le BP 2019 (22,5 M€ HT) et l'atterrissage prévisionnel 2019 (21,5 M€ HT) s'explique essentiellement :

- d'une part, par le fait que fréquentation du réseau de transports urbains a été impactée, à la fin 2018 et durant les premiers mois de l'année 2019, par le mouvement des gilets jaunes, avec, notamment, l'interruption de la circulation des lignes de tramway dans le centre-ville de Dijon pendant de nombreux samedis après-midi consécutifs ;
- d'autre part, par l'élargissement de l'accès au Pass 18/25 à demi-tarif, lequel est désormais ouvert, depuis le 1^{er} septembre 2019, à l'ensemble des étudiants boursiers¹⁰¹ ;

Ainsi, la **charge nette prévisionnelle pour Dijon Métropole (forfait de charges - forfait de recettes)**, devrait ainsi s'élever en 2020, à environ **51 M€**, après 49,3 M€ au BP 2019 (soit + 1,7 M€ de BP à BP), et 50,4 M€ au BP 2018.

Toutefois, comme le précise le tableau récapitulatif ci-dessous, l'écart « réel » de charge nette entre 2019 et 2020 devrait s'avérer inférieur à + 1,7 M€.

<i>Montant HT (en millions d'euros - M€)</i>	BP 2019	BP 2020	Principaux facteurs d'évolution
Forfait de charges	71,8 M€	73 M€	Indexation annuelle du forfait de charges Nouveaux services proposés aux usagers (open payment généralisé, etc.)
Forfait de recettes	22,5 M€	22 M€	Recettes réelles 2019 moins élevées que la prévision initiale du BP 2019 (22,5 M€ HT) dans un contexte de mouvement des gilets jaunes ayant « impacté » la fréquentation du réseau de transports publics urbains en début d'année Généralisation du tarif réduit (Pass 18/25 demi-tarif) à l'ensemble des étudiants boursiers)
Charge nette	49,3 M€	51 M€	Compte-tenu du fait que les recettes réelles 2019 devraient s'avérer moins dynamiques que prévu, la progression « réelle » de la charge nette entre 2019 et 2020 (en exécution budgétaire) devrait s'avérer nettement moindre que l'augmentation faciale de BP à BP.

¹⁰¹ En application de la délibération du conseil métropolitain du 27 juin 2019.

■ En matière « énergétique », les dépenses de la Métropole imputées au budget annexe des transports correspondent exclusivement à l'alimentation électrique des sous-stations et des stations voyageurs du réseau de tramway.

Elles s'inscrivent dans le cadre des marchés subséquents d'électricité passés par la Centrale d'achat de Dijon métropole dont les tarifs de l'électricité sont indexés sur l'ARENH (Accès régulé à l'Électricité Nucléaire Historique)¹⁰². Le marché de l'électricité à long terme est sur une tendance haussière.

Pour les années 2020 et suivantes, les principaux éléments de contexte (international, national et local) connus à ce jour, et pris en compte dans la construction du budget primitif, sont globalement les mêmes que pour le budget principal, à savoir :

- **une hausse du prix de l'électricité en 2020 pour la Métropole en raison d'une forte demande en ARENH¹⁰³,**
- **une stabilité de la Contribution au service public de l'électricité (CSPE) jusqu'en 2021,** conformément à l'article 16 de la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018, en précisant que celle-ci est facturée à la Métropole à un taux réduit de 0,50 € HT par MWh au lieu de 22,50 € HT / MWh¹⁰⁴ (représentant environ une déduction fiscale d'environ 300 000 €) ;
- **une augmentation du tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (TURPE) estimée à + 1%¹⁰⁵.**

Sur la base de ces hypothèses, les dépenses en électricité du budget annexe des transports sont estimées à environ 1,14 M€ HT en 2020, après 1,08 M€ HT au BP 2019.

Compte tenu de l'augmentation probable des prix de fourniture d'énergie et des taxes associées dans les prochaines années, Dijon Métropole poursuivra sa stratégie de limitation des consommations.

La production locale d'énergie photovoltaïque permet d'envisager des perspectives de réduction des dépenses en fonctionnement sur le tramway (la production actuelle représente l'équivalent de 10 % de la consommation du tramway).

De manière générale, la maîtrise des dépenses énergétiques sera principalement portée et permise par le développement croissant du recours aux énergies renouvelables.

■ Hormis un scénario, très improbable, de forte remontée en 2020 des taux d'intérêts, **les intérêts de la dette bancaire du budget annexe ne devraient pas connaître d'évolution majeure par rapport aux exercices précédents**, en tenant compte du désendettement significatif mené depuis 2014 sur ce budget (y compris via des remboursements anticipés d'emprunts).

➔ **Au vu de ces principaux facteurs d'évolution en 2020 par rapport à 2019, et compte-tenu des équilibres financiers du budget annexe, aucune hausse de la subvention d'équilibre (de fonctionnement) ne sera donc nécessaire en 2020.** Le niveau de cette subvention sera donc proposé, au maximum, à 18,5 M€ au stade du budget primitif 2020.

¹⁰² Cf. *supra* page 57 pour plus d'explications concernant l'ARENH.

¹⁰³ Cf. *supra* pages 57 et 58 pour plus d'explications.

¹⁰⁴ Cf. l'article 226 quinquies C du code des douanes sur les taxes liées à la consommation d'énergie finale des utilisateurs.

¹⁰⁵ Niveau prévisionnel indicatif, dans la mesure où ce tarif est actualisé deux fois par an par délibération de la commission de régularisation de l'énergie (CRE).

3. Autres budgets annexes (faits marquants en fonctionnement et/ou en investissement)

■ Le budget annexe du groupe turbo-alternateur (GTA) devrait connaître, à compter de 2020, une diminution significative de ses recettes de vente d'électricité. En effet, les travaux menés en 2019 sur l'équipement vont conduire à une forte augmentation de l'énergie destinée à alimenter le réseau de chaleur urbain, avec pour conséquence un moindre volume disponible pour la vente d'électricité.

■ Concernant les parkings en ouvrage, le seul fait marquant du budget primitif 2020 devrait être le paiement à la société publique locale « Aménagement de l'agglomération dijonnaise » du solde des travaux de construction du parking Monge (environ 1,1 M€ hors taxes, au vu des paiements effectués au cours des exercices 2019 et précédents).

■ Pour ce qui concerne le budget annexe DPI-DASRI (décharge de produits inertes¹⁰⁶ et déchets d'activités de soins à risque infectieux), le budget primitif 2020 tirera les conséquences de la fermeture définitive du centre d'enfouissement technique.

Il intégrera ainsi des investissements significatifs de remise en état du site, consistant essentiellement en la mise en place de terres végétales (remblais et drainage) et à la réhabilitation paysagère du site post-exploitation, pour un montant total estimé, en ordre de grandeur, à environ **2,5 M€** (lesquels n'ont pas pu être réalisés en 2019, contrairement à ce qui était initialement prévu).

■ Le projet de budget primitif 2020 du budget annexe du crématorium intègre, quant à lui, la poursuite de la rénovation du crématorium et de la modernisation des conditions d'accueil des usagers, dans la continuité des investissements engagés ces dernières années, avec une enveloppe totale prévisionnelle de **1,78 M€ hors taxes**.

■ Enfin, pour ce qui concerne les autres budgets annexes, aucune évolution majeure par rapport à 2019 n'est à souligner au stade du débat d'orientations budgétaires, tant sur les dépenses que sur les recettes.

Le détail des dépenses et recettes, pour chacun des budgets annexes, sera bien évidemment décrit de manière précise dans le rapport du budget primitif.

¹⁰⁶ Centre d'enfouissement technique (CET).

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2020

1- Programme d'investissement prévisionnel pour 2020

En matière d'investissement, l'exercice budgétaire 2020 constituera un exercice de transition, dans un contexte, à la fois :

- de renouvellement du conseil métropolitain dans le cadre des élections municipales des 15 et 22 mars prochains, suite auquel il appartiendra à la nouvelle équipe de définir ses priorités en la matière ;
- d'achèvement progressif de plusieurs projets-phares de la mandature, parmi lesquels :
 - la restructuration de la piscine du Carrousel (hormis quelques aménagements résiduels tels que l'installation d'un pentagliss à réaliser d'ici à l'été 2020) ;
 - le projet Prioribus destiné à améliorer la vitesse de circulation et l'efficacité du réseau de bus ;
 - la construction du parking Monge.

Ces trois projets ayant pesé fortement sur le volume d'investissement des exercices précédents, leur achèvement pèsera significativement, à la baisse, sur le niveau des dépenses d'équipement de l'exercice 2020, lequel inclura néanmoins le solde des travaux de la piscine du Carrousel et du parking Monge.

Toutefois, malgré l'achèvement de ces projets, le niveau d'investissement demeurera soutenu en 2020, du fait notamment :

- **de la poursuite de la mise en œuvre du projet métropolitain, ainsi que du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté**, particulièrement en matière d'enseignement supérieur, de développement économique, de soutien aux filières (santé, innovation, agro-alimentaire, etc.) ;
- **de la nécessité de maintenir un niveau d'investissement régulier sur diverses compétences de la Métropole** : voirie et accessoires, gros entretien renouvellement d'équipements « industriels » tels que l'usine d'incinération des ordures ménagères, etc.

Le volume d'investissement prévisionnel de Dijon Métropole pour 2020¹⁰⁷ se situe donc, au jour de l'élaboration du rapport, dans une fourchette indicative comprise entre **60 M€ et 66 M€** (après 71,47 M€ au BP 2019, et 65,11 M€ au BP 2018), dont 48 M€ à 53 M€ relevant du budget principal.

Il est toutefois précisé :

- qu'au stade du débat d'orientations budgétaires, les montants indiqués ci-dessus et ci-après sont strictement indicatifs, la procédure d'arbitrages budgétaires étant encore en cours au stade de l'élaboration de la présente note de synthèse ;
- que, sauf précisions contraires, les investissements évoqués concernent essentiellement le budget principal.

¹⁰⁷ Total des chapitres 20, 21, 23 (dépenses d'équipement directes) et 204 (subventions d'équipement versées), hors flux croisés entre budgets (subventions d'investissement du budget principal à certains budgets annexes).

Dans la continuité des exercices précédents, et dans le cadre du projet métropolitain et du contrat de métropole, les axes principaux de ce programme d'investissement pour l'année 2020 seront les suivants.

■ **Concernant le soutien au développement économique et à l'enseignement supérieur**, le budget prévisionnel pour 2020 s'élèverait dans une fourchette comprise entre **8 M€ et 10 M€**, et porterait principalement sur les opérations suivantes :

- la poursuite de la construction du nouveau bâtiment destiné à accueillir l'École supérieure d'électronique de l'Ouest (ESEO) et l'École spéciale des travaux publics, du bâtiment et de l'industrie (ESTP Paris), par le biais d'une subvention d'équipement à la Société Publique Locale « Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise » (SPLAAD), maître d'ouvrage de l'opération (4 M€ proposés au BP 2020, après un premier acompte de 4 M€ en 2019) ;
- le soutien financier aux projets d'extension des campus de Sciences Po et de l'École supérieure d'ingénieurs de recherche en matériaux et en infotronique (ESIREM), ainsi qu'à l'implantation de l'École Supérieure Appliquée au Design et au Digital (ESADD) ;
- le projet novateur d'autosuffisance alimentaire à l'horizon 2030¹⁰⁸ afin de faire de Dijon Métropole, à l'horizon d'une dizaine d'années, le laboratoire d'une agriculture performante et durable en milieu urbain et péri-urbain, basée sur des modèles économiques viables pour des productions locales créatrices d'emplois. Preuve du caractère innovant et reconnu de ce projet, Dijon Métropole fait partie des 24 lauréats de l'appel à manifestation d'intérêt de l'État « Territoires d'innovation de grande ambition » (TIGA), parmi 117 candidats de toute la France, comme l'a annoncé le Premier Ministre Edouard Philippe le 13 septembre 2019 ;
- la politique volontariste de Dijon Métropole en matière de renouveau du vignoble dijonnais et « grand-dijonnais » sur le plateau de la Cras ;
- le soutien à diverses initiatives et démarches innovantes dans le domaine médical, parmi lesquelles :
 - le projet Readaptic (maison du futur en soins)¹⁰⁹, porté par le Centre hospitalier universitaire Dijon Bourgogne, qui vise à créer une offre de soins innovante dans le domaine de la rééducation, réadaptation physique et cognitive (RRPC) ;
 - le développement et l'installation d'équipements d'imagerie médicale de haute technologie par le Centre Georges François Leclerc, parmi lesquels notamment l'installation d'un tomographe par émission de positons (TEP), couplée à une imagerie en clinique humaine ;
- la poursuite de l'aménagement des zones d'activités (Beauregard et Ecoparc de l'Est Dijonnais) ;
- les aides à l'immobilier d'entreprise, dans le cadre de l'article L. 1511-3 du code général des collectivités territoriales, de la délibération du conseil métropolitain du 27 septembre 2018, et de la convention conclue avec la Région Bourgogne Franche-Comté en application de cette dernière (inscription de **250 K€ « provisionnels »** prévue au BP 2020) ;
- le soutien financier à l'université de Bourgogne pour le « doublement » (deuxième tranche) de son *datacenter*, destiné à augmenter la capacité de celui-ci, et à lui permettre d'obtenir le label de *datacenter* régional¹¹⁰ ;

¹⁰⁸ Actions référencées n°12 et 25 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

¹⁰⁹ Action référencée n°40 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

¹¹⁰ Action référencée n°46 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté

- le soutien aux investissements de modernisation de l'Aéroport de Dijon-Longvic, prévus notamment dans le cadre du Contrat de Redynamisation du Site de Défense (CRSD), en rappelant que ces investissements bénéficient également, pour la plupart d'entre eux, d'un appui financier à la fois de la Région Bourgogne Franche-Comté et de l'État. Dans ce cadre, l'année 2020 devrait notamment être marquée par d'importants travaux de renouvellement/modernisation du système de balisage de la structure aéroportuaire.

■ **Concernant les investissements « du quotidien » (travaux de voirie au sens large, éclairage public, propreté urbaine, gestion des eaux pluviales, enfouissements de réseaux, défense extérieure contre l'incendie, etc.),** le volume d'investissement prévisionnel pour 2019 est, à ce jour, estimé **dans une fourchette comprise entre 10,5 M€ et 14 M€** (hors mobilité durable), intégrant :

- le gros entretien-renouvellement des voiries et ouvrages d'art métropolitains ;
- le gros-entretien et le renouvellement réguliers des équipements, matériels et véhicules d'intervention (camions, fourgons, saleuses, etc.) ;
- les investissements en matière de réseaux et d'ouvrages d'eaux pluviales ;
- les investissements en matière d'extension et d'enfouissement de réseaux électriques ;
- les investissements réalisés dans le cadre du contrat de gestion connectée de l'espace public (OnDijon).

Pour ce dernier, après des exercices 2018 et 2019 prioritairement consacrés à la mise en place du poste de pilotage, des outils centraux et du réseau de radiocommunication, l'année 2020, ainsi que les années suivantes, seront marquées par la **montée en puissance régulière des investissements de modernisation de l'éclairage public¹¹¹**, lesquels présentent un enjeu stratégique pour la maîtrise des dépenses de fonctionnement métropolitaines en matière de consommations électriques.

Les investissements prévisionnels réalisés en 2020 dans le cadre du projet OnDijon devraient notamment intégrer :

- le remplacement de 2 000 points lumineux de l'agglomération par des luminaires LED télégrésés ;
- la poursuite du déploiement du réseau haut débit (fibre optique) en vue de constituer un réseau sécurisé entre le poste de pilotage et les sites municipaux des 23 communes membres ;
- la poursuite de la rénovation des carrefours à feux, destinés à pallier tout dysfonctionnement dans un contexte de vieillissement croissant du parc ;
- la poursuite du déploiement des boîtiers de géolocalisation des véhicules d'intervention, lesquels seront désormais acquis directement par la Métropole, et non plus loués, dans une optique de limitation des charges de fonctionnement.

■ **En matière de déplacements et de stationnement (transports publics urbains, mobilité durable stationnement en ouvrage et, désormais, de surface),** le programme d'investissement 2020, d'un montant prévisionnel de l'ordre de **6 M€ à 8 M€** intégrera, entre autres :

- sur le budget principal : **la priorité donnée au développement de l'offre cyclable et des modes de déplacements doux**, avec une enveloppe d'investissements prévisionnelle de l'ordre de 2 M€ fléchée spécifiquement sur ce sujet ;

¹¹¹ A partir des années 2021 et suivantes, l'éclairage public constituera le principal poste de dépenses d'équipement dans le cadre de la démarche ON DIJON.

- sur le budget annexe des transports :

- **l'achèvement « financier » du projet Prioribus** : suite à la réalisation de la plupart des travaux en 2018 et 2019 (optimisation et fluidification de la circulation des bus Divia sur les lignes/Lianes structurantes du réseau, ainsi qu'amélioration de l'ergonomie, de l'accessibilité et des équipements de nombreux points d'arrêts), l'année 2020 sera principalement consacrée au paiement des soldes financiers des marchés en cours.

- **la poursuite du renouvellement du système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAE) du réseau Divia**, avec pour objectifs, à la fois, de pallier l'obsolescence du système précédent, d'améliorer l'information des voyageurs en temps réel, et plus globalement de s'intégrer et de s'articuler avec la démarche de métropole intelligente et connectée. Pour mémoire, cette opération se déroule sur trois ans entre 2019 et 2021.

- **la poursuite du renouvellement du réseau de radiocommunication du réseau Divia**, via le déploiement de la technologie numérique Tetra (Terrestrial Trunked Radio) en lieu et place du système actuel 3RP, cette opération ayant pour objectif, pour mémoire, de fédérer l'ensemble des acteurs sur un réseau unique, et d'améliorer la gestion de crise ;

- les crédits récurrents dédiés à **l'aménagement d'arrêts de bus, ainsi qu'aux travaux d'aménagement et d'entretien sur le tracé du tramway et du centre de maintenance** ;

- **la réalisation d'une étude stratégique sur l'amélioration des mobilités à l'échelle de l'aire urbaine métropolitaine** (en application de la fiche-action n°59 du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté) ;

- sur le budget annexe des parkings en ouvrage : en application de la convention de mandat conclue avec la SPLAAD en application de la délibération du conseil communautaire du 24 mars 2016, l'exercice 2020 sera principalement marqué par le paiement du solde des travaux à la Société Publique Locale « Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise » (SPLAAD), estimé à environ 1,1 M€ HT, compte-tenu de l'échéancier prévisionnel de facturation par la société.

Après plusieurs années d'investissements lourds portés par la Métropole (renouvellement des bornes de paiement et des matériels de péage, construction du parking Monge), l'année 2020 ne sera donc marquée, d'un point de vue opérationnel, par aucun nouvel investissement majeur à la charge de la Métropole.

En parallèle, le délégataire poursuivra quant à lui son programme de modernisation et de « rafraîchissement » des différents parkings, conformément aux objectifs qui lui ont été assignés dans le cadre du contrat de délégation de service public.

■ **Concernant le secteur Environnement et Ordures Ménagères**, un programme estimatif de l'ordre de **9 M€ à 11 M€ d'investissements directs** est prévu à ce stade au budget primitif 2020 intégrant à la fois :

- la réalisation d'importants travaux de réhabilitation du site du centre d'enfouissement technique (décharge de produits inertes), désormais fermé (investissements fléchés sur le budget annexe dédié). Ces travaux, prescrits par arrêté préfectoral, consistent à mettre en place une couverture qui limitera l'infiltration des eaux de pluie et favorisera leur ruissellement. Ces travaux doivent être réalisés avant le commencement de la construction par EDF de la future ferme photovoltaïque de 16 hectares ;

- pour ce qui concerne la collecte et le tri des ordures ménagères :

- **le renouvellement régulier du parc de bennes à ordures ménagères.** À partir des années 2021 et suivantes, celui-ci devrait progressivement inclure **des bennes alimentées par hydrogène**, dans le cadre de la station de production d'hydrogène qui sera créée et mise en service par la société par action simplifiée (SAS) Dijon Smart Energy créée dans cet objectif¹¹² ;

- **l'extension des consignes de tri des déchets plastiques**, en rappelant que loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé un objectif de 100% des Français concernés à l'horizon 2022.

Dans ce contexte, Dijon Métropole poursuivra les études préalables aux investissements importants (travaux d'extension du centre de tri accompagnés d'un remplacement quasi-complet du process de tri) qui devront être effectués à court-moyen terme sur le centre de tri en vue de respecter ces objectifs.

Pour calibrer ce projet de la manière la plus pertinente et la plus efficiente possible, Dijon Métropole accordera bien évidemment une attention toute particulière au contenu définitif du projet de loi anti-gaspillage pour une économie circulaire. Actuellement en cours d'examen devant le Parlement (navette parlementaire), la version initiale du texte proposée par le Gouvernement comporte en effet des dispositions structurantes en matière de lutte contre les plastiques telles que, notamment, la consigne de certains déchets tels que les bouteilles (dispositions potentiellement « impactantes » pour le dimensionnement du centre de tri).

- la poursuite des investissements de gros entretien et de renouvellement sur les équipements métropolitains (usine d'incinération des ordures ménagères, déchetteries, groupe turboalternateur, centre de traitement des déchets d'activités de soin à risque infectieux avec fléchage sur le budget annexe dédié pour ce dernier), destinés à sécuriser et à maintenir la continuité de fonctionnement de ces différents équipements de nature industrielle ;

- des investissements divers sur les réseaux d'eau et d'assainissement (affectés aux deux budgets annexes dédiés).

■ **Les investissements en matière d'habitat, de renouvellement urbain, de politique de la Ville et d'urbanisme**, constituent depuis la fin des travaux du tramway l'une des principales priorités d'investissement de la Métropole. Dans ce champ d'intervention, le volume d'investissement 2020 prévu au stade de l'élaboration de la présente note de synthèse s'élèvera, en ordre de grandeur, **entre 13 M€ et 16 M€ maximum**¹¹³, affectés principalement¹¹⁴ :

- à la gestion déléguée par l'Etat des aides à la pierre (2 à 2,5 M€ prévisionnels) ;

- à la rénovation urbaine (1,5 à 2,5 M€ prévisionnels, hors réhabilitations thermiques), au travers notamment :

- d'une part, de la requalification de l'avenue du Lac dans le quartier de la Fontaine d'Ouche à Dijon, l'année 2020 devant être consacrée à la finalisation des études préalables et au lancement des travaux (dans le cadre du second programme de rénovation urbaine dit « PNRU 2 ») ;

- d'autre part, de l'achèvement de la restructuration complète de l'ancienne cité d'urgence du soleil, conduite par Grand Dijon Habitat, avec aménagement de l'éco-quartier Via Romana et la reconstitution de l'offre démolie (opération réalisée dans le cadre du premier programme national de rénovation urbaine) ;

¹¹² Cf. délibération du conseil métropolitain du 10 avril 2019, en rappelant que Dijon Métropole participe, à hauteur de 30%, au capital de cette SAS.

¹¹³ Y compris l'enveloppe 1,5 M€ inscrite annuellement au budget primitif, et destinée à faire face à d'éventuelles préemptions à intervenir au cours de l'exercice.

¹¹⁴ Liste prévisionnelle non exhaustive.

- au soutien à la réhabilitation thermique des logements (2 à 2,5 M€ prévisionnels), à laquelle une priorité de plus en plus importante est donnée, avec des participations/aides financières de la Métropole portant sur l'ensemble des catégories de logements :

- logements à loyer modéré, en précisant qu'une partie des subventions métropolitaines contribuent au PNRU 2 susvisé au regard des programmations des bailleurs concernés (Grand Dijon Habitat, Orvitis, Habellis) ;
 - logements privés en copropriété et maisons individuelles, au travers à la fois d'aides directes et d'accompagnement/conseil aux (co)propriétaires. Cette démarche de « reconquête du parc privé ancien » s'intègre, pour partie, dans le cadre du contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté, et notamment de ses fiches-actions 45 (travaux de rénovation du parc social et du parc privé) et 44 (mise en place d'une plate-forme de service public de l'efficacité énergétique) ;
- au soutien spécifique accordé annuellement à Dijon Habitat au titre de ses opérations complexes (400 K€ en 2020, comme en 2019), en application de la convention d'objectifs et de moyens pour la période 2019-2024, approuvée par délibération du conseil métropolitain du 10 avril 2019 ;
- à la reconstruction de la résidence sociale Abrioux (deuxième acompte de la subvention d'équipement métropolitaine).

Pour ce qui concerne le soutien à la construction/production de logements à loyer modéré, et dans le cadre des autorisations de programme approuvées chaque année, l'exercice 2020 sera marqué par une légère diminution des crédits de paiement, qui se situeront dans une fourchette comprise entre 5 M€ et 5,5 M€, après 5,8 M€ au budget primitif 2019.

Cette légère diminution s'explique principalement par la réorientation de la politique menée en la matière, décidée par le conseil métropolitain à la fin de l'année 2018, avec pour objectifs principaux :

- de mettre fin au règlement d'intervention, adopté par délibération du 22 novembre 2013, relatif au soutien financier des opérations de production d'habitat à loyer modéré, et ce pour toute opération relevant des programmations relatives à la gestion des aides à la pierre déléguées par l'Etat à compter du 1^{er} janvier 2019 ¹¹⁵;
- de recentrer les aides financières de la Métropole au bénéfice de Grand Dijon Habitat afin de permettre à l'office métropolitain de maintenir sa dynamique, tant en construction au regard des programmations 2020-2030 du PLUi HD, qu'au titre de la rénovation de son parc, en particulier situé dans les quartiers relevant de la politique de la Ville (Fontaine d'Ouche à Dijon, Le Bief du Moulin à Longvic, Le Belvédère à Talant) ;
- de maintenir, en parallèle, les dispositifs existants dont bénéficient l'ensemble des bailleurs sociaux sur le territoire, à savoir :
 - les garanties d'emprunts, à hauteur de 100% du montant des prêts contractés par les organismes pour le financement de l'ensemble de leurs réalisations (production d'une nouvelle offre en location et en location-accession, réhabilitations du parc existant, etc.) ;
 - les subventions pour la rénovation énergétique selon des standards des bâtiments basse consommation (BBC) conformément aux dispositions du Contrat de métropole signé avec la Région et en articulation avec les engagements pris au titre de la mobilisation du Fond Européen de Développement Régional (FEDER).

¹¹⁵ Délibération du conseil métropolitain du 29 novembre 2018.

■ **La poursuite du développement et de la modernisation des équipements sportifs et culturels d'intérêt métropolitain, ou d'importance supra-communale (entre 1,5 M€ et 3 M€ prévisionnels au BP 2020)**

Compte-tenu de l'achèvement de la construction de la piscine du Carrousel¹¹⁶ (sous maîtrise d'ouvrage de Dijon Métropole), ouverte depuis la mi-septembre 2019, et de la seconde tranche de rénovation du Musée des Beaux-Arts (portée par la Ville de Dijon avec le soutien financier, entre autres, de Dijon Métropole), les investissements en la matière seront nettement réduits par rapport aux exercices précédents.

En la matière, l'exercice 2020 intégrera donc essentiellement :

- les derniers paiements relatifs à la restructuration complète de la piscine du Carrousel, ouverte depuis la mi-septembre 2019. Toutefois, compte-tenu des derniers aménagements restant à effectuer (solarium et pentagliss), et du rythme de facturation par les entreprises des travaux déjà réalisés, le volume des investissements résiduels est estimé, en crédits de paiement, à environ 1 M€ HT en 2020 ;
- la réalisation de divers travaux de gros entretien des autres équipements sportifs métropolitains (piscine olympique, complexe sportif de Saint-Apollinaire, et stade Colette Besson) ;
- le solde du soutien financier de Dijon Métropole à la seconde et dernière tranche de rénovation du Musée des Beaux-Arts de Dijon (conduite sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Dijon), conformément à la délibération du conseil communautaire du 24 mars 2016 et à la convention conclue avec la commune (398 K€ prévus à ce stade en 2020) ;

■ **Concernant les autres investissements significatifs qui seront proposés à l'approbation du conseil métropolitain pour le budget primitif 2020**, figurent notamment :

- la poursuite de la rénovation du crématorium et de la modernisation des conditions d'accueil des usagers, dans la continuité des investissements engagés ces dernières années, avec une enveloppe totale prévisionnelle de **1,78 M€** proposée au BP 2020, destinée à la fois à :
 - améliorer les conditions d'accueil du public, via le réaménagement des espaces dédiés et la réalisation d'une construction neuve indépendante ayant pour vocation d'accueillir une nouvelle salle de convivialité modulable à disposition des familles (suite des travaux engagés en 2019) ;
 - sécuriser le carrefour d'accès au site.
- l'échéance annuelle de la participation de Dijon Métropole aux travaux de mise en accessibilité, pour les personnes à mobilité réduite, des quais de la gare de Dijon Ville (**314 K€** prévus en 2020, constituant le deuxième acompte de la Métropole) ;
- la réalisation de travaux divers sur l'aire d'accueil pour les gens du voyage "Cité des Peupliers" située rue Django Reinhardt à Dijon, mise en service en 2006¹¹⁷ ;
- les plantations d'arbres sur le territoire des 23 communes de la Métropole (montant prévisionnel de **100 K€** pour l'année 2020, dont 30 K€ pour la forêt des enfants sur le plateau de La Cras).

¹¹⁶ A l'exception du solarium et du pentagliss.

¹¹⁷ Estimations financières des travaux non encore précisément connues à la date de rédaction du présent rapport.

2- Principaux faits marquants concernant les recettes d'investissement

■ En cohérence et en corrélation avec l'achèvement, à la fin 2019 et en 2020, de projets-phares de la mandature (piscine du Carrousel, Prioribus, etc.), **les subventions d'investissement reçues** (cofinancements des partenaires de Dijon Métropole) **devraient légèrement diminuer en 2020** par rapport au niveau élevé de l'année 2019 (environ 14,9 M€¹¹⁸ tous budgets confondus au BP 2019, incluant le « cofinancement » de l'État au titre de la délégation des aides à la pierre).

Le niveau de cofinancements devrait toutefois demeurer particulièrement significatif, avec un ordre de grandeur estimé, à ce stade, à **14 M€** environ tous budgets confondus¹¹⁹.

Parmi les subventions les plus significatives, l'année 2020 devrait être notamment marquée par :

- la perception du solde des subventions attribuées par la Région Bourgogne Franche-Comté et l'État (via le Centre national pour le développement du sport et la dotation de soutien à l'investissement local) au titre de la restructuration de la piscine du Carrousel ;
- les seconds acomptes de la Région et du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) au titre du projet OnDijon ;
- la perception de divers cofinancements dans le cadre du projet PRIORIBUS, notamment de la part de l'État dans le cadre de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) et de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), ainsi que de l'Union européenne au titre du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) ;
- le « cofinancement » accordé par l'État au titre de la délégation des aides à la pierre ;
- les cofinancements apportés par l'Etat, la Région Bourgogne Franche-Comté, et la Ville de Dijon dans le cadre du second programme national de rénovation urbaine (PNRU 2), notamment au titre de la requalification de l'entrée du quartier de la Fontaine d'Ouche et de l'avenue du Lac à Dijon ;
- la perception de diverses subventions régionales prévues dans le contrat de métropole conclu avec la Région Bourgogne Franche-Comté, en raison de l'avancement de différents projets ;
- les fonds de concours de plusieurs villes pour des travaux de voirie et d'espaces publics réalisés sous maîtrise d'ouvrage de cette dernière, attribués ou à attribuer à Dijon Métropole par :
 - la commune de Longvic pour l'aménagement de la route de Dijon et des rues Dorgelès et des Prévôts ;
 - la commune de Chevigny-Saint-Sauveur au titre des aménagements cyclables réalisés rue du 19 mars 1962 ;
 - la commune de Dijon dans le cadre de la piétonisation du centre-ville de cette dernière ;
- les acomptes de cofinancements européens attribués à Dijon Métropole, dans le cadre du FEDER, au titre de projets de piétonisation et d'aménagements de l'espace public (centre-ville de Dijon et esplanade Mandela à Longvic).

Par ailleurs, Dijon Métropole cherchera également à obtenir, de la part de l'État, l'attribution d'un maximum de cofinancements au titre de la nouvelle enveloppe 2020 de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL).

¹¹⁸ Total des recettes imputées au chapitre 13 au BP 2019, hors produit des amendes de police (800 K€ inscrits au BP 2019).

¹¹⁹ Hors produit des amendes de police imputé au chapitre 13, et hors flux croisés entre budgets (subventions d'investissements entre le budget principal et certains budgets annexes).

■ Concernant la **taxe d'aménagement**, l'exercice 2018 avait constitué la première « année de référence » de perception de la taxe par Dijon Métropole, pour les raisons suivantes.

- D'une part, Dijon Métropole ne perçoit la taxe qu'au titre des autorisations d'urbanisme délivrées depuis le 1er janvier 2015. Pour les montants supérieurs à 1 500 €, le paiement est effectué en deux fractions égales, et intervient, « en moyenne » :

- au minimum 14 mois¹²⁰ après la délivrance du permis pour la première échéance ;
- au minimum 26 mois²² après la délivrance du permis pour la seconde échéance.

- D'autre part, la prise en charge par l'Etat de la gestion et de la liquidation de cette taxe s'est avérée particulièrement erratique (problématiques de logiciel informatique, délais de traitement très longs au départ).

Pour ces deux raisons, les exercices 2015 à 2017 n'avaient pas constitué des années « pleines » en termes de perception de la taxe par la Métropole, le « régime de croisière » ne commençant à être véritablement atteint qu'en 2018, avec un produit net d'environ 3,37 M€¹²¹.

Pour 2019, le produit net perçu par la Métropole devrait se situer dans une fourchette large comprise entre 3 M€ et 3,8 M€.

Toutefois, au stade du budget primitif 2020, une hypothèse prudente sera retenue, dans la mesure où :

- d'une part, les années 2018 et 2019 ont vraisemblablement marqué un rattrapage du retard initial pris par l'Etat dans la perception et le reversement de cette taxe ;
- d'autre part, Dijon Métropole ne dispose strictement d'aucune visibilité sur l'évolution de cette recette, faute de communication par l'Etat des informations minimales nécessaires. Un courrier a d'ailleurs été adressé récemment par le Président de Dijon Métropole au Ministre de l'Action et des Comptes publics afin de solliciter la transmission de davantage de données concernant le recouvrement de cette taxe, ce qui permettrait de mieux suivre son produit, et d'améliorer l'anticipation de son évolution.

¹²⁰ Ces délais sont susceptibles de varier en fonction des délais de traitement des dossiers par les services de l'Etat, lesquels accusaient, au cours des premières années de mise en place de la taxe, un retard de plusieurs mois dans l'envoi des avis d'échéance aux redevables.

¹²¹ Produit net = produit brut versé par l'Etat – reversements de trop perçus effectués par la Métropole.

ANNEXE 1 : PRÉSENTATION DE LA STRUCTURE ET DE L'ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES EFFECTIFS

■ Concernant les dépenses de personnel, une partie spécifique de la présente note de synthèse doit être dédiée à une présentation de la structure et de l'évolution des dépenses et des effectifs, conformément à la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, ainsi qu'au décret n° 2016-841 du 24 juin 2016 relatif au contenu ainsi qu'aux modalités de publication et de transmission du rapport d'orientation budgétaire.

■ Entre 2014 et 2017, la diminution sans précédent des dotations de l'État aux collectivités locales et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) était notamment destinée à faire participer l'ensemble des acteurs publics locaux à l'effort de redressement des comptes publics.

De ce fait, la maîtrise de l'évolution des dépenses de fonctionnement a constitué un impératif, réitéré de manière encore plus explicite par le nouveau Gouvernement au travers d'un objectif maximal d'évolution des dépenses de fonctionnement des principaux EPCI et collectivités locales (+ 1,2% par an entre 2018 et 2020, inflation comprise). Cet objectif a donné lieu à la mise en place d'une contractualisation entre l'État et ces derniers, dont Dijon Métropole.

■ Dans ce contexte, Dijon Métropole maintient son exigence et sa rigueur dans ses processus de gestion, et œuvre ainsi au quotidien pour s'adapter à un environnement législatif, politique, économique, sociétal et technologique mouvant.

Ces évolutions indispensables ont nécessairement des conséquences sur l'organisation des services métropolitains, avec l'objectif d'allier l'optimisation et la performance de la gestion, ainsi que le bien-être au travail des agents.

■ Le pilotage de la masse salariale s'inscrit dans cette démarche d'amélioration continue et globale de la gestion pour assurer le juste équilibre économique permettant le maintien d'un service de qualité au service des citoyens et du territoire.

1- Évolution prévisionnelle et l'exécution des dépenses de personnel

■ **La masse salariale du Grand Dijon, devenu depuis Dijon Métropole, a connu une évolution limitée ces dernières années**, malgré des mesures nationales et/ou locales nécessaires mais coûteuses.

La mutualisation des ressources, la formation aux nouvelles technologies, et l'accroissement du travail en transversalité sont autant de pistes explorées qui génèrent des économies d'échelles importantes, et un développement des compétences des agents.

La Direction des ressources humaines se mobilise auprès des services et des agents pour les accompagner au mieux dans ces mutations.

■ **Cette rationalisation de la dépense intercommunale en matière de ressources humaines apparaît d'autant plus notable qu'elle ne s'est pas réalisée au détriment des agents de la Métropole.**

Ces derniers ont ainsi pu bénéficier ces dernières années d'une politique ambitieuse de la part de l'employeur, au travers notamment :

- d'un renforcement significatif du budget alloué en matière d'action sociale (participation employeur aux mutuelles, prévoyance, Comité local d'action sociale [CAS] et Comité national d'action sociale [CNAS]) ;
- d'un effort important réalisé par l'employeur en matière de formation (double de l'obligation légale) ;
- d'une revalorisation du régime indemnitaire ;
- et enfin, plus récemment, du développement des actions « amélioration de la qualité de vie au travail ».

Cette politique ambitieuse en matière de ressources humaines représente un coût humain et financier conséquent, mais elle apparaît essentielle et garante du maintien d'un dialogue social de qualité indispensable aux réorganisations en cours.

■ Suite à l'approbation du schéma de mutualisation par délibération du conseil métropolitain du 29 novembre 2018, l'année 2019 a été marquée par la création de plusieurs services communs, ce qui a occasionné le transfert de 178 agents de la Ville de Dijon, de son CCAS et d'autres communes de la Métropole¹²².

Cette évolution historique a entraîné une hausse des effectifs de la Métropole de près de 50%.

Il est également rappelé que les participations des communes au financement des services communs portés par Dijon Métropole ont été imputées en diminution des attributions de compensation des communes concernées, conformément à l'article L.5211-4-2 du code général des collectivités territoriales.

■ En 2020 ou durant les années suivantes, de nouveaux transferts de personnel devraient intervenir dans le cadre **des transferts de compétences du Département de la Côte d'Or vers la Métropole.**

Toutefois, il apparaît prématuré d'inscrire ces mouvements au stade du budget primitif 2020, en raison, à la fois :

- de l'absence d'accord avec le Département sur les modalités concrètes du transfert des compétences départementales (ne permettant pas à Dijon Métropole de disposer des informations budgétaires nécessaires, à savoir le périmètre exact et le coût des personnels transférés) ;
- de l'absence, à ce jour, d'arbitrage définitif des services de l'Etat sur ce différend.

En conséquence, l'évolution prévisionnelle des dépenses de personnel définie ci-après n'intègre pas, à ce stade, cette variation à la hausse de l'effectif de la Métropole résultant d'un changement de son périmètre d'intervention.

¹²² Cf. *supra* page 36.

■ De manière générale, les années 2017 et suivantes constituent donc une phase de consolidation et de structuration de l'effectif de la Métropole, suite notamment à :

- la mise en place du schéma de mutualisation et la création de nombreux services communs à compter, notamment, du 1^{er} janvier 2019 ;
- la création d'un nouveau service de promotion du territoire et marketing territorial ;
- le renforcement des équipes en charge de la propreté urbaine ;
- les transferts de compétence à intervenir prochainement en provenance du Département de la Côte d'Or.

■ En termes d'objectifs pour les années 2020 et suivantes, **Dijon Métropole réaffirme la priorité donnée au pilotage rigoureux de la masse salariale et au maintien d'un service public de qualité pour les habitants de l'agglomération**, tout en réaffirmant l'engagement politique de maintien dans l'emploi pour les agents en situation de reclassement médical.

Ainsi, en intégrant différentes mesures nationales potentiellement inflationnistes en la matière (dont notamment la poursuite de la mise en œuvre de l'accord national dit « PPCR » et la mise en œuvre du nouveau régime indemnitaire RIFSEEP), la Métropole prévoit, à ce stade, une variation modérée de la masse salariale de l'ordre de **+ 1,2% par an** entre 2020/2021 et 2022/2023.

Cette évolution tient compte de la volonté de Dijon Métropole de **continuer à renforcer la qualité de ses services en charge de la propreté urbaine et de la proximité**, afin de garantir une efficacité et une réactivité accrues dans un contexte de développement du territoire, de hausse significative de la fréquentation touristique, et de renforcement des exigences des habitants en la matière.

Les ressources humaines sont donc amenées à évoluer pour rendre un service public à la hauteur des attentes des citoyens en matière de qualité de leur cadre de vie.

■ De manière générale, Dijon Métropole estime que les réorganisations des services et des méthodes de travail arrivent au terme d'un processus d'auto-ajustement continu et vertueux qui pourra évoluer en fonction des priorités de politiques publiques mises en place au cours du prochain mandat.

Pour cette nouvelle phase d'évolution territoriale, il est prudent de préserver cet équilibre en l'absence de vision à long terme des priorités qui seront définies par la nouvelle équipe issue des élections municipales des 15 et 22 mars 2020.

Ainsi, il est projeté à ce stade une économie moyenne de l'équivalent de 2 à 3 postes par an (que ce soient des vacances budgétaires de poste, de l'effet noria ou des suppressions de postes) entre 2021 et 2023 soit 0,5% en moyenne de l'effectif en ETP, ce qui semble soutenable compte-tenu de la taille de la structure.

Pour la Métropole, il est important de rappeler que la maîtrise des effectifs est d'autant plus difficile à atteindre que l'effectif à la base est relativement modéré pour un EPCI de cette taille (559 ETP prévisionnels à fin 2019) avec, de ce fait :

- des départs volontaires nettement moins nombreux que sur des collectivités et EPCI aux effectifs supérieurs;
- des missions très spécialisées de certains postes nécessitant régulièrement des recrutements en externe faute de profils adaptés en interne.

2- Évolution des rémunérations

■ Malgré le gel du point d'indice entre 2010 et 2016 et l'augmentation continue des cotisations salariales retraite, le Grand Dijon, devenu depuis Dijon Métropole, avait souhaité améliorer le pouvoir d'achat des agents via une revalorisation de leur régime indemnitaire en 2013.

■ La revalorisation décidée à l'époque pour le Grand Dijon, d'un montant moindre que celle appliquée dans le même temps à la Ville de Dijon, avait permis d'harmoniser les primes pour la majorité de l'effectif dans un contexte de développement de la mutualisation entre ces deux entités.

■ Pour les années 2020 et suivantes, l'évolution prévisionnelle des rémunérations des agents dépendra principalement de l'application de diverses mesures décidées au niveau national, ainsi que des dispositions statutaires relatives à l'avancement de la carrière des fonctionnaires, parmi lesquelles notamment :

- le rétablissement du jour de carence en cas d'arrêt maladie depuis 2018 : ce dispositif vise à lutter contre l'absentéisme et consiste à ne pas rémunérer un fonctionnaire le premier jour de son absence pour maladie.
- la revalorisation, pour la seconde année consécutive, de « l'indemnité compensatrice CSG » qui avait été mise en place au 1er janvier 2018 suite à la hausse de la cotisation sociale généralisée (CSG) de 1,7 point. Cette évolution concerne les agents dont la rémunération a augmenté en 2019, du fait d'une promotion, d'un changement de grade ou de cadre d'emplois.
- la nouvelle hausse de +0,27 point de la cotisation salariale retraite des fonctionnaires (Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales) prévue dans le décret 2014-1531 du 17 décembre 2014 qui fait suite aux différentes réformes des retraites ;
- l'accord national sur les Parcours Professionnels, les Carrières et les Rémunérations (PPCR), dont la mise en œuvre se poursuit en 2020 avec une revalorisation des grilles des agents de catégorie A et C ;
- le maintien pour une année supplémentaire de la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA) qui avait été mise en place à compter de l'année 2008 pour lutter contre la dégradation du pouvoir d'achat des agents de la fonction publique ;
- l'évolution du Glissement Vieillesse Technicité (GVT) positif pour les fonctionnaires du fait des avancements d'échelons et de grades ou de la promotion interne. Cette augmentation naturelle des rémunérations liée à l'ancienneté ou à l'augmentation de la technicité des fonctionnaires découle du statut et permet ainsi une progression de la carrière des agents.

■ Pour ce qui concerne spécifiquement le régime indemnitaire, le RIFSEEP (Régime indemnitaire tenant compte des fonctions, sujétions, expertise et engagement professionnel) constituera, à l'avenir, le nouveau dispositif indemnitaire de référence, et aura vocation :

- à s'appliquer à l'ensemble des agents, quels que soient leurs grades ou leurs filières d'appartenance ;
- à remplacer l'ensemble des primes et indemnités, à l'exception de celles limitativement énumérées par décret ;
- à être mis en œuvre par les collectivités locales et leurs établissements publics dans un délai raisonnable.

Ce nouveau régime indemnitaire viendra remplacer le régime indemnitaire de grade actuel, et devrait permettre de mieux reconnaître les postes à responsabilités et pénibilité particulières.

Le RIFSEEP comprend deux parts :

- l'Indemnité de Fonctions, de Sujétions et d'Expertise (IFSE) constitue une part fixe déterminée en appréciant la place au sein de l'organigramme et les spécificités de la fiche de poste,
- le Complément Indemnitaire Annuel (CIA) est, quant à lui, une part facultative et variable fixée au regard des critères d'évaluation établis pour l'entretien professionnel.

La direction des ressources humaines (service commun à Dijon Métropole, la Ville de Dijon et son CCAS) a d'ores et déjà effectué un important travail de cotation des postes.

Toutefois, la mise en œuvre s'avère toutefois plus longue que prévue, en raison notamment :

- de la taille et de la « complexité » des trois institutions concernées (Ville de Dijon, CCAS, Dijon Métropole) : ainsi, le travail préalable à l'application de ce dispositif nécessite la cotation d'environ 3 000 postes de travail ;
- des enjeux sociaux et économiques majeurs liés à l'instauration d'un tel dispositif, laquelle doit donc être traitée et menée de manière pragmatique et sécurisée, ce qui demande du temps.

De plus, Dijon Métropole a souhaité laisser un temps suffisamment large pour la concertation avec les représentants du personnel, et bénéficier d'un délai suffisant pour valider la cotation des postes au sein de chaque groupe de fonction, base déterminante de l'attribution de l'IFSE.

À ce stade, la Métropole n'a donc pas tranché concernant la date exacte d'entrée en vigueur de ce nouveau régime indemnitaire.

Il reviendra donc aux prochains élus métropolitains, suite aux élections municipales des 15 et 22 mars 2020 de décider d'une mise en œuvre du RIFSEEP dès 2020, ou ultérieurement.

3- Évolution des avantages en nature

■ Concernant les avantages en nature et les heures supplémentaires (hors élections), Dijon Métropole applique une politique stricte.

■ Ces derniers sont ainsi accordés exclusivement en raison des nécessités de service.

■ Leur évolution ne tendra donc pas à la hausse dans les prochaines années.

4- Évolution du temps de travail

■ Le temps de travail effectif au sein des services de Dijon Métropole s'élevait, jusqu'à fin 2017, à 1567 heures par an, contre 1607 heures pour la durée légale du travail.

■ La Chambre Régionale des Comptes a pointé, dans son rapport communiqué au conseil métropolitain lors de sa séance du 30 novembre 2017, ce temps de travail anormalement bas.

Par délibération du conseil métropolitain lors de la même séance, Dijon Métropole en a pris acte et a procédé, à compter de 2018, à une mise en conformité de sa situation en la matière en fixant le temps de travail annuel à la durée légale, soit 1 607 heures par agent.

■ Depuis lors, la priorité a consisté à définir les modalités concrètes de ce changement pour l'ensemble des unités de travail.

À l'issue de la concertation débutée en 2019 avec les représentants du personnel ainsi qu'avec des agents volontaires issus de divers services et grades, l'année 2020 sera consacrée à la mise en œuvre d'une charte du temps, dans l'objectif, également, d'améliorer les conditions de travail des agents.

ANNEXE 2 : PRINCIPALES ÉVOLUTIONS ET CARACTÉRISTIQUES DE L'ENDETTEMENT DE DIJON MÉTROPOLE

1- Niveau d'endettement de Dijon Métropole au 31 décembre 2018 et niveau prévisionnel d'endettement au 31 décembre 2019

■ Au 31 décembre 2018, l'encours de dette de Dijon Métropole s'élevait à **341,2 M€**, dont :

- 271,4 M€ d'emprunts bancaires ou obligataires ;
- 69,8 M€ de dette afférente aux deux partenariats public-privé (énergie et bus hybrides).

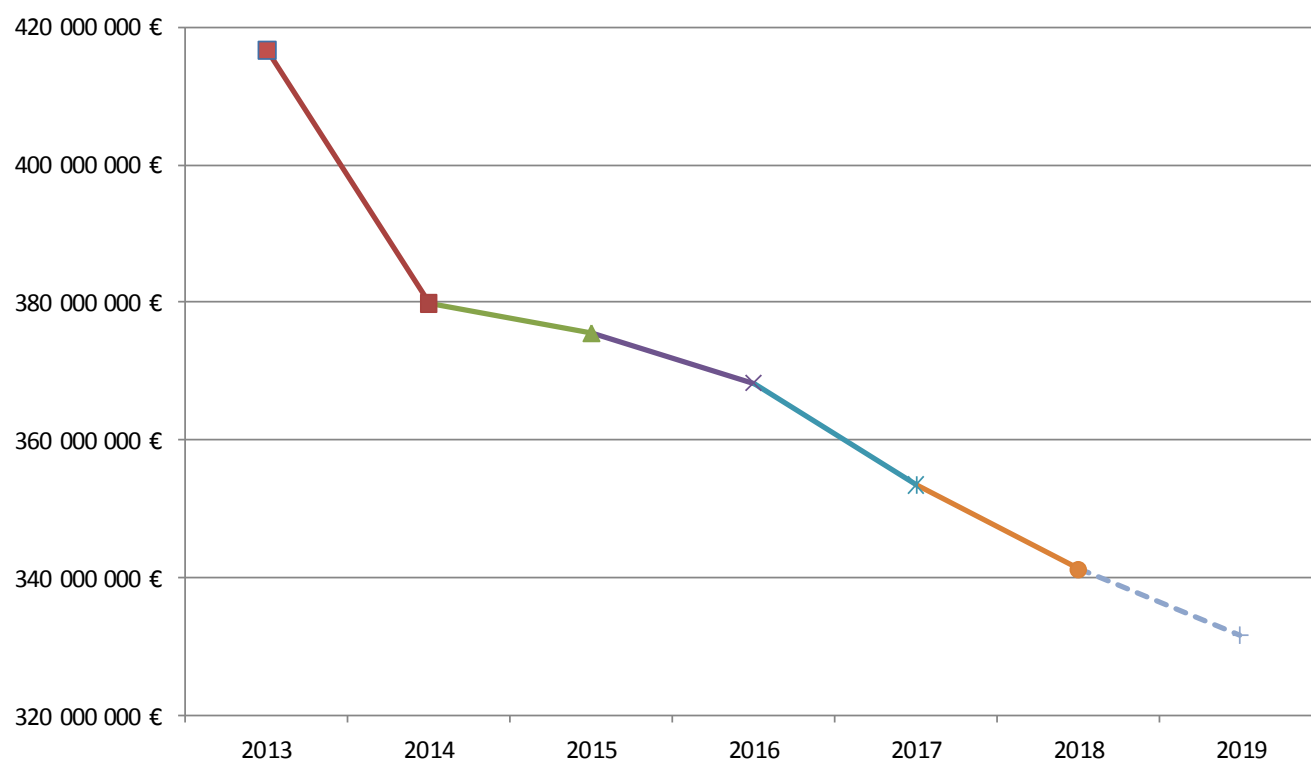
■ En 2019, Dijon Métropole a poursuivi sa stratégie de désendettement menée de manière continue depuis 2014.

Ainsi, en tenant compte des consolidations prévisionnelles d'emprunts à intervenir avant la fin d'année 2019¹²³, l'encours de dette **prévisionnel** au 31 décembre 2019 devrait se situer dans une fourchette comprise entre **325 M€ et 331,6 M€**, dont :

- environ 258,2 M€ à 264,8 M€ d'emprunts bancaires ou obligataires ;
- 66,8 M€ de dette afférente aux deux partenariats public-privé (énergie et bus hybrides).

■ En rappelant que l'encours de dette au 31 décembre 2013 atteignait 416,6 M€, Dijon Métropole se sera ainsi désendettée **d'a minima - 80 M€** sur la durée de la mandature, soit un recul de près de **- 20%**.

Evolution de l'encours de dette depuis 2013 (encours au 31 décembre de l'exercice)



¹²³ Ces éventuelles consolidations supplémentaires seront précisément déterminées en fin d'année 2019 en fonction des niveaux d'exécution des crédits budgétaires à la fin du mois de décembre.

2- Principales opérations de gestion de dette effectuées en 2019

Il est précisé que les références des emprunts indiquées ci-après correspondent aux références figurant dans les annexes de dette des documents budgétaires.

2.1- Gestion active de la dette

- Aucun réaménagement de prêt n'a été conduit en 2019, dans la mesure où :
 - d'une part, l'encours de dette à taux variable de la Métropole apparaît désormais particulièrement bien positionné en termes de niveaux de marges appliqués par les établissements bancaires concernés ;
 - d'autre part, l'encours de dette à taux fixe ne présente pas d'opportunités de renégociations à très court terme : en effet, les indemnités actuarielles contractuelles appliquées par les banques en cas de remboursement anticipé / refinancement de ce type de produits présentent un niveau élevé dans un contexte actuel de taux toujours très bas.

- En la matière, pour mémoire, les années 2015 et 2016 s'étaient avérées particulièrement denses, et avaient permis la renégociation et/ou le remboursement anticipé des emprunts à taux variable pour lesquels les marges bancaires s'avéraient excessivement élevées au regard des conditions actuelles de marché.

2.2- Emprunts nouveaux souscrits ou consolidés en 2019

- En 2019, Dijon Métropole n'a, à la date de rédaction du présent rapport, lancé aucune consultation bancaire, ni souscrit aucun nouvel emprunt.

- Par ailleurs, il faut rappeler que le contrat de prêt de 15 millions d'euros souscrit le 1^{er} décembre 2017 auprès de la Landesbank Saar (référéncé n°6040084880 pour sa tranche A, et 6040084996 pour sa tranche B), modifié par avenant du 20 décembre 2018 comportait une phase de mobilisation longue pour chacune des 2 tranches, à savoir :
 - 6,5 M€ mobilisables au plus tard le 28 juin 2019 dans le cadre de la tranche A, et qui ont été mobilisés à cette date¹²⁴ ;
 - 7,5 M€ mobilisables au plus tard le 31 décembre 2019 au titre de la tranche B.

À la date de finalisation de la rédaction du présent rapport, Dijon Métropole était encore en discussion avec la Landesbank Saar afin de savoir si la date butoir de mobilisation/consolidation de tout ou partie de la tranche B pouvait être décalée au-delà du 31 décembre 2019.

En effet, la mobilisation intégrale, à cette date, des 7,5 M€ de la tranche B n'apparaissait pas indispensable pour la Métropole, compte-tenu des prévisions d'atterrissage budgétaire 2019.

L'encours prévisionnel au 31 décembre 2019 tel qu'indiqué *supra*, à savoir **entre 325 M€ et 331,6 M€** tient compte de ces discussions avec l'établissement bancaire¹²⁵.

¹²⁴ 1 M€ ayant été mobilisés au 27 décembre 2018 au titre de cette tranche.

¹²⁵ La fourchette haute correspondant à la mobilisation/consolidation intégrale des 7,5 M€ de la tranche B au 31/12/2019.

3- Principales caractéristiques prévisionnelles de l'encours de dette métropolitain au 31 décembre 2019

À la fin de l'année 2019, les principales caractéristiques de l'encours de dette de Dijon Métropole devraient être les suivantes :

a) Un taux moyen¹²⁶ de la dette bancaire¹²⁷ toujours particulièrement modéré en 2019

■ Tous budgets confondus, il devrait se situer, en 2019, dans une fourchette comprise entre 2,05% et 2,25%, soit un niveau stable par rapport à 2018.

■ Sur le seul budget principal, le taux moyen 2019 devrait atteindre un niveau compris entre 1,4% et 1,55%, soit l'un des niveaux les plus bas constatés ces dernières années.

■ Cette situation résulte essentiellement, entre autres :

- des conditions particulièrement favorables dans lesquelles a été financé le projet de tramway, par le biais notamment d'enveloppes souscrites auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) et de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ;

- du niveau toujours particulièrement modéré des taux d'intérêt variables en 2019, sous l'effet, notamment, de la politique monétaire durablement accommodante de la Banque Centrale Européenne. Ainsi, contrairement à ce qui était anticipé au stade du débat d'orientations budgétaires pour l'exercice 2019, les taux d'intérêt n'ont connu aucune remontée significative en 2019, et se sont même maintenus à des niveaux historiquement bas¹²⁸ ;

- de la gestion active de dette menée les années précédentes, particulièrement en 2015 et 2016, ayant permis de rembourser par anticipation ou de renégocier des emprunts à forte marge souscrits au début des années 2010 dans la période de restriction du crédit bancaire aux collectivités locales ;

- des conditions particulièrement compétitives négociées ces dernières années avec les partenaires bancaires de la Métropole lors des différentes consultations bancaires lancées par cette dernière, avec notamment :

- deux prêts à taux zéro souscrits auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations ;

- un prêt à taux fixe, d'un niveau de 1,42% sur une durée de 30 ans, auprès de la Caisse d'Épargne et de Prévoyance de Bourgogne Franche-Comté (*référéncé n° 201604 dans les annexes de dette des documents budgétaires*) ;

- un prêt à taux fixe, d'un niveau de 1,49% sur une durée de 30 ans, auprès de la Caisse d'Épargne et de Prévoyance de Bourgogne Franche-Comté (*référéncé n° 201701 dans les annexes de dette des documents budgétaires*) ;

- trois prêts à taux variables souscrits auprès de la Landesbank Saar, indexés sur Euribor 6 mois additionné d'une marge de 0,445% pour deux d'entre eux, et de 0,50% pour le troisième, avec un index Euribor 6 mois non flooré à 0%¹²⁹ (*référéncés respectivement n° 201401, 201702 Tranche A et B, et n° 201401 dans les annexes de dette des documents budgétaires*).

¹²⁶ Le taux moyen de la dette est calculé de la manière suivante = intérêts nets prévisionnels dus par Dijon Métropole en 2019 / capital restant dû de l'encours au 1er janvier 2019. Les intérêts nets prennent en compte les intérêts dus et/ou reçus au titre des produits de couverture (swaps). Il est précisé que le total des intérêts pris en compte n'inclut pas les retraitements comptables afférents aux intérêts courus non échus (ICNE).

¹²⁷ Hors partenariats public-privé.

¹²⁸ Cf. *supra* pages 12 et 13.

¹²⁹ En d'autres termes, la banque prend en compte l'Euribor 6 mois même lorsqu'il atteint des niveaux négatifs – ce qui est le cas actuellement – dans le calcul des intérêts à payer par Dijon Métropole.

D'après le cabinet Finance Active, ces conditions, au moment de la souscription desdits emprunts, faisaient partie des plus compétitives constatées à l'échelle nationale, traduisant à la fois :

- la pertinence de la mise en concurrence large effectuée par Dijon Métropole ;
- ainsi que la solidité de sa situation financière du point de vue des établissements bancaires, laquelle lui permet également de bénéficier de conditions de prêts plus favorables auprès de certains prêteurs.

b) Un encours réparti de manière diversifiée entre différents prêteurs

Le tableau ci-après récapitule la répartition de l'encours de dette entre les différents partenaires bancaires et partenaires privés (cocontractants des deux partenariats publics-privés) au 31 décembre 2019, étant précisé :

- d'une part, qu'il s'agit de données strictement prévisionnelles au jour de l'élaboration de la note de synthèse ;
- d'autre part, que l'encours présenté constitue une fourchette maximale.

Il permet de mettre en évidence la répartition diversifiée de l'encours de dette entre différents prêteurs, et traduit la volonté de Dijon Métropole de mettre systématiquement en concurrence de manière large les établissements bancaires lors des consultations menées.

Prêteur¹³⁰	Capital restant dû (CRD) indicatif au 31 décembre 2019	% du CRD
Caisse des Dépôts et Consignations (CDC)	81,21 M€	24,49%
Partenariats public-privé Énergie-Tramway et Bus hybrides	66,81 M€	20,15%
Banque Européenne d'Investissement (BEI)	54,33 M€	16,39%
<i>Landesbank Saar</i>	<i>33,41 M€¹³¹ maximum</i>	<i>10,08%</i>
Caisse d'Épargne et de Prévoyance de Bourgogne Franche-Comté	25,04 M€	7,55%
Société de Financement Local (SFIL-CAFFIL)	19,69 M€	5,94%
Crédit Foncier de France	12,98 M€	3,91%
Crédit Mutuel	14,46 M€	4,36%
Dexia Crédit Local	8,75 M€	2,64%
Crédit Agricole et CACIB	9,33 M€	2,81%
Royal Bank of Scotland (RBS)	2,00 M€	0,60%
Société Générale	1,59 M€	0,48%
BNP Paribas (émission obligataire groupée de l'ex-ACUF)	1,35 M€	0,41%
Banque Populaire	0,52 M€	0,16%
Autres prêteurs (Agence de l'Eau et CAF)	0,08 M€	0,02%
ENCOURS PRÉVISIONNEL TOTAL MAXIMAL	331,56 M€	100%

¹³⁰ Ou nom du PPP pour les partenariats public-privé.

¹³¹ Montant prévisionnel maximal, en prenant pour hypothèse que la totalité des 7,5 M€ de la tranche B de l'emprunt souscrit en 2017 auprès de la Landesbank Saar (contrat de prêt du 1^{er} décembre 2017, conclu sur la base de l'arrêté du Président n°2017-0028 du 30 juin 2017) sera mobilisée/consolidée avant le 31 décembre 2019.

c) Répartition de l'encours de dette selon le type de taux (fixe, variable ou structuré)

Hors dette afférente aux partenariats public-privé, l'encours de dette prévisionnel au 31 décembre 2019¹³² serait constitué de la manière suivante :

- pour 62,8% : par des emprunts à taux fixe (incluant les emprunts à taux variable couverts/swappés à taux fixe) ;
- pour 30,8% : par des emprunts à taux variable ;
- pour 1,5% : par un emprunt à taux variable faisant l'objet d'une couverture ;
- pour 4,9% : par 1 emprunt structuré classé 4E au regard de la charte Gissler.

Cette répartition permet à Dijon Métropole de bénéficier du niveau toujours historiquement bas des taux d'intérêt (par le biais des 32,3% d'emprunts à taux variable), tout en modérant l'effet d'une remontée desdits taux variables du fait d'une part majoritaire d'emprunts à taux fixe.

d) Un encours de dette toujours très majoritairement classifié 1A au regard de la charte Gissler

La classification Gissler catégorise les emprunts en fonction d'une échelle de risque allant de 1A (emprunts ne comportant aucun risque) à 6 F ou « hors charte » (emprunts à risque élevé).

Au regard de cette classification, l'encours de dette prévisionnel de Dijon Métropole au 31 décembre 2019¹³³, y compris la dette afférente aux deux partenariats public-privé, devrait se répartir de la manière suivante :

- environ 96,1 % de l'encours de dette classé 1A, c'est-à-dire ne présentant aucun risque au regard de la charte Gissler ;
- environ 3,9% de l'encours de dette est classé 4E, en précisant que l'unique emprunt concerné ne présente pas de risque significatif pour Dijon Métropole : le taux payé s'est, en effet, systématiquement élevé à 3,89% depuis son transfert par la Ville de Dijon, de même que les années précédentes. Cet emprunt est affecté au budget annexe des parkings en ouvrage.

Enfin, il est rappelé que les deux principaux budgets de Dijon Métropole (budget principal et budget annexe des transports publics urbains) sont constitués à 100% d'emprunts classés 1A au regard de la charte Gissler.

4- Gestion de la trésorerie

Depuis le second semestre 2018, Dijon Métropole ne dispose d'aucune ligne de trésorerie.

La Métropole dispose par ailleurs toujours, jusqu'à la fin de l'année 2019, d'un emprunt revolving auprès du Crédit Foncier de France lui permettant de couvrir des besoins ponctuels de trésorerie à des conditions particulièrement favorables (index EONIA + 0,05%). Le plafond de tirage résiduel sur cet emprunt revolving s'élève ainsi à 1 million d'euros en 2019 (non utilisé depuis le 1^{er} janvier 2019).

¹³² Répartition effectuée sur la base de l'encours de dette prévisionnel maximal de 331,56 M€ au 31 décembre 2019.

¹³³ Répartition effectuée sur la base l'encours de dette prévisionnel maximal de 331,56 M€ au 31 décembre 2019.

5- Objectifs de Dijon Métropole en matière d'endettement pour 2020

Les objectifs principaux de Dijon Métropole en matière d'endettement pour l'exercice budgétaire 2020 et suivants seront de plusieurs ordres :

- poursuivre le désendettement : après le désendettement régulier et ininterrompu mené depuis fin 2013, **Dijon Métropole se donne pour objectif de poursuivre cette trajectoire en 2020.**

Ainsi, tous budgets confondus, et sauf nouveaux projets importants qui seraient engagés dès le second semestre 2020 par la nouvelle équipe issue des élections municipales des 15 et 22 mars 2020, **l'encours de dette devrait pouvoir diminuer de - 5 M€ supplémentaires en 2020** (objectif prévisionnel au stade du débat d'orientations budgétaires).

- maintenir un encours de dette sécurisé au regard de la charte Gissler, avec une proportion d'emprunts 1A la plus élevée possible ;

- maintenir la répartition entre emprunts à taux fixe et emprunts à taux variable à un niveau sensiblement équivalent à son niveau actuel, permettant ainsi à Dijon Métropole de bénéficier des taux variables toujours très bas (et de minorer le taux moyen de la dette), tout en limitant les conséquences d'une remontée de ceux-ci via le maintien d'une part majoritaire de produits à taux fixe.