

Service de Presse

Rennes, Ville et Métropole

Tél. 02 23 62 22 34

[@Rennes_presse](https://twitter.com/Rennes_presse)

Jeudi 30 novembre 2017

Conseil de Rennes Métropole du jeudi 30 novembre

Débat d'orientations budgétaires et prospective financière 2018-2022

La première partie du conseil métropolitain de ce jeudi 30 novembre 2017 était consacrée au débat d'orientations budgétaires 2018. À cette occasion, la prospective financière 2015-2020 débattue en septembre 2015 au conseil métropolitain et recalée comme prévue à mi-mandat a été présentée ; elle porte désormais sur la période 2018-2022.

Cet exercice d'actualisation met en évidence la crédibilité et la solidité des hypothèses retenues dans la précédente prospective, en recettes comme en dépenses, sur les années 2015-2016-2017.

Le respect de la trajectoire financière définie en septembre 2015, tant en fonctionnement qu'en investissement, permet de maintenir un haut niveau d'investissement. Par ailleurs, l'amélioration de la situation financière sur le budget annexe transports – maîtrise de l'enveloppe sur la ligne b du métro et négociation de la nouvelle concession de services publics à des conditions plus favorables que prévu - ouvre des perspectives et révèle la capacité de la métropole à investir sur ce budget une fois que les travaux de la ligne b seront terminés.

Une gestion rigoureuse et responsable

La gestion rigoureuse de Rennes Métropole permet de maintenir les projections rassurantes concernant la capacité d'autofinancement et la capacité de désendettement.

Dans ces conditions, Rennes Métropole conserve une santé financière saine, et garde une forte capacité à investir, y compris après l'achèvement des travaux liés à la réalisation de la ligne b du métro.

Ces éléments sont confirmés par l'agence de notation Moody's qui a attribué la note "Aa3/prime- 1/Perspective stable" à Rennes Métropole en mars 2017.

Conformément aux engagements pris, tous les taux d'impositions sont stables jusqu'à la fin du mandat.

Limitation des dépenses de fonctionnement

Les objectifs définis dans la prospective de 2015 ont été tenus : un effort important de maîtrise de dépenses de fonctionnement a été réalisé. À compter de 2018, et pour prendre en compte le nouveau cadre financier en cours de définition par l'État, il est retenu une hypothèse d'évolution de +1,2% au budget principal.

Un fort niveau d'investissement

Le budget principal prévoit un montant annuel d'investissement de l'ordre de 132,4 M€ TTC sur la période 2018 – 2022 (y compris voirie départementale transférée). Le budget annexe* transport intègre la réalisation de ligne b du métro, pour un coût total de l'opération resté conforme à celui déterminé lors de la déclaration de projet en juillet 2012, soit 1 194 M€. Hors ligne b, le montant total des investissements du budget annexe transports sur la période 2018 – 2022 est d'environ 116 M€.

Une forte capacité d'autofinancement

Les investissements du budget principal devraient être autofinancés à hauteur de 38 % en moyenne sur la période 2018-2022. La capacité de désendettement* du budget principal pourra être maintenue sous le seuil des 7 ans. Concernant le budget annexe des transports, le cadre de la nouvelle délégation de service public (2018-2024) et le contexte financier contribuent à l'amélioration des ratios, avec une capacité de désendettement qui ne dépasserait que ponctuellement les 7 années sur la période.

Les orientations budgétaires pour 2018

Le débat d'orientations budgétaires pour 2018 s'inscrit pleinement dans le cadre de cette actualisation de la prospective financière, conforté par ailleurs par un contexte de reprise de la croissance, au niveau national et local et le maintien de taux d'intérêts historiquement bas.

Les hypothèses d'évolution des charges se veulent à la fois volontaristes et crédibles. Les orientations budgétaires pour 2018 actent également la stabilisation de la contribution du budget principal au budget annexe des transports.

Pour autant, le cadre des relations financières entre l'État et les collectivités n'est pas encore complètement stabilisé. Le projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022 imposerait une norme d'évolution des dépenses de fonctionnement - +1,2 % par an jusqu'en 2022 – devant s'appliquer à l'ensemble consolidé du budget principal et des budgets annexes.

Pour Rennes Métropole, un tel périmètre d'application de la norme d'évolution des dépenses de fonctionnement – encore en débat au Parlement – serait aberrant. En effet, la mise en exploitation de la ligne b du métro engendrera nécessairement une évolution forte des dépenses de fonctionnement du budget annexe transports qu'il serait totalement hors de portée de compenser par une baisse des autres budgets.

Lexique

→ La capacité de désendettement

La capacité de désendettement mesure l'encours de dette rapporté en nombre d'années théoriques nécessaires à une collectivité pour amortir son stock de dette, à condition qu'elle y consacre l'intégralité de son épargne brute.

→ La capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement est égale à l'excédent des produits réels de fonctionnement de l'exercice sur les charges réelles de fonctionnement de l'exercice. Ce flux réel permet d'autofinancer une partie des investissements.

→ Budgets annexes

Les budgets annexes, distincts du budget principal proprement dit, mais votés par l'assemblée délibérante, doivent être établis pour certains services locaux spécialisés (eau, assainissement, etc.). Ces budgets permettent d'établir le coût réel d'un service et de déterminer avec précision le prix à payer par ses seuls utilisateurs pour équilibrer les comptes.