



BUDGET ANNEXE TRANSPORTS

RAPPORT DE PRÉSENTATION

DU

BUDGET PRIMITIF 2019

SOMMAIRE

<u>1.</u>	<u>Analyse du budget annexe des transports métropolitains du budget primitif 2019</u>	<u>3</u>
<u>1.1.</u>	<u>SYNTHESE DU Budget PRIMITIF 2019</u>	<u>5</u>
<u>1.2.</u>	<u>Une section de fonctionnement STRUCTURELLEMENT DEFICITAIRE</u>	<u>6</u>
<u>1.2.1.</u>	<u>L'équilibre de la section de fonctionnement</u>	<u>6</u>
<u>1.2.2.</u>	<u>Evolution des recettes de fonctionnement</u>	<u>6</u>
<u>1.2.3.</u>	<u>Evolution des dépenses de fonctionnement</u>	<u>8</u>
<u>1.3.</u>	<u>La section d'investissement du budget annexe des transports métropolitains</u>	<u>11</u>
<u>1.3.1.</u>	<u>LA MONTEE EN CHARGE des dépenses d'investissement</u>	<u>11</u>
<u>1.3.2.</u>	<u>Evolution des recettes d'investissement</u>	<u>12</u>

1. ANALYSE DU BUDGET ANNEXE DES TRANSPORTS METROPOLITAINS DU BUDGET PRIMITIF 2019

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la Métropole Aix-Marseille-Provence est l'autorité organisatrice de la mobilité durable (AOMD). A ce titre, elle définit l'offre de transports en commun, ses modalités d'exploitation, sa tarification et les investissements bénéficiant du versement transport¹.

❖ Un réseau métropolitain qui se développe et se structure

Lors de son Conseil de la Métropole du 15 décembre 2016, la Métropole a approuvé son Agenda de la Mobilité métropolitaine qui constitue le premier acte de construction du projet métropolitain relatif à la mobilité en proposant une réponse ambitieuse à l'enjeu prioritaire des déplacements sur ce grand territoire. L'Agenda de la Mobilité expose sa stratégie et ses priorités en faveur d'une mobilité plus durable sur le territoire métropolitain.

Il décrit un projet de réalisation en une vingtaine d'années d'un système de transport intégré pour la deuxième métropole française et fixe pour objectif, d'ici 2025, de **doubler l'usage des transports en commun** à l'échelle métropolitaine et d'**augmenter de 50 % celui des transports locaux**.

Il s'agira alors du **plus vaste réseau de cars à haut niveau de service d'Europe**. Ce réseau métropolitain s'articulera autour de 54 gares multimodales, dont certaines en accès direct avec l'autoroute.

Pour convaincre les automobilistes de laisser leur voiture au parking, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'engage sur une **haute qualité de service** de son réseau de transports.

À l'horizon 2025, ce réseau sera constitué de 3 lignes de chemin de fer et de lignes interurbaines d'autocars, lecar+. Ces autocars vont sillonner la plus vaste métropole de France offrant aux usagers :

- Une forte amplitude horaire de 5 h à 22 h ;
- Des fréquences de passage élevées, entre 5 et 15 minutes aux heures de pointe ;
- Une fiabilité dans le temps de déplacements, avec 100 kilomètres de voies réservées sur les autoroutes.

L'exercice 2017 avait marqué l'aboutissement de la fusion des activités transports des territoires par l'intégration de leur gestion au sein d'un budget annexe unique. **2018 se caractérise par des avancées significatives.**

Métropole Mobilité

En 2018, Aix-Marseille-Provence a franchi une première étape décisive de mise en œuvre de l'Agenda avec le rassemblement de l'ensemble du système de mobilité métropolitain sous une bannière commune. Engagement fort de l'Agenda de la Mobilité, La Métropole Mobilité - marque unique du quotidien pour unifier le réseau de demain – constitue le chantier d'unification des 15 réseaux de transports par la création d'une bannière unique et pratique sur un territoire, le plus vaste de France. La deuxième Métropole de France réaffirme ainsi sa détermination à relever le défi des déplacements sur son territoire. Elle respecte les échéances de son Agenda de la Mobilité, feuille de route concrète et ambitieuse en matière de déplacements, adoptée à l'unanimité, en décembre 2016, moins d'un an après sa création.

Le pass intégral annuel

¹ Sans délégation possible aux Conseils de territoire, le Conseil de la Métropole est en charge de l'organisation de tous les déplacements. A l'inverse, les compétences en matière de voirie, par exemple, sont déléguables aux Conseils de territoire.

La mise en place du pass intégral a offert un accès illimité à tous les modes de déplacement sur le territoire (*lebus, lecar, levélo*, TER, parcs relais, etc.), week-end compris.

Ainsi, depuis le 1^{er} septembre 2018, les usagers des transports en commun peuvent l'adopter au mois ou à l'année (73 € par mois si l'utilisateur s'engage mois après mois ; 68 € par mois si l'utilisateur s'engage directement sur douze mois).

Le support unique de transport

Avec **lacarte**, c'est un support unique de transport à tous les abonnements qui est mis en place et est distribué automatiquement à tous les nouveaux usagers depuis le 1er septembre 2018.

Le **Budget Primitif 2019 traduit l'accélération des projets** de la Métropole Aix-Marseille Provence afin de répondre aux ambitions de l'Agenda.

❖ Priorité donnée aux transports dans le respect de la préservation des équilibres financiers de la Métropole

L'élaboration du Budget Primitif 2019 s'est voulue pragmatique afin de doter la Métropole des moyens de porter sa priorité stratégique qu'est la mobilité métropolitaine tout en se conformant à la trajectoire financière rigoureuse dans laquelle elle s'est engagée.

En effet, la Métropole a adopté son Agenda de la Mobilité métropolitaine le 15 décembre 2016² exposant sa stratégie et ses priorités en faveur d'une mobilité plus durable sur le territoire Métropolitain.

L'Agenda de la mobilité métropolitaine représente une enveloppe financière, toutes maîtrises d'ouvrage confondues, de près de **13 milliards d'euros** sur une vingtaine d'années incluant le projet de plateau souterrain en gare Saint Charles, essentiel pour la structuration des transports métropolitains.

**13 milliards d'euros pour
une Métropole mobile**

Le rythme de financement annuel nécessaire à la réalisation de l'Agenda est nettement plus élevé que ce que réalisaient ensemble les anciens EPCI. Cet effort correspond à la nécessité d'un rattrapage face au retard patent accumulé par rapport aux autres grandes agglomérations françaises et européennes.

De **nombreux projets sont aujourd'hui engagés** : commercialisation de l'abonnement métropolitain « Intégral » en février 2018, lancement des travaux du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Aixpress et de plusieurs pôles d'échanges du territoire (Istres, Miramas, Fos ...), engagement des études de faisabilité du Réseau Express Métropolitain, déploiement de la nouvelle marque métropolitaine, ... Ils nécessitent de **mobiliser d'importants financements dès 2019 suivis d'une montée en charge en 2020 et 2021**.

Ainsi, grâce au soutien financier du Département (Boulevard Urbain Sud, BHNS d'Aix en Provence...), le rythme d'avancement prévu est à ce jour respecté.

² Délibération n° TRA 001-1376/16/CM du Conseil de métropole du 15 décembre 2016.

Cependant, au regard des moyens financiers à mobiliser et des enjeux pour le territoire, l'Agenda de la Mobilité **ne pourra être réalisé sans un engagement significatif et supplémentaire** de l'État et des **partenaires publics et privés**.

Le Comité des investissements a priorisé les programmes d'investissement de la Métropole afin de flécher l'usage de la capacité d'investissement vers les équipements structurants et les modalités d'actions stratégiques permettant de porter la priorité sur les transports de l'ensemble métropolitain.

La mise en œuvre de l'Agenda de la Mobilité implique l'inscription en 2019 d'une **enveloppe d'opérations d'équipement de 110 M€**, qu'il convient de rapprocher des cofinancements complémentaires que la Métropole a activement recherchés (28 M€ en 2019).

Ainsi, cette priorisation en faveur de la mobilité s'est faite en adéquation avec la capacité financière de l'ensemble métropolitain et conformément à la trajectoire fixée au Pacte de Gouvernance Financier et Fiscal et aux orientations budgétaires actées³.

1.1. SYNTHÈSE DU BUDGET PRIMITIF 2019

Le Budget Primitif 2019 est présenté sans reprise anticipée des résultats 2018.

Il s'élève à **827,1 millions d'euros** en hausse de **7,1%** par rapport au Budget Primitif 2018 (772,5 millions d'euros) et s'équilibre comme suit :

<i>En m€ Hors reprise des résultats</i>	B.P 2018	Total voté 2018	B.P. 2019
Fonctionnement	652,36	665,82	677,87
Investissement	120,18	175,65	149,23
BUDGET TOTAL	772,54	841,47	827,10

Rapproché du « Total voté 2018 » (budget voté et décisions modificatives), le BP 2019 affiche une baisse expliquée par le recul des écritures patrimoniales (chapitre 041) en section d'investissement (- 41.9 M€).

Les principales caractéristiques du budget 2019 sont les suivantes :

- En fonctionnement :
 - o Pour les dépenses : une progression des charges liées aux contrats (88% des charges générales) ces derniers étant impactés par l'évolution sensible des index (gasoil, personnel notamment) ;
 - o Pour les recettes : maintien d'une dynamique tant du versement transport que des « recettes voyageurs », mais également par la reprise en gestion par la RTM des navettes Frioul/If (+3,3 millions d'euros de recettes).
- En investissement :
 - o Pour les dépenses : un effort d'équipement élevé à 110 millions d'euros (voté 2018 : 94,6 M€) permettant le lancement de nombreux chantiers en phase avec l'Agenda de la Mobilité ;

³ Délibération du Conseil de la Métropole du 18 octobre 2018

- Pour les recettes : la montée en puissance plus progressive des subventions afférentes au projet nécessitant de fait, au regard des niveaux à investir, un recours majoré à la dette.

1.2. UNE SECTION DE FONCTIONNEMENT STRUCTURELLEMENT DEFICITAIRE

1.2.1. L'EQUILIBRE DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT

Le budget annexe « Transports métropolitains » se caractérise par un déséquilibre intrinsèque de sa section de fonctionnement au regard du fait que les transports urbains constituent une forme particulière de service public dont le caractère social l'emporte sur le caractère industriel et commercial, notamment pour la fixation des tarifs. En effet, les exigences de service public et l'application des principes de « droit au transport pour tous » notamment pour les personnes à mobilité réduite et de « libre choix par l'usager de son mode de transport » instaurés par la loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 10/12/1982, nécessitent la mise en place d'une offre de transport adaptée aux besoins des usagers (y compris dans les zones les moins denses) et la réalisation d'investissements importants, le tout en préservant une politique tarifaire adaptée qui facilite l'accès aux transports publics de l'ensemble des usagers. De fait, la structure des recettes propres de ce budget ne permettant donc pas de couvrir l'ensemble des dépenses du service, le recours à une participation du budget principal⁴ se révèle nécessaire.

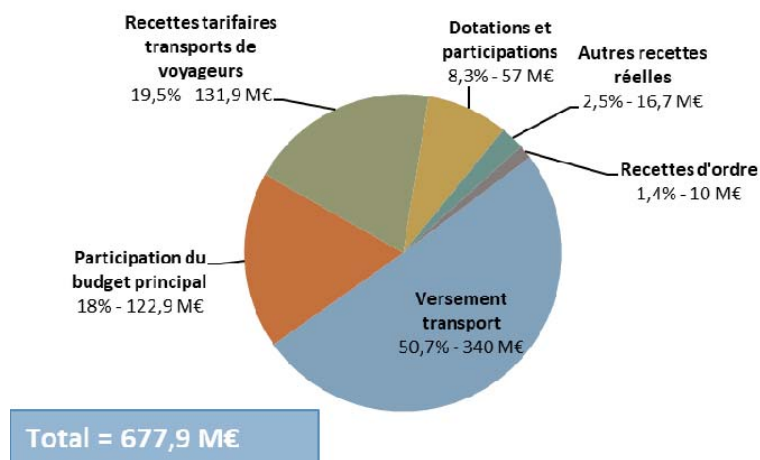
Pour 2019, malgré le fort impact de la revalorisation contractuelle des contrats, la participation du budget principal ressort à un niveau légèrement inférieur à 2018 (122,9 M€ contre 125 M€ au BP 2018). Il convient cependant de rappeler que les produits du Forfait post stationnement (9,3 M€) et de la redevance d'occupation du domaine public afférente aux panneaux publicitaires (5,3 M€) ont été transférés sur ce budget annexe courant 2018.

1.2.2. EVOLUTION DES RECETTES DE FONCTIONNEMENT

En M€	2018		BP 2019	Delta / "voté" 2018	
	BP	Budget "voté 2018		en M€	en %
Recettes réelles	642,84	649,27	668,35	19,07	2,9%
Recettes de gestion courante	640,52	639,92	666,01	26,09	4,1%
013 - Atténuations des charges	0,16	0,16	0,16	0,00	0,0%
70 - Produits des services, du domaine et ventes	123,14	128,36	131,90	4,14	2,8%
73 - Impôts et taxes	330,31	330,31	340,22	9,91	3,0%
74 - Dotations et participations	182,69	167,36	179,38	12,02	7,2%
75 - Autres produits de gestion courante	4,22	13,74	14,36	0,62	4,5%
Autres recettes de fonctionnement	2,32	9,35	2,33	-7,02	-75,1%
76 - Produits financiers	1,33	1,44	1,33	-0,11	-7,4%
77 - Produits exceptionnels	0,98	7,91	1,00	-6,91	-87,4%
78 - Reprises sur amort., dépréciations, prov.	0,00	0,00	-	0,00	n/a
Recettes d'ordre	9,53	9,53	9,53	0,00	0,0%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	9,53	9,53	9,53	0,00	0,0%
043 - Opérations d'ordre à l'intérieur de la section	-	0,00	-	0,00	n/a
Total recettes de fonctionnement	652,36	658,80	677,87	19,07	2,9%
Résultat reporté "n-1"	-	7,02		-7,02	-100,0%
Restes-à-réaliser "n-1"	-	-		-	n/a
Total général	652,36	665,82	677,87	12,05	1,8%

⁴ La participation du budget principal à l'équilibre du budget annexe "Transports métropolitains" est fondée sur les dispositions de l'article L. 2224-2 du CGCT et ce afin de respecter le principe d'équilibre budgétaire posé par l'article L.

Les recettes de fonctionnement 2019 se répartissent comme suit :



Les recettes du budget annexe « Transports métropolitains » proviennent pour 51% du produit du versement transport (VT), pour 19,5% des recettes tarifaires de transports de voyageurs (dont 94,4 M€ de recettes tarifaires de la RTM) et pour 18% de la participation versée par le budget principal.

Les recettes réelles de fonctionnement s'établissent à 668,35 M€, en hausse de +2,9 % (+ 19,1 M€) par rapport au voté 2018⁵. Cette évolution repose sur les principales variations suivantes :

- ✓ **Hausse des produits des services (+ 4.14 M€) dont :**
 - **Progression de 1,3 M€ pour les recettes tarifaires voyageurs :**
 - Bonne fréquentation sur la ligne Marseille-Aéroport nécessitant un renforcement d'offre et donc une recette à l'avenant (+ 0,5 M€) ;
 - Progression des recettes RTM (+ 0,6 M€) ;
 - Développement des lignes interurbaines dont la ligne 50 entre Aix en Provence et Marseille (+ 0,2 M€) ;
 - **Hausse de 2,8 M€ des recettes diverses dont les redevances versées** par les exploitants dans les gares routières et parcs relais sur Marseille et Aix en Provence;
- ✓ **Progression des dotations et participations de 12,03 M€,** incluant la progression de la subvention du budget principal ;
- ✓ **Maintien du niveau des atténuations des charges (0,16 M€) ;**
- ✓ **Légère progression des autres produits de gestion courante (+0,6 M€) ;**
- ✓ **Progression des recettes fiscales dont le versement transport et la compensation (+ 9,91 M€)** de + 3 %, estimée sur la base de la conjoncture de l'emploi et de la masse salariale sur le territoire de la Métropole (on notera une prévision prudente sur ce poste, les encaissements 2018 affichant une progression proche de 5%) ;

En M€	2018		BP 2019	Delta / "voté" 2018	
	BP	Budget "voté 2018		en M€	en %
Versement transport	330,3	330,3	340,21	9,91	3,0%

2412-1 du CGCT. Cette participation est déterminée par différence entre l'ensemble des dépenses et recettes réalisées et en fonction de la couverture du remboursement des annuités d'emprunt et son versement s'effectue en fin d'exercice.

⁵ Hors reprise du résultat reporté

Compensation versement transport	3,91	3,91	4,04	0,13	3,3%
-------------------------------------	------	------	------	------	------

- ✓ **Recul de 6,9 M€ des recettes exceptionnelles** (inscription en 2018 de produits de cessions non reductibles en 2019).

La participation du budget principal à l'équilibre du budget annexe des transports métropolitains est prévue à hauteur de 122,93 M€, en progression de 13,3 M€ par rapport au total voté 2018 (le transfert des recettes de forfait post stationnement et de la redevance d'occupation du domaine public « panneaux publicitaires » en décision modificative 2018 avait permis de la réduire de 9.3 M€) et en léger recul par rapport au BP 2018.

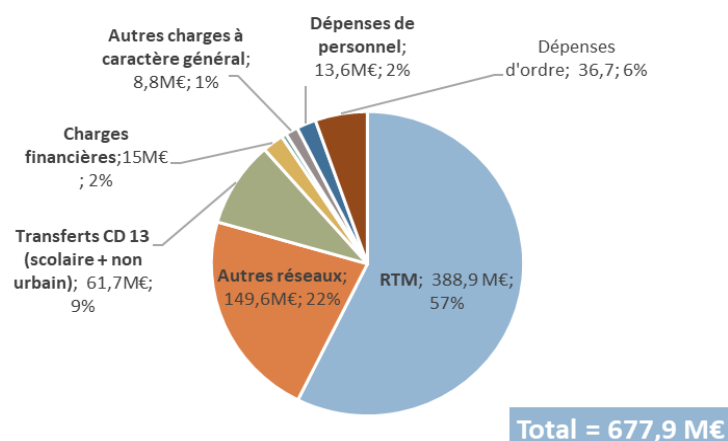
On note une stabilité des recettes d'ordre à 9,5 M€ (écritures comptables liées aux amortissements des subventions reçues et à la reprise des amortissements des immobilisations).

1.2.3. EVOLUTION DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

D'un montant total de **677,87 M€**, les dépenses de fonctionnement sont, à plus de 90 % du volume global des dépenses, liées aux contributions des exploitants, composées principalement de la **rémunération forfaitaire de la RTM à hauteur de 388,9 M€**. Elles comprennent 641,12 M€ de dépenses réelles (94,6%) et 36,75 M€ (5,4%) de dépenses d'ordre.

En M€	2018		BP 2019	Delta / "voté" 2018	
	BP	Budget "voté" 2018		en M€	en %
Dépenses réelles	615,44	614,87	641,12	26,25	4,3%
Dépenses de gestion courante	600,94	600,10	625,69	25,59	4,3%
011 - Charges à caractère général	585,50	584,15	609,00	24,85	4,3%
012 - Charges de personnel et frais assimilés	12,95	12,96	13,61	0,65	5,0%
014 - Atténuations de produit	1,10	1,10	1,10	0,00	0,0%
65 - Autres charges de gestion courante (sauf le 6586)	1,39	1,88	1,98	0,10	5,3%
Autres dépenses de fonctionnement	14,50	14,77	15,43	0,66	4,5%
66 - Charges financières	13,50	13,79	14,99	1,20	8,7%
67 - Charges exceptionnelles	0,99	0,98	0,44	-0,54	-55,3%
68 - Dotations aux provisions	-	-	-	-	n/a
022 - Dépenses imprévus	-	-	-	-	n/a
Dépenses d'ordre	40,04	50,95	36,75	-14,20	-27,9%
023 - Virement section investissement	3,12	7,27	-	-7,27	-100,0%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	36,91	43,67	36,75	-6,93	-15,9%
043 - Opérations d'ordre à l'intérieur de la section	-	-	-	-	n/a
Total dépenses de fonctionnement	652,36	665,82	677,87	12,05	1,8%
Résultat reporté	-	-	-	-	n/a
Total général	652,36	665,82	677,87	12,05	1,8%

Les dépenses de fonctionnement 2019 se répartissent comme suit :



La progression limitée des **dépenses totales de fonctionnement** de 1,8 % (+12,05 M€) par rapport au total voté 2018 tient principalement à la baisse des crédits prévus au titre des écritures d'ordre (-14,2 M€) en raison de produits de cession constatés en 2018 et non reconductibles en 2019.

Les **dépenses réelles** de fonctionnement **augmentent**, pour leur part, de **4,3% (+26,2 M€)** par rapport au total voté 2018. Cette évolution se décompose comme suit :

- L'évolution des charges à caractère général (+ 25,6 M€) entre 2018 et 2019 principalement liée à :
 - ✓ L'indexation des contrats avec les principaux exploitants (rémunérations de la RTM, RDT, d'Aix en Bus et des Bus de l'Etang) à hauteur de 10 M€ ;
 - ✓ La progression de la compensation financière R2 (2,4 M€) couvrant l'évolution de l'annuité de la dette (capital + intérêts) de la RTM suite notamment à la prise en charge d'investissements en direct ;
 - ✓ L'offre nouvelle (détail en annexe) à hauteur de 9,3 M€, décomposée comme suit :
 - Renforcement des lignes de transports interurbaines lié à l'augmentation de la fréquence,
 - Mise en service du BHNS sur le réseau urbain d'Aix en Provence en septembre 2019,
 - Renforcement de l'offre urbaine notamment sur le pôle d'Activité d'Aix les Milles,
 - Renforcement des lignes régulières et scolaires au regard des surcharges générées par la nouvelle tarification scolaire et l'augmentation de la fréquentation,
 - Création de nouvelles dessertes scolaires à partir de septembre 2018 en lien avec la construction du nouvel établissement scolaire à l'Arbois,
 - Déploiement du transport spécialisé pour les personnes en situation d'handicap sur Aubagne,
 - Adaptation du réseau de bus sur Marseille dans le cadre de l'amélioration de la desserte de la « Belle de Mai », du prolongement du métro Gèze, de la piétonisation de la Canebière et de la requalification du Jarret.
 - ✓ Enfin, des actions en marketing stratégique et des études pour l'implantation des stations Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) et des Infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE), le déploiement et la promotion des modes actifs, composantes phares de la politique de la Métropole Aix-Marseille-Provence représentent 3,5 M €.

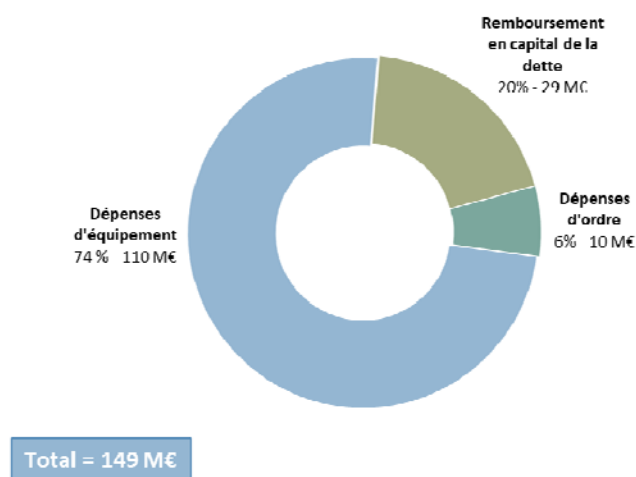
- La hausse des charges de personnel essentiellement liée au glissement vieillesse technicité et à la structuration de la DGA mobilité afin d'assurer la production et le suivi des opérations de l'Agenda (+ 0,6 M€) ;
- Une progression des autres charges de gestion courante (+ 0,3 M€) liée à l'inscription d'une régularisation de charge conventionnelle avec la SNCF ;
- L'augmentation des charges financières (+ 1,2 M€) ;
- La baisse des charges exceptionnelles (- 0,5 M€).

1.3. LA SECTION D'INVESTISSEMENT DU BUDGET ANNEXE DES TRANSPORTS METROPOLITAINS

1.3.1. LA MONTEE EN CHARGE DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT

En M€	2018		BP 2019	Delta / "voté" 2018	
	BP	Budget "voté" 2018		en M€	en %
Dépenses réelles	110,65	124,14	139,70	15,56	12,5%
Dépenses d'équipement	82,68	94,76	110,00	15,24	16,1%
20 - Immobilisations incorporelles (sauf le 204)	4,88	-	-	-	n/a
204 - Subventions d'équipement versées	0,00	-	-	-	n/a
21 - Immobilisations corporelles	0,00	-	-	-	n/a
23 - Immobilisations en cours	4,85	-	-	-	n/a
Opérations d'équipement	72,96	94,76	110,00	15,24	16,1%
Opérations pour le compte de tiers	2,38	2,52	0,00	-2,52	-100,0%
458 - Opérations sous mandat	2,38	2,52	-	0,00	-100,0%
Dépenses financières	25,59	26,86	29,70	2,84	10,6%
10 - Dotations, fonds divers et réserves	-	-	-	-	n/a
13 - Subventions d'investissement	-	-	-	-	n/a
16 - Emprunts et dettes assimilées	25,59	26,86	29,70	2,84	10,6%
26 - Participations et créances rattachées	-	-	-	-	n/a
27 - Autres immobilisations financières	-	-	-	-	n/a
020 - Dépenses imprévues	-	-	-	-	n/a
Dépenses d'ordre	9,53	51,51	9,53	-41,98	-81,5%
040 - Opérations de transfert entre sections	9,53	9,53	9,53	0,00	0,0%
041 - Opérations patrimoniales	0,00	41,98	-	-41,98	-100,0%
Total dépenses d'investissement	120,18	175,65	149,23	-26,42	-15,0%
Résultat reporté	-	12,69	-	12,69	-100,0%
Total général	120,18	188,34	149,23	-39,11	-20,8%

Les dépenses d'investissement 2019 se répartissent comme suit :



Ainsi, concernant la compétence transports, la mise en œuvre de l'Agenda de la Mobilité se traduit par une **enveloppe de 110 M€** notamment au titre des projets suivants :

- ✓ 20 M€ au titre du BHNS - ligne B - Pays d'Aix
- ✓ 9,4 M€ pour le parc relais colonel Jean-Pierre;
- ✓ 11 M€ pour le programme ICAR ;
- ✓ 7,7 M€ au titre de l'extension du Tramway Nord-Sud ;

Reçu au Contrôle de légalité le 27 décembre 2018

- ✓ 7,3 M€ au titre de la fin de l'opération du Métro Capitaine Gèze;
- ✓ 5 M€ pour l'aménagement des points d'arrêt ;
- ✓ 4,7 M€ pour le parc relais de la Ciotat Ceyreste ;
- ✓ 3 M€ pour le pôle d'échanges de Gardanne ;
- ✓ 2,5 M€ au titre des études du prolongement du tramway ;
- ✓ 1.6 M€ pour la création de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Cette enveloppe **progresses de 15,2 M€** par rapport au budget 2018.

Ainsi, d'ici à 2026, l'ensemble des dépenses d'investissement portées par le seul Budget Annexe des Transports Métropolitains devrait approcher les 2,7 milliards d'euros.

Les soutiens financiers des partenaires publics au travers du Contrat de Plan Etat Région, des appels à projets « Transports collectifs et Mobilité Durable » de l'Etat, des Dotations de Solidarité pour l'Investissement Local (20 M€ cumulés en 2017 et 2018), du Plan Mobilité départemental (300 M€) et du CRET Régional (44 M€ sur l'axe Mobilité) **seront d'indispensables et importants leviers pour accompagner les opérations des 1ères années de l'Agenda** mais qui s'avèreront insuffisants pour conduire les ambitions du projet.

Un engagement significatif de l'État dans le financement de l'ambition métropolitaine reste donc primordial.

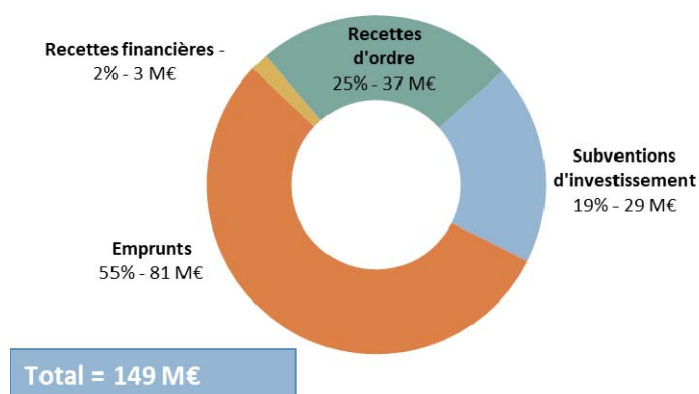
Au regard et dans la poursuite du travail de la mission interministérielle conjointe sur les infrastructures de transport de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence mené en 2017, la Métropole entendrait que la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités constitue le support d'une partie de la réponse financière.

Aussi, la Métropole entend-elle peser de tout son poids dans les discussions qui s'engageront au cours du débat parlementaire à venir pour que soit prise en compte, dans cette nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités, la mise en place de ressources dédiées en faveur du financement des infrastructures de mobilité de la Métropole Aix Marseille Provence.

1.3.2. EVOLUTION DES RECETTES D'INVESTISSEMENT

En M€	2018		BP 2019	Delta / "voté" 2018	
	BP	Budget "voté" 2018		en M€	en %
Recettes réelles	83,43	95,41	112,48	17,07	17,89%
Recettes d'équipement	83,43	87,53	109,98	22,45	25,64%
13 - Subventions d'investissement (reçues) (sauf le 138)	25,04	31,08	28,52	-2,56	-8,24%
16 - Emprunts et dettes assimilées (hors 165, 166, 16449)	58,39	56,35	81,46	25,11	44,57%
21 - Immobilisations corporelles	-	-	-	-	n/a
23 - Immobilisations en cours	-	0,11	-	-0,11	-100,00%
Opérations pour le compte de tiers	-	0,14	-	-0,14	-100,00%
458 - Opérations sous mandat	-	0,14	-	-0,14	-100,00%
Recettes financières	-	7,74	2,50	-5,24	-67,69%
16 - Emprunts et dettes assimilées (165, 166, 16449)	-	-	2,50	2,50	n/a
10 - Dotations, fonds de réserves et réserves (hors 1068)	-	0,40	-	-0,40	-100,00%
1068 - Excédents de fonctionnement capitalisés	-	6,65	-	-6,65	-100,00%
138 - Autres subventions d'investissement non transférables	-	-	-	-	n/a
26 - Participations et créances rattachées à des participations	-	-	-	-	n/a
27 - Autres immobilisations financières	-	0,69	-	-0,69	-100,00%
Recettes d'ordre	36,74	92,93	36,75	-56,18	-60,45%
021 - Virement de la section de fonctionnement	-	7,27	-	-7,27	-100,00%
040 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	36,74	43,68	36,75	-6,93	-15,87%
041 - Opérations patrimoniales	-	41,98	-	-41,98	-100,00%
Total recettes d'investissement	120,17	188,34	149,23	-39,11	-20,77%
Résultat reporté	-	0,00	-	0,00	n/a
Total général	120,17	188,34	149,23	-39,11	-20,77%

Les recettes d'investissement 2019 se répartissent comme suit :



La progression des recettes réelles d'investissement à hauteur de 17,9 % (+17,07M€) par rapport au total voté 2018 correspond à :

- ✓ Une baisse des volumes de subvention afin de tenir compte des avancements de projets ;
- ✓ Une hausse de l'emprunt d'équilibre (+25 M€). La progression des dépenses d'équipement du budget annexe Transports Métropolitains nécessite un recours accru à la dette. Ce volume prévisionnel sera amendé au regard des résultats du compte administratif et des réponses des différents financeurs aux sollicitations en cours.

Ainsi, la structure de financement fait ressortir un financement par l'emprunt à hauteur de 48%, le niveau de financement extérieur – avec 21% - restant faible.

La diminution des recettes d'ordre résulte de la non inscription d'écritures comptables patrimoniales (reprise de patrimoine).

Par ailleurs, **aucun virement de la section de fonctionnement** n'est, comme en 2018, prévu en 2019, les **annuités de la dette** restant cependant **réglementairement couvertes par des ressources propres**.

Au regard de la structure de financement projetée, l'encours de dette et le ratio de désendettement ressortiraient comme suit :

K€	2017	2018	2019
Encours corrigé au 31/12	502 154	529 201	576 316
Epargne brute	20 296	30 334	31 696
Encours corrigé / Epargne brute	24,74	17,45	19,13