

BUDGET ANNEXE TRANSPORTS METROPOLITAINS

RAPPORT DE PRÉSENTATION

DU

BUDGET PRIMITIF 2022

SOMMAIRE

1. Contexte du budget annexe des transports métropolitains du budget primitif 2022	3
2. la programmation pluriannuelle des investissements du budget annexe « transports métropolitain »	4
2.1.1 LE VOLUME DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS METROPOLITAINS »	4
2.1.2 AVANCEMENT DES PROGRAMMES AU 31 DECEMBRE 2021	5
3. Présentation du budget primitif 2022 du budget annexe des transports métropolitains	7
3.1. Synthèse du budget primitif 2022	7
3.2. Une section d'exploitation toujours sous contraintes	7
3.2.1. L'équilibre de la section d'exploitation	7
3.2.2. Evolution des recettes d'exploitation: une reprise prévue avec prudence	8
3.2.3. Evolution des dépenses d'exploitation	9
3.3. La section d'investissement du budget 2022 : L'AIDE DE L'ETAT PERMET l'accélération des projets	11
3.3.1. Une métropole de projets pour la mobilité	11
3.3.2. Evolution des recettes d'investissement	13
3.4. la dette du budget annexe des transports métropolitains	14
3.5. les épargnes de l'activité transports : une situation qui s'améliore même si elle demeure toujours dégradée	15

1. CONTEXTE DU BUDGET ANNEXE DES TRANSPORTS METROPOLITAINS DU BUDGET PRIMITIF 2022

La Métropole Aix-Marseille-Provence, créée le 1er janvier 2016, est Autorité Organisatrice de la Mobilité unique sur le territoire métropolitain. Elle s'est organisée pour traiter les questions de mobilité aux différentes échelles et dans leurs différentes dimensions, en visant une meilleure cohérence entre transport et développement urbain. Elle définit l'offre de transports en commun, ses modalités d'exploitation, sa tarification et les investissements bénéficiant du versement transport. La Métropole veut placer les enjeux de mobilité au cœur de son projet à travers une vision partagée des solutions à conduire et des moyens à y affecter.

Le contexte du budget des Transports Métropolitains 2022 est marqué par deux événements majeurs :

- Les financements annoncés par le Président de la République début septembre, sur le volet « mobilité- transports » par une aide de l'Etat d'un montant de 1 milliard d'euros, composée d'une subvention pluriannuelle de 256 000 K€ et d'une avance remboursable de 744 000 K€ ; Au titre de l'exercice 2022 est attendu un **soutien d'un montant global de 132 M€ dont 32 M€ de subventions et 100 M€ d'avance remboursable à taux zéro** ;
- **Une reprise des recettes d'exploitation**, faible mais au caractère certain, attendue sur les recettes tarifaires et le versement mobilité, faisant suite à un contexte de pertes de recettes en lien direct avec la crise sanitaire.

Les investissements 2022 : Une nouvelle ambition pour répondre aux besoins du territoire

L'exercice 2022 se caractérise par la volonté d'accélérer, grâce au soutien financier de l'Etat, le développement des infrastructures de transports (automatisation du métro marseillais, désenclavement des quartiers nord, déploiement de bus à haut niveau de service, mise en œuvre de Pôle d'échanges multimodaux...). Ainsi, les **dépenses d'équipement s'élèvent à 215 762K€, soit une augmentation de 106 M€** par rapport au BP 2021 (109,5 M€) Elles s'équilibrent en recettes par des subventions (89 352K€), l'autofinancement dégagé par la section d'exploitation (7 257 K€) et le **recours à l'emprunt (142 383 K€)**.

Ce niveau d'investissement 2022 répond à l'ambition de développer une Métropole de projets sur les sujets de la mobilité affichant notamment l'objectif de transformer son réseau de transport pour le rendre plus performant avec un maillage optimisé.

Les recettes inhérentes au plan d'aide de l'Etat (subventions et avance remboursable) sont inscrites dès le Budget Primitif afin de financer les projets identifiés comme prioritaires.

Une reprise certaine des recettes en 2022 qui ne permet cependant pas de couvrir la dynamique des dépenses

Si les annonces de l'Etat offrent une possibilité de développer les transports publics sur le territoire de la Métropole en termes d'investissement, **la situation financière de la section d'exploitation demeure préoccupante et structurellement identique** aux années précédentes :

- Du fait du caractère rigide des dépenses d'exploitation, composées du financement des opérateurs de transports (90% des dépenses d'exploitation), des charges de personnel (2%) et des dotations aux amortissement (6%),
- Du fait de la perte de dynamique des recettes d'exploitation depuis le début de la période pandémique, malgré une reprise certaine, mais encore faible attendue pour les recettes tarifaires (+2% par rapport au budget primitif 2021), et de la faible dynamique du versement mobilité (+2% par rapport à 2021).

Par conséquent, l'équilibre de la section d'exploitation n'est obtenu que par une augmentation de la participation du Budget Principal Métropolitain portant celle-ci à 122 000 K€ contre 114 000 K€ au titre de 2021 (budget total voté).

2. LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DES INVESTISSEMENTS DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS METROPOLITAIN »

La programmation des investissements regroupe les projets fixés par le Conseil en matière de politique publique. Les dépenses réelles d'investissement comprennent les dépenses d'équipement gérées en Autorisations de Programme (AP) et Crédits de Paiement (CP).

2.1.1 LE VOLUME DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS METROPOLITAINS »

Le tableau ci-dessous présente les programmes qui apparaissent dans la PPI du budget annexe « Transports métropolitains » avec les principaux indicateurs de suivi.

En K€	Programmes	Montant restant à financer au 01/01/2022	AP Variation annuelle du volume BP 2022	Crédit de paiement voté 2022	AP reste à financer après le Budget primitif	Durée de Résorption
Montant des Autorisations de Programme	Bus à Haut Niveau de Service	168 877 K€	18 150 K€	5 660 K€	181 367 K€	32 Ans
	Extension Métro	805 212 K€	0	2 000 K€	803 212 K€	n/c
	Extension Tramway	541 706 K€	152 000 K€	79 520 K€	614 186 K€	8 Ans
	GEl hors projets spécifiques	48 439 K€	2 500 K€	3 675 K€	47 264 K€	13 Ans
	Gestion de l'Administration	1 207 K€	0	60 K€	1 147 K€	19 Ans
	Métro et Tramway en activité	480 216 K€	0	103 496 K€	376 720 K€	4 Ans
	Pôle d'Echange Multimodal	49 615 K€	30 180 K€	3 875 K€	75 920 K€	20 Ans
	Transports urbains exploitation	177 666 K€	4 000 K€	17 476 K€	164 190 K€	9 Ans
Total	2 272 939 K€	206 830 K€	215 762 K€	2 264 007 K€	10 Ans	

Le volume d'AP¹ s'élève à 2 479 769 K€ tenant compte d'une progression annuelle positive de 206 830 K€ répartie comme suit :

- ✓ Une revalorisation de l'opération des travaux du BHNS d'Aix-en-Provence (Ligne A) pour un total de 1 550 K€ ;
- ✓ La création de l'opération du tramway Saint-Charles Belle-de-mai pour 152 000 K€ ;
- ✓ La création de l'opération de l'extension du BHNS Aixpress pour 17 700K ;
- ✓ La création de l'opération pour l'aménagement des points d'arrêts sur le territoire Marseille-Provence pour 2 000K€ ;
- ✓ La création des pôles d'échange multimodaux de Frais Vallon, Saint-André et de Pierre Plantée pour 30 180 K€ ;
- ✓ L'acquisition de bus à hydrogène pour 2 000 K€ ;

¹ Volume d'autorisation de programme = Montant prévisionnel initial restant à financer au 01/01/2022 + variation annuelle du volume BP

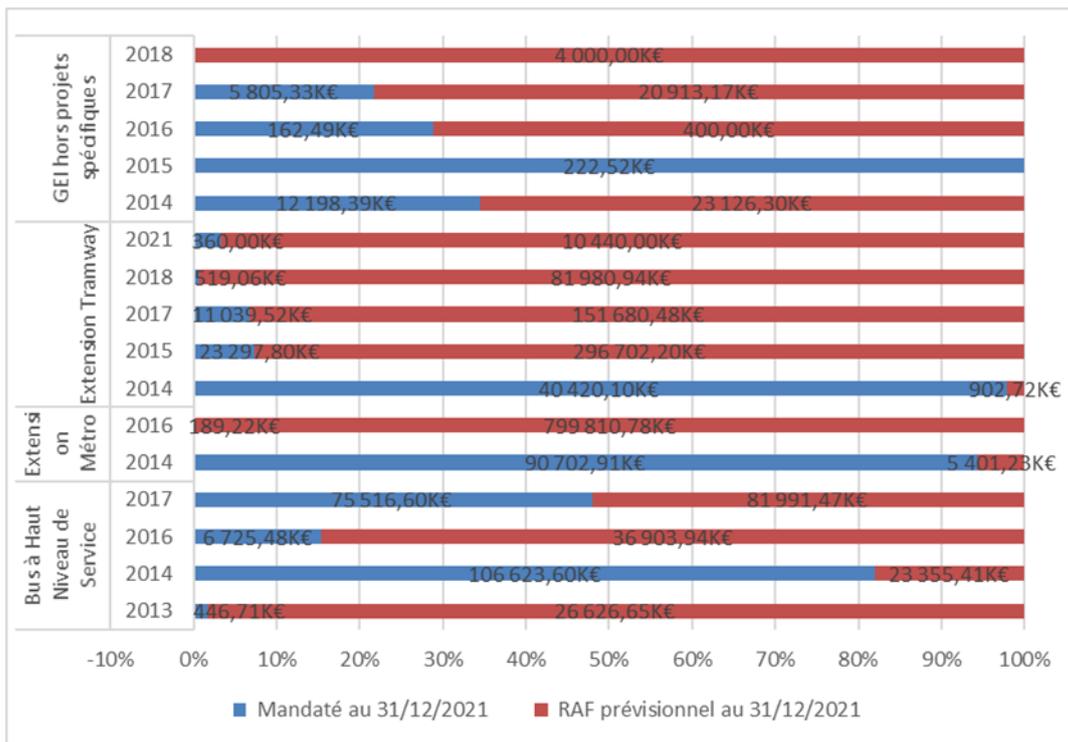
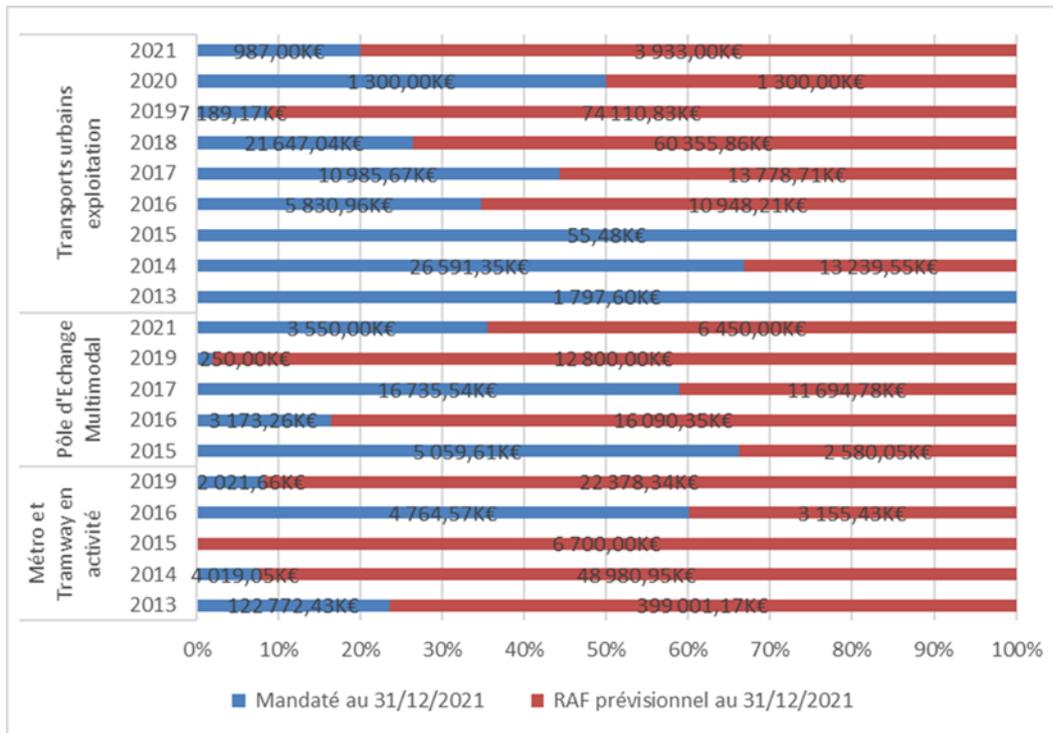
- ✓ Et la création d'une zone à faible émission (ZFE) pour 2 500K€.

Ainsi, la durée de résorption de l'ensemble des programmes s'étend sur **10 ans**.

2.1.2 AVANCEMENT DES PROGRAMMES AU 31 DECEMBRE 2021

- ✓ Le graphique qui suit présente l'avancement des programmes rattachés au budget annexe des transports métropolitains.
- ✓
- ✓ Il se décline comme il suit :
- ✓ Le programme « Transports urbains d'exploitation » affiche un taux d'avancement de 30%. Il reste 177 666 K€ d'autorisation de programme (AP) à financer sur les exercices futurs. Ce programme correspond à l'ensemble des opérations liées à la création et à l'entretien des infrastructures existantes, l'acquisition de matériel billettique ou encore l'achat de bus.
- ✓ Le programme « Pôles d'échanges multimodal » est, quant à lui, consommé à 37%. Il reste 49 615K€ d'AP à financer.
- ✓ Le programme « Métro et Tramway en activité » a avancé de 22% avec un reste à financer (RAF) prévisionnel de 480 439 K€. L'opération de renouvellement des rames de métro concerne, à elle seule, 393 709K€ de RAF prévisionnel. Pour les autres opérations, il s'agit des travaux d'accessibilité des stations de métro ou de travaux d'entretien du réseau existant.
- ✓ Le programme « GEI » affiche un avancement de 28% avec un RAF prévisionnel de 48 439K€. Ce programme regroupe l'ensemble des parcs relais du territoire.
- ✓ Le programme « Extension tramway » est à 12% de consommation des AP avec un RAF prévisionnel à 541 706K€. Ce programme regroupe l'ensemble des projets d'extension du réseau de tramway.
- ✓ Le programme « Extension métro » est avancé à 10% avec un RAF prévisionnel à 805 212K€. Il s'agit principalement de l'AP de l'extension du métro Dromel-Saint-Loup avec un RAF à 799 810K€.
- ✓ Enfin, le programme Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) regroupe l'ensemble des projets de création ou d'extension des BHNS. Son avancement est de 53% avec un RAF prévisionnel de 168 877 K€.
- ✓ Enfin, le programme Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) regroupe l'ensemble des projets de création ou d'extension des BHNS. Son avancement est de 53% avec un RAF prévisionnel de 168 877 K€.

Les graphiques ci-dessous présentent l'avancement des programmes par année de création des opérations. Ainsi, certains programmes comme celui du « Transports urbains d'exploitation » possèdent un rythme d'exécution caractérisé par une consommation des CP à chaque exercice. A contrario, les programmes « Extension métro », « Extension tramways » ou encore celui du « Métro et Tramway en activité » regroupent des opérations plus lourdes, qui peuvent connaître des phases de maturation plus longues.



3. PRESENTATION DU BUDGET PRIMITIF 2022 DU BUDGET ANNEXE DES TRANSPORTS METROPOLITAINS

3.1. SYNTHESE DU BUDGET PRIMITIF 2022

Le Budget Primitif (BP) 2022 s'élève à **992 311 K€** soit une hausse de 16% par rapport au Budget Primitif 2021 et s'équilibre comme suit :

	BP 2021	Total voté 2021	BP 2022
Section d'Exploitation	676 062 K€	729 463 K€	704 780 K€
Section d'Investissement	182 187 K€	262 940 K€	287 531 K€
BUDGET TOTAL	858 249 K€	992 403 K€	992 311 K€

Les principales caractéristiques du budget 2022 sont les suivantes :

- En exploitation :
 - ✓ Pour les dépenses : une volonté de contenir les dépenses réelles d'exploitation malgré une structure très rigide de celles-ci avec 90 % consacrés aux contrats avec les opérateurs de transports, 2% de charges de personnel et 6% de dotation aux amortissements,
 - ✓ Pour les recettes : les recettes tarifaires et fiscales (Versement mobilité) marquent une faible reprise (+2% par rapport à 2021). La participation du Budget principal métropolitain est relevée à 122 000 K€ contre 114 000 K€ au budget 2021 (total voté).

- En investissement :
 - ✓ Pour les dépenses : les dépenses d'équipement s'élèvent à 215,8 M€ dont 88 660 K€ consacrés au financement du renouvellement des rames de métro (Projet NEOMMA) et 73 800 K€ à l'extension du tramway Nord-Sud.
 - ✓ Pour les recettes : les opérations d'équipement sont financées par des subventions (89 352K€) dont 6 000 K€ versés par le budget principal et de l'emprunt nouveau (142,4 M€). Ces niveaux de recettes comprennent la part 2022 de subvention du plan « Marseille en Grand » (32 000 K€), ainsi que la part de l'avance remboursable de l'Etat (100 000 K€). De plus, la capacité d'autofinancement dégagée au budget primitif 2022 par la section d'exploitation est de 7 257 K€.

3.2. UNE SECTION D'EXPLOITATION TOUJOURS SOUS CONTRAINTES

3.2.1. L'EQUILIBRE DE LA SECTION D'EXPLOITATION

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.

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'utilisateur 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 répondant aux besoins des usagers (y compris dans les zones les moins denses) et la réalisation d'investissements importants, tout en préservant une politique tarifaire adaptée facilitant l'accès aux transports publics de l'ensemble des usagers.

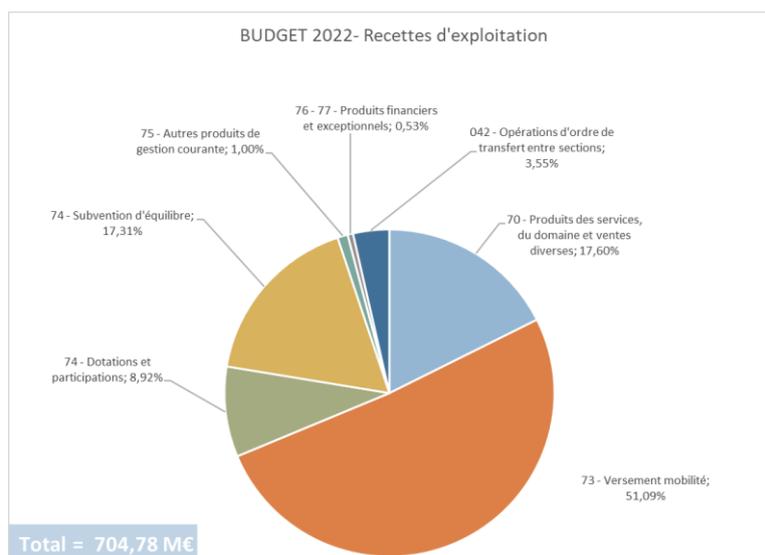
De ce fait, le budget annexe « Transports métropolitains » se caractérise par un déséquilibre intrinsèque de sa section d'exploitation, puisque la structure des recettes propres de ce budget ne permet pas de couvrir l'intégralité des dépenses du service. Ainsi, le recours à une participation du budget principal² se révèle nécessaire.

L'exercice 2022 est encore marqué par l'impact de la crise sanitaire, notamment au niveau des recettes tarifaires dont la dynamique d'avant- crise n'a pas encore été retrouvée. A contrario de l'offre de transport retrouve son déploiement d'avant 2020. Par conséquent, afin de maintenir cette offre de transport, la participation du Budget principal a été réévaluée à 122 000€ soit +17% par rapport au budget primitif 2021.

3.2.2. EVOLUTION DES RECETTES D'EXPLOITATION: UNE REPRISE PREVUE AVEC PRUDENCE

En K€	Total "Voté" 2020	CA 2020	BP 2021	BP 2022	Evolution en % du BP 2022 SUR BP 2021
Recettes réelles	668 344 K€	612 190 K€	651 623 K€	679 780 K€	4%
Recettes de gestion courante	666 011 K€	606 104 K€	647 880 K€	676 037 K€	4%
013 - Atténuations de Charges	161 K€	24 K€	20 K€	9 K€	-54%
70 - Produits des services, du domaine et ventes diverses	131 896 K€	97 655 K€	121 532 K€	124 028 K€	2%
73 - Impôts et taxes sauf 731	340 217 K€	330 363 K€	353 000 K€	360 060 K€	2%
74 - Dotations et participations	179 379 K€	170 508 K€	166 775 K€	184 872 K€	11%
75 - Autres produits de gestion courante	14 359 K€	7 554 K€	6 553 K€	7 068 K€	8%
Autres recettes de fonctionnement	2 333 K€	6 086 K€	3 743 K€	3 743 K€	0%
76 - Produits financiers	1 333 K€	2 743 K€	2 743 K€	2 743 K€	0%
77 - Produits exceptionnels	1 000 K€	3 343 K€	1 000 K€	1 000 K€	0%
Recettes d'ordre	9 526 K€	92 974 K€	24 439 K€	25 000 K€	2%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	9 526 K€	92 974 K€	24 439 K€	25 000 K€	2%
Total recettes d'exploitation	677 870 K€	705 164 K€	676 062 K€	704 780 K€	4%
002 - Excédent reporté	8 533 K€				
Total des Recettes d'exploitation cumulées	686 403 K€	705 164 K€	676 062 K€	704 780 K€	4%

Les recettes d'exploitation 2022 se répartissent comme suit :



² 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 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.

Le produit du versement mobilité (VM) représente la majorité des recettes d'exploitation du budget annexe « Transports Métropolitains », soit 51 %. Les recettes tarifaires (produits des services et du domaine) progressent légèrement (+2%) par rapport au budget primitif 2021, et représentent près de 18% des recettes de fonctionnement. La participation du Budget principal métropolitain représente quant à elle plus de 17% du total de ces ressources.

Les recettes de la section d'exploitation s'élèvent au global à **704 780 K€**, soit une augmentation de **4%** par rapport aux prévisions de recettes du BP 2021.

Cette évolution repose sur les principales variations suivantes :

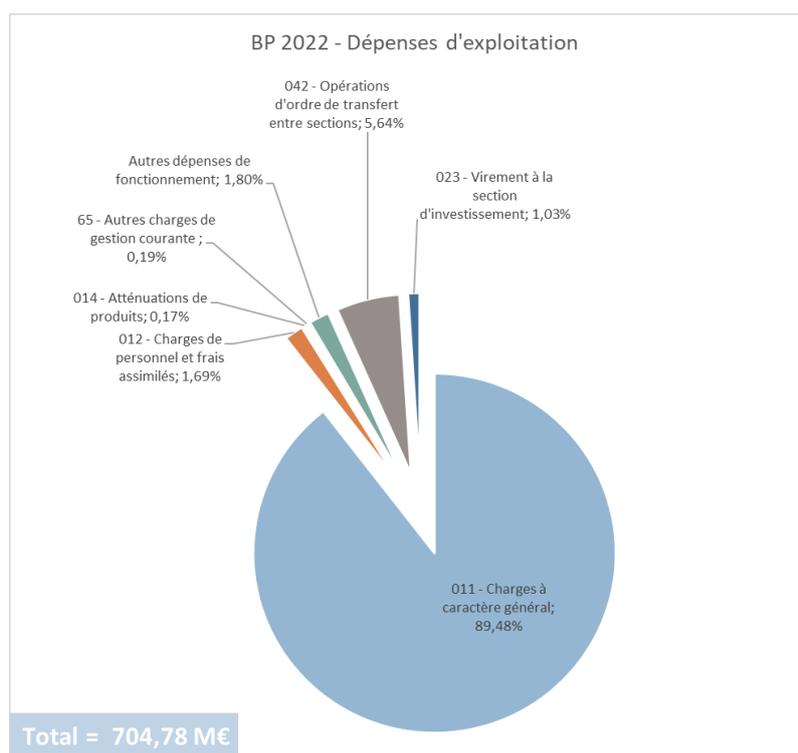
- ✓ **Augmentation des produits des services due à la reprise constatée à compter de la fin du second trimestre 2021.** Ainsi, au regard de la fréquentation du dernier semestre 2021, les prévisions des recettes tarifaires confirment la reprise débutée en juin 2021 (+2% par rapport au BP 2021).
- ✓ **Augmentation du versement mobilité (VM) (+2% par rapport au budget primitif 2021).**
- ✓ **Stabilité des dotations et participations, hors participation d'équilibre du budget principal**
- ✓ **Augmentation de la subvention de fonctionnement du budget principal au budget annexe des transports métropolitains de 17%.** Cette augmentation traduit l'effort fait par la Métropole pour soutenir le retour à une offre de transport public complète malgré la perte en dynamique de la fiscalité et des recettes tarifaires.
- ✓ **Hausse de 8%** des autres recettes de gestion courante.
- ✓ **Une augmentation des recettes d'ordre de + 2 %** liée à l'amortissement des subventions d'équipement perçues sur les exercices antérieurs.

3.2.3. EVOLUTION DES DEPENSES D'EXPLOITATION

D'un montant total de **704 780 K€**, les dépenses d'exploitation sont constituées, pour près de 90 % du volume global, des dépenses liées aux contributions des exploitants. Elles comprennent 657 781 K€ de dépenses réelles (93%) et 46 998 K€ (7%) de dépenses d'ordre.

En K€	Total "Voté" 2020	CA 2020	BP 2021	BP 2022	Evolution en % du BP 2022 SUR BP 2021
Dépenses réelles	641 125 K€	617 089 K€	636 657 K€	657 781 K€	3%
Dépenses de gestion courante	625 693 K€	603 937 K€	622 651 K€	645 080 K€	4%
011 - Charges à caractère général	609 000 K€	590 450 K€	607 951 K€	630 668 K€	4%
012 - Charges de personnel et frais assimilés	13 612 K€	11 757 K€	12 276 K€	11 906 K€	-3%
014 - Atténuations de Produits	1 098 K€	820 K€	1 200 K€	1 200 K€	0%
65 - Autres charges de gestion courante	1 984 K€	910 K€	1 223 K€	1 307 K€	7%
Autres dépenses de fonctionnement	15 432 K€	13 152 K€	14 006 K€	12 701 K€	-9%
66 - Charges financières	14 989 K€	12 385 K€	12 600 K€	11 868 K€	-6%
67 - Charges exceptionnelles	443 K€	767 K€	1 406 K€	833 K€	-41%
68 - provisions		0		0	
Dépenses d'ordre	36 745 K€	33 086 K€	39 405 K€	46 998 K€	19%
023 - Virement à la section d'investissement		0	2 175 K€	7 257 K€	234%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	36 745 K€	33 086 K€	37 230 K€	39 742 K€	7%
Total dépenses d'exploitation	677 870 K€	650 175 K€	676 062 K€	704 780 K€	4%
002 - Déficit reporté					
Total dépenses de fonctionnement cumulées	677 870 K€	650 175 K€	676 062 K€	704 780 K€	4%

Les dépenses d'exploitation 2022 se répartissent comme suit :



Les dépenses totales d'exploitation augmentent de 4% (+25 187K€) par rapport au BP 2021. Cette évolution tient principalement à la reprise d'une offre complète des transports par rapport à 2021. Cependant, la situation financière de la section d'exploitation impose des efforts importants pour contenir la croissance des dépenses. De ce fait, l'indexation des contrats des régies (RTM, RDT et Façonéo) reste gelée pour 2022 comme en 2021. Ainsi, l'évolution des dépenses réelles de fonctionnement est contenue à 3%.

Plus précisément, cette évolution se décompose comme suit :

- Les charges à caractère général (chapitre 011) augmentent de 4% par rapport au Budget Primitif 2021. Elles sont marquées par les faits majeurs suivants :
 - ✓ Le retour à une offre complète de transports ;
 - ✓ L'absence d'indexation en 2022 sur la rémunération des régies RTM, RDT et Façonéo ;
 - ✓ Le maintien au niveau de 2021 des budgets pour les directions marketing, études et programmation avec un axe prioritaire sur les actions stratégiques pour relancer la fréquentation et fidéliser les usagers ;
- Les charges de personnel sont quant à elles en baisse de 3% par rapport aux prévisions du budget 2021.
- Une hausse des autres charges de gestion courante (chapitre 65) de + 7% liée aux coûts d'exploitation des infrastructures et des investissements des exercices antérieurs tels que l'entretien des abris voyageurs, l'entretien des pôles d'échanges multimodaux. En outre, le maintien du soutien financier aux associations ayant des actions de promotion de modes actifs et pour assurer une mobilité pour tous, est à souligner.
- La baisse des charges financières de la dette (-6%).

Dans ce contexte contraint, le travail de maîtrise des dépenses engagé depuis plusieurs exercices et l'augmentation de la participation du Budget principal permettent de dégager un virement de la section d'exploitation vers la section d'investissement de 7 257 K€.

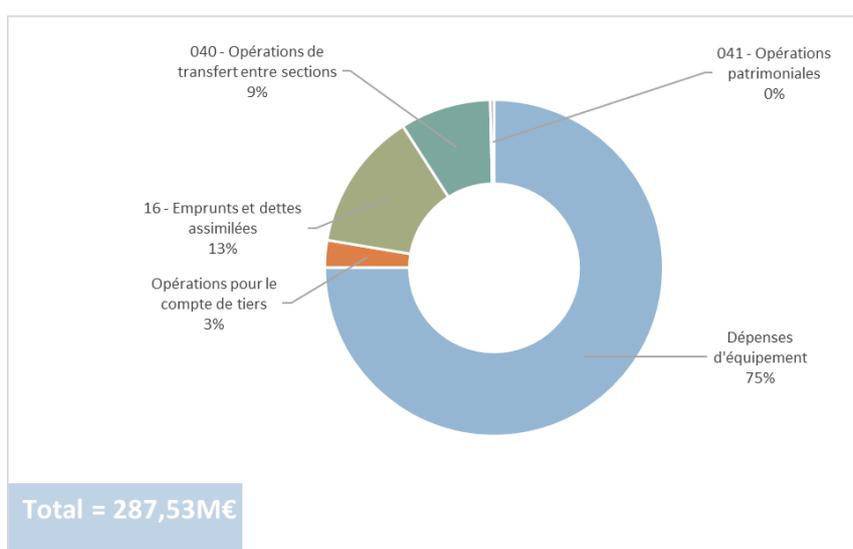
3.3. LA SECTION D'INVESTISSEMENT DU BUDGET 2022 : L'AIDE DE L'ETAT PERMET L'ACCELERATION DES PROJETS

3.3.1. UNE METROPOLE DE PROJETS POUR LA MOBILITE

D'un montant total de **287 531 K€ (dépenses réelles + dépenses d'ordre)**, les dépenses d'investissement sont fortement marquées par la nécessité de développer les infrastructures de transports. La prise en compte de l'aide de l'Etat permet de porter le total des dépenses d'équipement 2022 à 215 762 K€, soit plus 97% par rapport au BP 2021.

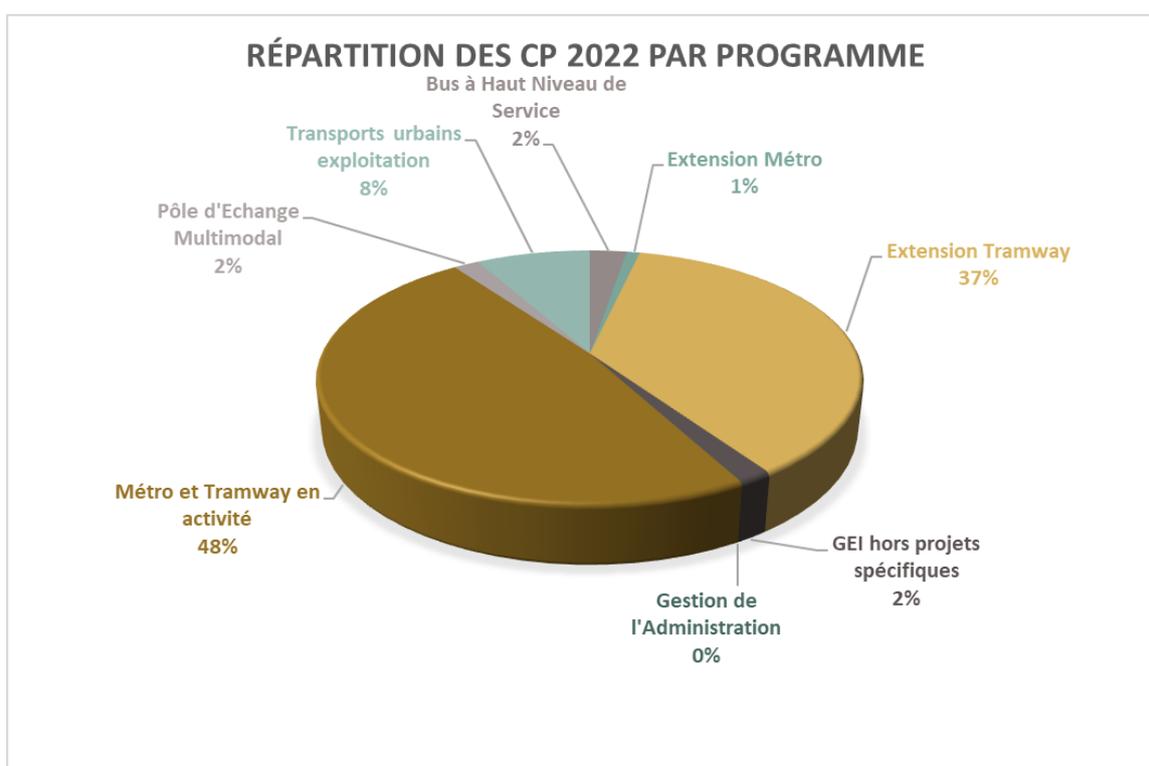
En K€	Total "Voté" 2020	CA 2020	BP 2021	BP 2022	Evolution en % du BP 2022 SUR BP 2021
Dépenses réelles	139 698 K€	105 207 K€	156 748 K€	261 531 K€	67%
Dépenses d'équipement	110 000 K€	76 606 K€	109 550 K€	215 762 K€	97%
20 - Immobilisations incorporelles (sauf le 204) (y compris opérations)				0	
21 - Immobilisations corporelles (y compris opérations)				0	
23 - Immobilisations en cours (y compris opérations)				0	
Total des opérations d'équipement	110 000 K€	76 606 K€	109 550 K€	215 762 K€	97%
Dépenses financières	29 698 K€	28 601 K€	47 198 K€	45 769 K€	-3%
16 - Emprunts et dettes assimilées	29 698 K€	28 166 K€	37 353 K€	38 269 K€	2%
26 - Participations et créances rattachées		400 K€	200 K€	0	-100%
27 - Autres immobilisations financières		35 K€		0	
45 - Opérations pour le compte de tiers (6)		32 K€	9 645 K€	7 500 K€	-22%
Dépenses d'ordre	9 526 K€	94 295 K€	25 439 K€	26 000 K€	2%
040 - Opérations de transfert entre sections	9 526 K€	92 974 K€	24 439 K€	25 000 K€	2%
041 - Opérations patrimoniales		1 322 K€	1 000 K€	1 000 K€	0%
Total dépenses d'investissement	149 224 K€	199 503 K€	182 187 K€	287 531 K€	58%
001 - Solde d'exécution négatif	24 479 K€		0	0	
Total dépenses d'investissement cumulées	173 703 K€	199 503 K€	182 187 K€	287 531 K€	58%

Les dépenses d'investissement 2022 se répartissent comme suit :



Les dépenses d'équipement se montent à 215 762 K€ et se répartissent comme suit :

Programme Montant en M€	Crédit de paiement 2022
Méto et Tramway en activité	103 496 000,00
Extension Tramway	79 520 000,00
Transports urbains exploitation	17 476 000,00
Bus à Haut Niveau de Service	5 660 000,00
GEI hors projets spécifiques	3 675 000,00
Extension Méto	2 000 000,00
Pôle d'Echange Multimodal	3 875 000,00
Gestion de l'Administration	60 000,00
Total général	215 762 000,00



Le programme « Méto et Tramway en activité » mobilise près de 48% des crédits de paiement 2022 du budget annexe des Transports Métropolitains. Il s'agit principalement des opérations suivantes :

- ✓ Le renouvellement des rames de métro pour un total de 88 666 K€ ;
- ✓ Les travaux d'accessibilité des stations de métro pour 7 000 K€ ;
- ✓ La reprise d'ouvrage sur le réseau du tramway pour 1 736 K€ ;
- ✓ Et l'extension du parking relais de la station de métro « La Fourragère » pour 6 000 K€.

Le programme « Extension du tramway », quant à lui, mobilise près de 37% des crédits 2022. Il s'agit principalement :

- ✓ Des études et travaux pour l'extension du tramway Nord-Sud phases 1 et 2 pour 73 800 K€ ;
- ✓ Le Val tram pour 4 500 K€ ;
- ✓ L'extension du tramway vers la place du 4 septembre pour 350 K€ ;
- ✓ Et le tramway Saint-Charles Belle-de-mai pour 150 K€.

S'agissant des autres programmes, parmi les projets significatifs, on peut notamment citer :

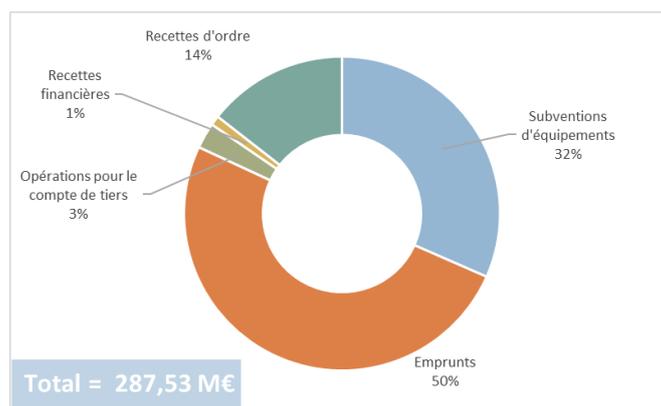
- ✓ La création de deux pôles d'échanges multimodales de Frais Vallon et de Saint André (respectivement à 1 080 K€) ;
- ✓ L'extension de l'Aixpress de la ligne B du BHNS d'Aix-en-Provence (200 K€) ;
- ✓ Le développement des bus à haut niveau de service (BHNS) dont la ligne B4 de Marseille, la ligne A d'Aix-en-Provence, le Zenibus du réseau des bus de l'étang et le BHNS Chronobus d'Aubagne (5 110 K€) ;
- ✓ Le programme ICAR (4 050 K€) ;
- ✓ Les parkings relais Cap Horizon, Malacrida, La Boiserie et de la Gare de La-Ciotat Ceyreste (3 275K€) ;
- ✓ La station de gaz naturel (GNV) de l'Anjoly (2 400 K€) ;
- ✓ Ou encore l'acquisition de bus à hydrogène (2 000 K€).

3.3.2. EVOLUTION DES RECETTES D'INVESTISSEMENT

Les recettes d'investissement 2022 s'élèvent à un montant total de **287 531 K€ (recettes réelles + recettes d'ordre)**, soit une évolution de +58% par rapport au BP 2021.

En K€	Total "Voté" 2020	CA 2020	BP 2021	BP 2022	Evolution en % du BP 2022 SUR BP 2021
Recettes réelles	112 479 K€	133 858 K€	141 782 K€	239 533 K€	69%
Recettes d'équipement	111 979 K€	133 858 K€	131 839 K€	231 735 K€	76%
13 - Subventions d'investissement (reçues) (sauf le 138)	28 000 K€	51 858 K€	43 705 K€	89 352 K€	104%
21 - Immobilisations corporelles					
16 - Emprunts et dettes assimilées (hors 165, 166, 16449)	83 979 K€	82 000 K€	88 133 K€	142 383 K€	62%
16449 - Opérations afférentes à l'option de tirage sur ligne de trésorerie					
Recettes financières	500 K€	0	9 943 K€	7 798 K€	-22%
10 - Dotations, réserves (hors 1068)	500 K€	86 K€	298 K€	298 K€	0%
1068 - Autres réserves		9 624 K€			
27 - Autres immobilisations financières		0			
45 - Opérations pour le compte de tiers (6)			9 645 K€	7 500 K€	-22%
Recettes d'ordre	36 745 K€	34 407 K€	40 405 K€	47 998 K€	19%
021 - Virement de la section de fonctionnement			2 175 K€	7 257 K€	234%
040 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	36 745 K€	33 086 K€	37 230 K€	39 742 K€	7%
041 - Opérations patrimoniales		1 322 K€	1 000 K€	1 000 K€	0%
Total recettes d'investissement	149 224 K€	168 265 K€	182 187 K€	287 531 K€	58%
001 - Solde d'exécution positif				0	
Total des recettes d'investissement cumulées	149 224 K€	168 265 K€	182 187 K€	287 531 K€	58%

Les recettes d'investissement 2022 se répartissent comme suit :



Concernant les recettes d'équipement, elles se composent comme suit :

- ✓ Le recours à l'emprunt représente 50% des recettes d'investissement. **Ce niveau d'emprunt couvre le besoin de financement généré principalement par la mise en œuvre du Plan « Marseille en Grand ». Il intègre l'avance remboursable de l'Etat de 100 000 K€ pour financer les opérations ciblées.**
- ✓ Les subventions d'équipement représentent 32% des recettes. Elles s'élèvent à **89 352 K€, soit +104% par rapport au BP 2021**. Il s'agit principalement de subventions versées pour la réalisation d'équipements structurants du territoire ainsi que la part annuelle de la subvention allouée par l'Etat au titre du plan « Marseille en Grand », soit 32 000 K€.

Les principaux financeurs du budget annexe des Transports Métropolitains sont :

- ✓ Le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, **principal financeur avec 47% pour un total de 41 867 K€** des subventions inscrites au BP 2022. Ces subventions permettent l'accompagnement notamment des projets de renouvellement des rames du métro, l'extension du tramway Nord-Sud, le projet ICAR, les pôles d'échange multimodal et les BHNS. ;
- ✓ **L'Etat et les établissements nationaux contribuent, quant à eux, à hauteur de 38 634K€, soit 43% du total des subventions 2022 ;** dont la subvention du Plan « Marseille en Grand » de 32 000K€ ;
- ✓ **Le budget principal de la Métropole participe aux financements des investissements à hauteur de 6 000 K€ au-travers d'une subvention exceptionnelle, soit 7% des recettes.**

S'ajoute à cela les recettes d'ordre composées comme suit :

- ✓ Le virement de la section d'exploitation s'établit à 7 257 K€ ;
- ✓ Les dotations aux amortissements s'élèvent à 39 742K€

3.4. LA DETTE DU BUDGET ANNEXE DES TRANSPORTS METROPOLITAINS

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

K€	2019	2020	2021	2022
Encours corrigé au 31/12	529 201	604 728	608 661	710 274
Epargne brute	31 696	35 480	14 965	21 998
Encours corrigé / Epargne Brute	16,70	17,04	40,67	32,29

Au 1^{er} janvier 2022, l'encours de dette du **Budget Transport** est estimé à **608 661 K€** contre 604 728 K€ au 1^{er} janvier 2021. En 2021, **43 500 K€** de nouveaux emprunts ont été positionnés pour le financement des investissements des projets mobilité.

La stabilisation de l'endettement sur l'année 2021 s'explique en partie par l'avance remboursables de 75 000 K€ d'euros versée par l'Etat suite aux baisses de recettes sur la période Covid. De plus, avec l'avance remboursable à taux zéro que le plan « Grand Marseille » prévoit, l'encours de dette du budget progresse, mais la charge des intérêts de la dette devrait rester stable.

En 2022, le remboursement du capital du budget annexe des Transports Métropolitains est estimé à **38 269 K€** et la charge d'intérêt à payer est de **11 868 K€**.

En k€	Stock de dette au	Remboursement du	Intérêts de la dette en	Emprunt inscrit avant	Stock prévisionnel	Variation prévision
Volume	608 661 K€	38 269 K€	11 868 K€	139 883 K€	710 274 K€	16,69%

Grâce aux efforts poursuivis en matière de maîtrise des dépenses réelles d'exploitation, atténués néanmoins par le ralentissement de la dynamique des recettes réelles, l'épargne brute augmente entre 2021 et 2022 de + 47%, permettant de ramener de 40 à 32 ans la capacité dynamique de désendettement entre le Budget Primitif 2021 et le Budget Primitif 2022.

3.5. LES EPARGNES DE L'ACTIVITE TRANSPORTS : UNE SITUATION QUI S'AMELIORE MEME SI ELLE DEMEURE TOUJOURS DEGRADEE

Les indicateurs d'épargne d'un budget permettent de mesurer la situation financière de celui-ci. En les comparant à l'exercice précédent, ils permettent de confirmer ou d'infirmer la tendance constatée en N-1.

Les Epargnes de l'activité Transports			
En K€		BP 2021	BP 2022
Budgets annexes :			
Budget annexe des transports	<i>Recettes de gestion courante</i>	647 880 K€	676 037 K€
	<i>Dépenses de gestion courante</i>	622 651 K€	645 080 K€
	Epargne de gestion courante (EBG)	25 229 K€	30 957 K€
	Taux d'épargne de gestion courante (Taux d'EBG)	4%	5%
	<i>Recettes exceptionnelles larges (77 + 78 +76) hors nature 775</i>	3 743 K€	3 743 K€
	<i>Dépenses exceptionnelles larges (67 +68 + 66112)</i>	1 406 K€	873 K€
	Résultat exceptionnel large	2 336 K€	2 870 K€
	Epargne de gestion (EBG + résultat exceptionnel)	27 565 K€	33 826 K€
	Taux d'épargne de gestion	7,4	9,0
	<i>Intérêts de la dette (66 sauf le 66112)</i>	12 600 K€	11 828 K€
	<i>Recettes réelles</i>	651 623 K€	679 780 K€
	<i>Dépenses réelles</i>	636 657 K€	657 781 K€
	Epargne brute (EBE)	14 966 K€	21 998 K€
	Taux d'épargne brute (Taux d'EBE)	2%	3%
	Annuité en capital de la dette (16 sauf le 16449 et 165)	34 853 K€	38 269 K€
	Fonds de roulement		
	Epargne nette (ENE)	-19 887 K€	-16 271 K€
	Taux d'épargne nette (Taux d'ENE)	-3%	-2%

Au Budget Primitif 2022, les **indicateurs d'épargne s'améliorent légèrement** et **permettent d'inverser la dégradation constatée en 2021**. Les efforts pour contenir les dépenses, combinés à une reprise des recettes tarifaires certes timide, la légère reprise du Versement mobilité et l'augmentation de la participation du budget principal ont permis d'**améliorer l'épargne de gestion courante** (+23% par rapport à 2021).

De ce fait, l'épargne de gestion s'améliore également avec +23% par rapport au BP 2021. Cet indicateur représente l'épargne dégagée avant le remboursement des intérêts de la dette. Dès lors, l'épargne brute s'améliore également (+47% par rapport au BP 2021). Ainsi, la couverture d'une partie des dépenses d'investissement (principalement le remboursement du capital de la dette) progresse.

L'ensemble de ces éléments conduit, même si elle demeure négative, à une amélioration de l'épargne nette.