



BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

RAPPORT DE PRÉSENTATION DU BUDGET PRIMITIF

EXERCICE 2023

SOMMAIRE

1. Présentation générale du budget primitif du budget annexe « transports »	3
2. La trajectoire financière du budget annexe « transports »	5
2.1 Les indicateurs de gestion du budget annexe « transports »	5
2.2 La dette du budget annexe « transports »	6
3. Le budget primitif du budget annexe « transports »	7
3.1 La programmation pluriannuelle du budget annexe « transports »	7
3.2 La section d'exploitation du budget annexe « transports »	9
3.2.1 Les recettes d'exploitation du budget primitif	10
3.2.2 Les dépenses d'exploitation du budget primitif	12
3.3 La section d'investissement du budget annexe « transports »	14
3.3.1 Les dépenses d'investissement du budget primitif	14
3.3.2 Les recettes d'investissement du budget primitif	17

1. PRESENTATION GENERALE DU BUDGET PRIMITIF DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

La Métropole Aix-Marseille-Provence est autorité organisatrice de la mobilité unique. 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 mobilité. Au-delà de la prise de conscience collective des difficultés, la Métropole souhaite 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 budget primitif constitue le premier acte obligatoire du cycle budgétaire annuel de la collectivité. Par cet acte, l'ordonnateur est autorisé à effectuer les opérations de recettes et de dépenses inscrites au budget, pour la période qui s'étend du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année civile, principe d'annualité budgétaire.

D'un point de vue comptable, le budget se présente en deux parties, une section d'exploitation et une section d'investissement. Chacune de ces sections doit être présentée en équilibre. La section d'investissement présente les programmes d'investissements en cours.

Le budget primitif du budget annexe « transports » prévoit un total de crédits :

- ✓ en section d'exploitation de l'ordre de 771 719 633 euros ;
- ✓ en section d'investissement à hauteur de 374 540 293 euros.

Le contexte du budget annexe « transports » de l'exercice 2023 est marqué par deux événements majeurs :

- ✓ La concrétisation du plan « Marseille en grand » par la signature de la convention cadre au dernier trimestre 2022, actant l'aide de l'Etat d'un montant de 1 milliard d'euros. Au titre de l'exercice 2023 est attendu un soutien d'un montant global de 132 M€ dont 33,9 M€ de subventions ;
- ✓ La timide reprise des recettes d'exploitation constatée au budget primitif 2022 se confirme pour l'exercice 2023 avec une reprise plus affirmée que pour l'exercice passé.

L'exercice 2023 se caractérise par la volonté d'accélérer et de poursuivre 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 290 872K€. Elles s'équilibrent en recettes par des subventions (95 297K€), l'autofinancement dégagé par la section d'exploitation (28 496K€) et le recours à l'emprunt (201 089K€).

Ce niveau d'investissement 2023 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.

Contrairement aux trois derniers exercices, la reprise des recettes d'exploitation 2023 permet de dégager un autofinancement conséquent. Cependant, la dynamique des dépenses étant plus forte que celle des recettes, la situation de la section d'exploitation reste préoccupante.

- ✓ d'une part, le caractère rigide des dépenses d'exploitation, composées de la rémunération des opérateurs de transports (87% des dépenses d'exploitation), des charges de personnel (2%) et des dotations aux amortissements (5%),
- ✓ et d'autre part, la dynamique moins élevée des recettes d'exploitation par rapport à la croissance des dépenses, malgré le constat d'une reprise certaine pour les recettes tarifaires (+4% par rapport à 2022), et du versement mobilité (+7% par rapport à 2022).

La structuration de la section d'exploitation reste par conséquent, fragile. De ce fait, le budget principal augmente sa participation de 3% par rapport à 2022 afin d'accompagner activement le développement et l'exploitation des transports de voyageurs sur le territoire métropolitain.

2. LA TRAJECTOIRE FINANCIERE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

2.1 LES INDICATEURS DE GESTION DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Epargne de gestion courante	= Recettes de gestion courante - dépenses de gestion courante (hors solde exceptionnel et financier et provisions réelles) => Capacité courante de financement de l'établissement hors politique d'endettement
Epargne de gestion	= Epargne de gestion courante + solde exceptionnel large => Capacité de la collectivité à dégager de l'autofinancement après prise en compte des éléments non liés à la gestion courante (résultat exceptionnel).
Epargne brute	= Recettes réelles de fonctionnement - dépenses réelles de fonctionnement => Capacité d'autofinancement brute (CAF) de la section d'investissement
Epargne nette	= Epargne brute - annuité en capital de la dette => Capacité d'autofinancement nette de la section d'investissement

Budget annexe transports	Total voté 2022	BP 2023	Evolution 2022/2023	
<i>Recettes de gestion courante</i>	699 721 K€	738 780 K€	39 059 K€	6%
<i>Dépenses de gestion courante</i>	671 349 K€	687 548 K€	16 199 K€	2%
Epargne de gestion courante (EBG)	28 372 K€	51 232 K€	22 859 K€	81%
Taux d'épargne de gestion courante (Taux d'EBG)	4%	7%		
<i>Recettes exceptionnelles larges (77 + 78 + 76) hors nature 775</i>	23 998 K€	3 993 K€	-20 005 K€	-83%
<i>Dépenses exceptionnelles larges (67 + 68 + 66112)</i>	25 983 K€	2 264 K€	-23 719 K€	-91%
Résultat exceptionnel large	-1 985 K€	0 K€	1 985 K€	-100%
Epargne de gestion (EBG + résultat exceptionnel)	26 388 K€	51 232 K€	24 844 K€	94%
Taux d'épargne de gestion	4%	7%		
<i>Intérêts de la dette (66 sauf le 66112)</i>	11 801 K€	12 755 K€	954 K€	8%
<i>Recettes réelles</i>	723 719 K€	738 780 K€	15 060 K€	2%
<i>Dépenses réelles</i>	709 133 K€	702 567 K€	-6 566 K€	-1%
Epargne brute (EBE)	14 587 K€	36 213 K€	21 626 K€	148%
Taux d'épargne brute (Taux d'EBE)	2%	5%		
<i>Annuité en capital de la dette (16 sauf le 16449 et 165)</i>	45 469 K€	40 030 K€	-5 439 K€	-12%
Epargne nette (ENE)	-30 883 K€	-3 817 K€	27 065 K€	-88%
Taux d'épargne nette (Taux d'ENE)	-4%	-1%		

Au budget primitif 2023, les indicateurs d'épargne s'améliorent et permettent de confirmer la tendance constatée au budget 2022. Les efforts pour contenir les dépenses, combinés à une reprise des recettes tarifaires, du versement mobilité et l'augmentation de la participation du budget principal ont permis d'améliorer très nettement l'épargne de gestion courante (+81% par rapport à 2022).

De plus, l'épargne de gestion montre une amélioration de plus de 25M€ cela s'explique par la baisse des dépenses exceptionnelles et des provisions (-91%) au budget primitif 2023. Cet indicateur représente l'épargne dégagée avant le remboursement des intérêts de la dette. Par voie de conséquences, l'épargne brute s'améliore également (+148% par rapport au total voté 2022). Ainsi, la couverture d'une partie des dépenses d'investissement (principalement le remboursement du capital de la dette) progresse.

Dès lors, la dégradation de l'épargne nette est en recul de 88% par rapport à 2022. Cet indicateur mesure l'épargne disponible après le remboursement de l'annuité de la dette (intérêts et capital) pour financer les équipements.

2.2 LA DETTE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Le tableau ci-dessous retrace les principaux indicateurs relatifs à l'évolution de la dette du budget annexe « transports ». Au regard de la structure de financement projetée, l'encours de dette et le ratio de désendettement ressortiraient comme suit :

En K€	Stock de dette au 01/01/2023	Remboursement du capital de la dette en 2023	Intérêts de la dette en 2023 (hors ICNE)	Emprunt prévisionnel 2023	Stock de la dette au 31/12/2023
Volume	630 118 K€	40 030 K€	12 755 K€	290 872 K€	880 960 K€

Au 1^{er} janvier 2023, l'encours de dette du budget annexe transports est estimé à 630,12 M€ en hausse par rapport à l'année précédente où il se situait à 608,66 M€ au 1^{er} janvier 2022.

L'augmentation de l'encours de dette en 2023 s'explique en partie par la montée en charge des opérations d'investissement. En effet, des opérations dites « lourdes » comme l'extension du tramway Nord-Sud Phase 1 et le renouvellement des rames de métro sont entrées en phase de travaux au cours de l'exercice précédent.

En parallèle, en 2023, la reprise des recettes d'exploitation permettra d'améliorer l'épargne brute du budget annexe « transports », et donc sa capacité dynamique de désendettement (CDD)¹, qui est de 25 ans au budget primitif 2023.

Ainsi, les efforts pour contenir les dépenses d'exploitation combinés à la reprise des ressources propres entrepris depuis plusieurs exercices permettront de maintenir la soutenabilité du poids de la dette.

¹ Pour mémoire, la CDD est le rapport de l'encours de la dette au 31/12/N sur l'épargne brute N. Il permet d'estimer combien d'année budgétaire est nécessaire pour rembourser la totalité du capital de la dette en supposant que le budget y consacre l'intégralité de son épargne brute chaque année.

3. LE BUDGET PRIMITIF DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Le budget primitif (BP) 2023 s'élève à 1 146 260K€ qui marque une stabilité par rapport au budget voté 2022 et s'équilibre comme suit :

	Total voté 2022	BP 2023
Section d'Exploitation	796 964 K€	771 720 K€
Section d'Investissement	353 835 K€	374 540 K€
Budget total	1 150 800 K€	1 146 260 K€

Les principales caractéristiques du budget 2023 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 87 % consacrés aux contrats avec les opérateurs de transports, 2% de charges de personnel et 6% de dotation aux amortissements permet d'inscrire une baisse de 3% au budget 2023 par rapport à 2022 ;
 - ✓ Pour les recettes : les recettes tarifaires et fiscales (versement mobilité) marquent une reprise certaine (+7% par rapport à 2022). La participation du budget principal métropolitain est relevée à 126 000 K€ contre 122 000 K€ au budget 2022 (total voté). Elles inscrivent une hausse de 3% (hors reprise du résultat).
- En investissement :
 - ✓ Pour les dépenses : les dépenses d'équipement s'élèvent à 291 M€ dont 85,6M€ consacrés au financement du renouvellement des rames de métro (Projet NEOMMA) et 80M€ à l'extension du tramway Nord-Sud.
 - ✓ Pour les recettes : les opérations d'équipement sont financées par des subventions (95M€) dont 6 000 K€ versés par le budget principal et de l'emprunt nouveau (201 M€). Ces niveaux de recettes comprennent la part 2022 de subvention du plan « Marseille en Grand » (34M€) ainsi que la part de l'avance remboursable de l'Etat. De plus, la capacité d'autofinancement dégagée au budget primitif 2023 par la section d'exploitation est de 28,4M€.

3.1 LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

La programmation des investissements regroupe les projets fixés par le Conseil Métropolitain en matière de politique publique. La mise en place de la programmation permet de donner une vision prospective et synthétique.

Les dépenses réelles d'investissement comprennent les dépenses d'équipement gérées en autorisations de programme (AP) et crédits de paiement (CP).

Le tableau ci-dessous présente les autorisations de programme votées au sein de la programmation pluriannuelle des investissements du budget annexe « transports » avec les principaux indicateurs de suivi.

	Montant pluriannuel voté des opérations au 31/12/2022	Mandaté au 01/01/2022	Montant voté des crédits de paiement 2022	Taux d'avancement prévisionnel 2022 en %	Montant des crédits de paiement 2023 inscrit au budget primitif	Montant de cofinancement accordé 2023	Taux de cofinancement 2023 en %
Total des opérations inscrites au budget primitif	2 864 415 223,86	539 594 166,47	221 636 261,00	27%	290 872 062,00	95 297 203,00	33%

Le budget annexe « transports » présente un stock d'AP de près de 2,9 milliards d'euros. Ce volume représente l'ensemble des autorisations de programme votées avant la création de la Métropole et celles votées après sa création. Le taux d'avancement prévisionnel au 31 décembre 2022 est de 27%. Ce faible taux s'explique d'une part par la mise en œuvre progressive du plan de déplacement urbain et par les volumes conséquents de certaines opérations telle l'opération NEOMMA ou les extensions de ligne de tramway.

Le tableau ci-dessous détaille les 15 opérations les plus importantes inscrites au sein de la programmation pluriannuelle des investissements du budget annexe « transports ». Il permet de différencier le taux d'avancement prévisionnel 2022 sur ces opérations.

Code opération	Libellé des 15 plus importantes opérations du budget primitif	Montant pluriannuel voté de l'opération au 31/12/2022	mandaté au 01/01/2022	Montant voté des crédits de paiement 2022	Taux d'avancement prévisionnel 2022 en %	Montant des crédits de paiement 2023 inscrit au budget primitif	Montant de cofinancement accordé 2023	Taux de cofinancement 2023 en %
2013110600	Renouvellement des rames du métro et travaux connexes	436 249 028,00	108 033 947,44	88 660 000,00	45%	85 612 300,00	11 600 000,00	14%
2015110600	Extension du réseau de tramway Nord-Sud phase 1	320 000 000,00	31 477 936,21	73 000 000,00	33%	80 000 000,00	48 463 250,00	61%
2017400100	VAL TRAM	151 920 000,00	10 530 608,83	4 500 000,00	10%	25 200 000,00	5 670 000,00	23%
2017400200	BHNS AUBAGNE	39 180 000,00	1 800 078,47	1 700 000,00	9%	14 400 000,00	5 800 000,00	40%
2014101700	Mise en accessibilité de 6 stations de métro aux personnes	53 000 000,00	4 488 474,15	1 300 000,00	11%	14 000 000,00	1 980 000,00	14%
2021001600	MISE EN SECURITE DES OUVRAGES DE LA VOIE DE VALDONNE	21 600 000,00	248 226,70	3 000 000,00	15%	6 000 000,00		0%
2009190400	ETUDES ET TRAVAUX EXTENSION LIGNE 2 METRO BOUGAINVILLE	85 187 740,67	78 689 020,76	1 600 000,00	94%	4 898 720,00		0%
2017103701	MARS- BHNS- LIGNE B4	31 000 000,00	931 074,61	520 000,00	5%	4 000 000,00	2 600 000,00	65%
2017269300	PARC RELAIS CAP HORIZON	19 500 000,00	7 870 000,00	1 000 000,00	45%	3 500 000,00	2 260 000,00	65%
2018104200	EXTENSION TRAM RUE DE ROME VERS PLACE 4 SEPTEMBRE	75 000 000,00	159 925,97	1 000 000,00	2%	1 900 000,00		0%
2016800300	BHNS BUS DE LETANG PHASE 2	18 344 000,00	682 453,28	1 150 000,00	10%	700 000,00		0%
2017266300	BHNS AIX LIGNE B	63 796 122,00	55 630 443,42	1 780 000,00	90%	450 000,00	200 000,00	44%
2022001300	EXTENSION BHNS AIXPRESS	17 700 000,00	1 549 738,06	200 000,00	10%	150 000,00		0%
2018103900	ETUDES ET TRAVAUX D'AMENAGEMENT DES LIGNES RTM	38 000 000,00	456 155,77	100 000,00	1%	100 000,00	500 000,00	500%
2013108701	REALISATION DU BHNS CASTELLANE ET LUMINY	44 320 000,00	8 017 663,99	150 000,00	18%	100 000,00		0%

Ainsi, certaines opérations comme « l'extension de la ligne 2 du métro Bougainville – Capitaine Gèze » dont les travaux ont été réceptionnés à un taux d'avancement très élevé. Il en va de même pour les travaux pour la ligne B du BHNS d'Aix-en-Provence (90%). A contrario, les opérations de renouvellement des rames du métro ou l'extension de tramways regroupent des opérations plus lourdes, qui peuvent connaître des phases de maturation plus longues.

De plus, au niveau du cofinancement, l'ensemble de ces opérations sont cofinancées dont 12 feront l'objet d'appel de fond en 2023. Ce recouvrement des subventions accordées est prévu en fonction de l'avancement de l'opération sur les six mois de 2022 ajouté à une prévision des dépenses sur les six mois 2023. Ce décalage d'exercice budgétaire entre les dépenses et la perception des subventions résulte des procédures et délais administratifs propres à la perception des subventions, et explique le taux de cofinancement des études et travaux d'aménagement pour les lignes de la RTM avec un taux à 500%.

3.2 LA SECTION D'EXPLOITATION DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

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 décembre 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 » 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.

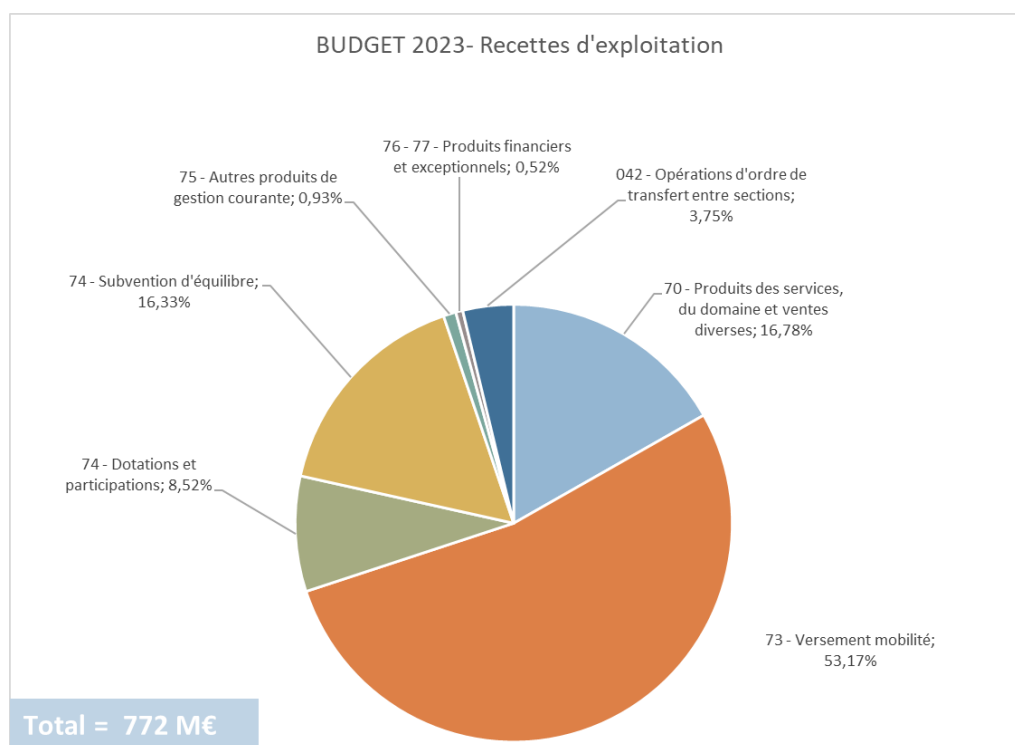
L'exercice 2023 n'échappe pas à ce déséquilibre intrinsèque. Ainsi, malgré la reprise des recettes d'exploitation, la dynamique des dépenses reste plus soutenue que celle des recettes. Par conséquent, afin de maintenir une offre de transports inclusive et répondant aux besoins des usagers, la participation du budget principal a été réévaluée à 126 M€ soit +3% par rapport au budget 2022.

² La participation du budget principal à l'équilibre du budget annexe "transports" 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.

3.2.1 LES RECETTES D'EXPLOITATION DU BUDGET PRIMITIF

En K€	Total voté 2021	Total voté 2022	BP 2023	Evolution du BP 2023 / Total voté 2022 en %
Recettes réelles	658 489 K€	723 719 K€	742 772 K€	3%
Recettes de gestion courante	637 745 K€	699 721 K€	738 780 K€	6%
013 - Atténuations de Charges	20 K€	9 K€	17 K€	81%
70 - Produits des services, du domaine et ventes diverses	97 838 K€	124 878 K€	129 512 K€	4%
73 - Impôts et taxes	353 000 K€	382 610 K€	410 319 K€	7%
74 - Dotations et participations	176 775 K€	185 155 K€	191 755 K€	4%
dont Participation BPM	114 000 K€	122 000 K€	126 000 K€	3%
75 - Autres produits de gestion courante	10 112 K€	7 068 K€	7 176 K€	2%
Autres recettes de fonctionnement	20 744 K€	23 998 K€	3 993 K€	-83%
76 - Produits financiers	8 229 K€	2 743 K€	2 743 K€	0%
77 - Produits exceptionnels	12 516 K€	21 255 K€	1 250 K€	-94%
Recettes d'ordre	24 439 K€	28 947 K€	28 947 K€	0%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	24 439 K€	28 947 K€	28 947 K€	0%
Total recettes d'exploitation	682 928 K€	752 666 K€	771 720 K€	3%
002 - Excédent reporté	46 534 K€	44 298 K€		-100%
Total des Recettes d'exploitation cumulées	729 463 K€	796 964 K€	771 720 K€	-3%

Les recettes d'exploitation 2023 se répartissent comme suit :



Le produit du versement mobilité (VM) représente plus de la majorité des recettes d'exploitation du budget annexe « transports », soit 53%. Les recettes tarifaires (produits des services et du domaine) progressent (+4%) par rapport au budget primitif 2022, et représentent près de 17% des recettes d'exploitation. La participation du budget principal métropolitain représente quant à elle 16% du total de ces ressources.

Les recettes de la section d'exploitation s'élèvent au global à 772 720K€, soit une diminution de 3% par rapport aux prévisions de recettes du budget primitif 2022.

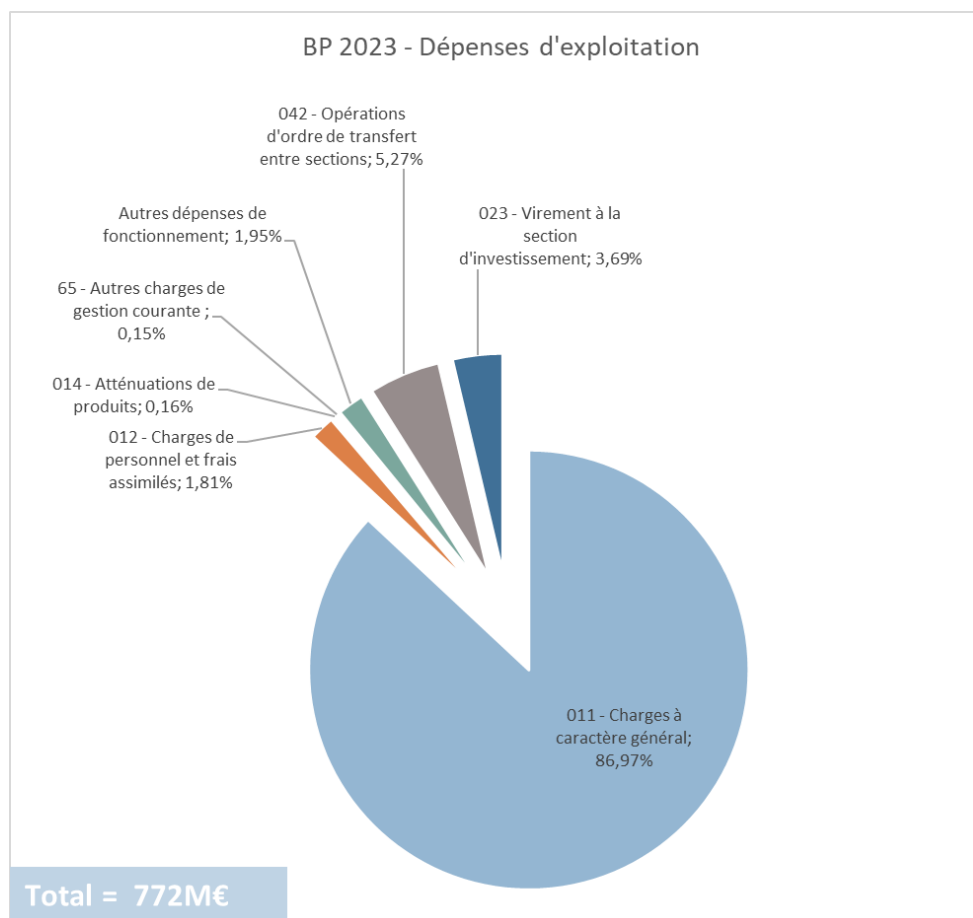
Cette évolution repose sur les principales variations suivantes :

- ✓ Augmentation des produits des services due à la reprise constatée à la fin de l'année 2021 et confirmée sur l'exercice 2022. Ainsi, au regard de la tendance de ces recettes en 2022 et de la conjoncture du secteur, les prévisions des recettes tarifaires pérennisent cette reprise et augmentent de +4% par rapport à 2022 ;
- ✓ Augmentation du versement mobilité (VM) (+7% par rapport au budget 2022).
- ✓ Augmentation des dotations et participations de 4%, hors participation d'équilibre du budget principal ;
- ✓ Augmentation de la subvention d'exploitation du budget principal au budget annexe « transports » de 3%. Cette augmentation traduit la volonté de la Métropole de soutenir le développement de l'offre de transport public sur le territoire ;
- ✓ Hausse de 2% des autres recettes de gestion courante ;
- ✓ Une stabilisation des recettes d'ordre liée à l'amortissement des subventions d'équipement perçues sur les exercices antérieurs.

3.2.2 LES DEPENSES D'EXPLOITATION DU BUDGET PRIMITIF

En K€	Total voté 2021	Total voté 2022	BP 2023	Evolution du BP 2023 / Total voté 2022 en %
Dépenses réelles	658 340 K€	709 133 K€	702 567 K€	-1%
Dépenses de gestion courante	628 548 K€	671 349 K€	687 548 K€	2%
011 - Charges à caractère général	613 428 K€	651 611 K€	671 178 K€	3%
012 - Charges de personnel et frais assimilés	12 712 K€	13 429 K€	13 975 K€	4%
014 - Atténuations de Produits	1 200 K€	600 K€	1 200 K€	100%
65 - Autres charges de gestion courante	1 208 K€	5 708 K€	1 195 K€	-79%
Autres dépenses d'exploitation	29 792 K€	37 784 K€	15 019 K€	-60%
66 - Charges financières	12 375 K€	12 099 K€	13 226 K€	9%
67 - Charges exceptionnelles	12 416 K€	5 105 K€	1 443 K€	-72%
68 - provisions	5 000 K€	20 581 K€	350 K€	-98%
Dépenses d'ordre	71 123 K€	87 832 K€	69 153 K€	-21%
023 - Virement à la section d'investissement	33 893 K€	52 105 K€	28 496 K€	-45%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	37 230 K€	35 727 K€	40 657 K€	14%
Total dépenses d'exploitation	729 463 K€	796 964 K€	771 720 K€	-3%
002 - Déficit reporté				
Total dépenses d'exploitation cumulées	729 463 K€	796 964 K€	771 720 K€	-3%

Les dépenses d'exploitation 2023 se répartissent comme suit :



Les dépenses totales d'exploitation baissent de 3% (-25 245 K€) par rapport au budget 2022. Cette évolution tient principalement à la baisse du niveau des provisions prévues au budget primitif 2023 par rapport à l'exercice 2022. Cependant, la situation financière de la section d'exploitation impose des efforts importants pour contenir la croissance des dépenses. De ce fait, la Métropole en lien avec les opérateurs de transports travaille au plus près sur la performance des réseaux notamment en analysant les fréquentations par ligne pour développer un maillage ayant pour objectif de trouver l'équilibre entre les besoins des usagers et l'optimisation du réseau.

Plus précisément, cette évolution se décompose comme suit :

- L'augmentation des charges à caractère général (chapitre 011) est contenue à 3% par rapport au budget 2022. Elles sont marquées par les faits majeurs suivants :
 - ✓ L'application de l'indexation 2023 pour les contrats d'obligation de service public (RTM, RDT) contenue voire quasi gelée depuis la crise sanitaire de 2020 ;
 - ✓ Le regroupement du réseau d'Aubagne et de la régie des transports métropolitains (RTM) ;
 - ✓ L'intégration de la hausse des coûts de l'énergie sur l'ensemble des réseaux ;
 - ✓ La prise en compte d'une modification de l'offre de service en soirée afin de permettre l'accès aux transports en commun sur une plage horaire plus large.
- Les charges de personnel sont quant à elles en augmentation de 4% par rapport aux prévisions du budget 2022. Cette augmentation s'explique d'une part par le glissement vieillesse technicité (GVT) et d'autre part par la fiabilisation de la répartition des effectifs réalisée durant l'exercice 2022.
- Une baisse des autres charges de gestion courante (chapitre 65) de -79%. Cet écart entre 2022 et 2023 correspond à l'inscription de la régularisation de solde de la TVA pour un montant de 4 500K€ sur l'exercice 2022. En isolant, cette régularisation, les dépenses de ce chapitre augmentent de 2%. Ce chapitre regroupe également les subventions versées en faveur des associations de mobilité pour 563 K€ ainsi que des reversements et des conventions passées avec d'autres collectivités telle que la Région Sud.
- L'augmentation des charges financières de la dette (+9%).

Dans ce contexte contraint, la maîtrise des dépenses engagée 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 28 496 K€.

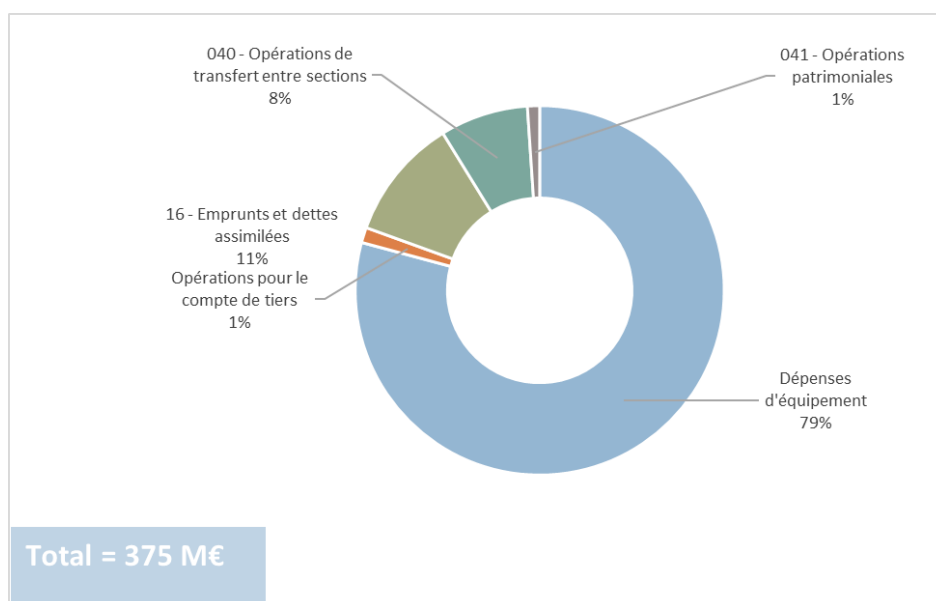
3.3 LA SECTION D'INVESTISSEMENT DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

D'un montant total de 374 540 K€ (dépenses réelles + dépenses d'ordre), les dépenses d'investissement sont fortement marquées par la nécessité de développer les infrastructures de transports. Le plan « Marseille en grand » permet de porter le total des dépenses d'équipement 2023 à 290 872K€, soit plus 36% par rapport au budget 2022.

3.3.1 LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT DU BUDGET PRIMITIF

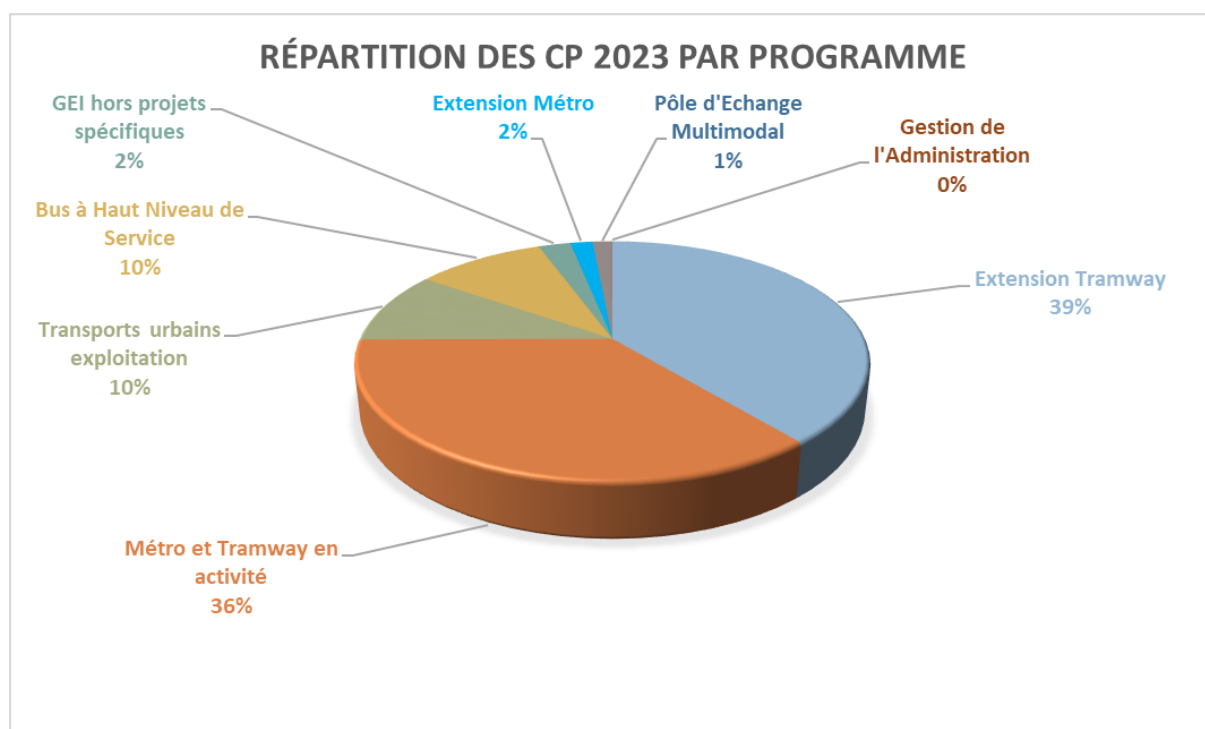
En K€	Total voté 2021	Total voté 2022	BP 2023	Evolution du BP 2023 / Total voté 2022 en %
Dépenses réelles	176 724 K€	267 106 K€	341 593 K€	28%
Dépenses d'équipement	117 265 K€	214 136 K€	296 562 K€	38%
20 - Immobilisations incorporelles				
21 - Immobilisations corporelles			5 690 K€	
23 - Immobilisations en cours			0	
Total des opérations d'équipement	117 265 K€	214 136 K€	290 872 K€	36%
Dépenses financières	59 459 K€	52 969 K€	45 031 K€	-15%
16 - Emprunts et dettes assimilées	48 944 K€	45 469 K€	40 030 K€	-12%
26 - Participations et créances rattachées	200 K€	0	0	
27 - Autres immobilisations financières	10 K€	0	0	
45 - Opérations pour le compte de tiers	10 305 K€	7 500 K€	5 001 K€	-33%
Dépenses d'ordre	40 177 K€	34 147 K€	32 947 K€	-4%
040 - Opérations de transfert entre sections	24 439 K€	28 947 K€	28 947 K€	0%
041 - Opérations patrimoniales	15 738 K€	5 200 K€	4 000 K€	-23%
Total dépenses d'investissement	216 901 K€	301 253 K€	374 540 K€	24%
001 - Solde d'exécution négatif	46 039 K€	52 583 K€		-100%
Total dépenses d'investissement cumulées	262 940 K€	353 835 K€	374 540 K€	6%

Les dépenses d'investissement 2022 se répartissent comme suit :



Les dépenses d'équipement se montent à 290 872 K€ soit une progression de 36% par rapport à l'exercice 2022 et se répartissent comme suit :

Programme Montant en K€	CP 2023
Extension Tramway	113 300 K€
Métro et Tramway en activité	104 574 K€
Transports urbains exploitation	28 380 K€
Bus à Haut Niveau de Service	28 378 K€
GEI hors projets spécifiques	7 031 K€
Extension Métro	4 899 K€
Pôle d'Echange Multimodal	4 272 K€
Gestion de l'Administration	38 K€
Total général	290 872 K€



Le programme « Extension du tramway », quant à lui, mobilise près de 39% des crédits 2023. Il s'agit principalement :

- ✓ Des études et travaux pour l'extension du tramway Nord-Sud phases 1 et 2 pour 80 000K€ ;
- ✓ Le Val tram pour 25 200K€ ;
- ✓ La mise en sécurité d'ouvrage pour 6 000K€ ;
- ✓ Et l'extension du tramway vers la place du 4 septembre pour 1 900K€ ;

Le programme « Métro et Tramway en activité » mobilise près de 36% des crédits de paiement 2023 du budget annexe « transports ». Il s'agit principalement des opérations suivantes :

- ✓ Le renouvellement des rames de métro pour un total de 85 612K€ ;
- ✓ Les travaux d'accessibilité des stations de métro pour 14 000 K€ ;
- ✓ La reprise d'ouvrage sur le réseau du tramway pour 1 736K€ ;
- ✓ Et l'extension du parking relais de la station de métro « La Fourragère » pour 3 125K€.

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

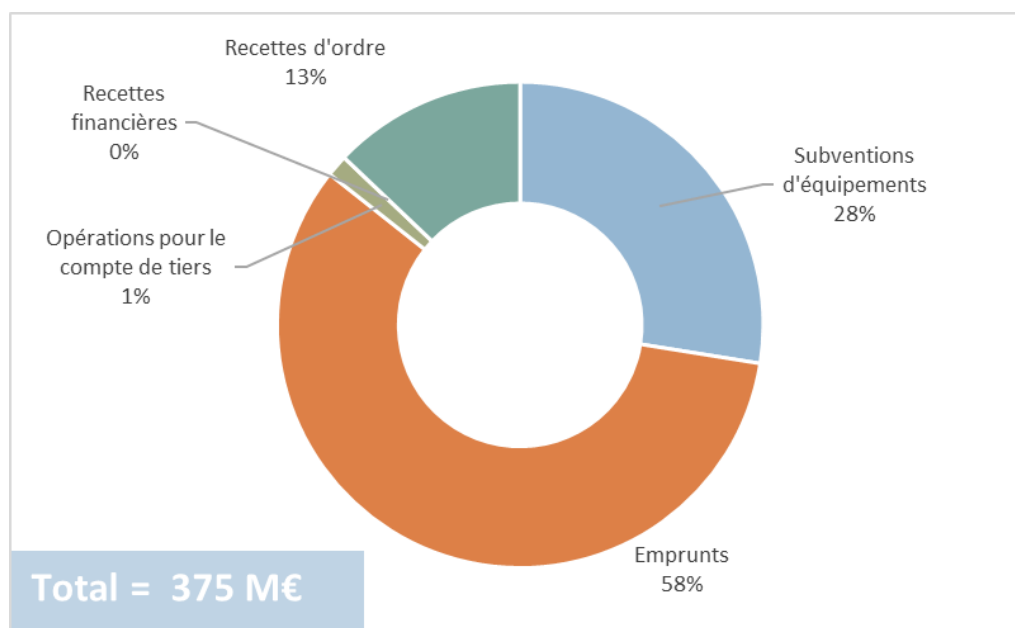
- ✓ Le développement des bus à haut niveau de service (BHNS) dont la ligne B4 de Marseille, des lignes A et B d'Aix-en-Provence, ligne de Miramas, le Zenibus du réseau des bus de l'étang et le BHNS Chronobus d'Aubagne (28 378K€) ;
- ✓ Les parkings relais Cap Horizon, La Boiserie et de la gare de La-Ciotat Ceyreste (6 631K€) ;
- ✓ La rénovation du dépôt de bus de Saint-Pierre pour 6 100K€ ;
- ✓ Le programme ICAR (4 000 K€) ;
- ✓ La mise en place sur l'ensemble du réseau métropolitain du règlement dématérialisé avec une carte bancaire ou à l'aide d'un mobile (3 000K€) ;
- ✓ Ou encore l'acquisition de bus (4 500K€) pour l'ensemble des réseaux, dont des bus à hydrogène (2 000 K€).

3.3.2 LES RECETTES D'INVESTISSEMENT DU BUDGET PRIMITIF

En K€	Total voté 2021	Total voté 2022	BP 2023	Evolution du BP 2023 / Total voté 2022 en %
Recettes réelles	176 079 K€	260 803 K€	301 387 K€	16%
Recettes d'équipement	148 392 K€	230 598 K€	296 387 K€	29%
13 - Subventions d'investissement (reçues)	88 401 K€	114 458 K€	95 297 K€	-17%
16 - Emprunts et dettes assimilées (hors 165, 16449)	59 991 K€	116 141 K€	201 089 K€	73%
16449 - Opérations afférentes à l'option de tirage sur ligne de trésorerie			0	
21 - Immobilisation		0		
Recettes financières	27 687 K€	30 205 K€	5 001 K€	-83%
10 - Dotations, réserves (hors 1068)	298 K€	298 K€	0	-100%
106 - Réserves	16 988 K€	22 372 K€		
165 - Dépôts et cautionnements reçus				
27 - Autres immobilisations financières		0		
45 - Opérations pour le compte de tiers	10 401 K€	7 535 K€	5 001 K€	-34%
Recettes d'ordre	86 860 K€	93 032 K€	73 153 K€	-21%
021 - Virement de la section de fonctionnement	33 893 K€	52 105 K€	28 496 K€	-45%
040 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	37 230 K€	35 727 K€	40 657 K€	14%
041 - Opérations patrimoniales	15 738 K€	5 200 K€	4 000 K€	-23%
Total recettes d'investissement	262 940 K€	353 835 K€	374 540 K€	6%
001 - Solde d'exécution positif				
Total des recettes d'investissement cumulées	262 940 K€	353 835 K€	374 540 K€	6%

Les recettes d'investissement 2023 s'élèvent à un montant total de 374 540 K€ (recettes réelles + recettes d'ordre), soit une évolution de +6% par rapport au BP 2022.

Les recettes d'investissement 2023 se répartissent comme suit :



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

- ✓ Le recours à l'emprunt représente 58% 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 ».
- ✓ Les subventions d'équipement représentent 28% des recettes. Elles s'élèvent à 95 297 K€, soit - 17% par rapport au budget 2022. Il s'agit principalement de subventions versées pour la réalisation d'équipements structurants du territoire ainsi que la part annuelle de la subvention prévisionnelle allouée par l'Etat au titre du plan « Marseille en Grand », soit 33 910 K€.

Les principaux financeurs du budget annexe « transports » sont :

- ✓ L'Etat et les établissements nationaux, principal financeur, contribuent quant à eux, à hauteur de 47 433K€, soit 50% du total des subventions 2023, dont la subvention du Plan « Marseille en Grand » de 33 910 K€ ;
- ✓ Le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, second financeur avec 36% pour un total de 34 550 K€ des subventions inscrites au budget primitif 2023. Ces subventions permettent l'accompagnement des projets d'extension du tramway Nord-Sud, l'extension du parking relais du métro la Fourragère et de la gare de La-Ciotat Ceyreste et la mise en accessibilité des stations du métro marseillais. ;
- ✓ Le budget principal de la Métropole participe aux financements des investissements à hauteur de 6 000 K€ par le biais d'une subvention d'équipement, soit 6% des recettes.

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

- ✓ Le virement de la section d'exploitation s'établit à 28 496K€ soit une baisse de 45% par rapport au budget 2022. Cependant, l'autofinancement au budget primitif 2022 s'élevait à 7 257K€. De ce fait, l'autofinancement est en progression par rapport au budget primitif 2022 de +293%, soit une recette dégagée supplémentaire par la section d'exploitation de 21 240K€ ;
- ✓ Les dotations aux amortissements s'élèvent à 40 657K€ soit une augmentation de 14%.