

RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES DE L'EXERCICE 2024 DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Table des matières

Introduction.....	3
1. Contexte général de la préparation budgétaire.....	4
2. Les orientations budgétaires 2024 de la Métropole Aix-Marseille Provence	6
2.1. Les ratios cibles pour les orientations budgétaires 2024.....	6
2.2. L'évolution des budgets annexes de la Métropole	11
2.3. Les hypothèses sur les composantes du budget.....	12
2.3.1. Les recettes de fonctionnement	14
2.3.2. Les dépenses de fonctionnement	19
2.4.1. Les recettes d'investissement	25
2.4.2. Les dépenses d'investissement	30
3. La trajectoire financière	32
3.1. Le budget principal.....	32
3.2. Le budget annexe « transports ».....	33
3.3. Le budget annexe « prévention et gestion des déchets »	35
Conclusion	37

Conformément aux dispositions des articles L.2312-1, L.5211-36 et L.5217-10-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, un débat sur les orientations budgétaires de l'exercice, comprenant les engagements pluriannuels envisagés et le point sur la dette, doit se dérouler dans un délai de dix semaines précédant l'examen du budget primitif.

Celui-ci vise à préfigurer les priorités qui seront affichées dans le budget primitif et informer le Conseil de la Métropole sur l'évolution de la situation financière de la collectivité.

Le débat qui doit avoir lieu sur la base du rapport de présentation qui vous est remis participe directement à l'élaboration du budget primitif pour 2024 qui traduira les orientations politiques de la Métropole dans ses différents domaines d'intervention.

La Métropole s'inscrit comme acteur majeur de l'investissement public sur le territoire. Elle dispose des compétences et des moyens pour réaliser les projets structurants.

Dans le cadre de la réforme métropolitaine de 2022, les élus ont souhaité conforter le rôle moteur de la Métropole dans les transitions écologiques, énergétiques et sociétales à travers notamment un investissement massif dans les transports en commun, nécessaires à tous les développements du territoire.

Une nouvelle trajectoire a été engagée en 2023, au travers du pacte financier et fiscal. Il définit une trajectoire financière permettant de soutenir l'accélération de la réalisation des projets.

Les orientations budgétaires pour 2024 s'inscrivent dans cette trajectoire, en tenant compte des rigidités inhérentes au budget métropolitain et d'un environnement économique mettant sous pression les budgets des collectivités territoriales.

1. Contexte général de la préparation budgétaire

Selon les projections macroéconomiques de la Banque de France de septembre 2023, l'économie française parviendrait à sortir progressivement de l'inflation sans récession, même si un contexte international peu favorable pèserait sur la reprise. Pour l'année 2023, portée par une croissance soutenue au premier semestre, la prévision de croissance du PIB est établie à 0,9 %. Ensuite, la révision à la hausse des prix de l'énergie, et surtout celle à la baisse de la demande mondiale adressée à la France, conduisent à abaisser légèrement les prévisions pour les années 2024 (0,9 %) et 2025 (1,3 %). Après avoir atteint son pic début 2023, l'inflation totale continuerait de refluer pour s'établir à 4,5 % sur un an au quatrième trimestre de cette année. En effet, les nouvelles hausses des prix de l'énergie de l'été 2023 sont différentes de celles observées en 2022 et seraient, d'après les anticipations actuelles des marchés, temporaires. L'inflation baisserait clairement sur tout l'horizon de la prévision.

Impact sur l'évolution du produit fiscal

Sur l'ensemble de l'année 2023, l'inflation totale en glissement annuel diminuerait progressivement, passant de 7,0 % au premier trimestre à 4,5 % au quatrième trimestre. Au quatrième trimestre 2024, en glissement annuel, l'inflation totale serait de 2,2 %.

Impact sur l'évolution du coût des prestations et des services en régie

Les nouvelles hausses des prix de l'énergie de l'été 2023 sont sans commune mesure avec celles observées en 2022 lorsque les conséquences de l'invasion russe en Ukraine se sont manifestées.

La hausse des prix des produits manufacturés reviendrait, elle aussi, rapidement sur un rythme modéré à partir du second semestre 2023, traduisant la poursuite du net recul des prix de production de l'industrie entamé au premier semestre, à la suite de celui des prix d'importation. La hausse des prix des services serait en revanche plus persistante, tirée plus durablement par les salaires, sous l'impulsion notamment des revalorisations du Smic et des salaires négociés au niveau des branches d'activité. In fine, la hausse des prix des services atteindrait de façon retardée son pic au quatrième trimestre 2023, avec un glissement annuel de 4,5 %, et ne commencerait globalement à ralentir que début 2024.

En 2024, sous l'hypothèse d'accalmie sur les prix des matières, l'ensemble des composantes de l'inflation se replierait. La contribution principale à l'inflation viendrait alors des prix des services, soutenus par les hausses retardées des salaires et des loyers et par la poursuite du rétablissement attendu des marges dans certains sous-secteurs des services. En moyenne annuelle, l'inflation totale reculerait à 2,6 % et l'inflation hors énergie et alimentation diminuerait plus lentement, à 2,8 %.

Impact sur l'évolution du versement mobilité

La progression du salaire moyen par tête (SMPT), dont témoigne son glissement annuel de 5,0 % au deuxième trimestre 2023, reflète en particulier les versements élevés au titre de la prime de partage de la valeur, qui a succédé à la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat.

Le pic de la progression du SMPT serait atteint en 2023, avec une hausse en moyenne annuelle de 5,1 %. Cependant, en termes réels, le SMPT reculerait en 2023, comme cela avait été le cas en 2022. En revanche, en 2024 et 2025, le SMPT réel renouerait avec un taux de croissance nettement positif. Ce décalage entre la dynamique de l'inflation et celle des salaires nominaux résulte du caractère annuel des négociations salariales, ainsi que de l'indexation retardée du Smic.

Le taux de chômage a un peu remonté au deuxième trimestre 2023 (+ 0,1 pp), malgré les surprises positives relatives au PIB et à l'emploi, ce qui reflète une augmentation plus forte qu'anticipé de la population active. À l'horizon de la prévision, la hausse du taux de chômage résulterait aussi de la réaction retardée de l'emploi au ralentissement passé de l'activité. Ainsi, le taux de chômage, qui s'est élevé à 7,2 % au deuxième trimestre 2023, augmenterait progressivement pour atteindre 7,8 % fin 2025.

L'impact du Projet de loi de Finances

Non publié au moment de la rédaction de ce ROB, le projet de loi de Finances pour 2024 s'oriente vers une réduction du déficit de l'Etat afin de repasser sous l'objectif européen de 3% de déficit public d'ici 2027.

Les collectivités territoriales seront à nouveau vraisemblablement mises à contribution, comme le laisse à croire le rapport destiné au parlement présentant les plafonds de dépenses publié le 16 juillet, prévoyant plutôt une stabilité de la DGF, soit une baisse en termes réels.

Au demeurant, les collectivités pourraient, pour leurs dépenses d'investissement, bénéficier de la priorité donnée à la transition écologique, l'Etat ayant annoncé une augmentation du fonds vert passant de 2 à 2,5 milliards d'euros.

Evolution des taux d'intérêt

Après plusieurs années d'une politique monétaire ultra-accommodante, avec des rachats massifs d'actifs et plusieurs baisses de taux consécutives, en 2022, la BCE a décidé de procéder à différentes augmentations de taux d'intérêts pour freiner l'augmentation des prix. Et c'est ainsi que le taux de refinancement de la BCE est passé de 0,5% à 4,5% en quelques mois seulement (dernière hausse annoncée en septembre 2023).

Ces hausses ont fortement impacté les taux de financement des différents acteurs économiques. C'est ainsi que les collectivités locales ayant une dette indexée sur les taux variables tels que l'Euribor, l'Ester ou encore le Livret A ont vues leurs charges financières augmenter de manière significative.

En quelques mois seulement, le Livret A est passé de 0,5% en janvier 2022 à 3% en août 2023. Un taux du Livret A, trop élevé serait préjudiciable à l'activité et la croissance économique. Raison pour laquelle en juillet 2023, le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire a annoncé que le taux du Livret A resterait figé à 3% jusqu'en janvier 2025 et cela afin de ne pas mettre en difficulté une partie de l'économie française.

2. Les orientations budgétaires 2024 de la Métropole Aix-Marseille Provence

2.1. Les ratios cibles pour les orientations budgétaires 2024

Après un exercice 2022 marqué par un choc inflationniste et énergétique qui a fortement impacté les budgets des collectivités locales, la détente des prix de l'énergie en début d'année (malgré des nouvelles hausses à l'été qui devraient être temporaires) et le reflux de l'inflation totale sur 2023, confirment les perspectives d'une reprise lente et progressive de l'activité économique.

Le contexte économique et géopolitique mondial demeure cependant incertain et peu porteur. L'exercice 2023 devrait rester marqué par des prix à la consommation à un niveau toujours élevés qui continueraient de peser sur les budgets 2024 des collectivités locales, ainsi qu'un haut niveau des taux d'intérêt pesant sur l'investissement.

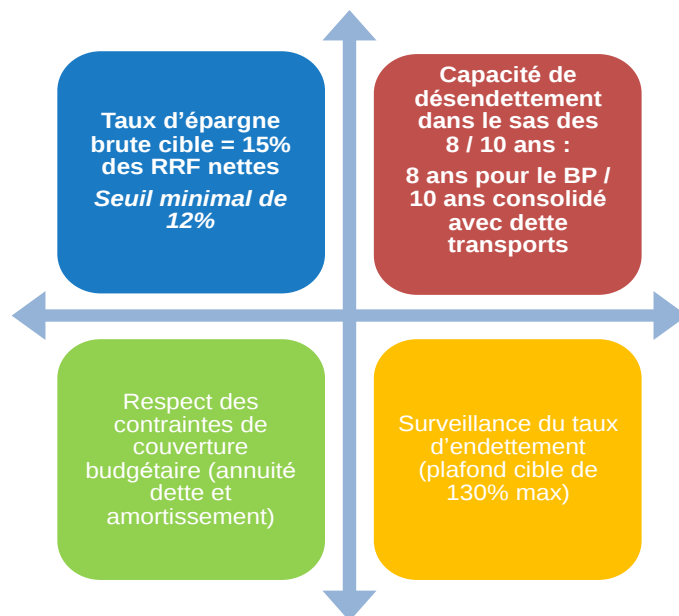
Dans ce contexte, les marges de manœuvre financières du budget principal de la Métropole demeurent toujours particulièrement contraintes. Elles requièrent la poursuite des efforts de gestion déjà entamés afin d'assurer un développement serein et solidaire du territoire et mettre la collectivité en capacité de soutenir un éventuel choc « exogène » qui se présenterait.

Les orientations budgétaires pour l'exercice 2024 doivent intégrer ces perspectives économiques tout en mettant en œuvre les moyens des ambitions actées au Pacte financier et fiscal adopté lors du Conseil de la Métropole du 15 décembre 2022. Ce pacte renouvelé a posé le cadre de la trajectoire financière de l'institution pour la période 2023-2026 portant principalement sur 3 objectifs :

- Éclairer la soutenabilité des ambitions métropolitaines pour les années à venir ;
- Inscrire pleinement la Métropole dans l'exercice d'une solidarité métropolitaine affirmée et renforcée envers ses communes membres ;
- Trouver les moyens de réaliser le projet de transformation du territoire métropolitain, caractérisé par de nouvelles ambitions en matière d'investissement.

Face à un autofinancement faible, l'analyse de la sensibilité de la collectivité a conduit à fixer un cap en matière de trajectoire et poser des cibles de pilotage financier prudentielles et localisées, nécessitant une rehausse de l'épargne brute sur la période.

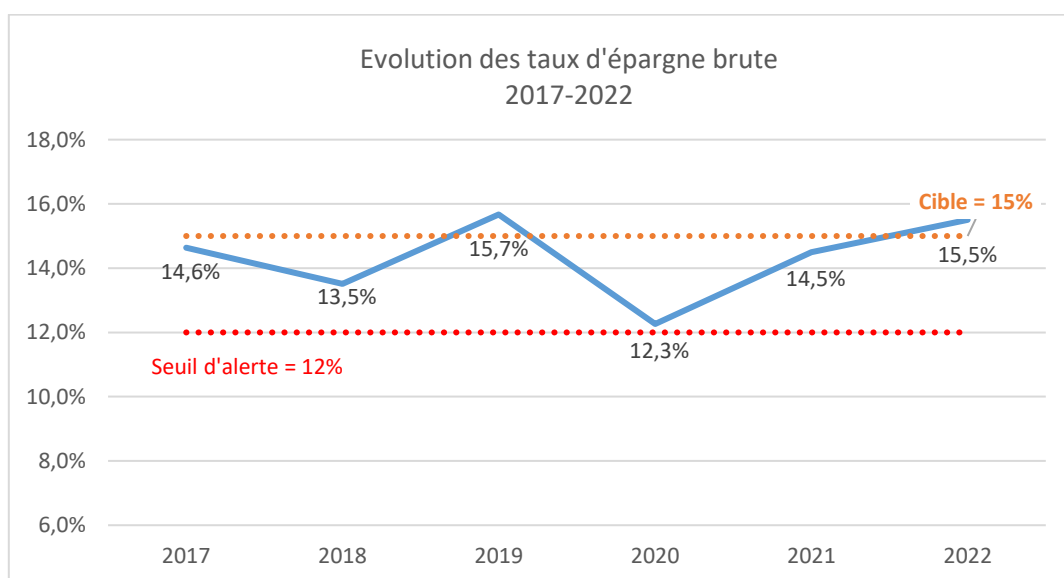
Le pacte fixe ainsi 4 objectifs qui viennent encadrer une trajectoire responsable du budget principal et de ses budgets annexes, à savoir :



Un taux d'épargne brute cible de 15% des recettes réelles de fonctionnement (RRF)

L'épargne brute (Épargne de gestion – intérêts de la dette) reflète « le train de vie » de la collectivité. Elle mesure la part des recettes courantes qui n'est pas consommée par le financement des dépenses de fonctionnement et traduit les marges de manœuvre sur la section de fonctionnement et la capacité à s'endetter et à investir.

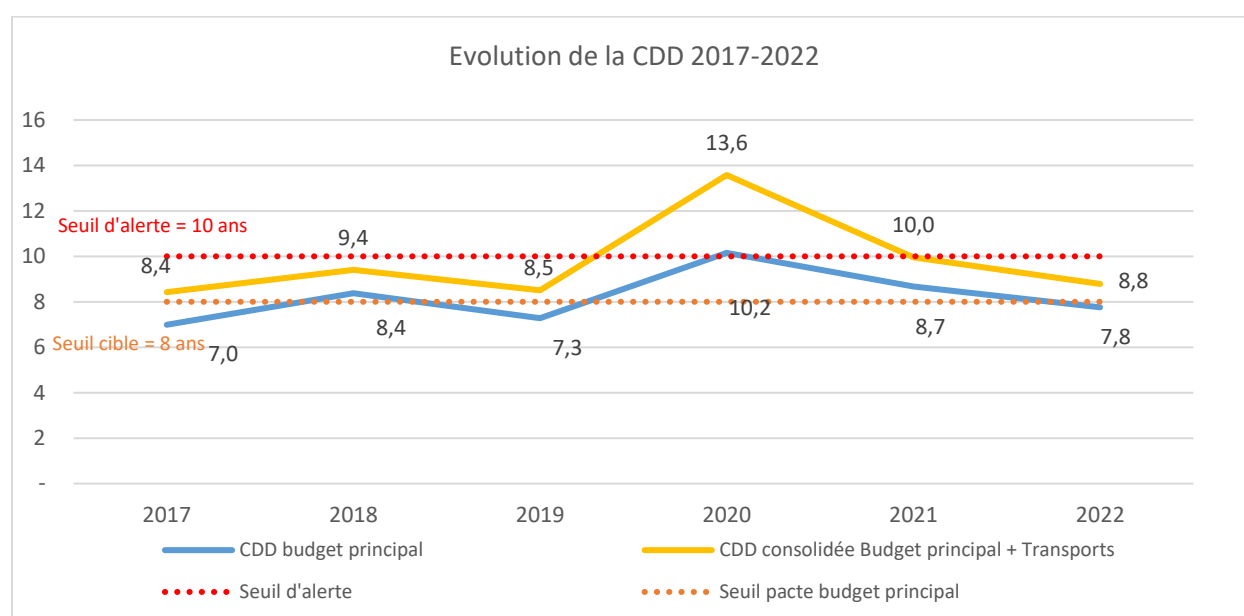
$$\text{Taux d'épargne brute} = \frac{\text{Épargne brute}}{\text{RRF (nettes)}}$$



Une capacité dynamique de désendettement (CDD) dans le sas des 8 – 10 ans : 8 ans pour le Budget principal, 10 ans en consolidé avec le budget annexe « transports ».

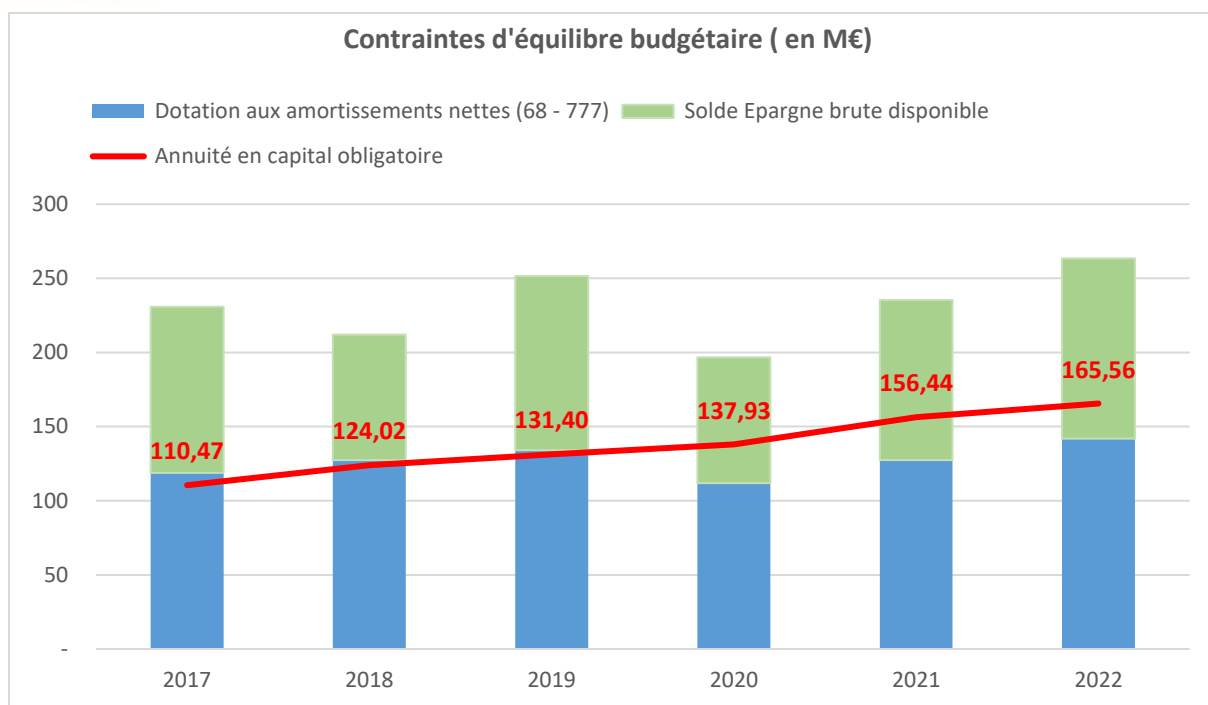
La CDD représente la capacité à rembourser la dette, c'est donc un critère de solvabilité. Ce ratio est par ailleurs particulièrement scruté par les banques et les investisseurs. Sa maîtrise est un des critères prépondérants de la notation financière et de la capacité de la Métropole à se financer à bas coûts.

$$\text{Capacité de désendettement} = \frac{\text{Encours de dette}}{\text{Epargne brute}}$$



Respect des contraintes de couverture budgétaire (annuité dette et amortissement).

La Métropole satisfait aux contraintes de couverture de la dotation nette aux amortissements et de l'annuité de capital sur toute la période.

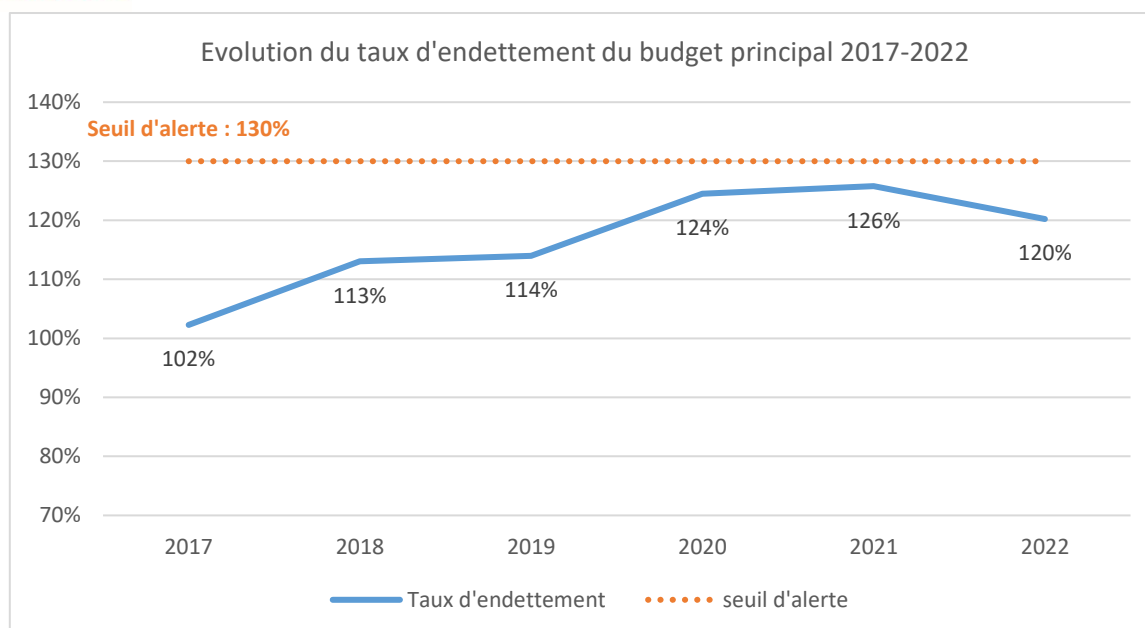


Plafond de taux d'endettement à 130%

Le ratio du taux d'endettement peut apparaitre utile dans l'approche du maintien de la solvabilité : il exprime le rapport entre le stock de dettes et les recettes réelles nettes de fonctionnement, c'est-à-dire l'expression d'une couverture de la dette par l'intégralité des recettes de l'exercice.

$$\text{Taux d'endettement} = \frac{\text{Encours de dette}}{\text{RRF (nettes)}}$$

Le taux d'endettement est un des indicateurs employés par le réseau d'alerte préfecture et la plupart des banques, dans l'appréciation qu'ils se font de la capacité de la collectivité à poursuivre un recours à l'emprunt.



En 2022, le taux d'endettement est en diminution nette après plusieurs exercices d'augmentation. Ce qui traduit une amélioration de l'autofinancement de la Métropole ainsi qu'une maîtrise de son recours à l'emprunt. L'endettement de la Métropole s'est stabilisé pour la première fois depuis sa création, une amélioration qui devrait se confirmer sur 2023 avec un encours de dette à environ 2 milliards d'euro au budget principal (contre 2 043 M€ en 2022).

L'amélioration des marges de manœuvres du budget de la Métropole accompagne ses ambitions nouvelles en matière d'investissement : investir 400 millions d'euros par an en moyenne au budget principal et 300 millions d'euros par an au budget annexe « transports ». Cette volonté nouvelle est particulièrement marquée en matière de transports et répond aux engagements pris par la Métropole avec l'Etat dans le cadre du Plan de mobilité « Marseille en Grand ». Par comparaison, sur la période 2017-2020, la moyenne des dépenses d'équipement était de 450 millions/an au budget principal et 80 M€/an au budget annexe « transports ». En contrepartie, le financement de cette nouvelle ambition métropolitaine nécessite de coupler efforts de gestion et actions sur la fiscalité pour dégager des marges de manœuvre.

Concernant les moyens associés, et dans le respect des indicateurs de pilotage précités, le pacte valide les leviers de gestion à activer pour dégager les marges supplémentaires nécessaires pour soutenir ces ambitions :

- Une maîtrise des dépenses de gestion (charges générales (inflation-0.5 point), de personnel (1.5%/an hors dégel du point d'indice), subventions),
- Une optimisation des recettes fiscales avec un partage de l'effort en 2023 (relèvement du taux de taxe d'habitation sur les résidences secondaires (THRS +6% en 2023 soit +1,05 M€) et de contribution foncière des entreprises (CFE +6% en 2023 soit +14,8 M€), tout en préservant autant que possible le contribuable ménage avec un taux de foncier bâti intercommunal (TFPB) qui restera inchangé en 2024 à l'instar de 2023),

- L'autonomisation financière du budget annexe « prévention et gestion des déchets » avec une participation du budget principal à l'équilibre limitée à la neutralisation de la refacturation des frais de structure dès 2023, en couplant économies de gestion sur la politique déchets et convergence du taux de taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) pour les communes en dessous du taux de 14%, de façon à dégager les moyens pour investir dans la modernisation des équipements et se projeter vers de nouvelles transitions écologiques et à tendre vers un équilibre du budget.
- Une maîtrise de l'évolution de la subvention d'équilibre allouée au budget annexe « transports » voté à 126 M€ au budget 2023 (contre 122 M€ en 2022). Cette subvention d'équilibre restera stabilisée à 128 M€ en 2024 et augmentera à 135 M€ en 2025 et 155 M€ en 2026 soit une hausse de +27% par rapport à 2022 conformément au pacte. Même si le soutien apporté par l'Etat dans le cadre du plan « Marseille en grand » va permettre la réalisation de plusieurs projets relevant de la politique de la mobilité, la dynamique moins élevée des recettes d'exploitation par rapport à la croissance des dépenses entraîne un accompagnement accru du budget principal, et ce, malgré le constat d'une reprise certaine des recettes tarifaires.

2.2. L'évolution des budgets annexes de la Métropole

En 2023, la Métropole comptabilise 24 budgets annexes. Ils retracent les Services Publics Administratifs (SPA) et les Services Publics Industriels et Commerciaux (SPIC) en fonction des compétences de la Métropole gérés sous différents modes de gestion.

La Métropole s'est engagée dans un double objectif de simplification et de lisibilité dans une démarche de rationalisation de ses budgets annexes. Ainsi, un budget unique dédié à la prévention et à la gestion des déchets de l'ensemble de la Métropole a été créé depuis le 1^{er} janvier 2022. De même, un budget unique a été constitué pour les opérations d'aménagement depuis le 1^{er} janvier 2023.

Par ailleurs, un budget annexe a été créé en 2023 pour le Centre de formation d'apprentis (CFA) afin d'assurer une comptabilité analytique conforme aux exigences réglementaires.

Pour 2024, la simplification arrive à son terme avec un budget annexe unique pour chacune des compétences suivantes :

- Assainissement ;
- Eau ;
- Ports de plaisance ;
- Crématoriums.

Ainsi, à partir du 1^{er} janvier 2024, la Métropole disposera de 14 budgets annexes.

PANORAMA DES BUDGETS METROPOLITAINS EN 2024



* BA : budget annexe

2.3. Les hypothèses sur les composantes du budget

La structure de la section de fonctionnement du budget principal reste marquée par de fortes rigidités.

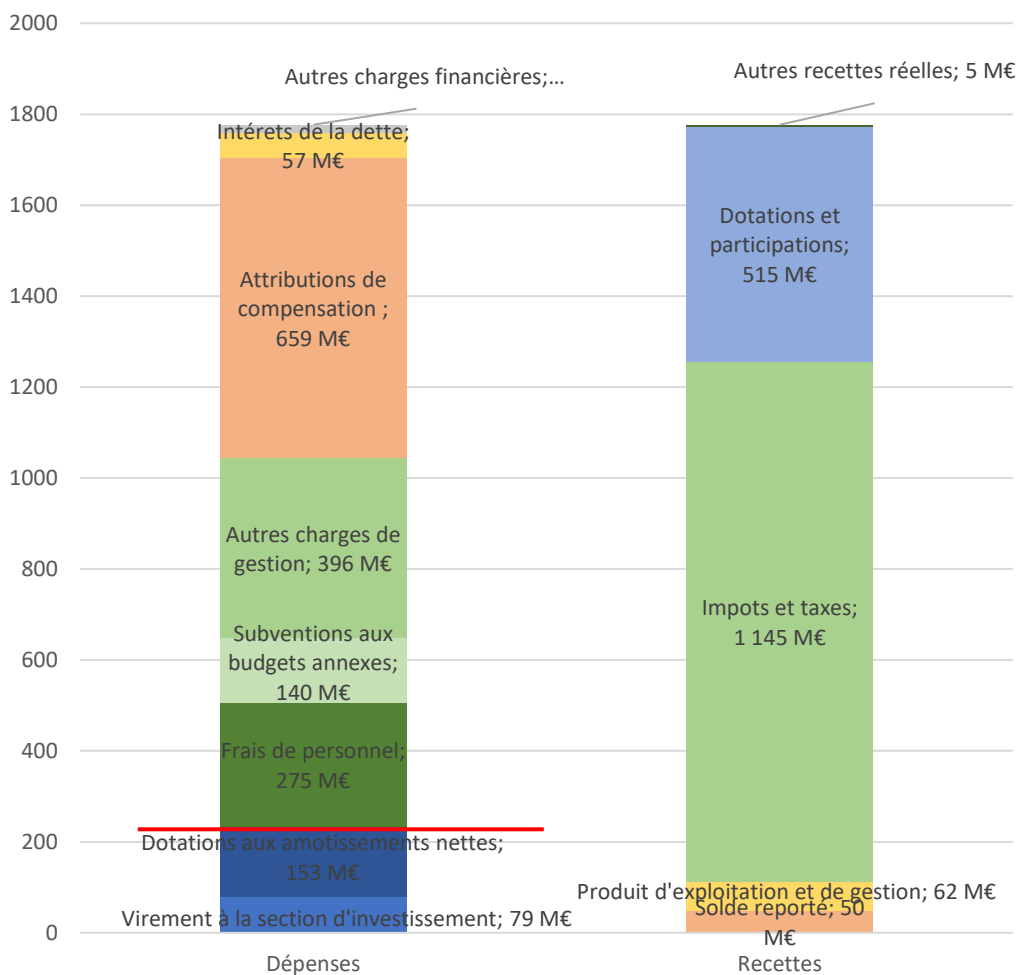
En dépenses, les attributions de compensations (AC) continuent de peser lourdement (45% des dépenses réelles). Les charges de personnel représentent 19% de dépenses réelles. Les frais financiers sont en forte augmentation depuis 2021, passant de 37 M€ au CA 2021 à 57 M€ au BS 2023, la dette composée à 25% de taux variables subissant l'effet de la remontée des taux d'intérêts.

Les effets de leviers sur les recettes ne cessent de diminuer suite aux disparitions successives de la taxe d'habitation et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises. Les principaux produits à pouvoir de taux restent la taxe foncière et la cotisation foncière des entreprises (CFE) qui ne représentent que respectivement 4 et 15% des recettes réelles au BS 2023. Les dotations dans un budget de l'Etat en tension sont stables. La sortie du FPIC initiée en 2023, diminue également les marges financières de la Métropole.

Afin de financer ses investissements, la Métropole a puisé en 2022 dans son fonds de roulement, le résultat reporté en fonctionnement au BS passant de 77 M€ en 2022 à 50 M€ en 2023 (3% des recettes réelles). La hausse de la taxe d'enlèvement sur les ordures ménagères (TEOM) permet d'autonomiser le budget annexe Prévention et gestion de déchets, soulageant ainsi le budget principal et permettant d'augmenter progressivement la subvention versée au budget annexe « transports » afin de soutenir la politique de mobilité.

Au demeurant, l'effet cumulé de la dynamique de la TVA, de l'indexation des bases fiscales sur l'inflation et de la hausse des taux de CFE et de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires actée au BP 2023 permet de dégager au BS 2023 un autofinancement prévisionnel de 232 M€ (15% des dépenses réelles).

Structure du BS 2023

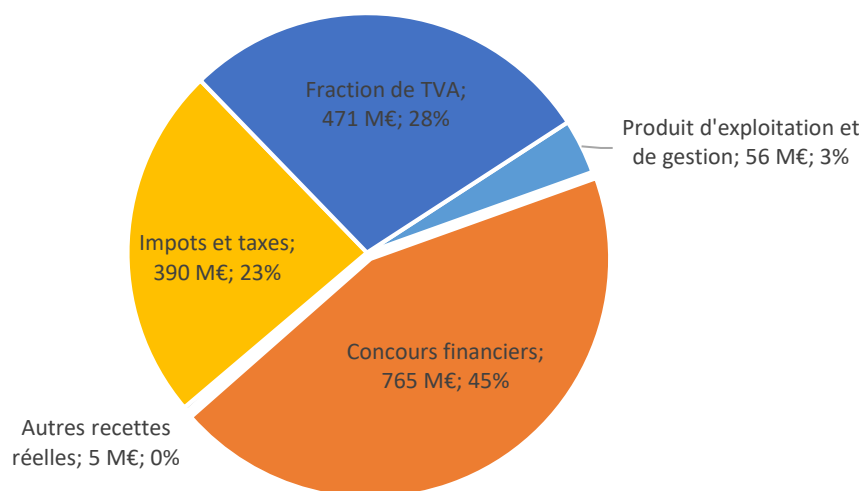


— Autofinancement : 232 M€

2.3.1. Les recettes de fonctionnement

Les recettes de fonctionnement du budget principal sont majoritairement constituées des produits de la fiscalité, des dotations et des produits de péréquation. Les produits d'exploitation et revenus du domaine constituent une part marginale du budget principal.

Structure des recettes réelles de fonctionnement BP 2023



2.3.1.1. Les concours financiers

Les prévisions des produits des dotations pour 2023 sont en légère baisse de 0,24%, la dynamique prévue sur les compensations contribution économique territoriale et taxes foncières sur les propriétés bâties ne compense pas la perte programmée du Fonds de Péréquation Intercommunal (FPIC).

Budget principal	Nature	BP 2023	Budget 2023	Prévision 2024	Evolution
Dotation d'intercommunalité	741124	112 194 730 €	112 489 285 €	112 489 285 €	0,00%
Dotation de compensation	741126	160 644 738 €	163 241 587 €	163 241 587 €	0,00%
DCRTP	748312	128 369 341 €	128 369 341 €	128 369 341 €	0,00%
FNGIR	73221	245 717 445 €	245 717 445 €	245 717 445 €	0,00%
Compensations CET	74832	66 982 876 €	77 820 396 €	80 333 995 €	3,23%
Compensations TFPB	74833	4 036 786 €	4 390 975 €	4 532 803 €	3,23%
FPIC	732221	18 950 948 €	20 652 903 €	16 063 367 €	-22,22%
FCTVA	744	1 234 929 €	1 144 775 €	1 288 785 €	12,58%
TOTAL		738 131 793 €	753 826 707 €	752 036 609 €	-0,24%

Concernant les dotations de compensation et d'intercommunalité, il est prévu une stabilité de la dotation globale de fonctionnement.

Le fonds national de garantie individuelle des ressources (FNGIR) et la dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP) financée par les crédits de l'Etat devraient rester stables.

En 2023, l'ensemble métropolitain entre en phase de sortie du bénéfice du FPIC. En effet, la Métropole se situe au rang 747 et le dernier ensemble intercommunal éligible est au rang 745.

Cela entraîne une diminution progressive du reversement avec une attribution de 90%, 70%, 50%, et 25% du reversement perçu l'année précédant la perte d'inéligibilité (2022 pour AMP).

Depuis 2018, la Métropole perçoit le Fonds de Compensation de la TVA (FCTVA) en fonctionnement. Cette recette est estimée à 1,2 millions d'euros au regard de l'exécution des natures éligibles en 2024.

Enfin, le budget annexe transports métropolitains perçoit une dotation générale de décentralisation pour la compétence transports ainsi qu'une attribution de compensation de la région et du département qui sont toutes reconduites pour 2024 à hauteur des montants budgétés en 2023. La Métropole perçoit également une compensation suite au rehaussement du seuil d'assujettissement au versement transport (de 9 à 11 salariés).

Budget transports	Nature	BP 2023	Budget 2023	Prévision 2024	Evolution
Dotation générale de décentralisation transport	7471	7 975 385 €	7 975 385 €	7 975 385 €	0,00%
Attribution de compensation région	7472	14 296 454 €	14 296 454 €	14 296 454 €	0,00%
Attribution de compensation départements	7473	31 839 463 €	31 839 463 €	31 839 463 €	0,00%
Compensation versement transport	753	2 000 000 €	2 000 000 €	2 000 000 €	0,00%

2.3.1.2. La fiscalité

Pour rappel, le Conseil de Métropole depuis 2016 avait adopté les taux de convergence métropolitains suivants :

- taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) à 2,59 % ;
- taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFNB) à 2,78 % ;
- cotisation foncière des entreprises (CFE) à 31,02 %.

Pour le budget 2023, afin de financer l'ambition métropolitaine et de renforcer la solidarité avec les communes conformément au pacte financier et fiscal, le Conseil Métropolitain a décidé, **après 7 années de stabilité des taux** (hors impact de lissage), de porter les taux de la **cotisation foncière des entreprises à 32,87 %** et de la **taxe d'habitation sur les résidences secondaires à 12,39%**. Les taux de taxe foncière sur les propriétés bâties et non bâties restent inchangés à, respectivement, 2,59% et 2,78%.

Ces évolutions de taux ont permis de générer un gain de 15,8 millions d'euros (14,8 millions pour la CFE et 1,05 millions pour la taxe d'habitations sur les résidences secondaires).

La modification de ces deux taux entraîne *de facto* une actualisation du lissage de chacune de ces deux taxes. Il revient à la Direction générale des finances publiques de calculer et d'appliquer les taux votés sur la période de lissage restant à courir (Cf. délibération n°FBPA-001-13321/23/CM du Conseil de la Métropole du 19 janvier 2023).

Concernant la taxe d'habitation sur les résidences secondaires, le lissage a été réactualisé. Les taux sont différenciés par commune. Les taux de taxe foncière sur les propriétés bâties et les propriétés non bâties restant inchangés, il n'y a pas d'évolution concernant les lissages.

A partir des informations transmises par l'administration fiscale, d'une analyse rétrospective et des projections d'inflation, une prévision des recettes fiscales pour 2024 a été réalisée :

Budget principal / fonctionnement	BP 2023	Prévisionnel 2023	Prévisions 2024	Evolution
Taxe d'habitation	19 309 618 €	18 652 649 €	19 361 450 €	3,80%
Taxe sur le foncier bâti	65 987 559 €	67 862 102 €	70 627 103 €	4,07%
Taxe sur le foncier non bâti	427 238 €	432 508 €	448 943 €	3,80%
Taxe additionnelle sur le foncier non bâti	1 813 910 €	1 809 391 €	1 878 148 €	3,80%
Cotisation foncière des entreprises	246 959 953 €	262 631 957 €	269 767 667 €	2,72%
Taxe sur les surfaces commerciales	20 252 986 €	21 370 666 €	21 370 666 €	0,00%
Impositions forfaitaires sur les entreprises de réseaux	20 739 309 €	20 758 121 €	21 327 121 €	2,74%
Taxe de séjour (part intercommunale)	1 300 000 €	1 300 000 €	1 313 000 €	1,00%
Taxe de séjour (part départementale)	130 000 €	130 000 €	131 300 €	1,00%
Prélèvement sur les produits de jeux	253 070 €	257 783 €	257 783 €	0,00%
Rôles supplémentaires	7 000 000 €	7 000 000 €	7 000 000 €	0,00%
Fraction de TVA taxe d'habitation	332 651 547 €	354 619 645 €	365 258 234 €	3,00 %
Fraction de TVA CVAE	138 785 918 €	161 524 983 €	166 370 732 €	3,00 %
TOTAL	855 611 108 €	918 349 805 €	945 112 147 €	2,91 %

L'évolution de la fiscalité ménages

Après une hausse de 7,1% des bases fiscales en 2023 et malgré le ralentissement de l'inflation, il est anticipé une évolution des bases de 3,8% sur les bases fiscales des locaux d'habitation et des établissements industriels et de +1 % sur les bases des locaux commerciaux.

Pour la taxe foncière sur les propriétés bâties, une répartition de ces évolutions a été réalisée en fonction de la typologie des locaux (habitats et économiques) auquel est prévu une dynamique de 1% correspondant à une estimation des nouvelles constructions sur le territoire.

L'évolution de la fiscalité économique

Pour ce qui concerne la fiscalité économique, les évolutions 2023-2024 résultent des hypothèses sur l'évolution des bases suivantes :

- **Evolution de 2,72% pour la cotisation foncière des entreprises**
L'actualisation des tarifs des différentes catégories de locaux commerciaux, prévue initialement en 2023 a fait l'objet d'un report. Une revalorisation sur les bases industrielles a été appliquée de 3,8% alors que les bases d'imposition des locaux commerciaux, qui représentent 75% de la base d'imposition devraient évoluer sensiblement au même rythme que les années précédentes à savoir 1%.
- **+2,74 % des impositions forfaitaires sur les entreprises de réseaux (IFER)**
Cette prévision est réalisée en fonction de l'évolution constatée sur les années précédentes en tenant compte de la réintégration d'un établissement en 2024 dans le rôle d'imposition ;
- **+1 % de la taxe de séjour intercommunale** Le produit estimé pour l'année 2023 de la taxe de séjour s'élève à presque 1,3 millions d'euros. Il a été constaté une dynamique importante cette année suite à l'intégration des opérateurs numériques et d'un suivi accru des hébergeurs traditionnels.
- **+3% pour la fraction de TVA** résultant de l'inflation et de la croissance économique ;
La Métropole perd le bénéfice de la CVAE remplacée par une quote-part de fraction de TVA à compter de 2023. Pour les entreprises, la suppression se répartie sur deux années. Dans le cadre des premiers échanges sur la loi de finance pour 2024, il ressort que la baisse de CVAE pour les entreprises se répartirait non pas sur deux années mais sur quatre années.
Au vu de l'incertitude de la TVA nationale de 2023 qui serait réajustée à la baisse, une dynamique de 3% a été prévue sur les fractions de TVA THRS et CVAE pour 2024. Ces chiffres feront nécessairement l'objet d'un ajustement en fonction de la TVA définitive 2023 et prévisionnelle 2024 transmise lors de l'examen de la loi de finance pour 2024 ;
- **7 millions d'euros de rôles supplémentaires** : Le montant inscrit au BP 2023 a été établi à partir d'une moyenne des rôles supplémentaires émis par l'administration fiscale. La collaboration bilatérale entre la Métropole et les directions départementale des finances publiques permet une poursuite de la fiabilisation de l'assiette fiscale conduisant à une émission de rôles supplémentaires et participant *in fine* à la dynamique du rôle de CFE.

La taxe d'enlèvement des ordures ménagères

Depuis 2022, la taxe d'enlèvement des ordures ménagères est affectée au budget unique prévention et gestion des déchets.

La loi prévoit que la Métropole Aix-Marseille-Provence dispose de 10 années suivant sa création pour adopter une nouvelle délibération harmonisant les taux de TEOM, et des taux différenciés par zone peuvent être décidés. L'enjeu est donc de définir une stratégie sur l'harmonisation des taux de taxe d'enlèvement des ordures ménagères avec un aboutissement au plus tard en 2026.

Dans le cas où aucune délibération ne serait adoptée par la Métropole Aix Marseille Provence en 2026, la législation prévoit l'application du taux moyen pondéré métropolitain.

L'harmonisation progressive des taux de taxe d'enlèvement des ordures ménagères initiée en 2021 s'est poursuivie en 2023 pour les communes en dessous du taux de 14%. Cette convergence du taux de la taxe, couplée avec des économies de gestion sur la politique déchets permet la suppression de la subvention d'équilibre versée par le budget principal, ainsi que l'autonomisation financière du budgets annexe conformément au pacte financier et fiscal.

Cette convergence progressive des taux rapproche l'ensemble des communes du taux moyen pondéré de la Métropole de 14,36% en 2022 (portant celui-ci à 15,79%) et réduit les écarts entre le taux le plus faible et le taux le plus élevé de 24%. **Ces évolutions ont apporté un produit supplémentaire de 37,7 millions d'euros.**

Pour l'année 2024 le produit de la TEOM devrait évoluer de 4,19% avec la prise en compte de la revalorisation de 3,8% des bases fiscales des locaux d'habitation et de 1% pour celles des locaux commerciaux, auquel s'ajoute une dynamique de 1% correspondant à une estimation des nouvelles constructions sur le territoire.

Budget Prévention et gestion des déchets	BP 2023	Budget 2023	Prévision 2024	Evolution
Taxe d'enlèvement des ordures ménagères	402 107 914 €	413 644 418 €	430 966 027 €	4,19%

Le versement mobilité

Le taux de versement mobilité est inchangé depuis 2017 (2% sur l'ensemble du périmètre de la Métropole).

Le budget annexe « transports » est financé majoritairement par le versement mobilité. L'évolution pour 2024 repose sur la dynamique de l'évolution des salaires par rapport au prévisionnel qui devrait s'établir autour de 410 millions d'euros. L'évolution de cette recette, dépendante de la conjoncture et de l'emploi, se devra d'être suivie avec attention durant l'année 2024.

Budget transport	Budget 2023	Prévision 2024	Evolution
Versement transport	410 319 146 €	416 620 601 €	1,54%

La taxe GEMAPI (gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations)

Il est prévu en 2023 de reconduire le montant du produit adopté soit 21,3 millions d'euros.

Il est à noter qu'avec la suppression de la taxe d'habitation, la taxe GEMAPI se retrouve répartie sur une assiette restreinte où la taxe sur les résidences secondaires se substitue à la taxe d'habitation.

Budget GEMAPI	Budget 2023	Prévision 2024	Evolution
Taxe GEMAPI	21 300 000 €	21 300 000 €	0,00%

2.3.1.3. Les autres produits des services et de gestion

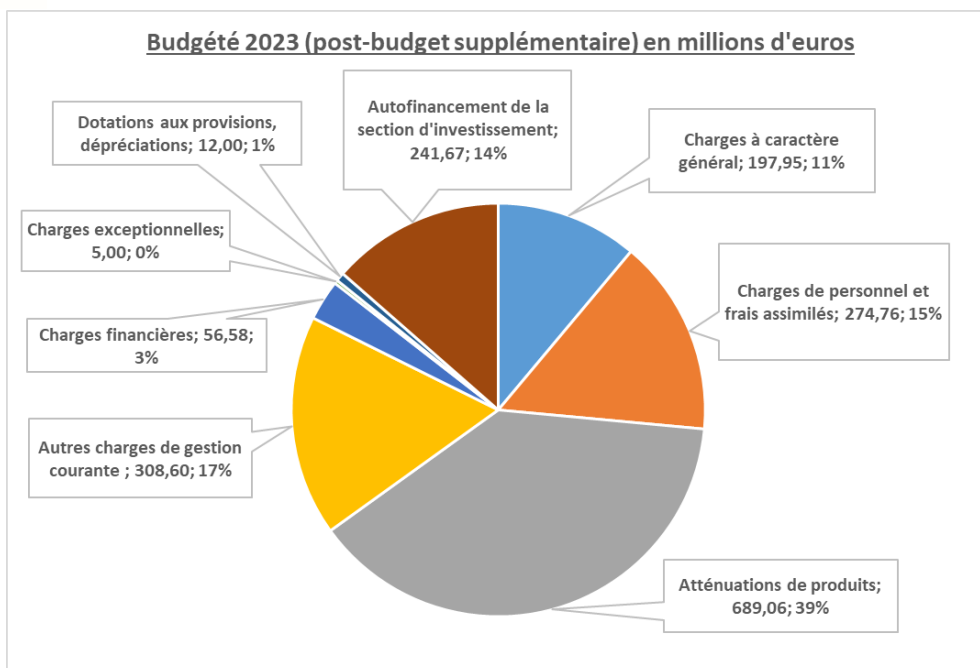
Ces recettes sont constituées :

- De la contribution des usagers via la tarification des services publics, des produits du domaine public (droits d'occupation du domaine public) et des ventes (chapitre budgétaire 70), dont principalement :
 - Redevances d'occupations du domaine public acquittées par les opérateurs pour les réseaux d'électricité, de télécommunication et de gaz ainsi que les redevances perçues pour les kiosques et terrasses dont l'emprise est fixée au sol (19,3 millions d'euros réalisés en 2022) ;
 - mises à disposition entre budget (7,9 millions d'euros exécutés en 2022) et des mises à disposition de personnel par les communes membres et par des tiers (2,2 millions d'euros réalisés en 2022).
- D'autres produits de gestion courante (chapitre budgétaire 75) qui recouvrent les revenus des immeubles (domaine privé de la Métropole) et les redevances des concessionnaires, dont principalement :
 - Revenus des immeubles : 7 millions d'euros en 2022 ;
 - Redevances de concessions : 11,1 millions d'euros en 2022 ;
 - D'autres produits divers (recettes accidentelles, sinistres, cessions de véhicules...) : 37,6 millions d'euros en 2022 dont 24,4 millions d'euros pour de la régularisation de rattachements non mandatés.

Budget principal (en M€)	CA 2022	Budget voté 2023
70 - Produits des services, du domaine et ventes diverses	38,6	46,8
75 - Autres produits de gestion courante	57,00	14,9
Total recettes de gestion courante	95,6	61,8

2.3.2. Les dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement sont structurées de la manière suivante :



Le respect de la trajectoire définie par le pacte fiscal et financier implique que les charges à caractère général (chapitre 011) ne peuvent progresser au-delà de la valeur de l'inflation diminuée de -0,5 point soit 6,6%. De ce fait le montant des charges à caractère général ne pourra croître, pour le budget principal, au-delà de la valeur plafond de 207,5 M€.

2.3.2.1. Les charges de gestion

Concernant les autres charges de gestion courante (chapitre 65) :

- Globalement les participations du budget principal aux budgets annexes doivent s'inscrire dans une trajectoire d'autonomisation financière de ces budgets ;
- La participation d'équilibre allouée au budget annexe « transports » est fixée à 128 M€ pour l'année 2024 ;
- Le budget annexe « prévention et gestion des déchets » doit être autonome financièrement hors neutralisation de la refacturation des frais de structure par le budget principal ;
- La participation du budget annexe « régie action sociale » sera ajustée pour prendre en compte le nouveau périmètre de la régie d'action sociale ;
- les subventions aux organismes privés seront stables.

2.3.2.2. Les dépenses de personnel et la politique de gestion des ressources humaines

Conformément au pacte financier et fiscal, le chapitre 012 – dépenses de personnel est en hausse prévisionnelle de + 1,5% en 2024, avec une absorption de l'augmentation du point d'indice. Depuis 2020, les dépenses de personnel sont en hausse moyenne de 1,08%.

Parmi les leviers transversaux mobilisés pour contenir la progression des dépenses de fonctionnement, la gestion des ressources humaines joue un rôle majeur, en contribuant par une allocation optimale

des moyens humains à la réalisation des politiques publiques, tout en veillant à la stabilisation des effectifs et à la maîtrise de la masse salariale.

Par la mise en place d'une politique de gestion des ressources humaines (RH) ambitieuse axée autour de la convergence des règles de gestion applicables à l'ensemble de son personnel, du respect strict du cadre réglementaire dans un contexte financier contraint, la fonction RH contribue à fédérer un collectif de travail en pleine mutation.

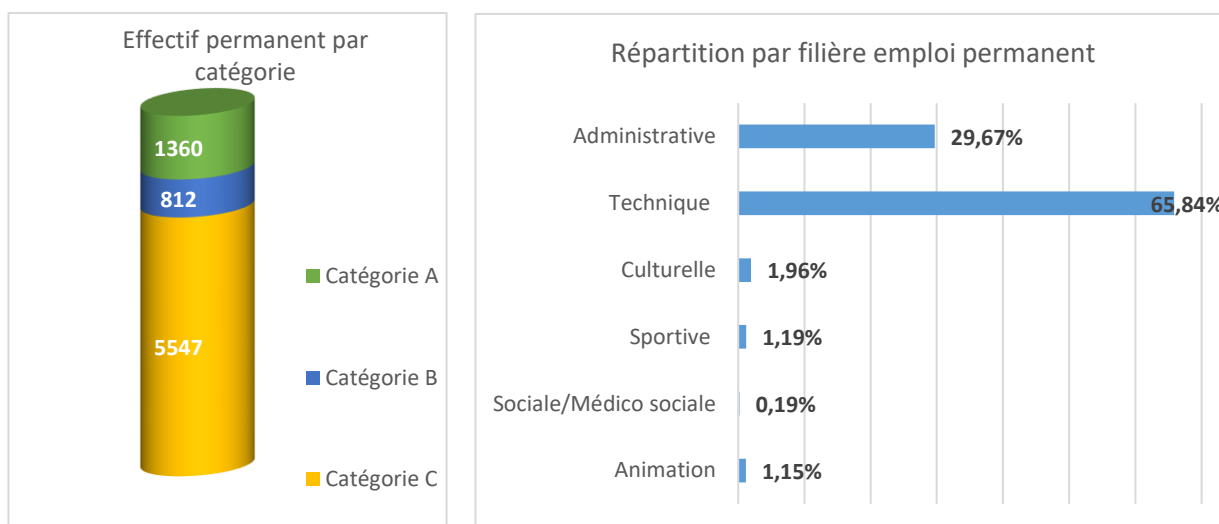
La structuration des effectifs : une population majoritairement masculine, de catégorie C et vieillissante

Au 1^{er} janvier 2023 la Métropole Aix-Marseille Provence comptait 7 719 agents rémunérés sur postes permanents, dont 6 879 fonctionnaires et 840 contractuels sur emplois permanents, soit 95,7% des effectifs de la collectivité.

La structure de l'effectif permanent est très majoritairement composée d'agents de catégorie C (5 547 agents, soit environ 72 % des effectifs), traduction du poids de la filière technique et de l'importance des compétences opérationnelles de proximité.

Les cadres de catégorie A sont plus nombreux que ceux de la catégorie B puisqu'ils représentent respectivement 17,6% et 10,5% des effectifs permanents. Il est à noter la représentation importante des cadres A parmi les agents contractuels sur emplois permanents. Cette catégorie représente plus de la moitié des CDD et CDI (55,7%).

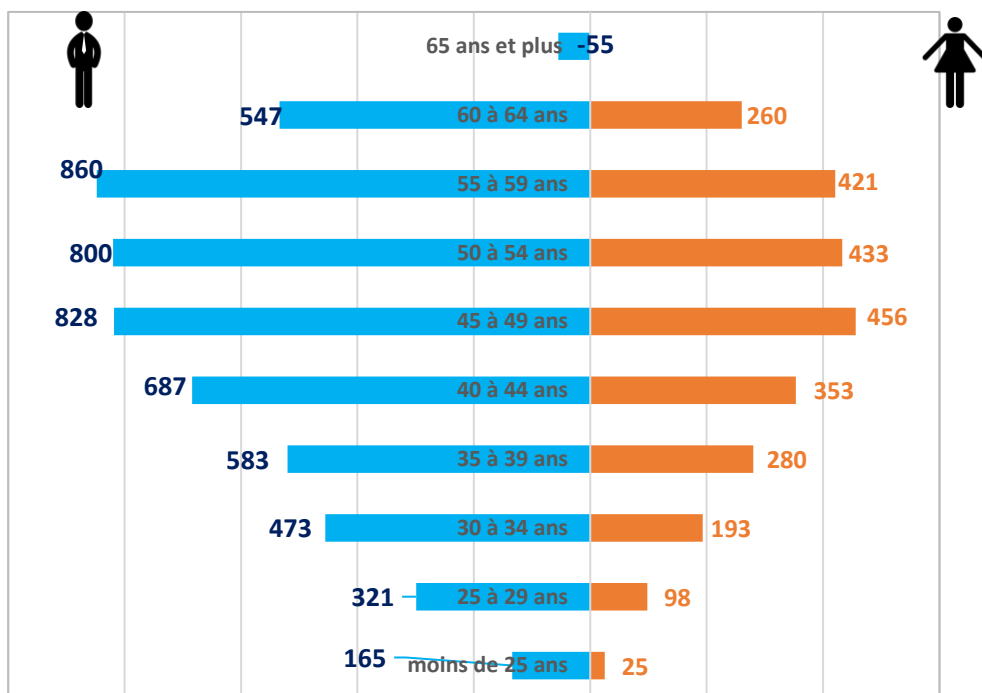
Parmi les effectifs permanents, une grande majorité relève de la filière technique (65,8%), puis de la filière administrative (29,7%). L'ensemble des autres filières représente 4,5% des effectifs permanents (culturelle, sportive, animation, sociale et médico-sociale).



La répartition femmes-hommes est de 33.06 % femmes et 66.94 % hommes sur l'effectif permanent. Les compétences exercées par la collectivité qui emploie une forte proportion de métiers techniques sont à l'origine de cette masculinisation des effectifs.

L'âge moyen des agents sur emplois permanents s'établit autour de 46 ans et 6 mois. Les agents contractuels sont plus jeunes que les fonctionnaires, mais leur poids ne ralentit pas le phénomène de vieillissement au vu de leur faible proportion dans l'effectif global.

PYRAMIDE DES AGES AU 31/12/2022 EMPLOI PERMANENT



Les dépenses de personnel au sein du budget de la collectivité

La masse salariale de la métropole budgétée en 2023 représente 418,6 millions d’euros pour l’ensemble du budget principal et des budgets annexes, répartie de la manière suivante :

- 259 M€ pour le budget principal,
- 159,6 M€ pour les budgets annexes.

Pour 2024, pour l’ensemble des budgets principal et annexes, la projection de la progression de la masse salariale à périmètre comparable est de + 6,9 M€, soit + 1,6 %, établissant la masse salariale à 425,5 M€ dont :

- 262,9 M€ pour le budget principal (+ 3,9 M€, soit +1,5 %),
- 162,6 M€ pour les budgets annexes (+ 3 M€, soit +1,8 %).

La Métropole fait face à :

- Des dépenses incompressibles dans l’évolution de sa masse salariale.
Il s’agit des dépenses liées à des mesures nationales ou à des charges obligatoires propres à la collectivité. En effet, même à effectifs constants, la masse salariale progresse mécaniquement, compte tenu notamment du Glissement Vieillesse Technicité (GVT) (avancements d’échelons à cadencement unique) (+ 1,3 million d’euros) ;
- Des dépenses compressibles directement liées à la politique de gestion des Ressources Humaines de la collectivité.

A noter, la revalorisation du point d'indice de 1,5 % au 1^{er} juillet 2023 représente une charge de 4,7 millions d'euros par an, soit une dépense supplémentaire en 2024 de 2,35 millions d'euros.

Les possibles coûts engendrés par la refonte du RIFSEEP impacteront également le budget en 2024.

Néanmoins, pour pondérer les effets mécaniques du GVT sur la masse salariale sans porter préjudice aux évolutions de carrières des agents de la collectivité, la Métropole continuera également à travailler sur les orientations de gestion des ressources humaines et financières qu'elle a déterminées dans son projet :

- L'optimisation du fonctionnement des services par des ajustements organisationnels adaptés, ces dispositifs impliquant étroitement l'ensemble des cadres de la collectivité, pour stabiliser les effectifs et les adapter au plus juste aux besoins de la collectivité ;
- La maîtrise en conséquence du plan de recrutement et de remplacement annuel, et la continuité du travail engagé en matière de gestion optimale des mouvements de personnel. Pour 2024, l'objectif en termes de plafond d'emplois permanents est fixé à 7 884 postes ;
- L'accompagnement du développement des dispositifs d'intégration socio-professionnelle, tels que l'apprentissage ou le service civique (la délibération du Conseil de la Métropole du 4 juin 2021 a doublé le recours possible aux apprentis, pour porter à 150 le nombre possible d'apprentis, dont 10 RQTH (Reconnaissance de la Qualité de Travailleur Handicapé) ;
- La continuité de la maîtrise des heures supplémentaires, astreintes et remplacements ;
- La poursuite de déploiement d'un télétravail pérenne, répondant à l'objectif déjà annoncé au titre de l'exercice précédent, de moderniser l'organisation du travail, d'améliorer la qualité de vie professionnelle et de rationaliser les coûts en limitant les déplacements domicile-travail et en réduisant l'empreinte carbone.

La Métropole souhaite ainsi continuer à répondre par ses dispositifs de développement des ressources humaines aux enjeux de la nouvelle organisation et de gestion prévisionnelle des effectifs, emplois, et compétences pour l'année 2024, et assurer la maîtrise des dépenses de personnel dans un contexte général de baisse des ressources locales. Elle continuera également à renforcer le dialogue social par la continuité de la mise en œuvre de projets de développement RH concertés.

2.3.2.3. Les relations financières avec les communes

Les attributions de compensation

En 2022, dernière modification actée par la CLECT, le montant socle de reversement aux communes a été de 652,27 millions d'euros et le montant global des attributions de compensation négatives de 1,42 millions d'euros, soit un total de 650,85 millions d'euros.

La gestion des conventions de gestion ou de maîtrise d'ouvrage déléguée dans le cadre de certains accessoires de voirie entraîne des variations dans les montants des attributions de compensation de certaines communes.

Les transferts de compétences induits par la loi 3DS modifient les montants socles 2023 de ces attributions de compensation.

La CLECT a rendu son rapport définitif en séance plénière le 26 septembre 2023. Les transferts dans le sens ascendant (communes vers Métropole) relatifs aux compétences voirie et ses accessoires, voies supportant des TSCP), ainsi que les transferts descendants (promotion du tourisme, réseaux de chaleur urbain, DECI, aires et parcs de stationnement) font varier à la baisse les AC d'un montant net de 25 861 683 €.

Par ailleurs, la Métropole et les communes prévoient la mise en place d'AC d'investissement pour la compétence voirie, permettant ainsi de ne pas faire supporter sur la section de fonctionnement du budget communal le coût moyen annualisé des dépenses d'équipement, améliorant ainsi leur capacité d'autofinancement.

En 2024, les attributions de compensations devraient donc se répartir ainsi :

TOTAL AC		624 991 315 €
Dont AC en fonctionnement		637 694 137 €
dont AC négatives (recettes)		- 1 102 566 €
dont AC positives		638 796 703 €
Dont AC en investissement (recettes)		- 12 702 822 €

La Dotation de Solidarité Communautaire (DSC)

Conformément aux dispositions de l'article L5211-28-4 du CGCT, la Métropole a institué au profit des communes membres, une DSC de 22 millions d'euros visant à réduire les disparités de ressources et de charges entre ces communes.

Les textes prévoient que la DSC soit répartie librement par l'assemblée délibérante selon des critères qui tiennent compte majoritairement :

- De l'écart de revenu par habitant de la commune par rapport au revenu moyen par habitant de l'EPCI ;
- De l'insuffisance du potentiel financier ou du potentiel fiscal par habitant de la commune au regard du potentiel financier ou du potentiel fiscal moyen par habitant sur le territoire de l'EPCI.

Ces deux critères sont pondérés de la part de la population communale dans la population totale de l'EPCI. Ils doivent justifier au moins 35 % de la répartition du montant total de la DSC entre les communes.

Afin réduire les disparités de richesse entre communes tout en permettant une diffusion de cette dotation au plus grand nombre de communes, les critères suivants ont été retenus par le conseil de métropole pour répartir la dotation de solidarité communautaire :

Critères obligatoires	Revenu par habitant	19%
	Potentiel financier par habitant	19%
Critères complémentaires (avec exclusion des communes dont le potentiel financier par habitant est située au-dessus de 5% du potentiel financier par habitant moyen des communes de la Métropole)	Revenu par habitant	12,5%
	Potentiel financier par habitant	12,5%
	Population située dans des quartiers prioritaire de la ville	37%
	TOTAL	100%

2.4. La section d'investissement

2.4.1. Les recettes d'investissement

2.4.1.1. Les recettes propres

Concernant les recettes d'investissement, il est prévu une légère hausse du FCTVA en raison de la l'augmentation des investissements effectués sur le budget principal sur l'exercice 2022.

La Métropole pourrait perdre le bénéfice des amendes de police en 2024, en conséquence des nouvelles définitions des compétences de la métropole par la loi 3DS. Dans ce contexte la métropole a soumis au Gouvernement une proposition d'amendement visant à stabiliser la perception de cette recette.

Il est prévu une augmentation de la taxe d'aménagement liée à la dynamique de création de foncier sur le territoire métropolitain ainsi qu'à l'harmonisation du taux de taxe d'aménagement à 5% appliqué à compter du 1/01/2021 (décalage lié au mode de recouvrement à 12 et 24 mois après la délivrance de l'autorisation d'urbanisme).

Enfin, la métropole perçoit depuis 2023 le produit des AC d'investissement suite aux dernières évaluations de charges transférées (cf. 2.3.2.3. Les relations financières avec les communes).

Budget principal	BP 2023	Budget 2023	Prévision 2024	Evolution
FCTVA	35 000 000 €	31 224 722 €	31 400 000 €	0,56%
TA	23 000 000 €	23 000 000 €	30 000 000 €	30,43%
Amendes de police	12 047 680 €	19 357 731 €	0 €	-100%
Attribution de compensation en investissement		12 702 822 €	12 702 822 €	

Au cours des dernières années, une réorientation significative des critères d'octroi de subvention des partenaires de la Métropole en faveur de la transition énergétique, de la protection de l'environnement, du développement durable, de la cohésion sociale et de la qualité du cadre de vie a globalement été constatée. Après le plan de relance annoncé en 2020, l'Etat instaure un fonds d'accélération de la transition écologique nommé « Fonds Vert » et doté de 2 milliards d'euros pour accompagner les collectivités territoriales et leurs partenaires à intensifier la transition écologique déjà à l'œuvre dans leurs territoires. Ce fonds finance ainsi le renforcement de la performance environnementale dans les territoires, leur adaptation au changement climatique et l'amélioration du cadre de vie. La Métropole Aix-Marseille-Provence a déposé pour 28 millions de dossiers. A fin juillet 2023, 12 dossiers ont reçu un retour favorable pour 14 millions d'euros dont 5,3 millions d'euros au titre du budget principal.

La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le cadre de sa politique « nos territoires d'abord » a lancé au début de l'été 2023, les négociations pour le Contrat Régional d'Equilibre Territorial deuxième génération avec la Métropole Aix-Marseille-Provence. Ce contrat porte un niveau d'exigence environnemental plus élevé. Parmi les thématiques proposées, celles concernant les « énergies renouvelables », le « foncier économique » et les « Stratégies patrimoniales bâtiments tertiaires publics » intéresseraient le budget principal.

Ainsi, grâce à la démarche active de recherche de financements de ses différents projets auprès de ses partenaires extérieurs, la Métropole Aix-Marseille-Provence gère 2 009 dossiers de subvention actifs à fin août 2023 dont :

- 1 526 demandes de subventions accordées, pour un montant total de financements obtenus de près de 992 M€ ;
- 483 demandes de subventions en cours de dépôt ou en cours d'instruction chez nos partenaires pour un montant total sollicité avoisinant 363,7 M€.

Pour le budget principal plus particulièrement, 1 553 dossiers de subventions sont actifs dont :

- 1 204 dossiers de subventions accordées, pour un montant total de financements obtenus de près de 398,3 M€ ;
- 349 dossiers de subventions en cours de dépôt ou en cours d'instruction chez nos partenaires pour un montant total sollicité avoisinant 165,1 M€.
-

Les subventions pour l'ensemble des budgets en 2022 et 2023 se répartissent ainsi :

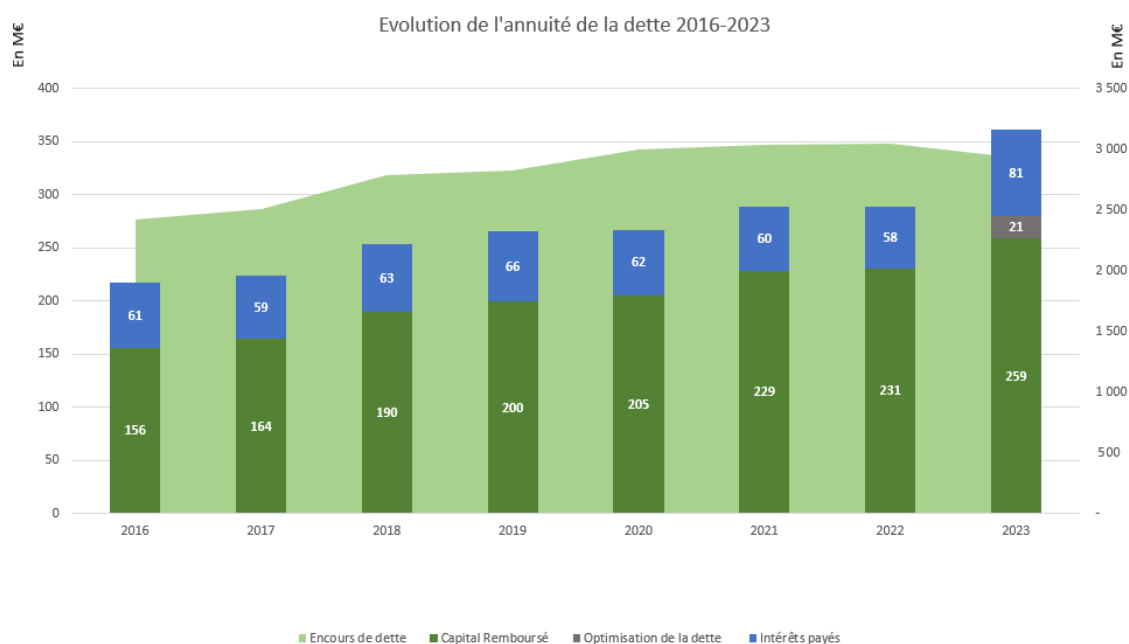
	TITRES EMIS 2022 ET RAR (source CA 22)	VOTE 2023 BP + DM + BS
PRINCIPAL	71 761 327,11 €	61 542 643,07 €
TRANSPORTS	73 909 545,75 €	115 890 103,98 €
ASSAINISSEMENT	6 169 994,14 €	5 545 463,23 €
EAU	3 904 958,35 €	2 815 382,75 €
PORTS		2 428 690,00 €
PREVENTION ET GESTION DES DECHETS	82 210,44 €	1 178 000,00 €
PORT OUEST	307 097,00 €	577 057,00 €
GEMAPI	237 404,40 €	16 765,00 €
CFA		80 000,00 €
TOTAL	156 372 537,19 €	190 074 105,03 €

2.4.1.3. La dette

A la fin de l'année 2023, **l'encours de dette consolidé** de la Métropole Aix-Marseille-Provence se **stabilise sous le seuil des 3 milliards d'euros**. Celui du Budget Principal devrait diminuer légèrement pour se situer à environ 2 milliards d'euros (versus 2 043 M€ en 2022), et celui du budget annexe « transports » devrait atteindre 647 M€ (contre 629 M€ en 2022).

Cela s'explique par un autofinancement plus important grâce aux mesures prises par la Métropole pour diminuer les dépenses et augmenter ses recettes de fonctionnement. Cette stratégie financière est en phase avec la trajectoire définie dans le Pacte Financier et Fiscal.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution de l'encours de dette et des annuités de la Métropole de 2016 à 2023, tous budgets confondus :



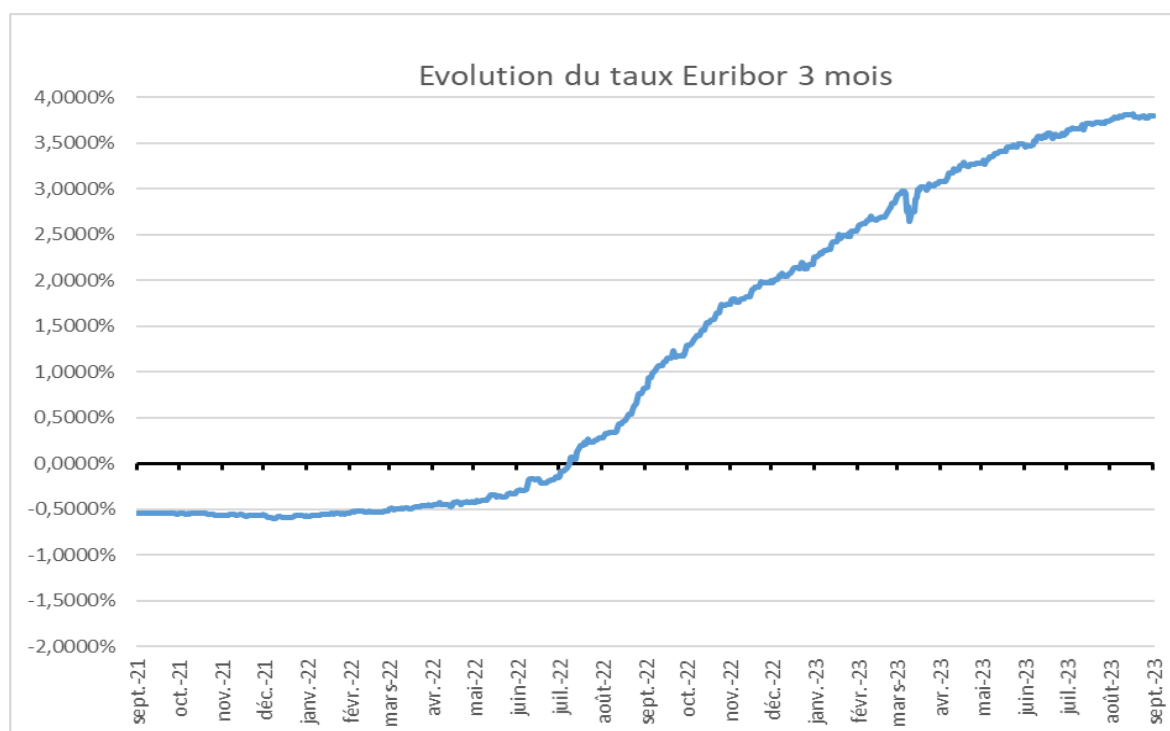
Après plusieurs années d'augmentation de la dette, pour la première fois depuis sa création, en 2023, la **Métropole parvient à maîtriser son encours de dette** en augmentant ses remboursements de capital et en souscrivant moins de nouveaux financements.

En effet, le remboursement du capital de la dette augmente de manière significative entre 2022 et 2023 (*augmentation évaluée à +49 M€*). Cette hausse s'explique par deux facteurs essentiellement. Premièrement, **28 M€** de remboursement des emprunts récemment contractés dont 9,375 M€ de remboursement d'avance de l'Etat perçue pendant la crise covid. Et deuxièmement, des transferts d'emprunts de certains budgets excédentaires vers des budgets en besoin de financement pour un montant total de **21 M€**, permettant ainsi de limiter le volume de nouveaux emprunts et dont les flux réciproques en dépenses et en recettes sont à neutraliser (en gris sur le graphique ci-dessus).

Une autre action marque l'évolution du budget annexe « transports » pour l'année 2024 : une opération de refinancement est actée avec la mise en place d'un nouvel emprunt permettant de gérer une économie nette de près de **400 000 euros** en charge d'intérêts payés sur les 12 ans de durée de vie de l'emprunt quitté.

Les charges d'intérêts augmentent également à **80 M€ estimés en 2023 (+22 M€ par rapport à 2022)**. Cette hausse est liée à l'augmentation des taux (notamment l'Euribor 3 mois, le Livret A, l'Ester). A titre illustratif, en deux ans, le taux Euribor 3 mois est passé de -0,55% en 2021 à +3,9% en septembre 2023 ce qui a un fort impact sur les intérêts payés par la Métropole.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution des derniers mois du taux Euribor 3 mois, indice fréquemment utilisé pour le calcul emprunts variables de la Métropole :



Source Finance Active 2023

Au 1^{er} janvier 2024, l'encours de la dette sera composé de 74% d'emprunts à taux fixe et 26% d'emprunts à taux variable. De même, l'encours de dette de la Métropole est entièrement sécurisé avec 98,7% des emprunts classés 1A dans la chartre de bonne conduite Gissler. Moins de 0,1% des emprunts sont indexés sur un taux inflation et taux à barrière (taux variable avec un risque plus élevé), comme indiqué ci-dessous :

Indices sous-jacents		Indices en euros	Indices inflation française ou zone euro ou écart entre ces indices
(A) Taux fixe simple. Taux variable simple. Echange de taux fixe contre taux variable ou inversement. Echange de taux structuré contre taux variable ou taux fixe (sens unique).	Nombre de produits	507	2
Taux variable simple plafonné (cap) ou encadré (tunnel)	% de l'encours	98,74%	0,64%
	Montant en euros	2 847 562 197,54€	18 428 767,90 €
(B) Barrière simple. Pas d'effet de levier	Nombre de produits	1	1
	% de l'encours	0,00%	0,62%
	Montant en euros	78 000,00 €	17 931 034,56 €

Dans un contexte haussier de taux, **la recherche de financements sécurisés à des conditions optimales restera la priorité pour l'année à venir**. Ainsi, la Métropole privilégiera des financements classés 1A dans la charte, à taux fixe ou à taux variable avec des conditions de sortie souples.

La communication financière de la Métropole : vers une démarche RSE affirmée

En 2024, et les prochaines années, **la priorité sera donnée à l'amélioration des ratios financiers** de la Métropole mais **également à participer activement aux enjeux de la transition écologique** grâce à la mise en œuvre de projets responsables et respectueux de l'environnement.

En effet, les collectivités territoriales sont souvent en première ligne face aux conséquences du changement climatique. Elles doivent également lutter contre les inégalités et la précarité sur leur territoire. C'est ainsi que de nombreuses collectivités ont initié une démarche RSE (**Responsabilité Sociétale et Environnementale**) qui vise à intégrer des enjeux environnementaux, sociétaux et économiques dans la vision et la stratégie de leur organisation.

Parallèlement, l'opinion de l'agence de notation **Fitch Ratings sera encore cette année très attendue** des financeurs de la métropole. **La note financière de la Métropole est fixée à « A+ »** avec une perspective « stable ». Fitch confirme ainsi le profil de risque de la Métropole à « moyen-fort » avec des recettes robustes et des dépenses qui resteront soutenables et modérées au cours des prochaines années. L'agence a également confirmé la note à court terme (IDR) à « F1+ ».

Et contrairement à la note financière de la dette publique française dégradé de AA à AA- par Fitch Ratings mi-2023, la prochaine revue de notation de la métropole, prévue en novembre 2023, devrait, elle, rester inchangée. En effet, d'après leur analyse, la hausse des taux actuelle n'impactera les ratios financiers des collectivités territoriales françaises que de façon modérée. Même en cas de doublement des charges financières dans les différents scénarii de notation, l'impact sur le ratio de la Capacité Dynamique de Désendetttement (CDD) serait maîtrisé pour les collectivités notées.

En 2022, la CDD du Budget Principal de la Métropole était de 7,8 ans en amélioration par rapport à 2021 où elle était de 8,7 ans. Cela signifie que l'épargne brute de la collectivité permet de rembourser l'intégralité de la dette plus rapidement que l'année précédente. Pour rappel, le ratio de la CDD permet d'évaluer la capacité de la collectivité à rembourser sa dette dans les prochaines années. Sa maîtrise est un des critères prépondérants du niveau de la notation financière de la Métropole, **lui permettant de se financer plus ou moins cher**.

Attentive à l'ensemble de ces sujets, la métropole a d'ailleurs affirmé au travers de 35 engagements déclinés via des actions concrètes à mener à long terme. La Métropole continuera à financer ses projets d'investissements aux conditions financières les plus optimales, **tout en privilégiant des financements responsables** dédiés à des projets de mobilité douce et de préservation de l'environnement.

2.4.2. Les dépenses d'investissement

2.4.2.1. *La programmation des investissements*

Conformément au pacte financier et financier, la Métropole maintient son ambition de porter 400 M€ par an en moyenne sur le budget principal et atteindre 300 M€ par an de dépenses d'équipement sur le budget annexe « transports ».

S'agissant des Autorisations de Programme (AP), le volume s'élève à 4,9 milliards d'euros. Le reste à financer prévisionnel (sur la base des opérations déjà approuvées jusqu'en 2029) est de 2,5 milliards d'euros.

Le nouveau système d'information financier entrera en fonction à partir de l'exercice 2024. Il permettra l'aboutissement de la refonte des autorisations de programme selon une vision recentrée sur la structuration des politiques publiques, en reprenant l'ensemble des opérations d'investissement en cours et futures, pour apporter un cadre plus lisible et agile pour la gestion de la programmation pluriannuelle.

Le tableau ci-dessous présente les crédits de paiement de la programmation pluriannuelle des investissements inscrits au budget 2023 du budget principal. Ils sont présentés en fonction des politiques publiques et des sous-politiques publiques de la Métropole.

Politiques publiques et sous-politiques publiques (en M€)	BP 2023	DM1	BS	BP 2023 + DM1 + BS
Aménagement de l'espace	42,77	21,00	-14,55	49,22
Aménagement du territoire	28,88	19,53	-15,24	33,17
Foncier	8,74	1,56	0,00	10,30
Stratégie territoriale	5,16	-0,09	0,69	5,76
Appui et ressources	28,83	-0,49	10,00	38,34
Finances	6,50	0,00	10,06	16,56
Moyens généraux et affaires générales	13,67	0,37	0,38	14,42
Patrimoine	8,66	-0,86	-0,44	7,36
Culture et sport	23,88	0,92	0,05	24,85
Culture	14,23	-0,62	1,88	15,49
Sport	9,65	1,54	-1,83	9,36
Développement économique, innovation, attractivité territoriale	19,27	-0,12	1,03	20,19
Développement économique, attractivité territoriale et relations internationales	6,78	-0,15	0,51	7,14
Innovation, filière stratégique, ESR	12,49	0,04	0,52	13,05
Environnement, énergie, agriculture, préservation des espaces	36,17	-0,24	-3,19	32,74
Agriculture, alimentation	1,42	1,85	-1,43	1,84
Energie	4,39	-0,15	-0,96	3,28
Littoral et gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations, préservation des espaces naturels, environnement	30,35	-1,94	-0,80	27,61
Habitat et inclusion	100,71	-13,08	0,32	87,95
Habitat et logement	37,72	-3,21	-2,24	32,28
Inclusion / Cohésion territoriale	0,40	-0,05	0,80	1,15
Renouvellement urbain	62,59	-9,82	1,75	54,52
Mobilités, infrastructures et voirie	140,93	-9,98	6,34	137,29
Infrastructures, voirie	128,51	-10,36	8,42	126,58
Transports	12,41	0,38	-2,08	10,71
Services collectifs	7,45	1,98	0,00	9,43
Déchets	0,02	0,00	0,00	0,02
Eau	2,00	1,98	0,00	3,98
Propreté	5,43	0,00	0,00	5,43
Total général	400,00	0,00	0,00	400,00

3. La trajectoire financière

3.1. Le budget principal

La section de fonctionnement reste soumise à de fortes contraintes :

- Baisse progressive de la dotation au FPIC suite à la perte de son éligibilité ;
- Hausse programmée de la participation au budget annexe des transports ;
- Augmentation du service de la dette, sous l'effet cumulé de la hausse des taux d'intérêt et d'un recours accru à l'emprunt pour soutenir le niveau d'investissement.

Toutefois, ce mouvement est contrebalancé par les travaux d'optimisation engagés sur le pilotage des charges générales et de personnels, l'autonomisation financière du service de collecte et de traitement des déchets, ainsi que la dynamique des produits fiscaux (fiscalité et fraction de TVA) qui permettent de contenir la croissance des dépenses de fonctionnement en deçà de celle des recettes et soutenir l'épargne de gestion.

La coordination de ces différents leviers permet de respecter la trajectoire fixée dans le pacte financier et fiscal et de garantir la soutenabilité financière du projet métropolitain à horizon 2026.

Budget principal (en M€)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Produits fonctionnement courant	1 957	1 695	1 787	1 815	1 832	1 852
- Charges fonctionnement courant	1 669	1 377	1 458	1 474	1 494	1 519
= Excédent brut courant (EBC)	288	318	329	341	338	332
+ solde exceptionnel	- 16	- 17	- 9	- 9	- 8	- 8
= Epargne de gestion	272	301	321	332	330	324
- Intérêts de la Dette	36	37	53	57	55	60
= Epargne brute	235	265	268	275	275	264
- Capital de la Dette	161	152	168	170	174	180
= Epargne nette	75	112	100	105	100	83
Financement investissement						
DI hors annuité en capital	399	389	382	422	442	442
Dépenses d'équipement	368	366	360	400	420	420
Autres dépenses d'investissement	31	22	22	22	22	22
- Epargne nette	75	112	100	105	100	83
- Recettes Investissement hors emprunt	174	172	152	135	137	138
= Emprunt d'équilibre	201	165	130	182	205	221
Encours total au 31/12/n	2 043	2 043	2 005	2 017	2 047	2 088
CDD	8,7	7,7	7,5	7,3	7,5	7,9
Taux d'épargne brute	12%	16%	15%	15%	15%	14%

3.2. Le budget annexe « transports »

La Métropole a placé les enjeux de mobilité au cœur de son projet avec la volonté d'accélérer et de poursuivre le développement des infrastructures de transports. Les dépenses d'équipement à inscrire au budget annexe sont ainsi sanctuarisées au pacte financier et fiscal à 300 M€ par an en moyenne. La trajectoire passe par accélération initiée en 2022, avec un volume réalisé à 150 M€, soit + 44% par rapport à 2021, et confirmée en 2023 avec un budget voté en augmentation de +86%.

La montée en puissance des projets d'investissement se poursuit. Deux ans après le lancement du Plan Marseille en Grand et des 15 projets identifiés comme prioritaires (Modernisation du métro, Extension du réseau du tramway, création de BHNS notamment), l'enveloppe d'investissement à 300 M€ est maintenue pour le budget primitif 2024. Ces investissements comprennent les 15 projets précités mais également des projets sur l'ensemble du territoire avec, notamment :

- Le plan vélo 2019-2030,
- La transition énergétique des dépôts de bus Arenc et Saint-Pierre,
- Le renouvellement/verdissement de la flotte de matériel roulant,
- La poursuite du déploiement de l'open paiement sur l'ensemble réseau métropolitain,
- La réalisation des travaux du Tram T3 et du BHNS B4 à Marseille, du Val'tram et du BHNS à Miramas, notamment.
- L'engagement de nouvelles études de faisabilité de trams et BHNS, notamment,
- La finalisation du schéma d'armature ferroviaire métropolitain et du Schéma TCSP,
- Le montage d'un dossier, avec la Région, de service express régionaux métropolitains (RER métropolitain),
- La restructuration ou l'amélioration de l'efficacité des réseaux d'Aix-en-Provence, Marseille, la Ciotat, notamment.

Cet engagement financier souligne la priorité métropolitaine de développer et moderniser le réseau de transport public et la mobilité responsable sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Le financement de ce programme repose sur le soutien exceptionnel de l'Etat dans le cadre du plan Marseille en Grand, en subventions directes, doublées de 256 M€ à 500 M€, qui devrait être complété par un prêt bancaire classique et par les financements des partenaires historiques de la Métropole, en sus de son autofinancement.

Dans ce contexte, la contribution du budget principal au budget annexe « transports » sera maintenue à son niveau de 128 M€ au budget 2024 puis projetée en hausse afin de soutenir la réalisation du plan de mobilité ainsi qu'une forte dynamique des charges d'exploitation.

En effet, malgré le constat d'une reprise certaine de la dynamique sur les recettes tarifaires du budget annexe, celle-ci reste moins élevée que la forte croissance des charges (+ 7,9% sur les charges à caractère général en 2022), due pour l'essentiel à l'indexation des contrats.

La reprise de la fréquentation constatée au second semestre 2022 s'est poursuivie en 2023. Ainsi, les recettes du 1^{er} semestre 2023 sont revenues au niveau des recettes 2019 sur la même période. Le produit du versement mobilité profite également des effets du contexte économique actuel avec une forte dynamique (+ 7,6% en 2022 et +6,9% en prévisionnel sur 2023), ce qui démontre également un certain dynamisme du tissu économique métropolitain.

Cependant le budget ne bénéficie pas de levier significatif sur ses ressources propres. Bien qu'ayant voté le taux plafond (2%) du versement mobilité, son produit ne représente que près des 2/3 des charges à caractère général en 2022, et les recettes tarifaires n'en représentent qu'environ 20%. Le budget annexe « transports » présente ainsi un déficit structurel de sa section d'exploitation. La dynamique des recettes ne permet pas d'absorber celle des charges alors même que l'offre de mobilité et que les coûts qui en résultent augmentent.

Les incertitudes liées au contexte économique et à la flambée des prix imposent une approche prudente des prévisions en dépenses d'exploitation des réseaux pour 2024, dépenses qui devraient être contenues à +2% par an sur la période.

Ce **plafonnement de la dynamique des dépenses d'exploitation** doit permettre de maîtriser la trajectoire financière du budget annexe, avec également la nécessité d'absorption de l'offre de services nouvelle via **la recherche de la performance de la politique publique des transports**. A cet effet, les négociations sont à poursuivre avec certains de nos opérateurs dans une recherche d'efficience pour une offre de transport répondant au mieux aux demandes des usagers.

La généralisation de l'open paiement devrait en 2024 permettre un accroissement de nos recettes par une facilitation du parcours usager et une réduction de la fraude.

Afin de respecter la contrainte de couverture budgétaire, des marges de manœuvres complémentaires, en sus des contraintes sur les coûts des opérateurs (économies de gestion ou ressources nouvelles), seront à dégager chaque année en fonctionnement.

Au demeurant, eu égard aux enjeux de lutte contre le changement climatique et de pouvoir d'achat de nos concitoyens, la Métropole conserve une volonté de favoriser le report modal et de donc de développer une offre de mobilité plus accessible, responsable et durable notamment avec une poursuite du développement et de la structuration de son offre de transports collectifs (Bus, métro, tramway, notamment), la facilitation de son accès par la généralisation de l'open paiement et la refonte du site d'information voyageur « Le Pilote », le développement du covoiturage et des mobilités douces ou actives avec une accélération de la mise en œuvre des actions du plan Vélo (dispositif LeVelo, Le Velo+, infrastructures cyclables, notamment).

L'ensemble de ces leviers à actionner visent à maintenir à moyen terme une épargne de gestion suffisante à absorber la croissance du poids de la dette finançant un ambitieux programme d'investissement.

Budget annexe « Transports » (en M€)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Produits de fonctionnement courant	649,5	721,8	750,5	768,0	793,7	825,1
<i>Dont subvention d'équilibre du budget principal</i>	<i>114,0</i>	<i>122,0</i>	<i>128,0</i>	<i>128,0</i>	<i>135,0</i>	<i>155,0</i>
- Charges de fonctionnement courant	611,2	664,1	714,2	703,3	721,7	747,3
= Excédent brut courant (EBC)	38,3	57,6	36,3	64,7	72,0	77,8
+ Solde exceptionnel large	4,1	-4,8	21,3	5,8	5,8	5,8
= Epargne de gestion	42,4	52,8	57,6	70,5	77,8	83,5
- Intérêts de la dette	11,6	11,8	15,2	21,6	24,3	26,7
= Epargne brute	30,7	41,0	42,4	48,9	53,4	56,8
- Capital de la dette	37,1	30,0	42,4	48,6	52,9	56,3
= Epargne nette	-6,3	11,0	0,0	0,2	0,5	0,5
Financement de l'investissement	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dépenses d'investissement hors dette	112	154	287	321	300	300
Emprunt d'équilibre	35	50	157	121	100	100

3.3. Le budget annexe « prévention et gestion des déchets »

L'harmonisation de la TEOM au taux de 14% pour les communes en dessous de celui-ci permet de dégager des recettes nouvelles en 2023 et de répondre à la volonté d'autonomisation du budget annexe « prévention en gestion des déchets ».

Au demeurant, cet équilibre fragile ne peut être maintenu qu'à la condition d'économies de gestion substantielles. En effet, la maîtrise des dépenses d'exploitation se fait sous la contrainte de la très forte dynamique des charges à caractère général liée à la révision des prix des marchés publics, les fluctuations des cours mondiaux des matières premières et de l'énergie. De même, la croissance de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) reste forte. Par ailleurs, la mise en place des extensions des consignes de tri a engendré des modifications au sein des centres en termes de process de tri. Les objectifs de valorisation des déchets imposés par la Région ont demandé la mise en œuvre de nouveaux systèmes de gestion notamment sur les encombrants. Enfin, les coûts de traitement et d'enfouissement augmentent notamment avec la fermeture des exutoires majeurs de la Métropole.

Bien que les tendances en termes de production de déchets soient à la baisse, elles ne permettent pas de compenser ces augmentations de coûts. En effet, les actions de prévention des déchets, à savoir la sensibilisation, l'harmonisation des modalités de gestion des déchets d'activité économiques, la valorisation de la ressource bio déchets, la lutte contre le gaspillage alimentaire et la seconde vie des produits et des objets, engendrent une diminution des tonnages des ordures ménagères de 5%. La mise en place progressive sur 2024 de la collecte des bio déchets sur Marseille puis sur les communes périphériques va engendrer des coûts dont les bénéfices de réduction des tonnages ne seront visibles que sur les années suivantes.

Cette augmentation impacte considérablement le résultat de la section de fonctionnement qui est composée pour près de moitié de dépenses liées aux contrats et aux prestations de service.

Concernant les recettes réelles de fonctionnement hors TEOM, l'accroissement du produit de la Redevance Spéciale va se poursuivre sur 2024 avec l'harmonisation des modalités de gestion des déchets d'activité économique sur l'ensemble du territoire. Les difficultés rencontrées notamment sur le déploiement 2023 ont été intégrées dans la prospective.

Dans ces conditions, des mesures d'optimisation de la dépense relative à la collecte et au traitement des déchets métropolitains ont été initiées en 2023 mais ne permettent pas d'avoir des résultats

significatifs dès 2024 pour contenir l'évolution conjoncturelle de la révision de prix des contrats et des prestations de services, à laquelle le budget annexe est confronté. Seul un effort collectif sur la diminution de la production des déchets permettra de conserver l'équilibre propre à ce budget.

Budget annexe Déchets (en M€)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Produits fonctionnement courant	399	413	456	480	494	514
- Charges fonctionnement courant	356	396	417	456	481	508
= Excédent brut courant (EBC)	43	17	39	24	12	5
+ Produits exceptionnels larges	0	0	0	0	0	0
- Charges exceptionnelles larges	2	1	1	0	0	0
= Epargne de gestion	41	16	38	24	12	5
- Intérêts de la Dette	2	2	2	2	3	5
= Epargne brute	39	14	36	21	9	0
- Capital de la Dette	12	10	10	10	11	13
= Epargne nette	27	5	26	12	0	0
Financement investissement						
DI hors annuité en capital	28	27	27	42	51	69
Recettes d'investissements	5	3	5	3	3	3
- Epargne nette	27	5	26	12	0	0
= Emprunt d'équilibre	2	0	0	27	48	66

Le respect de la trajectoire financière fixée dans le pacte financier et fiscal en 2024 reste la priorité pour mener à bien le projet métropolitain en garantissant sa soutenabilité. Les orientations budgétaires pour l'exercice 2024 sont garantes de cette ambition.

Cela passe par une maîtrise de l'excédent d'exploitation fruit d'un pilotage fin au prix d'économies de gestion et de recettes nouvelles malgré de fortes rigidités dans un contexte d'inflation et de taux d'intérêts élevés.

La nouvelle organisation de l'administration plus regroupée et plus agile, accompagne l'accélération de la mise en œuvre des projets dans les domaines des transports, de l'habitat, de l'aménagement, et de l'environnement notamment.

L'optimisation et l'efficience dans la gestion budgétaire de la métropole, adossées au soutien de ses partenaires, doivent permettre à nouveau en 2024 de soutenir plus de 700 millions d'euros de dépenses d'équipement pour le développement d'un territoire qui réponde aux exigences du XXI^e siècle et le renforcement de sa compétitivité et de son attractivité.