

RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS

BUDGETAIRES DE L'EXERCICE 2025

DE LA METROPOLE

AIX-MARSEILLE-PROVENCE

SOMMAIRE

1	Préambule	2
2	Contexte de la préparation budgétaire.....	3
2.1	Contexte économique international et national.....	3
2.2	Les retombées du contexte économique sur la situation budgétaire des collectivités locales en France	7
2.3	Contexte institutionnel et législatif	9
3	Les orientations budgétaires 2025 de la Métropole Aix-Marseille-Provence.....	12
3.1	Le cadre de la stratégie financière de la Métropole	12
3.2	Les ratios cibles pour les orientations budgétaires 2025	14
3.3	Les leviers mobilisés	18
3.4	Présentation des budgets de la Métropole.....	20
3.5	Les hypothèses sur les composantes du budget	22
3.6	Les relations financières avec les communes.....	53
3.7	Les dépenses de personnel et la politique de gestion des ressources humaines	54
3.8	La dette.....	60
4	La trajectoire financière	63
4.1	La trajectoire du budget principal	63
4.2	La trajectoire du budget annexe « transports ».....	66
4.3	La trajectoire du budget annexe « prévention et gestion des déchets » (PGD)	72

1 Préambule

Conformément aux dispositions des articles L.2312-1, L.5211-36 et L.5217-10-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le débat sur les orientations budgétaires de l'exercice, comprenant les engagements pluriannuels envisagés ainsi que la structure et la gestion de 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 d'orientation budgétaire se déroulera sur la base du rapport de présentation qui vous est remis. Il participe directement à l'élaboration du budget primitif pour 2025 qui traduira les orientations politiques de la Métropole dans ses différents domaines d'intervention.

2 Contexte de la préparation budgétaire

Selon les dernières projections macroéconomiques de la Banque de France, l'économie française continuerait sa sortie progressive de l'inflation sans entrer en récession, malgré un environnement international toujours défavorable pesant sur la reprise. La conjoncture mondiale reste en effet incertaine, avec des tensions géopolitiques, qui continuent de perturber les marchés de l'énergie et des produits manufacturés.

L'amorce d'une politique monétaire moins restrictive aux Etats Unis et en Europe favoriserait la relance de la demande mondiale.

Le contexte législatif impactant l'exercice budgétaire 2025 est, quant à lui, tributaire de la loi de finances pour 2025. Le projet de loi de finances, en court d'élaboration, sera soumis au vote parlementaire à partir d'octobre 2024 et entrera en application dès le 1^{er} janvier 2025. Les collectivités locales devraient s'attendre à des dispositions relatives à l'effort de réduction du déficit public.

2.1 Contexte économique international et national

- Croissance économique française

L'année 2024 a débuté avec un rythme de croissance de 0,6 %, inférieur aux taux de croissance observés ces deux dernières années¹. La prévision du taux de croissance du gouvernement pour l'année 2024 serait de 1 % et de 1,4 % en 2025, contre 0,9% en 2023. Cette augmentation serait portée par la consommation des ménages, le maintien de l'investissement des entreprises, la reprise des exportations dans le secteur aéronautique.

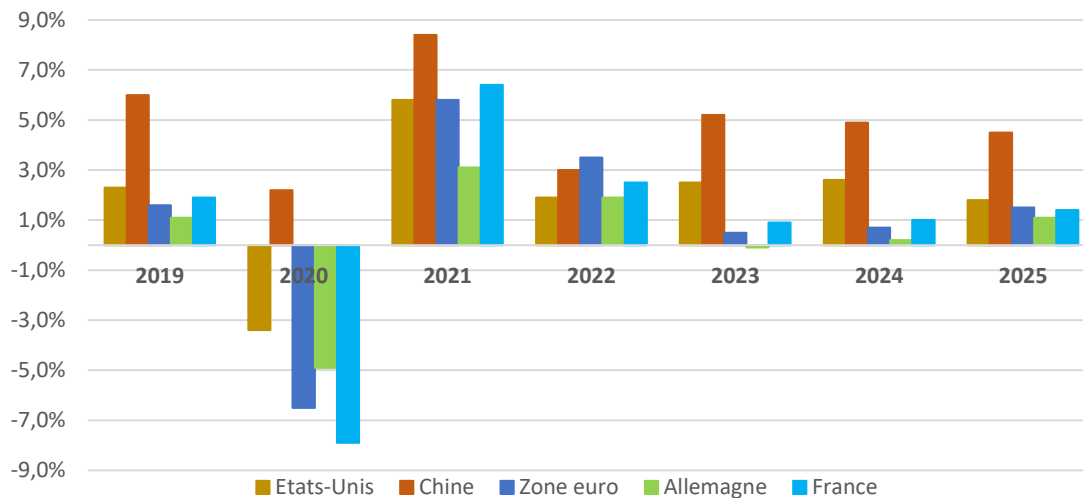
Cependant, ce taux de croissance diverge d'un organisme à l'autre, comme le montre le tableau ci-dessous.

Organismes	Taux de croissance 2024	Taux de croissance 2025
Gouvernement (pacte de stabilité, avril 2024)	1 %	1,4 %
Banque de France (septembre 2024)	1,1 %	1,2 %
Commission européenne (mai 2024)	0,8 %	1,3%
OCDE (mai 2024)	0,7 %	1,3 %
FMI (juillet 2024)	0,9 %	1,3 %
Consensus Forecast (juillet 2024)	0,9 %	1,3 %

¹ Insee, Du PIB, des jeux, des inconnues, Note de conjoncture, 9 juillet 2024.

La croissance mondiale s'établirait respectivement à 3,2 % et 3,4 %, en 2024 et 2025². Elle serait principalement favorisée par de fortes exportations en provenance des pays asiatiques. En Chine, le taux de croissance est estimé à 5 % en 2024. Aux Etats unis, la croissance (2,6 %) serait moindre que la moyenne mondiale, mais elle serait soutenue par des dépenses de consommation stables et une vigueur sur le marché du travail avec un taux de chômage proche du plein emploi.

Croissance du PIB de 2019 à 2025



Source : Données issues de diverses Organismes (OCDE, perspectives économiques de l'OCDE mai 2024 ; FMI, perspectives de l'économie mondiale mises à jour, juillet 2024 ; Banque de France, projection macroéconomique, 17 septembre 2024)

- Solde public des administrations publiques

Le déficit public s'est fortement dégradé ces dernières années. Le creusement du déficit observé lors de la crise du covid par la mise en place de mesures exceptionnelles n'a pas encore été résorbé. Les efforts post-covid de réduction du déficit ont été contrecarrés par le second choc exogène de l'invasion russe en Ukraine. Les principales mesures d'absorption de ces différents chocs concernaient le soutien à la crise sanitaire, le plan de relance et le soutien des ménages et des entreprises face à la crise énergétique. Le repli progressif des mesures exceptionnelles et ponctuelles laisse transparaître un déficit public qui s'explique également par des mesures structurelles d'ajustement de l'économie en termes de recettes, notamment par un dynamisme des prélèvements obligatoires plus faible (baisse des DMTO, de la TICPE et de l'IS...)³. Ces prélèvements représentaient 45,2 % du PIB en 2022, 43,5 % en 2023.

² FMI, perspectives de l'économie mondiale mise à jour, juillet 2024.

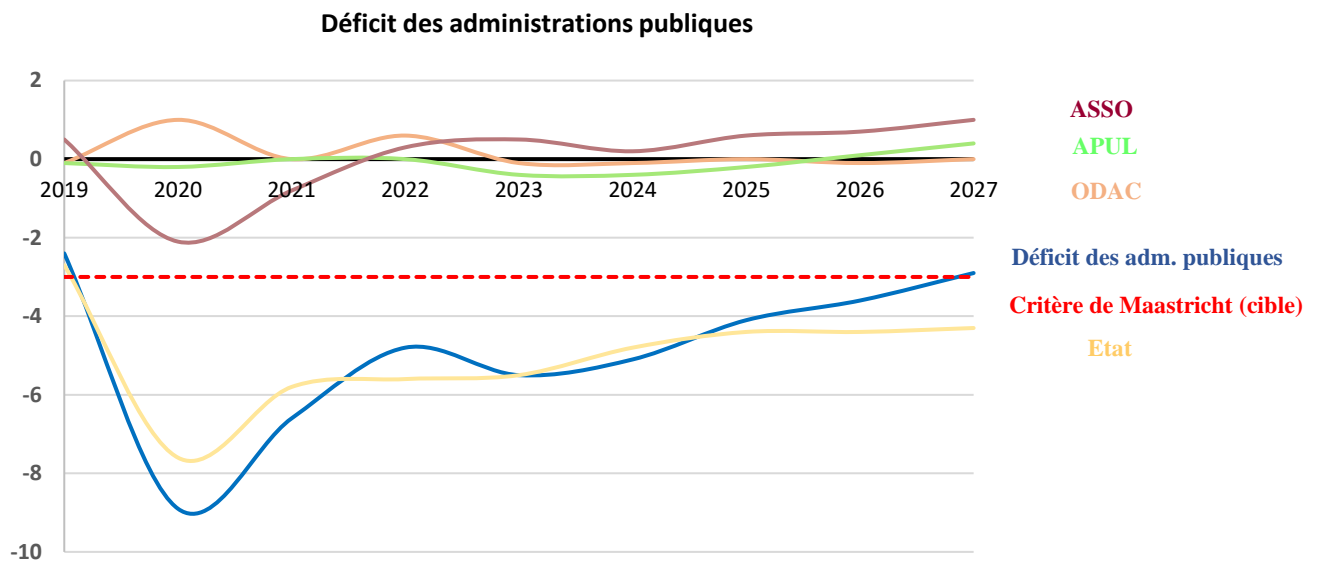
³ DMTO : Droits de mutations à titre onéreux ; TICPE : Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques ; IS : Impôt sur les sociétés.

Au sens de Maastricht, le solde public pour l'année 2024 s'établirait à -5,1 %. Ce solde s'écarterait du solde cible préconisé, mais il connaîtrait une nette progression par rapport à celui de l'année 2023.

Le creusement du déficit pèse sur l'ensemble des administrations publiques. Le pacte de stabilité prévoit, dans ce sens, des efforts d'économies à l'horizon 2027.

Par exemple, les administrations publiques locales dont la part dans l'accentuation du déficit serait de 8 % en 2023, devraient voir leur déficit se résorber. Il passerait de -0,4 % du PIB en 2024 à 0,4 % en 2027, soit une progression de 8 points permettant de dégager, à terme, un excédent de solde public.

L'effort de contribution à la résorption du déficit de l'ensemble de l'administration publique devrait être confirmé par le plan national budgétaire et structurel à moyen terme, qui sera soumis à la Commission européenne au cours du mois de septembre 2024, et dont l'application se fera après accord, sur une durée de 5 ans.



Source : Cours des comptes, La situation et les perspectives des finances publiques, juillet 2024

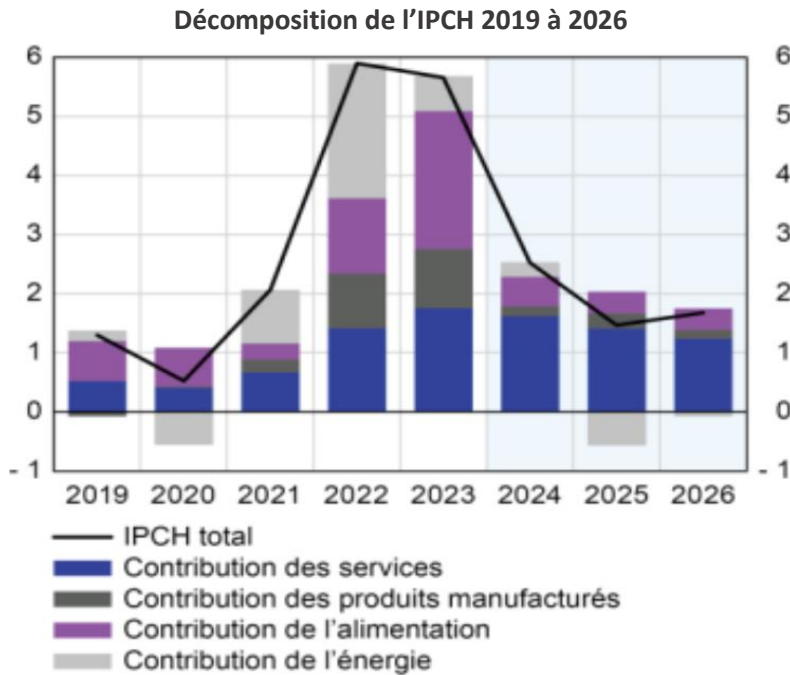
ASSO (Administrations de sécurité sociale) ; APUL⁴ (Administrations publiques locales) ; ODAC (Organismes divers de l'administration centrale)

- Indice des prix à la consommation harmonisé

L'inflation totale s'établirait à 2,5 % en 2024, bien en deçà du niveau constaté en 2023 de 5,7%. Le reflux de l'inflation se poursuivrait en 2025 et atteindrait 1,5 %, en dessous de l'inflation cible. L'inflation serait désormais plus portée par le prix des services que par le prix

⁴ Les APUL comprennent les collectivités locales et les organismes divers d'administration locale (CCAS, caisses des écoles, SDIS, collèges, lycées, chambres consulaires...).

des produits alimentaires, de l'énergie et des produits manufacturés (cf. graphique ci-dessous). Sous l'hypothèse d'une stabilisation du cours du baril du pétrole Brent, ces éléments composites de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) se seront normalisés en fin d'année 2024. Cependant, des incertitudes subsistent sur la hausse des prix des produits manufacturés et de l'alimentation compte tenu des tensions géopolitiques qui auraient un impact négatif sur le coût du transport maritime.



Source : Banque de France, projection macroéconomique, 17 septembre 2024, projection banque de France sur fonds bleuté.

- Vers une baisse de taux d'intérêt

Après deux années de hausse drastique, la Banque Centrale européenne (BCE) a abaissé ses taux directeurs de 0,25% en juin 2024 et une nouvelle fois de 0,25% en septembre 2024, pour arriver à un taux directeur de 3,5 %. Le but étant de freiner l'inflation et d'atteindre le niveau prévu de 2,2 % sur l'année 2024. La baisse du taux devrait se poursuivre en 2025.

Cette nouvelle tendance du taux directeur est consécutive à l'annonce faite par la BCE, en mars 2024, de l'assouplissement de sa politique monétaire afin de soutenir la croissance économique européenne.

L'Euribor 3 mois est, quant à lui, passé de 3,9 % à 3,5 % en septembre 2024. Le livret A, contrairement, à l'Euribor 3 mois, a été maintenu à 3 % jusqu'en janvier 2025, après une hausse constatée sur un an passant de 0,5 % en janvier 2022 à 2 % en janvier 2023.

La fin de la période de resserrement des taux inciterait les acteurs économiques à réemprunter massivement, à des conditions de crédits plus favorables. Pour la Métropole, cela se traduira par une charge d'intérêt à la baisse à niveau de dette constant.

2.2 Les retombées du contexte économique sur la situation budgétaire des collectivités locales en France

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

Pour les collectivités locales, le prix des achats et charges externes et le coût des matériaux vont poursuivre leur normalisation entamée en 2024 sur 2025, après le pic constaté sur les années 2022 et 2023.

- Impact sur le produit fiscal

Les fractions de Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) nationale liées à la suppression de la Taxe d'habitation (TH) et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) représentent désormais une part prépondérante des recettes de fonctionnement du budget principal de la Métropole Aix-Marseille-Provence (28 % des recettes réelles de fonctionnement en 2024). Ces fractions de TVA reversées par l'État sont directement influencées par les fluctuations de la croissance économique et du taux d'inflation. Elles sont donc déconnectées du contexte local (implantation d'entreprises, par exemple), ce qui implique une grande vigilance sur leur dynamique pour la soutenabilité financière des collectivités locales.

La dynamique de fraction de TVA sera donc impactée positivement en 2025 et 2026 par la reprise progressive de la croissance mais cette évolution sera en partie atténuée par le reflux progressif de l'inflation.

- Impact sur l'évolution de la fiscalité foncière locale

La loi prévoit chaque année une revalorisation des bases des impôts locaux pour tenir compte de l'inflation. Cette revalorisation est indexée sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) qui est un instrument de mesure de l'inflation. Mais, elle ne s'applique pas à toutes les bases de la même manière. Le tableau ci-dessous présente l'évolution des revalorisations des différentes bases.

	2022	2023	2024
Revalorisations			
Locaux d'habitation et locaux industriels : IPCH	+3,4%	+7,1%	+3,8%
Locaux professionnels : Grille tarifaire (pond.)	+0,8%	+0,8%	+0,8%
Bases minimum Cotisation Foncière des Entreprises : IPC	+1,5%	+4,3%	+5,3%

En raison de sa stabilité depuis de nombreuses années, l'inflation n'avait eu jusqu'à ces dernières années qu'un impact limité sur la fiscalité directe locale. En 2022 et 2023, les hausses importantes des prix à la consommation ont impactés positivement la dynamique de la fiscalité foncière mais aussi des fractions de TVA nationale liées à la suppression de la TH et de la CVAE reversées par l'État.

Pour les cotisations dues au titre de l'année 2024, la revalorisation des valeurs locatives a été fixée à +3,8% (+7,1% en 2023 et +3,4% en 2022) pour les propriétés bâties d'habitation, non bâties et industrielles.

Les valeurs locatives des locaux professionnels sont calculées à partir de loyers réels constatés au sein du département en fonction de catégorie liée à la nature de l'activité et du secteur d'évaluation. Afin de suivre la réalité du marché locatif, un dispositif de mise à jour annuelle de la grille tarifaire est prévu par la loi (+0,8% en 2024, moyenne calculée par catégorie pondérée par les bases).

Dans le cas où l'entreprise n'occupe pas de local, ou que la valeur locative est très faible (surface d'occupation très limitée), l'entreprise est imposée sur la base d'une cotisation forfaitaire minimum dont le montant est fixé par la Métropole dans la limite des montants planchers et plafonds fixés par la loi. Ces montants sont revalorisés chaque année par l'Etat en fonction du taux prévisionnel d'évolution des prix à la consommation (+5,3 % en 2024).

- Impact sur l'évolution du versement mobilité (VM)

Les prévisions du salaire moyen par tête (SMPT)⁵ en France (Banque de France) indique une hausse modérée des salaires, reflétant un contexte économique caractérisé par une inflation contenue et une reprise progressive de la croissance.

Les salaires augmenteraient en glissement annuel à un rythme proche de 3 % dès 2024 (+2,7 % en 2024 et +3,1% en 2025). Cette hausse serait soutenue par une tension persistante sur le marché du travail, des gains de productivité et le rebond de l'activité, malgré une hausse des prix à la consommation plus faible qu'en 2024. Ainsi en 2025 et 2026, les salaires nominaux augmenteraient davantage que les prix.

2.3 Contexte institutionnel et législatif

2.3.1 Contexte législatif

- Mesures législatives relatives à l'endettement et le déficit public

A la date de réalisation de ce rapport, le projet de la loi de Finances pour 2025 n'est pas connu. Seul le projet de rapport précisant les plafonds de dépenses prévisionnelles en vue de l'examen et du vote du PLF 2025 est disponible. Les plafonds prévisionnels des dépenses de l'Etat en 2025 resteraient inchangés par rapport à 2024, et seraient maintenus à 492 Md €.

Toutefois, le PLF 2025 aurait vocation à s'inscrire dans la trajectoire définie par la loi n° 2023-1195 du 18 décembre 2023 de programmation des finances publiques pour les années 2023 à 2027 et s'orientera vers une réduction du déficit de l'Etat afin de repasser sous le seuil des 3 % de PIB à l'horizon 2027. Ce projet de loi de Finances pourrait donc comporter des dispositions relatives à la maîtrise de la dépense publique ou la réduction des dotations.

A cet égard, la trajectoire d'évolution du solde public est définie globalement et spécifiquement pour chaque sous-secteur de l'administration de la manière suivante :

⁵ Le SMPT est un indicateur économique clé, représentant la rémunération moyenne brute par salarié équivalent temps plein. Cette prévision est importante pour diverses politiques publiques et notamment pour l'anticipation des évolutions du versement mobilité (VM), contribution assise sur la masse salariale des entreprises.

en % du PIB	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Solde public effectif	-4,8	-4,9	-4,4	-3,7	-3,2	-2,7
dont administrations publiques centrales	-5,2	-5,4	-4,7	-4,3	-4,2	-4,1
dont administrations publiques locales	0,0	-0,3	-0,3	-0,2	0,2	0,4
dont administrations de sécurité sociale	0,4	0,7	0,6	0,7	0,9	1,0

Ainsi, pour dégager 0,4 point de PIB d'excédent budgétaire en 2027, les dépenses des Administrations publiques locales* (APUL) doivent baisser dans le PIB de 1 point sur cette période.

Trajectoire des APUL en % du PIB	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Dépenses	11,2	11,1	11	10,8	10,5	10,2
Recettes	11,2	10,8	10,7	10,7	10,6	10,6
Solde	0	-0,3	-0,3	-0,1	0,2	0,4

L'objectif d'évolution de la dette publique est, quant à lui, défini de la manière suivante.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Dette publique en % du PIB	111,8	109,7	109,7	109,6	109,1	108,1
Dont contribution des :						
administrations publiques centrales	92,2	91,6	92,4	93,5	94,5	95,4
administrations publiques locales	9,3	9	8,9	8,8	8,3	7,6
administrations de sécurité sociale	10,2	9,1	8,4	7,4	6,3	5,1

Les montants annuels prévisionnels des concours financiers de l'État aux collectivités territoriales hors mesures exceptionnelles⁶ évalué à 54,7 Md € en 2025, seraient en hausse par rapport à 2024 de 0,5%.

En outre, les engagements financiers de l'Etat relatifs au plan Marseille en grand seraient maintenus pour 2025.

L'article 17 de la loi de programmation 2023-2027 prévoit que les collectivités territoriales contribuent à l'effort de réduction du déficit public et maîtrise de la dépense publique, en fixant une trajectoire nationale d'évolution des dépenses réelles de fonctionnement des collectivités territoriales et groupements à fiscalité propre (exprimé en pourcentage, en valeur

⁶ Les mesures exceptionnelles sont relatives à la DSIL exceptionnelle, aux crédits de fonds de reconstruction tempête Alex et le PSR-CT (Prélèvements sur recettes au profit des collectivités).

et à périmètre constant). Elle correspond à l'inflation diminuée de 0,5 point : 2% en 2024, 1,5% en 2025 et 1,3 % en 2026 et 2027.

	2023	2024	2025	2026	2027
Evolution des dépenses réelles de fonctionnement (%)	4,8	2	1,5	1,3	1,3

La création d'un Haut Conseil des Finances Publiques Locales en 2023 doit permettre notamment, le suivi de la mise en œuvre annuelle de cet objectif.

- Soutien à l'investissement local

L'Etat a maintenu son engagement en faveur de la transition écologique dans le cadre de l'appui à l'investissement local des collectivités. L'instruction relative à la Dotation d'Equipement des Territoires Ruraux (DETR), à la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) et au Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) ainsi que celle concernant le « Fonds vert » pour l'exercice 2024 ont orienté les Préfets vers le soutien des opérations d'investissement qui concourent à l'amélioration des mobilités la rénovation thermique, la construction de bâtiments performants énergétiquement, et la rénovation de l'éclairage public. Environ 15 % et 30 % des crédits de la DSIL et du FNADT sont consacrés aux projets vertueux.

L'enveloppe prévisionnelle de 2025 de la DSIL serait maintenue à l'identique par rapport à 2024 à hauteur de 2 Md €, contrairement à celle du fonds vert qui baisserait de 1,5 Md € et serait fixée à 1 Md €.

Par ailleurs, pour ces instruments, l'Etat encourage les Préfets au renforcement de la pluri-annualité sur les années 2024, 2025 et 2026 afin d'apporter aux collectivités territoriales plus de visibilité sur leur programmation pluriannuelle d'investissement. Les Préfets peuvent, ainsi, se prononcer d'ores et déjà sur les projets d'investissement susceptibles d'être présentés par les collectivités en 2025 et 2026.

2.3.2 Contexte institutionnel

Conformément à la loi du 22 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (dite loi 3DS), le conseil de la métropole a confirmé en janvier 2023, soit dans un délai d'un an à

compter de la promulgation de la loi, l'intérêt métropolitain des équipements culturels, socioculturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt métropolitain.

Dans la continuité des travaux initiés par la commission métropolitaine de l'intérêt métropolitain, la Métropole a délibéré en décembre 2023 pour restituer à 2 communes des équipements socio-culturels et sportifs au 1^{er} janvier 2024 :

- A Aix-en-Provence, la Salle des musiques actuelles 6MIC, l'Arena, le Stade Maurice David, les piscines Yves blanc, Plein ciel, et Claude Bollet ;
- A Miramas ; le Centre équestre du mas de Combe.

La CLECT s'est réunie le 23 septembre 2024 pour procéder à l'évaluation de ces transferts. Dans la période de transition, ces équipements ont continué d'être gérés par la Métropole sous convention de gestion.

En 2024, le conseil de la métropole a approuvé le transfert de l'activité « Animation, développement et mise en valeur de la filière argile et gestion des Ateliers Thérèse Neveu » à la commune d'Aubagne à compter du 1^{er} janvier 2025.

3 Les orientations budgétaires 2025 de la Métropole Aix-Marseille-Provence

3.1 Le cadre de la stratégie financière de la Métropole

En application de l'article L5211-28-4 du CGCT, et dans la suite des préconisations de la loi 3DS, la Métropole s'est engagée au printemps 2022 dans l'élaboration d'un **pacte financier et fiscal** afin d'éclairer sa trajectoire financière pour la période 2023-2026, et au-delà l'horizon 2030, et s'inscrire pleinement dans l'exercice d'une solidarité métropolitaine affirmée.

Le pacte financier et fiscal est un outil stratégique de planification et de gestion du territoire. Il vise à le connaître du point de vue financier et fiscal et à en analyser les capacités budgétaires pour mettre en œuvre les projets structurant de l'ensemble métropolitain. Il s'inscrit dans une approche pluriannuelle, fixe un cadre à la déclinaison des orientations et

organise les relations financières au sein de la métropole. Il traduit ainsi **une démarche de mise en cohérence des ressources avec le projet politique.**

Par délibération du 15 décembre 2022, le Conseil de Métropole a ainsi adopté un nouveau Pacte Financier et Fiscal qui a posé une ambition métropolitaine nouvelle pour la période 2023-2026, tournée vers les transitions écologiques, énergétiques et numériques comme socle d'un nouveau modèle de développement durable et inclusif.

Ce Pacte définit le cadre de la trajectoire financière de l'institution 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.

La stratégie définie dans ce Pacte renouvelé vise ainsi à :

- **Renforcer la solidarité financière entre les différentes communes du territoire**, en tenant compte de leurs spécificités et de leurs besoins respectifs, par la mise en place d'une **Dotatation de Solidarité Communautaire (DSC)** de 22 M€ en 2023. Dans le cadre des arbitrages budgétaires à mener, l'ambition est de la porter à 44 M€ en 2024 puis à 66 M€ en 2025 et de façon pérenne (voir partie 3.6.2 La Dotatation de Solidarité Communautaire 2025).

Il prévoit aussi de stabiliser la solidarité EPCI/communes relative au Fonds de Péréquation des ressources Intercommunales et Communales (FPIC) en prorogeant l'accord local de répartition existant et d'engager une réflexion sur le juste partage de la taxe d'aménagement (TA), avec la constitution d'un groupe de travail dédié.

- **Accélérer le développement du territoire** par des projets d'investissements structurants et des moyens importants particulièrement dans les domaines de la mobilité, de la transition écologique et du développement économique afin de renforcer l'attractivité du territoire et améliorer la qualité de vie des habitants :

investir 400 millions d'euros par an au budget principal et 300 millions d'euros par an au budget annexe « transports ».

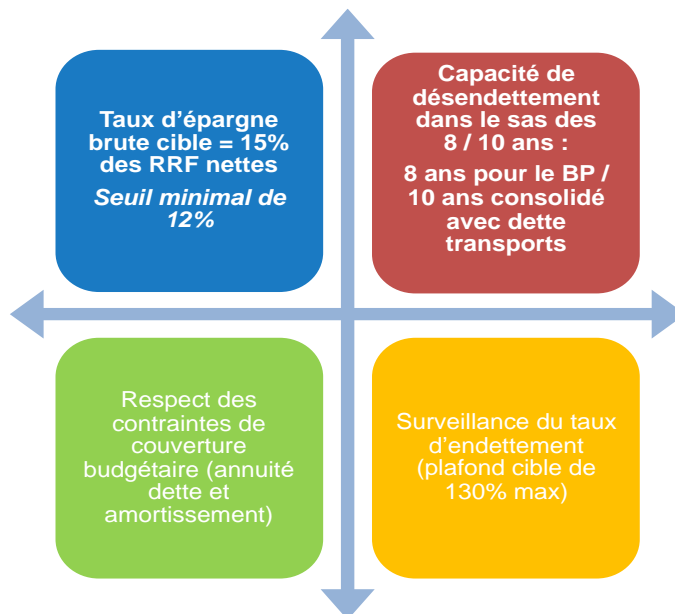
- Assurer une gestion efficace et équilibrée des ressources.

Pour ce faire, le Pacte a fixé un cadre budgétaire rigoureux et solidaire au travers d'indicateurs de pilotage identifiés pour réserver une trajectoire financière soutenable jusqu'en 2026. Il a également validé les différents leviers à actionner et les marges supplémentaires à dégager permettant à la Métropole de relever les défis financiers à venir.

3.2 Les ratios cibles pour les orientations budgétaires 2025

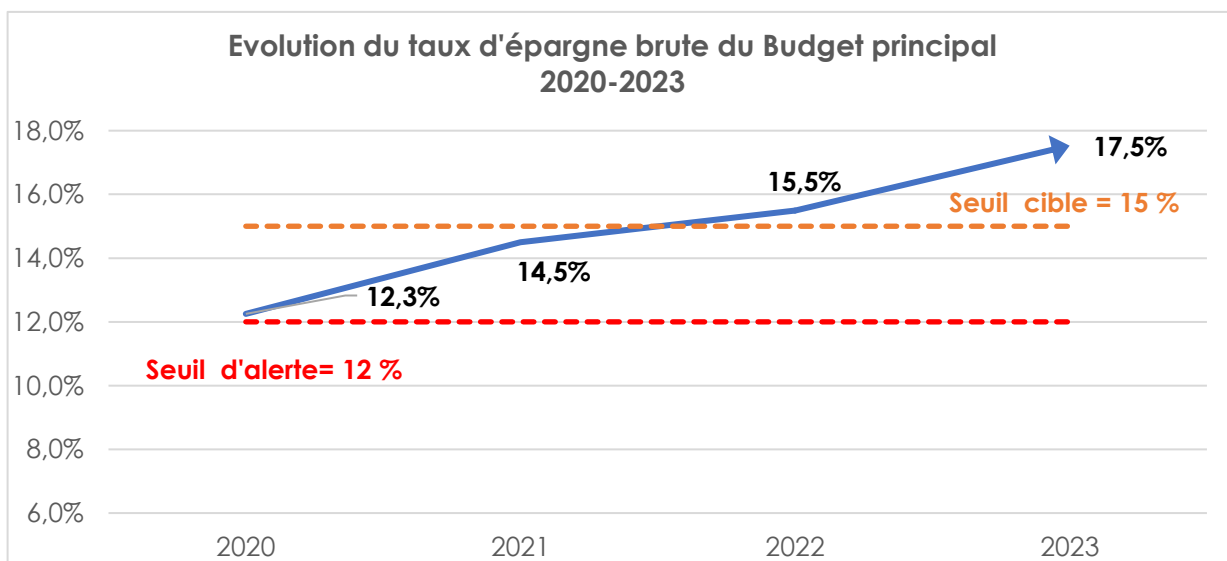
Face à un autofinancement antérieur faible, dégradé par la crise sanitaire, l'analyse de la sensibilité de la collectivité a conduit à fixer un cap en matière de trajectoire et poser des cibles de pilotage financier prudentielles et localisées, nécessitant une rehausse de l'épargne brute sur la période.

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.



L'année 2023 a marqué à nouveau une amélioration des ratios d'épargne, déjà constatée depuis deux exercices sur le budget principal et notamment du taux d'épargne brute à plus de 17,5% qui passe au-dessus de l'objectif « cible » de 15 % que s'est fixé la Métropole. L'épargne brute s'établit en 2023 à 315 M€ soit une hausse de 19 % par rapport à l'année précédente (de 264 M€).

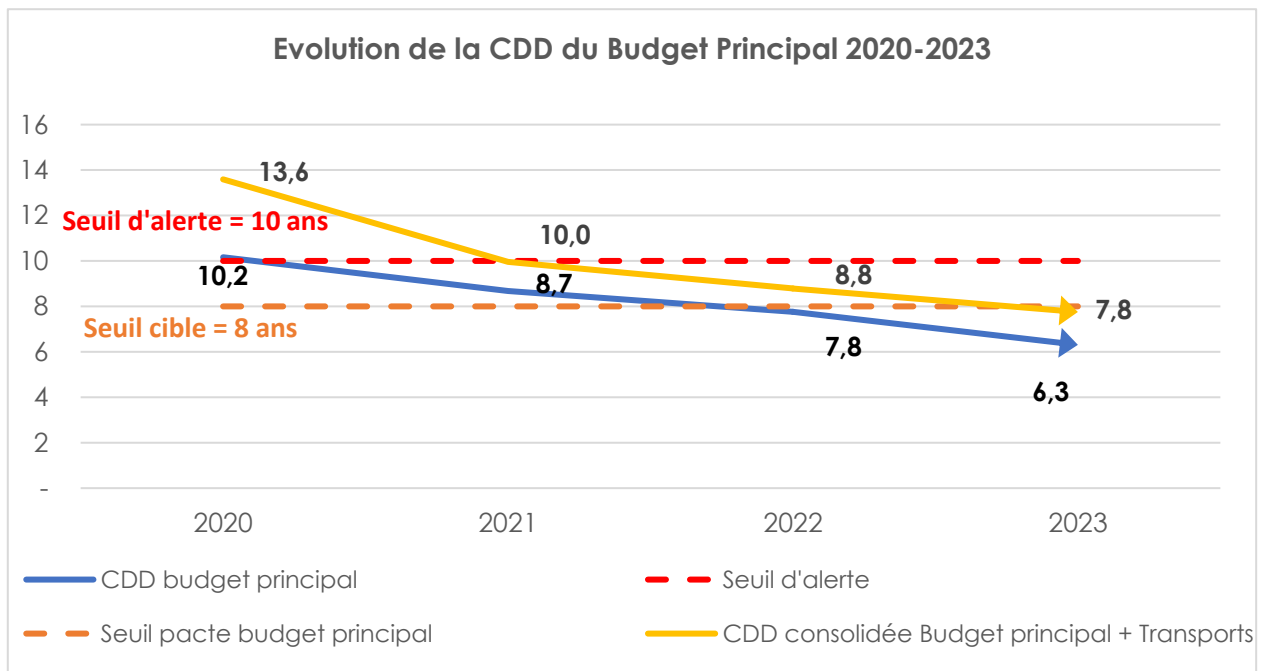
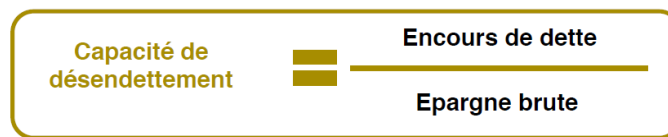
L'amélioration de l'épargne nette de 143 M€ en 2023 soit +45 M€ par rapport à 2022 permet de dégager de l'autofinancement complémentaire aux investissements et de continuer la stabilisation, et même une diminution de l'endettement au budget principal en 2023 pour la première fois depuis sa création.

L'encours de dette du budget principal baisse, en effet, à **1 986 M€** après une stabilisation en 2021 et 2022 à 2 043 M€ et ce malgré un montant de 38 M€ de dette récupérable

supplémentaire transférée par les Communes membres à la Métropole dans le cadre de la loi 3DS et des transferts de compétences appliqués à partir du 1^{er} janvier 2023.

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.

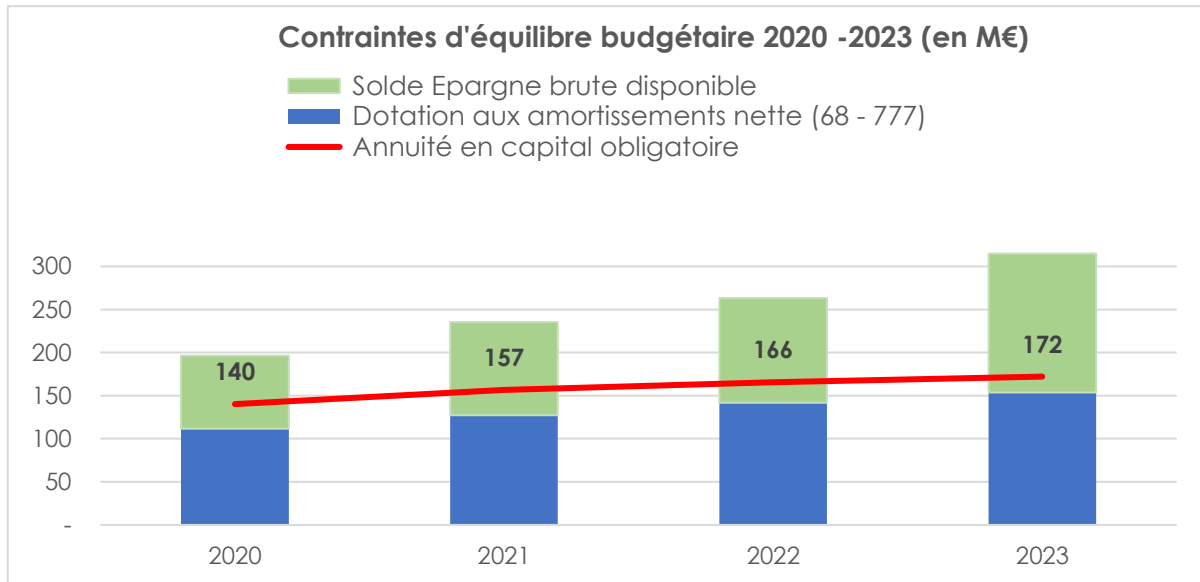


La **capacité de désendettement du budget principal s’établit à 6,3 ans au 31 décembre 2023**, en constante diminution : elle était de 7,8 années en 2022 et 8,7 années en 2021.

Cette évolution vertueuse a **impacté positivement la notation** de la Métropole sur les marchés financiers (voir partie « 3.8. La dette »).

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

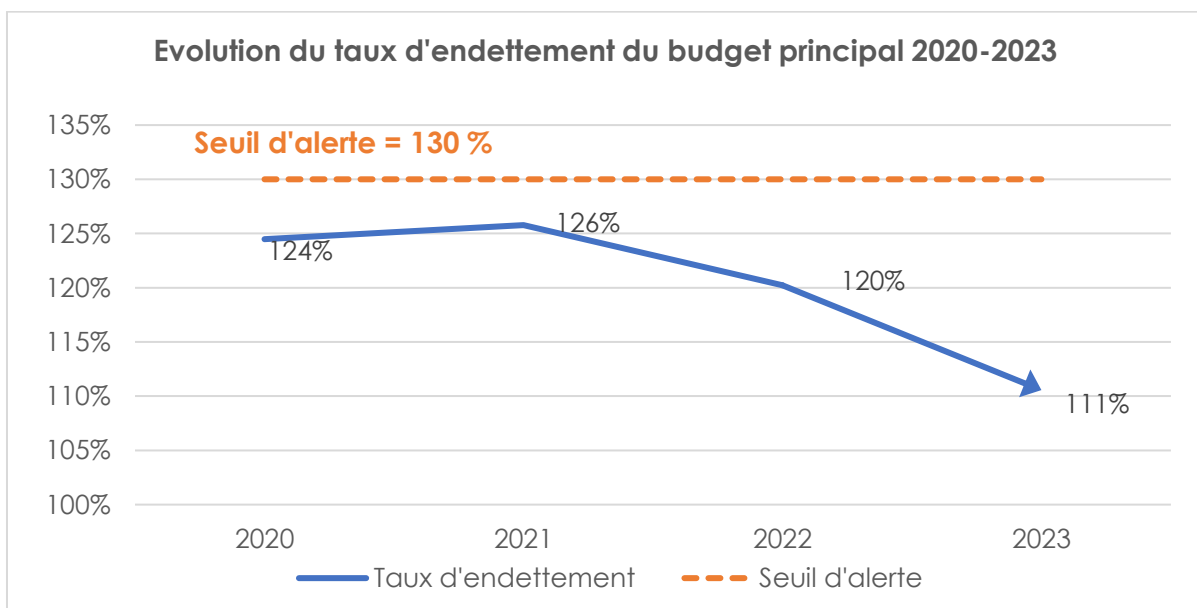
La Métropole satisfait aux contraintes de couverture de la dotation nette aux amortissements et de l'annuité en capital sur toute la période.



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.

Le taux d'endettement est en nette diminution en 2023 (111 % contre 120 % en 2022) après une première baisse en 2022. Ce qui traduit une inversion claire de la tendance d'endettement après six années d'augmentation continue du taux d'endettement du budget principal et une amélioration de l'autofinancement de la Métropole.

Il est à noter que l'encours de dette des budgets métropolitains est inférieur au total des recettes 2023, soit un ratio de 62%. La Métropole parvient ainsi à maîtriser son recours à l'emprunt, une amélioration qui devrait se confirmer sur 2024 avec un encours de dette au budget principal qui devrait à nouveau diminuer.

A la condition de la déclinaison de cette stratégie, le Pacte financier et fiscal acte que ces ratios cibles de pilotage devaient être susceptibles d'être tenus jusqu'en 2026 mais ne contribueront pas à positionner la Métropole en « zone de confort ». Un pilotage serré et vigilant est nécessaire, tout au long de la période, pour identifier les écarts d'exécution éventuels par rapport aux scénarii présentés et opérer ainsi les ajustements nécessaires **notamment en ce qui concerne les équilibres du budget annexe « transports » et les défis restant à relever pour la politique de mobilité du territoire. Un abondement de ressources étant nécessaire dans tous les cas après 2026 pour ce budget annexe « transports ».**

3.3 Les leviers mobilisés

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 répond notamment 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 530 millions/an cumulés pour ces deux budgets. Après prise en compte des 14 budgets de la métropole, cette ambition a été portée à plus de 900 millions d'euros/an de programmation pluriannuelle des investissements sur l'ensemble du territoire.

En contrepartie, le financement de cette nouvelle ambition métropolitaine a nécessité 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 a validé les leviers de gestion à activer pour dégager les marges supplémentaires nécessaires pour soutenir ces ambitions :

- Une maîtrise des dépenses de gestion et de personnel

Le scénario cible prévoit une maîtrise de l'évolution des charges sur la période prospective :

- De la masse salariale (chapitre 012), « plafonnée » à +1,5%/an de progression, hors effet dégel point ;
- Des charges générales chapitre 011 à une évolution à l'inflation - 0,5 point.

En 2023, la Métropole aura tenu son objectif de maîtrise des charges d'exploitation du budget principal avec des charges à caractère général qui diminuent de 4 % (- 7 M€ par rapport à 2022) et des dépenses de personnel stabilisées autour de -1,6 % en 2023 (soit - 4 M€ par rapport à 2022) permettant de financer sans risque l'ensemble des dispositifs réglementaires survenus depuis deux exercices, comme, par exemple, les revalorisations du point d'indice de +3,5% au 1^{er} juillet 2022 et +1,5% au 1^{er} juillet 2023.

- Une mobilisation des recettes fiscales décidée en 2023 avec un partage de l'effort (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€) pour reconstituer des marges de manœuvre et financer la première étape de mise en place d'une DSC. Cette augmentation exceptionnelle en 2023, issue d'un constat partagé, a été faite tout en préservant autant que possible le contribuable ménage avec un taux de foncier bâti intercommunal (TFPB) qui est resté inchangé en 2024 à l'instar de 2023,
- L'autonomisation financière du budget annexe « prévention et gestion des déchets », en couplant économies de gestion et convergence du taux de taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM), de façon à offrir les moyens d'investir dans la

modernisation des équipements et se projeter vers de nouvelles transitions écologiques.

- Une maîtrise de l'évolution de la subvention d'équilibre allouée au budget annexe « transports » votée à 126 M€ au budget 2023 (contre 122 M€ en 2022). Cette subvention d'équilibre reste stabilisée à 128 M€ en 2024. Le Pacte intègre dans ses équilibres une augmentation à 135 M€ en 2025 (+ 7 M€) et 155 M€ en 2026 (+ 20 M€), soit une hausse de +27% par rapport à 2022.

3.4 Présentation des budgets de la Métropole



La Métropole a simplifié et rendu plus lisible sa structure budgétaire grâce à une démarche de rationalisation de ses budgets annexes (BA) en 2022 et 2023.

Ainsi, un budget unique dédié à la prévention et à la gestion des déchets (« PGD ») de l'ensemble de la Métropole a été créé le 1^{er} janvier 2022. De même, un budget unique a été

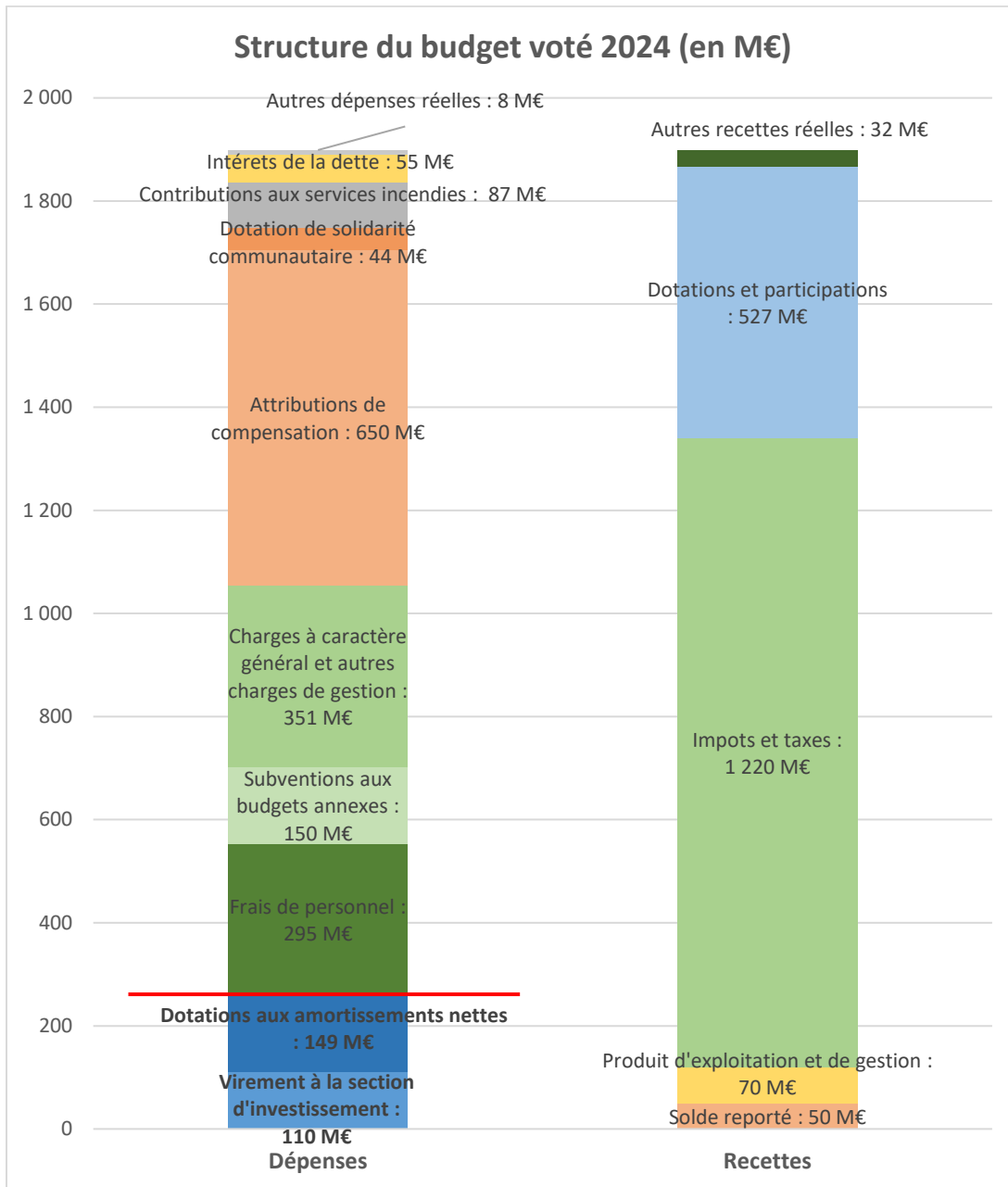
constitué pour les opérations d'aménagement le 1^{er} janvier 2023. Par ailleurs, un budget annexe a été créé en 2023 pour le Centre de formation d'apprentis (CFA) afin d'assurer une comptabilité analytique conforme aux exigences réglementaires. En 2024, un budget annexe unique a été créé pour chacune des compétences suivantes : Assainissement ; Eau ; Ports de plaisance ; Crématoriums.

Ainsi, à partir du 1^{er} janvier 2025, la Métropole disposera de 14 budgets. 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.

Présentation consolidée des budgets de la Métropole – fonctionnement / investissement – Budget voté 2024 après DM :

Budgets en M€	Volume de la section de fonctionnement 2024 (réel + ordre)	Volume de la section d'investissement 2024 (réel + ordre)	Volume total des sections 2024	Crédits de paiement – Programmation Pluriannuelles des Investissements 2024
Principal	1 922	895	2 817	428
Transports	878	649	1 527	324
Prévention et gestion des déchets	517	92	608	44
Opérations d'aménagement	78	84	162	0
Assainissement	109	128	237	60
Eau	56	60	116	38
Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations	31	29	60	15
Ports de plaisance	18	10	28	6
Parkings	14	6	20	3
Régie d'action sociale	12	0	13	0
Centre de formation d'apprentis	9	29	37	0
Marché d'intérêt national	3	1	4	0
Crématoriums	8	6	15	6
Immobiliers d'entreprises	4	4	8	3
TOTAL	3 659	1 992	5 652	928

3.5 Les hypothèses sur les composantes du budget



Autofinancement : 259 M€

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

En dépenses, les attributions de compensations (AC) et la dotation de solidarité communautaire (DSC) versées par la Métropole à ses Communes membres constituent le principal poste de dépenses (40% des dépenses réelles). Les AC représentent 650 M€ au budget voté 2024 avec intégration des évaluations des restitutions des équipements culturels

et sportifs à plusieurs communes membres. La DSC (mise en place en 2023 pour 22 M€) est de 44 M€ en 2024 et devrait être portée à 66 M€ en 2025 en fonction des arbitrages restant à mener pour dégager de façon pérenne la dernière tranche de + 22 M€.

Les charges de personnel représentent 18% des dépenses réelles.

Les charges financières sont en forte augmentation depuis 2021, passant de 38 M€ au Compte administratif (CA) 2021, 49 M€ en 2023 et à 55 M€ au budget voté 2024, la part de la dette composée de taux variables (30%) subissant l'effet de la hausse des taux d'intérêts.

Les effets de leviers sur les recettes sont en diminution 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 budget 2024. La Dotation Globale de fonctionnement (DGF) qui s'inscrit dans un budget de l'Etat en tension est en diminution (-0,8%). La sortie du FPIC initiée en 2023 suite à la perte de son éligibilité, diminue également les marges financières de la Métropole.

Afin de financer ses investissements et maîtriser son recours à l'emprunt, la Métropole a puisé depuis 2022 dans son fonds de roulement. Le résultat reporté en fonctionnement au budget voté 2024 est de 50 M€ (50 M€ en 2023 et 77 M€ en 2022), soit 2,7% des recettes réelles. La hausse de la taxe d'enlèvement sur les ordures ménagères (TEOM) en 2023 permet de maintenir durablement l'autonomisation du budget annexe « Prévention et gestion de déchets », soulageant ainsi le budget principal.

Au demeurant, l'effet cumulé de la dynamique de la TVA, de l'indexation des bases fiscales sur l'inflation, de la hausse des taux de CFE et de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires actée au budget primitif 2023 ont permis de dégager au budget voté 2024 un autofinancement prévisionnel de 259 M€ (16 % des dépenses réelles).

La difficile prédiction de l'évolution des fractions de TVA versées par l'Etat constatée sur 2022 et 2023 et le ralentissement anticipé de l'inflation, qui pourrait s'accélérer fin 2024 et 2025, impactera la dynamique des recettes fiscales de la Métropole, et implique une démarche prudente dans la prévision des recettes de la Métropole et la poursuite des efforts engagés

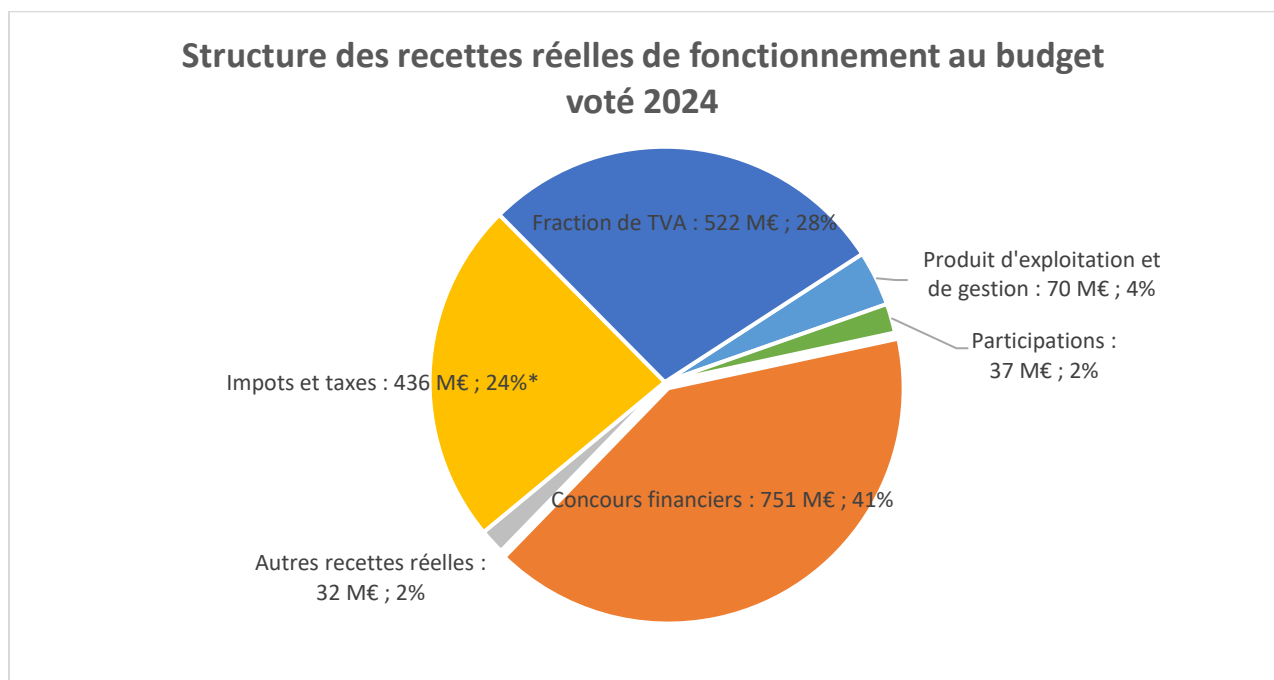
sur la section de fonctionnement pour conforter la capacité d'autofinancement du budget principal et continuer à porter les politiques publiques essentielles au quotidien des habitants (propreté, infrastructures, voirie et transports, habitat et inclusion, environnement, énergie, agriculture, préservation des espaces, développement économique et territoriale, aménagement de l'espace, culture et sports notamment).

3.5.1 Les recettes de fonctionnement

3.5.1.1 Budget principal

3.5.1.1.1 Présentation de la structure des recettes

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.



* Y compris reversement SRU (6,3 M€) et attribution de compensation négative (1,1 M€).

3.5.1.1.2 Les concours financiers

Les prévisions des produits des concours financiers de l'Etat et de la péréquation pour 2025 sont en légère baisse de 0,83%. En effet, la dynamique prévue sur les compensations contribution économique territoriale et taxes foncières sur les propriétés bâties liée à l'inflation ne compense pas la perte programmée du Fonds de Péréquation Intercommunal (FPIC).

Budget principal - Concours financiers en M€	CA 2022	CA 2023	Prévision 2024	Orientations 2025	Evolution 2024/2025
Fonds national de garantie individuelle des ressources (FNGIR)	246	246	246	246	0,0%
Fonds de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC)	23	21	16	11	-28,6%
Dotations d'intercommunalité	112	112	113	113	0,0%
Dotations de compensation	164	163	161	157	-2,0%
FCTVA (fonctionnement)	1,2	1,1	1,3	1,4	6,6%
Dotations de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP)	128	128	128	128	0,0%
Compensations contribution économique territoriale	67	78	81	83	1,7%
Compensations taxes foncières	4,1	4,4	4,6	4,7	1,8%
TOTAL	746	754	751	744	-0,8%

Concernant les dotations de compensation et d'intercommunalité, il est prévu une stabilité de la dotation d'intercommunalité, et une baisse de la dotation de compensation de -2%.

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 intercommunal (communes et métropole) est sorti du bénéfice du Fonds de Péréquation des Ressources Intercommunal et Communal (FPIC) car il se situait au rang 747 et le dernier ensemble intercommunal éligible était positionné 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 la Métropole), dégradant de -4,5 M€ la perception du FPIC entre 2024 et 2025.

Depuis 2018, la Métropole perçoit le Fonds de Compensation de la TVA (FCTVA) en fonctionnement. Cette recette est estimée à 1,4 millions d'euros au regard des dépenses de fonctionnement éligibles en 2023, année de référence pour la perception du FCTVA en 2025.

3.5.1.1.3 La fiscalité

En 2024, les taux d'imposition sont restés stables par rapport à ceux de 2023.

Impôt	Taux
Cotisation foncière des entreprises	32,87%
Taxe d'habitation sur les résidences secondaires	12,39%
Taxe foncière sur les propriétés bâties	2,59%
Taxe foncière sur les propriétés non bâties	2,78%

Pour rappel, le Conseil Métropolitain a adopté, par délibérations du 28 avril 2016 et du 19 janvier 2023, des dispositifs de lissage des taux d'imposition pour les taxes foncières, la taxe d'habitation sur les résidences secondaires et la cotisation foncière des entreprises, qui s'achèveront en 2028.

A partir des informations transmises par l'administration fiscale, une analyse rétrospective et une prévision des recettes fiscales pour 2024 et 2025 sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Budget principal - Recettes fiscales en M€	CA 2022	CA 2023	Prévision 2024	Orientations 2025	Evolution 2024/2025
Taxe d'habitation	16	28	23	24	2,1%
Taxe sur le foncier bâti	64	68	71	73	2,9%
Taxe sur le foncier non bâti	0,40	0,43	0,45	0,46	2,1%
Taxe additionnelle sur le foncier non bâti	1,70	1,85	1,95	1,99	2,1%
Cotisation foncière des entreprises	229	263	280	289	3,4%
Taxe sur les surfaces commerciales	22	23	21	21	2,0%
Impositions forfaitaires sur les entreprises de réseaux	20	22	22	23	2,0%
Taxe de séjour (part intercommunale)	1,4	1,3	1,3	1,3	0,0%
Taxe de séjour (part départementale)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0%
Taxe de séjour (part départementale)	0,0	0,4	0,4	0,4	0,0%
Prélèvement sur les produits de jeux	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0%
Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE)	139				
Rôles supplémentaires	14	11	7	7	0,0%
Fraction de TVA taxe d'habitation	337	347	359	367	2,2%
Fraction de TVA CVAE	0	158	163	167	2,2%
TOTAL	844	923	951	975	2,6%

Les dynamiques s'expliquent par les facteurs suivants :

- L'inflation qui est restée importante en 2024 devrait ralentir et s'établir à 2,1% en 2025 ce qui impacte la revalorisation des bases d'imposition des locaux d'habitations et des établissements industriels ;
- La dynamique de création d'entreprises qui devrait s'établir à 2% et la dynamique de création de foncier sur le territoire métropolitain ;
- L'évolution des loyers pour les locaux commerciaux qui évoluerait de +0,8% ;
- La dynamique de la masse salariale en 2025 qui serait de +3,1% ;
- L'évolution de la TVA nationale, corrélée à l'évolution du PIB et de l'indice des prix qui devrait évoluer positivement de +2,2%.

Les évolutions prévisionnelles feront nécessairement l'objet d'un ajustement lors de l'examen de la loi de finance pour 2025 en fonction de l'évolution du contexte économique.

- L'évolution de la fiscalité ménages

Pour l'évolution de la fiscalité ménage, il est prévu une hausse de +2,1% corrélée à l'inflation prévisionnelle qui sera appliquée sur les bases d'imposition en 2025 et qui dépendra de l'évolution réelle fin 2024.

Pour la taxe foncière sur les propriétés bâties, l'évolution s'établit à + 2,86% : une répartition a été réalisée en fonction de la typologie des locaux (habitats et économiques) auquel est prévu une dynamique de 1,1 % 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 3,38 % pour la cotisation foncière des entreprises**

Il est pris en compte l'évolution de l'inflation et des évolutions de loyers couplée à une dynamique de création des entreprises.

- **+2 % pour les impositions forfaitaires sur les entreprises de réseaux (IFER)**

Cette prévision est réalisée en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac.

- **Stabilité de la taxe de séjour** : il est prévu un montant stable en 2025 par rapport au montant prévisionnel de l'année 2024.
- **+2,2% pour la fraction de TVA** résultant de l'inflation et de la croissance économique
La Métropole a perdu le bénéfice de la CVAE remplacée par une quote-part de fraction de TVA en 2023.
- **7 millions d'euros de rôles supplémentaires** : Le montant inscrit en 2024 a été établi à partir d'une moyenne des rôles supplémentaires émis par l'administration fiscale. La coopération bilatérale entre la Métropole et la direction 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 produit de CFE.

3.5.1.1.4 Les autres produits des services et de gestion

Les recettes de fonctionnement du budget principal de la Métropole sont majoritairement constituées des recettes de gestion courante.

Budget principal En M€	CA 2021 (EST ⁷ inclus)	CA 2022 (BLT ⁸ inclus)	CA 2023 (BLT clôturés)	Prévision 2024
70 - Produits des services, du domaine et ventes diverses	30	39	31	42
75 - Autres produits de gestion courante	28	57	32	25
Total recettes de gestion courante	58	96	63	67

La fiscalité représente l'essentiel de cette recette, suivie des dotations et les produits de péréquation. Les produits d'exploitation et revenus du domaine constituent, avec 4% du budget voté en 2024, une part marginale du budget principal. 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

⁷ Etats spéciaux de Territoires supprimés au 1^{er} juillet 2022 par la loi 3DS.

⁸ Budget de liquidation transitoire suite à la suppression des EST en 2022.

(chapitre budgétaire 70). Elles sont principalement composées pour la Métropole :

- Des redevances d'occupation 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 ;
- Des mises à disposition entre budget, des mises à disposition de personnel auprès des Communes membres et de tiers.

L'importance des recettes d'exploitation à base tarifaire s'accroît à mesure que les contraintes s'intensifient sur les ressources fiscales et les dotations. La fixation des niveaux de tarifs poursuit cependant des objectifs qui ne sont pas strictement financiers, reflet des choix de l'exécutif métropolitain en termes de politiques publiques (incitation à l'usage, égalité d'accès notamment). La recette perçue constitue souvent, hors services publics à caractère industriel et commercial, une externalité positive.

- ✓ 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. Elles sont principalement composées pour la Métropole :
 - Des revenus des immeubles ;
 - Des redevances de concessions ;
 - D'autres produits divers tels que des recettes accidentelles, des sinistres, des cessions de véhicules.

La dynamique de ces recettes en 2025 devrait suivre l'inflation 2024 soit une projection de +2,1%.

- La politique de la Métropole en matière de refacturations :

En 2023, la Métropole a entrepris un travail sur la refacturation des coûts des fonctions supports portés par le Budget Principal aux budgets annexes. L'objectif de ce travail étant

d'améliorer l'imputation des charges entre les différents budgets et la transparence financière des budgets de la Métropole.

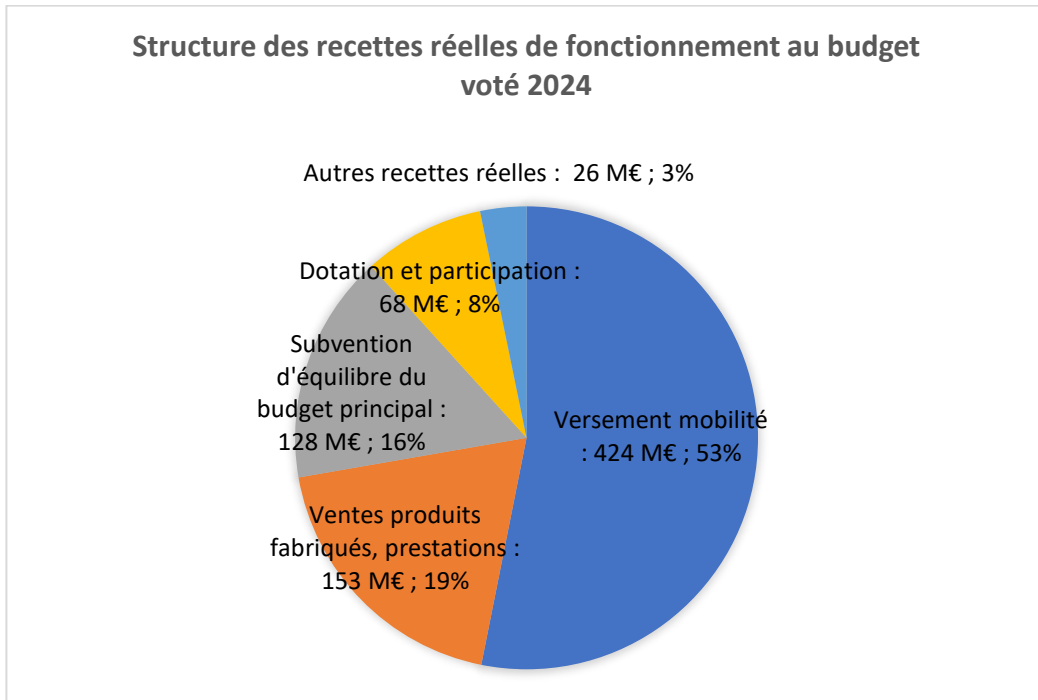
Ce dernier, basé sur la recherche de clés pertinentes et entrepris sur la base des données du compte administratif 2022, a permis d'estimer un premier niveau de refacturation qui a été partiellement appliqué sur 2023 au vu de l'impact budgétaire d'une application complète.

Toutefois la détermination des clés de calcul adaptées à la réalité des différents budgets annexes, ainsi que la fiabilisation et l'automatisation de leurs recueils pour permettre une refacturation optimale nécessite que le chantier soit poursuivi sur 2024. L'objectif sera de délibérer en fin d'année 2024 pour une application en 2025, ce qui induira des impacts sur les recettes du budget principal et les dépenses des budgets annexes au regard de leur équilibre propre.

A ce stade, les effets de ces refacturations de charges aux budgets annexes ne sont pas intégrés dans les orientations car elles restent à définir et à délibérer. Elles permettraient potentiellement des marges complémentaires de financement au budget principal de plusieurs millions d'euros via le financement par les budgets annexes de charges relevant de leur périmètre, tout en améliorant la sincérité et la transparence financière, notamment dans l'optique de la démarche de certification des comptes amorcée par la Métropole.

3.5.1.2 Budget annexe « transports »

3.5.1.2.1 Présentation de la structure des recettes



Les recettes du budget annexe transport sont composées du versement mobilité (VM), des subventions d'exploitation versées par l'Etat, la Région, le Département et de la participation de communes, ainsi que des produits des services du domaine et des ventes diverses.

Budget annexe "transports" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Recettes réelles	742	793	799

En 2023, les recettes réelles de fonctionnement ont augmenté de 51 M€, soit une progression de 7 % par rapport à 2022.

La hausse des recettes est principalement due aux recettes tarifaires et au versement mobilité qui ont respectivement augmenté de 5 % et de 6,4 % par rapport à 2022.

En 2024, les recettes progresseraient de +1% au budget voté par rapport à 2023 du fait de la combinaison de la dynamique des produits des services de + 9 %, et du VM de +3,9% et de la diminution des autres recettes exceptionnelles en 2024 (16 M€ de cessions, une aide exceptionnelle aux AOM perçue en 2023 à hauteur de 4 M€ qui ne se retrouveront pas sur 2024 notamment).

La dynamique des recettes du budget annexe « transports » en 2025 sera principalement portée par le VM.

3.5.1.2.2 Le versement mobilité

Le budget annexe « transports » est financé majoritairement par le versement mobilité. L'évolution pour 2025 repose sur la dynamique de l'évolution de la masse salariale estimée à +3,3%. Le taux de versement mobilité est resté fixe depuis 2017 (2% sur l'ensemble du périmètre de la Métropole, soit le taux plafond national).

Budget annexe "transports" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024	Orientations 2025	Evolution 2024/2025
Versement transport	384	408	424	438	3,3%

3.5.1.2.3 Les participations

Le budget annexe « transports » perçoit une dotation générale de décentralisation pour la compétence transports ainsi qu'une attribution de compensation de la région et du département issues des transferts de compétences effectués en 2017 qui sont toutes reconduites pour 2025 à hauteur des montants budgétés en 2023.

Budget annexe "transports" en M€	CA 2022	CA 2023	Prévision 2024	Orientations 2025	Evolution 2025/2024
DGD transport	8	8	8	8	0,0%
Attribution de compensation région	14,3	14,3	14,3	14,3	0,0%
Attribution de compensation départements	32,8	32,8	32,8	32,8	0,0%
Compensation Versement Mobilité (VM)	2,2	2,3	2,0	2,3	15,0%
TOTAL	56,3	56,4	56,1	56,4	0,5%

La Métropole perçoit également une compensation suite au rehaussement en 2017 du seuil d'assujettissement au versement transport (de 9 à 11 salariés). Cette recette est revue légèrement à la hausse par rapport au montant voté en 2024 (2 M€).

3.5.1.2.4 Les produits des services et de gestion

Budget annexe "transports" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Produits des services, du domaine, et ventes diverses	133	140	153

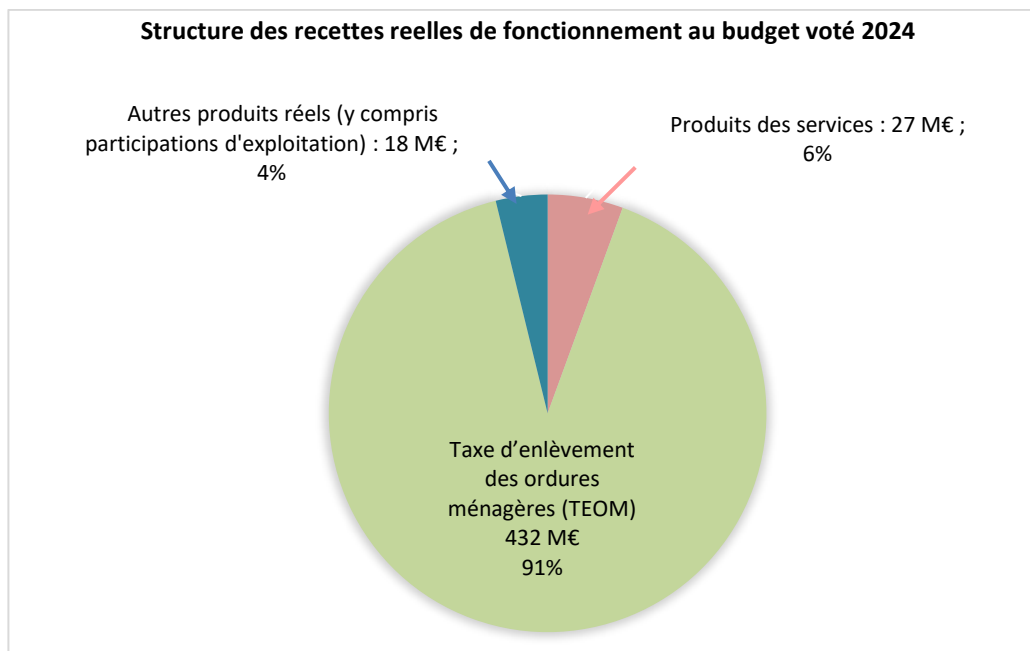
Principalement constitués des recettes tarifaires de transport de voyageurs, les produits issus des domaines, des services et ventes diverses étaient en hausse de 7 M€ en 2023 par rapport à 2022. La hausse s'explique par l'augmentation de la fréquentation ainsi que de la mise en

place de nouvelles actions comme le renforcement de la lutte contre la fraude, le lancement de la nouvelle ligne 97 ou encore l'adaptation de l'offre de transport aux grands événements.

En 2025, la progression de ce poste de recettes se fera sur la même tendance que celle observée sur les années 2022 à 2024.

3.5.1.3 Budget annexe « Prévention et Gestion des Déchets »

3.5.1.3.1 Présentation de la structure des recettes



Les recettes du budget annexe « PGD » comprennent la TEOM, les recettes issues de l'exploitation du service et les subventions d'exploitation des entités comme CITEO (recyclage des emballages et papiers) et l'ADEME qui ont été en légère diminution sur les exercices 2022 et 2023 passant de 8,3 M€ à 8 M€.

Le montant total des recettes réelles a atteint 478 M€ en 2023, en hausse de 16% par rapport à l'exercice 2022.

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Recettes réelles	413	478	476

3.5.1.3.2 La TEOM

Depuis 2022, la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) est affectée au budget « 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. En l'absence de décision, il sera appliqué en 2026 à l'ensemble du territoire de la Métropole un taux moyen pondéré.

Le produit de la TEOM représente la part la plus importante des recettes du budget annexe « PGD ».

La recette issue de cette taxe a progressé en 2023. Cette hausse est composée pour un montant de 20 M€ par la revalorisation votée par les parlementaires des bases d'impositions et pour un montant de 36,5 M€ liés aux taux d'imposition. La dynamique physique de création du foncier a permis de générer 6 M€ de produits supplémentaires.

Pour l'année 2025, le produit de la TEOM devrait évoluer sur la base de la même logique que la taxe foncière sur les propriétés bâties de +2,84% avec la prise en compte de la revalorisation de 2,1% des bases fiscales des locaux d'habitation et de 0,8% pour celles des locaux commerciaux, auquel s'ajoute une dynamique de 1,1% correspondant à une estimation des nouvelles constructions sur le territoire. La TEOM serait évaluée à 432 M€ en 2024 et 444 M€ pour l'exercice 2025.

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024	Orientations 2025	Evolution 2024/2025
Taxe d'enlèvement des ordures ménagères	356	418	432	444	2,8%

3.5.1.3.3 Les produits des services et de gestion

Les produits des services et de gestion sont constitués principalement de la redevance spéciale et de la vente de matériaux

La redevance spéciale s'est établie à 12,6 M€ en 2023 contre 10 M€ en 2022 suite à la généralisation de la redevance sur l'ensemble du territoire métropolitain. Les prévisions de recette réalisées pour les exercices 2024 et 2025 s'établissent à environ 15 M€ et 20 M€.

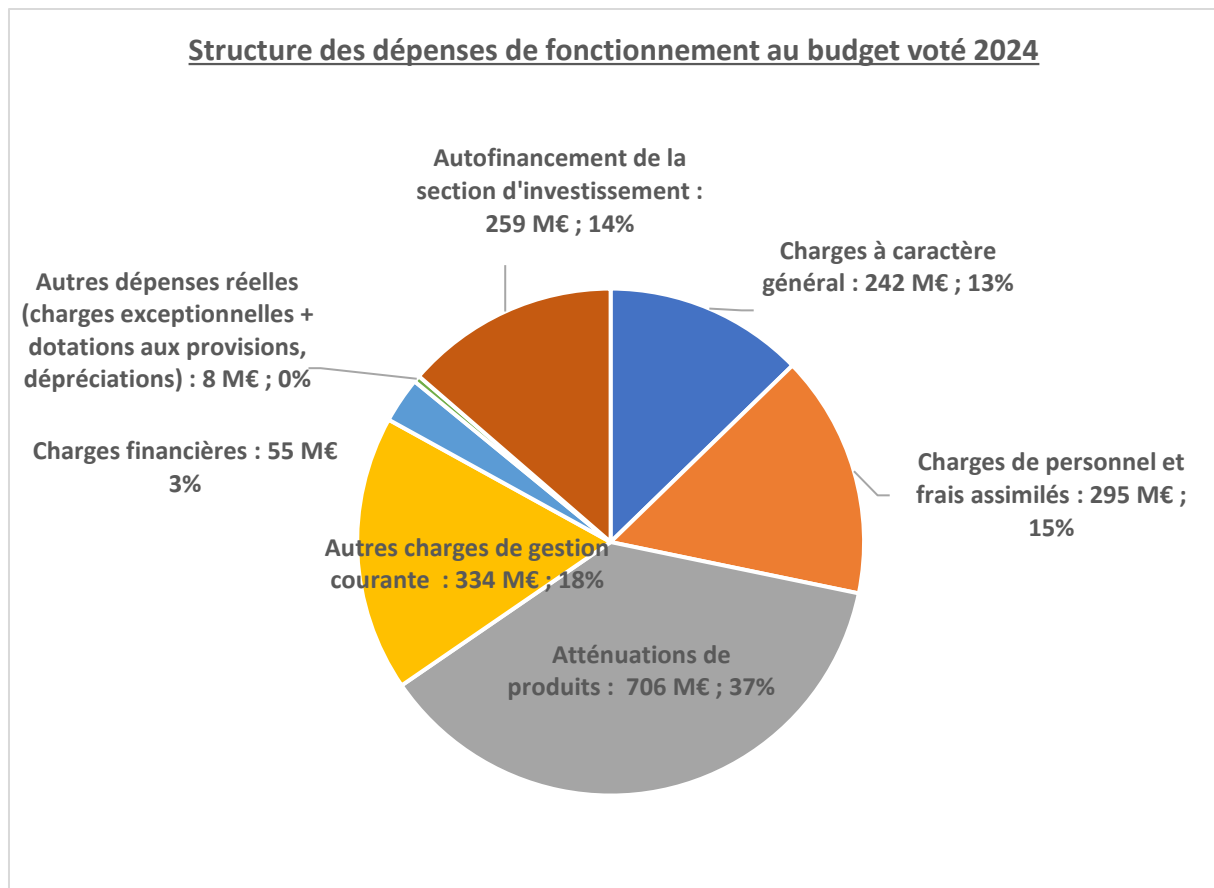
Budget annexe "PGD" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Produits des services, du domaine et ventes diverses	29	19	27

3.5.2 Les dépenses de fonctionnement

3.5.2.1 Budget principal

3.5.2.1.1 Présentation de la structure des dépenses

Les dépenses de fonctionnement sont structurées de la manière suivante :



3.5.2.1.2 Les charges de gestion

3.5.2.1.2.1 Les charges à caractère général

Malgré la forte rigidité qui pèse sur les dépenses du budget principal, la Métropole met en œuvre des actions fortes pour maîtriser leur dynamique dans la continuité de l'application du pacte fiscal et financier, en veillant à encadrer les dépenses de chaque direction opérationnelle à chaque étape budgétaire. Elles ne peuvent progresser au-delà de la valeur

de l'inflation prévisionnelle diminuée de -0,5 point, soit un prévisionnel qui devrait être de 2% au budget Primitif 2025.

Les charges à caractère général du budget principal sont notamment constituées des dépenses relatives au cadre de vie (principalement propreté des voies) à hauteur de 64 M€ et des dépenses de mobilité (infrastructures, voirie et espaces publics) pour 38 M€ en 2024.

3.5.2.1.2.2 Les dépenses de personnel

Conformément au pacte financier et fiscal, la croissance du chapitre 012 – dépenses de personnel est limitée à + 1,5% par an hors contrainte réglementaire et évolution de périmètre. Depuis 2020, les dépenses de personnel sont en hausse annuelle moyenne de +0,4% (cf. 3.7. Les dépenses de personnel et la politique de gestion des ressources humaines).

3.5.2.1.2.3 Les autres dépenses de gestion courante et participations

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

- Globalement les participations du budget principal aux budgets annexes continuent de s'inscrire dans une trajectoire d'autonomisation financière de ces budgets avec la disparition des subventions d'équilibre aux budgets annexes ports et parkings en 2024 ;
- La subvention d'équilibre au budget annexe « transports » augmente à 128 M€ en 2024 contre 126 M€ en 2023 et 122 M€ en 2022. Elle suivra en 2025 son augmentation programmée au Pacte financier et fiscal.
- Le budget annexe « prévention et gestion des déchets » est autonome financièrement depuis 2023, hors neutralisation de la refacturation des frais de structure par le budget principal (4 M€ en 2023) ;
- 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, sur le même principe que les charges à caractère général, sont maîtrisées et font l'objet d'un suivi particulier constant pour chaque direction opérationnelle.

Par ailleurs, la Métropole a délibéré fin 2023 pour la définition des nouvelles politiques sportives et culturelles métropolitaines afin de développer notamment les grands événements sportifs et le haut niveau, mais également certains moyens culturels.

3.5.2.1.2.4 Les participations à l'équilibre des budgets annexes

Certaines compétences en raison de leur nature administrative ou de leur spécificité nécessitent une participation à l'équilibre du budget principal :

- Budget annexe « transports »

Budget annexe "transports" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024	Orientations 2025	Evolution 2025/2024
Participation à l'équilibre du budget annexe "Transports"	122	126	128	135	5,5 %

La participation d'équilibre allouée au budget annexe « transports » est prévue à 128 M€ pour l'année 2024 et devrait passer à 135 M€ en 2025 puis 155 M€ en 2026 conformément aux prévisions du pacte financier et fiscal afin de soutenir le financement du plan de mobilité ainsi qu'une forte dynamique des charges, supérieure à celle des recettes propres.

- Régie d'Action Sociale

Budget annexe "action sociale" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024	Orientations 2025	Evolution 2025/2024
Participation à l'équilibre du budget annexe "Régie d'Action Sociale"	0,9	2,0	10,6	11,7	10 %

En 2023, le budget annexe « régie d'action sociale » se limitait au périmètre de l'action sociale en faveur des agents de l'ex-Territoire Istres Ouest Provence. Les moyens relatifs aux autres personnels étaient inscrits sur le budget principal. A compter de l'exercice 2024, ce budget porte désormais l'action sociale pour l'ensemble des agents métropolitains.

Il s'agit d'une des priorités suite à la fin des conseils de territoires, créer une régie métropolitaine unique, avec pour objectif d'unifier, d'harmoniser les différents régimes d'action sociale.

Le budget primitif 2024 du budget annexe régie d'action sociale prévoit un total de crédits :

- En section de fonctionnement : 10,7 M€
- En section d'investissement : 0,18 M€.

Les principales actions menées par la régie relèvent des aides à la famille, secours, aides à la vie professionnelle, loisirs et vacances.

Tous les agents de la Métropole bénéficient aujourd’hui des mêmes avantages sociaux ; signe fort d’une avancée à la fois organisationnelle et également structurelle.

Pour rappel, le montant des crédits inscrits pour la participation 2024 du budget principal au budget annexe s’élève à 10,6 M€. Cette participation, compte tenu de la mise en place de nouvelles actions, devrait augmenter en 2025.

- Budget annexe « Ports de plaisance » :

Budget annexe "Ports de Plaisance" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024	Orientations 2025	Orientations 2026	Evolution 2025/2024
Participation à l'équilibre du budget annexe "Ports de Plaisance"	0,42	0,19	0,44	0,37	0,29	-18%

La Métropole Aix-Marseille-Provence compétente en matière de création, aménagement et gestion de zones d’activités portuaires gère 28 ports de plaisance. L’occupation par les usagers des terre-pleins et des postes à flot situés sur le Domaine Portuaire Maritime transféré à la Métropole, ainsi que les « prestations annexes » (manutentions, carénages...) réalisées dans certains ports, donnent lieu à perception de redevances de la part des usagers, essentielles pour assurer l’équilibre du budget annexe « ports de plaisance ».

La nouvelle organisation métropolitaine a entraîné au 1^{er} janvier 2024 le vote d’un budget unique consolidé regroupant la gestion des ports autrefois présentée à travers deux budgets annexes distincts. Une harmonisation des tarifs a été approuvée avec une remise à niveau progressive à compter de 2024 des redevances des ports situés à l’Ouest de la Métropole. Ce lissage permet aux usagers de ne pas subir de fortes augmentations qui seraient difficilement acceptables et supportables dès la première année de la mise en place de l’harmonisation de la politique tarifaire.

Un accompagnement financier par le budget principal à partir de 2024 est nécessaire pour permettre une remise à niveau des infrastructures sans pénaliser les usagers des autres ports jusqu’à l’aboutissement de l’harmonisation.

Cette participation est prévue par la délibération pour les 3 prochaines années : 443 k€ en 2024, 365 k€ en 2025, 287 k€ en 2026.

- Budget annexe « Marché d'Intérêt National » (MIN) :

Budget annexe "MIN" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024	Orientations 2025	Evolution 2025/2024
Participation à l'équilibre du budget annexe "MIN"	3,7	5,3	2,9	2,9	+0%

Le « MIN » a été transféré de la Ville de Marseille vers l'ex-Communauté Urbaine Marseille Provence métropole le 1^{er} janvier 2001 puis vers la Métropole lors de sa création au 1^{er} janvier 2016.

Le budget annexe « MIN » est constitué de 2 sites :

- Le site des « Arnavaux avec le commerce de fruits, légumes et fleurs notamment ;
- Le site de « Saumaty » centré sur le marché des produits de la Mer

La gestion et l'aménagement des deux sites avait été confié à l'origine à la SEM SOMIMAR dans le cadre d'un contrat de concession. Le 15 décembre 2022, le contrat a été résilié pour motif d'intérêt général avec effet différé au 1^{er} janvier 2024. Le Conseil de la Métropole a délibéré sur le mode de gestion du MIN et sur la création d'une Société Publique Locale (SPL Marché Marseille Méditerranée). La SPL est en effet apparue comme la réponse optimale pour assurer la gestion des nouveaux locaux, le développement du site de Saumaty et unifier sa gestion avec le site des Arnavaux. Elle a pris ses fonctions le 1^{er} janvier 2024.

Le budget annexe afférent bénéficie d'une participation du budget principal qui vient compenser un déficit d'exploitation. Cette participation de 5,28 M€ en 2023 est en hausse entre 2022 et 2023 de +41% pour des besoins de régularisation de loyers de 2021 et 2022 (3,74 M€ en 2022). En 2024, cette participation est inscrite à hauteur de 2,99 M€ et tient compte de l'inscription de 250 K€ de redevance du contrat de délégation de service Public avec la SPL.

- Centre de formation des apprentis :

Budget annexe "CFA" en M€	CA 2023	Budget 2024	Orientations 2025	Evolution 2025/2024
Participation à l'équilibre du budget annexe "CFA"	0,2	1,8	2,9	58%

Le Centre de Formation d'Apprentis (CFA) est un établissement public de formation professionnelle en alternance géré par la Métropole Aix-Marseille-Provence. Le CFA accueille chaque année en externat plus de 1000 personnes en formation du CAP au Bac+2 dans les métiers de l'automobile (mécanicien auto, peintre auto, carrossier auto), les métiers du goût (cuisine, boulangerie, pâtisserie, service en restauration) et les métiers des services (vente/commerce, esthétique, coiffure, art floral). Au total, ce sont 29 formations diplômantes qui sont dispensées en alternance en contrat d'apprentissage, en contrat de professionnalisation ou en formation continue.

Le CFA fait l'objet d'un budget annexe depuis le 1^{er} janvier 2023. La principale recette budgétaire vient de la participation au financement de l'apprentissage par les Opérateurs de Compétences (OPCO) de 6,6 M€ en 2023. Une participation d'équilibre est prévue en lien avec les prévisions budgétaires et réajustée au gré des différentes étapes budgétaires, le montant définitif dépendant de l'exécution constatée au compte administratif. Elle permet notamment de compenser les difficultés liées dans un premier temps au rattrapage des recettes suite à la mise en place de la participation des OPCO (recouvrement, rupture d'apprentissage notamment). A noter le transfert d'un emprunt sur ce budget au cours de l'exercice 2023 pour le financement de la création des nouveaux locaux du CFA sur la zone d'activité des Milles et qui impacte le budget. La subvention d'équilibre du budget principal devrait être en augmentation sur 2025 afin de compenser la baisse des subventions des opérateurs de compétence et l'augmentation des frais de personnel.

- Les autres budgets annexes :

Le budget annexe GEMAPI est lui financé par la taxe GEMAPI qui est la seule et unique recette.

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

Il est prévu en 2025 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 annexe "GEMAPI" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024	Orientations 2025	Evolution2024/2025
Taxe GEMAPI	21,3	21,3	21,3	21,3	0,0%

En ce qui concerne les autres budgets annexes à caractère industriel et commercial, ils ne sont pas subventionnés par le budget principal mais équilibrés par des redevances de services publics. L’autonomie financière des budgets Assainissement et Eau, est assurée notamment par la perception des redevances assainissement et eau payée par l’usager. Pour le budget annexe crématoriums, la principale recette concerne les tarifs pour le recours à la crémation.

3.5.2.1.2.5 La politique en matière de provision pour risques et charges

Depuis 2023, la Métropole mène une politique structurée pour améliorer et optimiser sa gestion des provisions pour risques et charges de fonctionnement (contentieux, Compte Epargne Temps, Allocation de Retour à l’Emploi) et dépréciation des actifs circulants (restes à recouvrer).

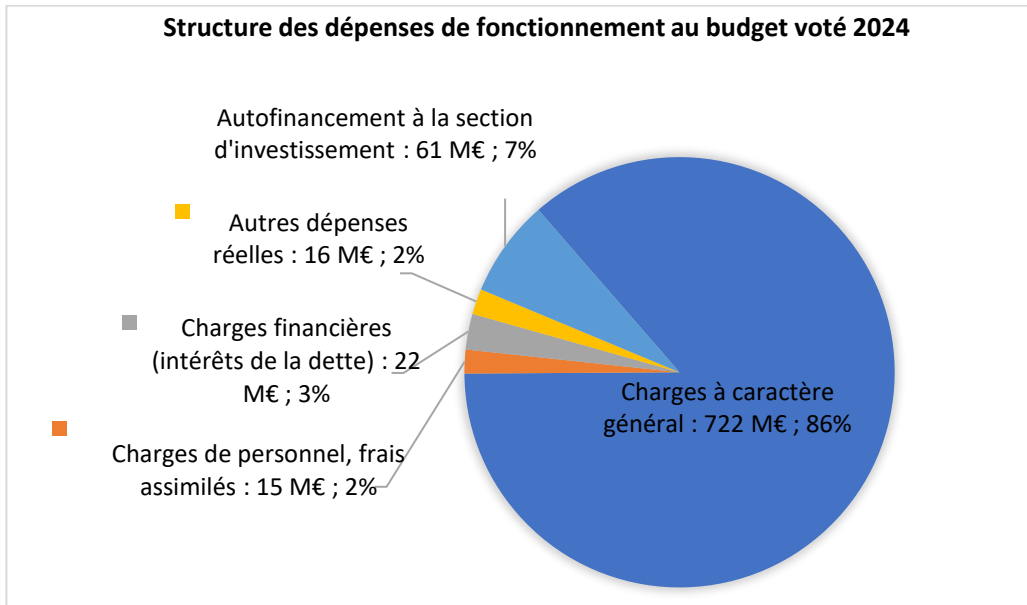
Au-delà de l’amélioration de la qualité budgétaire et comptable, cette démarche s’inscrit comme un des enjeux importants du projet de certification des comptes 2026.

Des groupes de travail interservices sont constitués pour définir et décrire un procédé stable et pérenne de mise en œuvre des provisions. Les chantiers lancés concernent les provisions pour risques contentieux, pour dépréciation d’actifs (restes à recouvrer) ainsi que les provisions pour charges liées aux Compte Epargne Temps et Prime de Retour à l’Emploi.

Sur 2024, les premières étapes ont permis de proposer des ajustements partiels qui se sont traduits par des inscriptions budgétaires, notamment lors du budget supplémentaire et des exécutions comptables. La poursuite de ce travail se fera sur 2025.

3.5.2.2 Budget annexe « transports »

3.5.2.2.1 Présentation de la structure des dépenses



Les dépenses réelles de fonctionnement sont principalement constituées des charges caractère général. Les dépenses réelles ont progressé de 7 % en 2023 par rapport à 2022.

Budget annexe "transports" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Dépenses réelles	701	738	775

En 2025, les dépenses réelles de fonctionnement augmenteraient de plus de 8 % en première approche, notamment en raison des coûts nouveaux liés aux mises en service d'équipements et l'impact des indexations des contrats.

3.5.2.2.2 Les charges de gestion

3.5.2.2.2.1 Les charges à caractère général

Budget annexe "transports" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Charges à caractère général	646	689	722

Les charges à caractère général regroupent l'ensemble des dépenses permettant de faire fonctionner les réseaux de transport. En 2023, elles se sont élevées à 689 M€ avec une évolution de +7% par rapport à 2022. Cette augmentation résulte principalement de l'évolution de l'offre de transport et de l'indexation de la rémunération de la Régie des Transports Métropolitains (RTM). En 2024, après intégration de l'ensemble des coûts

définitifs, cette dynamique devrait être proche de + 5% puis de plus de + 9% en 2025 avec intégration de l'offre de service nouvelle.

3.5.2.2.2 Les dépenses de personnel

Budget annexe "transports" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Dépenses du personnel	13	13	15

Les charges de personnel des agents métropolitains affectés au budget « transports » qui représentent 13 M€ en 2023 augmentent de 3 % par rapport à 2022. Cette augmentation résulte des revalorisations salariales opérées en 2023 (augmentation du point d'indice, revalorisation de la rémunération des agents de catégories C, notamment). Les dépenses de personnel sont toujours marquées en 2024 par une dynamique forte liée à l'évolution de l'offre de service (+13 %).

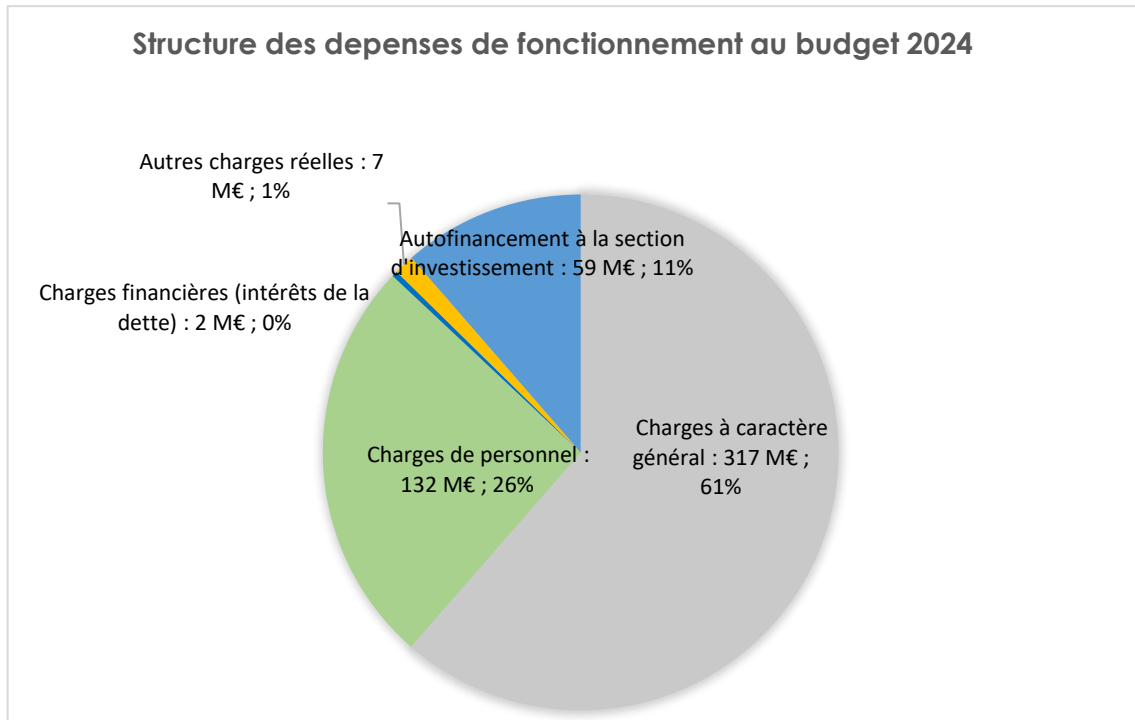
3.5.2.2.3 Les autres dépenses de gestion courante

Budget annexe "transports" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Autres dépenses de gestion courante	5	17	6

Les autres charges de gestion courante se sont élevées à 17 M€ en 2023 avec un écart de plus de 12 M€ par rapport à 2022. La hausse constatée est consécutive à une régularisation de la TVA pour un montant de 15 M€. Cette régularisation impacte à nouveau l'exercice 2024 pour 3,9 M€. Ces dépenses devraient retrouver un étiage normal à compter de 2025.

3.5.2.3 Budget annexe « Prévention et Gestion des Déchets »

3.5.2.3.1 Présentation de la structure des dépenses



Les dépenses réelles de fonctionnement sont principalement constituées des charges à caractère général pour environ 61%.

Ces dépenses se sont établies à 409 M€ en 2023 contre 399 M€ en 2022, soit une évolution de +2% sur ces deux années. Cette hausse repose principalement sur la dynamique des charges à caractère général de 6 % (15 M€) et des charges de personnel (6 M€). En 2024, les dépenses réelles augmentent au budget voté 2024 de +12 % principalement portées par la dynamique des charges à caractère général qui se poursuivra sur 2025

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Dépenses réelles	399	409	458

3.5.2.3.2 Les charges de gestion

3.5.2.3.2.1 Les charges à caractère général

S'agissant des charges à caractère général, la hausse des dépenses est portée tant par l'impact de l'inflation sur des prestations des révisions de prix des contrats de services que par des dispositifs supplémentaires représentant à eux seuls 85% des charges à caractère général, soit 13 M€ de crédits supplémentaires.

Plus précisément, les charges à caractères général sont ventilées de la manière suivante :

- 42,4 % pour un montant de l'ordre de 124 M€ sont consacrés au traitement des déchets, sur lequel la fermeture du centre d'enfouissement de la Vautubière imposée par l'Etat a eu un impact sur l'organisation du traitement ultime des déchets et a engendré une dépense supplémentaire à supporter ;
- 22,2% pour un montant de 65 M€ sont consacrés aux apports en déchetteries et à la logistique de transfert des déchets ;
- 20,4% pour un montant de 59 M€ sont consacrés aux prestations de collecte des déchets, de la collecte sélective en bac individuels ou en point d'apport volontaire. Les arrêts de collecte sur les zones d'activités économiques et commerciales ont permis d'amorcer une diminution des tonnages à collecter.

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Charges à caractère général	265	280	317

3.5.2.3.2 Les dépenses de personnel

Les charges de personnel restent contenues dans une trajectoire maîtrisée. Le nombre d'emplois inscrits au tableau des effectifs reste stable.

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Dépenses du personnel	126	119	132

3.5.2.3.3 Les autres dépenses de gestion courante

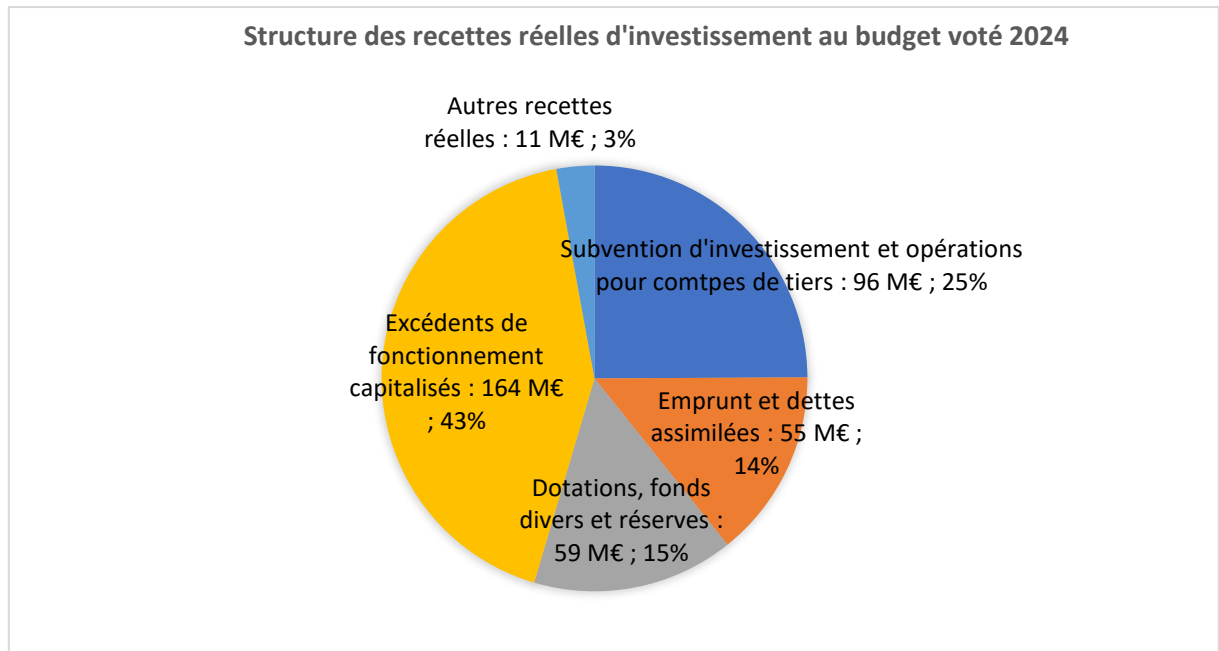
Les autres charges de gestion courantes augmentent de 31% entre 2022 et 2023 pour atteindre 1,1 M€, s'expliquant par la régularisation des rattachements.

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2022	CA 2023	Budget 2024
Autres dépenses de gestion courante	0,9	1,1	1,5

3.5.3 Les recettes d'investissement

3.5.3.1 Budget principal

3.5.3.1.1 Présentation de la structure des recettes réelles



Les recettes d'investissement comprennent principalement l'excédent de fonctionnement capitalisé de 164 M€ (affectation du résultat de fonctionnement 2023 à l'investissement), les subventions d'investissement, les dotations et les emprunts et dettes assimilées.

3.5.3.1.2 Les recettes propres

Concernant les recettes d'investissement, il est prévu en 2025 une baisse du FCTVA en raison de la baisse des investissements sur le budget principal de l'exercice 2023.

Concernant la taxe d'aménagement (TA), il est prévu un reversement aux communes qui étaient compétentes en la matière avant le 1^{er} janvier 2016, hors territoire de Marseille Provence, des taxes d'aménagement recouvrées. Il a été décidé par le conseil métropolitain de reverser aux communes une quote-part de 51% du produit de la TA issue des autorisations d'urbanisme délivrées en 2023 et 2024. Pour 2025, Il est prévu une stabilité de la TA liée à la dynamique de création de foncier sur le territoire métropolitain.

La Métropole conservera le bénéfice des amendes de police en 2025, dont le produit devrait rester stable entre 2024 et 2025.

Enfin, la métropole perçoit depuis 2023 le produit des AC d'investissement suite aux dernières évaluations de charges transférées (cf. 3.6. Les relations financières avec les communes). Ces dernières sont révisées à la baisse en 2024 en raison de modifications actées lors de la CLECT de septembre 2024.

Budget principal en M€	CA 2022	CA 2023	Prévision 2024	Orientations 2025	Evolution 2024/2025
FCTVA	42	31	27	21	-24%
TA	30	31	32	32	0%
Amendes de police	19	19	23	23	0%
Attribution de compensation en investissement		12	12	12	0%

3.5.3.1.3 Les subventions

En 2023, les recettes d'investissement ont été impactées, à l'instar des dépenses, par la fin des ex-Etats Spéciaux de Territoire (EST) et les effets de la réorganisation induite. En 2024, les subventions (52 M€ de prévues au budget 2024 au budget principal hors amendes de police de 23 M€ et AC d'investissement de 12 M€) retrouvent un étiage normal, avec également des recettes nouvelles sur le boulevard urbain Sud à Marseille et des fonds de concours relatifs à la gestion de l'éclairage public.

Les principaux financeurs (Etat, Région Sud, Conseil Départemental 13) ont réorienté les critères d'octroi de subventions 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.

La Métropole Aix-Marseille-Provence a obtenu en 2023 au titre du fonds d'accélération de la transition écologique nommé « Fonds Vert », un montant de 18,7 M€ de financement dont 12,1 M€ au titre du budget principal. Le fonds vert a été reconduit en 2024 permettant à la Métropole de déposer 14 dossiers pour 20,6 M€ en attente d'arbitrage du financeur.

Concernant la Dotation au Soutien de l'Investissement Local (DSIL), 8 dossiers pour 3,5 millions d'euros, principalement au titre du budget transport et prévention et gestion des déchets, ont été accordés en 2023 par l'Etat. En 2024, la Métropole Aix-Marseille-Provence a obtenu 3 M€ de DSIL pour 4 dossiers.

Par ailleurs, les négociations avec la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le cadre de sa politique « nos territoires d'abord » ont abouties. Le contrat signé présente un niveau d'exigence environnemental plus élevé. La Métropole Aix-Marseille-Provence a d'ores et déjà, en 2024, déposé 23 dossiers pour un montant sollicité de financement à hauteur de 40,9 M€ dont 18,4 M€ au titre du budget principal. La Métropole Aix-Marseille-Provence devrait déposer un autre dossier de 7 M€ à la commission de décembre 2024. A ce jour, les dossiers sont en cours d'instruction par le financeur.

Le Conseil Départemental, dans le cadre du partenariat métropolitain, a donné une suite favorable à 4 dossiers pour 1,3 M€ relevant du budget principal sur les 6 dossiers déposés en 2023 pour un montant sollicité de financement à hauteur de 1,8 M€. A mi- 2024, les 2 dossiers déposés pour 2,3 M€ ont été refusés.

Le contrat métropolitain conclut pour la période 2021-2023 avec l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse a fait l'objet d'une prolongation portant son terme à fin 2024 avec un engagement financier global de 44,6 millions d'euros. Les actions s'inscrivent dans 4 objectifs : la lutte contre les pollutions domestiques et industrielles, l'adaptation au changement climatique, la gestion intégrée du grand cycle de l'eau et de la communication et de l'animation. Elles impactent les budgets eau, assainissement, principal (pluvial urbain) et GEMAPI. A fin 2022, 56% des actions étaient initiées et l'Agence de l'Eau avait pris des décisions d'aides à hauteur de 52% de son engagement contractuel. En 2023, 32 dossiers ont été accordés pour 4,4 M€ sur 33 dossiers pour 6,9 M€ de subventions sollicitées. A mi-2024, 16 dossiers ont été accordés pour 1,4 M€ sur 46 dossiers déposés pour un montant de subvention sollicitée de 8,2 M€.

Les subventions pour l'ensemble des budgets en 2023 et 2024 se répartissent comme suit :

BUDGETS en M€	TITRE EMIS 2023 ET RAR	VOTE 2024
Budget principal	41	54
PGD	0	2
Eau	5	6
GEMAPI	0	- N.A
Ports de Plaisance	2	4
Transports	54	101
Assainissement	5	6
MIN	N.A	N.A
Immobilier d'Entreprise	N.A	0
Opération d'aménagement	N.A	N.A
Parkings	N.A	N.A
Régie Action sociale	N.A	N.A
Crématorium	N.A	N.A
CFA	0	0
Total général	108	174

L'optimisation de la perception des subventions conduite ces dernières années par la Métropole a permis d'atteindre un montant réalisé important. Elle sera poursuivie au cours de l'exercice 2025.

3.5.4 Les dépenses investissements

3.5.4.1 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 ».**

La programmation pluriannuelle des investissements (PPI) regroupe les différents projets votés et pilotés par la Métropole pour la mise en œuvre de ses politiques publiques. 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)⁹ et crédits de paiement (CP)¹⁰.

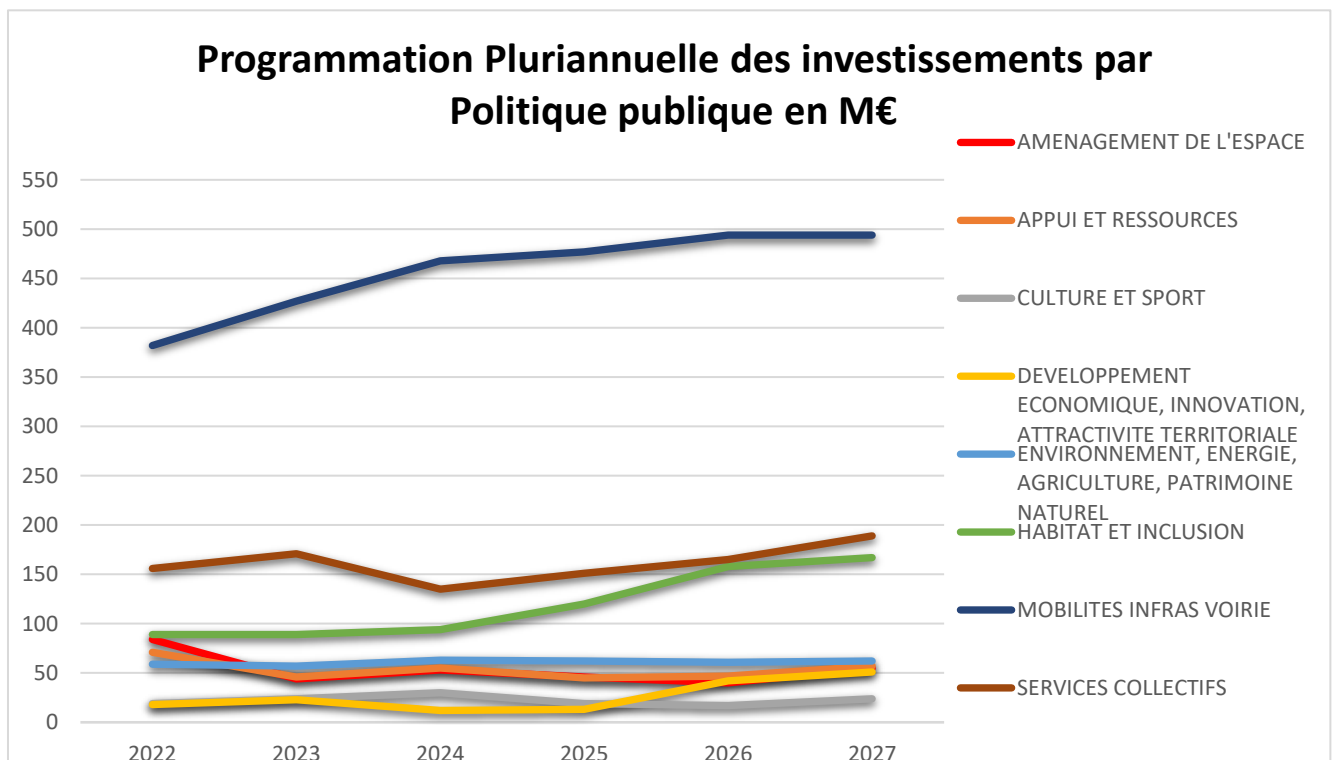
⁹ Les autorisations de programme correspondent à une enveloppe budgétaire pluriannuelle pour la réalisation d'un projet ou d'un contrat.

¹⁰ Les crédits de paiement représentent l'enveloppe budgétaire prévue pour l'année considérée au sein de l'autorisation de programme. Ainsi, la somme des crédits de paiement sur la durée totale du projet correspondra au montant de l'autorisation de programme

Le nouveau système d'information financier mis en place début 2024 a permis la refonte des autorisations de programme selon une vision centrée sur la structuration par politiques publiques. Il reprend l'ensemble des opérations d'investissement pour apporter un cadre plus lisible et agile de la gestion de la programmation pluriannuelle.

Au regard des engagements prévus au pacte financier et fiscal, la grande priorité de la Métropole en matière d'investissement est la **politique de mobilité, d'infrastructure et voiries**. La Métropole prévoit d'atteindre environ 300 M€ par an de dépenses d'équipement au budget annexe « transports » afin de soutenir cette politique.

Les **investissements concernant la politique d'habitat et d'inclusion ainsi que celle liée aux services collectifs seront doublées à l'horizon 2027**. Ce doublement s'explique d'une part par la montée en puissance dans la **réalisation des projets NPNRU**, et d'autre part, par la **mise en œuvre des projets de traitement des déchets et des opérations du schéma directeur d'assainissement**.



Les tableaux ci-après présente les **crédits de paiement** de la programmation pluriannuelle des investissements à 2027. Ils sont présentés en fonction des politiques publiques de la Métropole et par budgets.

POLITIQUES PUBLIQUES en M€	2022	2023	2024	2025	2026	2027
AMENAGEMENT DE L'ESPACE	84	44	53	46	40	55
APPUI ET RESSOURCES	71	46	55	45	47	57
CULTURE ET SPORT	19	24	30	19	17	24
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, INNOVATION, ATTRACTIVITE TERRITORIALE	18	23	12	13	42	51
ENVIRONNEMENT, ENERGIE, AGRICULTURE, PATRIMOINE NATUREL	59	57	63	62	61	62
HABITAT ET INCLUSION	86	88	94	120	158	166
MOBILITES INFRA VOIRIE	382	427	468	477	494	494
SERVICES COLLECTIFS	156	171	135	151	165	186
TOTAL GENERAL	874	882	910	931	1 024	1 094

3.5.4.2 Budget principal

- Présentation par politique publique, volume des Crédits de Paiement 2025 et projets

Les dépenses réelles d'investissement du budget principal sont composées par :

- Les crédits de paiement pour la programmation pluriannuelle incluant les dépenses d'équipement (421 M€ en 2024), les titres de participation (3 M€ au chapitre 26) et les avances remboursables (4 M€ au chapitre 27).
- Le reversement de la taxe d'aménagement aux communes inscrit au chapitre 10 qui est estimé à 14 M€ en 2024 ;
- Le montant du remboursement du capital de la dette qui atteint 172 M€ en 2024, en baisse de -0,3 M€ par rapport à 2023 et ce malgré l'intégration de l'encours de la dette récupérable des communes, suite aux transferts de compétences actés par la loi 3DS.

Budget Principal	CA 2022	CA 2023	Prévision 2024	Orientations 2025
Dépenses d'investissement PPI	383	278	428	Cible 400 M€

En 2023, les **dépenses d'équipements** réalisées s'élèvent à **278 M€ en baisse par rapport à 2022 (383 M€)** en raison d'une année 2023 de transition pour la Métropole avec la fin des ex-territoires en 2022 et la profonde réorganisation qui en a découlé.

Pour autant la Métropole maintient sa trajectoire d'investissement à hauteur de 400 millions d'euros en moyenne par an sur le budget principal, conformément au Pacte Financier et Fiscal. Dans le détail, la programmation pluriannuelle des investissements au budget principal pour l'exercice 2024 est présenté ci-dessous :

Politiques publiques et sous-politiques publiques (en M€)	Budget voté 2024 avant DM	DM1	Budget voté 2024 après DM	Quote-part du total en %
Aménagement de l'espace	53,6	2,1	55,7	13,00%
Aménagement du territoire	37,4	2,1	39,6	9,30%
Foncier	11,3	0	11,3	2,60%
Stratégie territoriale	4,8	0	4,8	1,10%
Appui et ressources	55	-0,1	54,9	12,80%
Finances	28,6	0	28,6	6,70%
Moyens généraux et affaires générales	14,8	-0,1	14,7	3,40%
Patrimoine	11,6	0	11,6	2,70%
Culture et sport	30,3	-6,2	24,2	5,70%
Culture	26,6	-5,6	21	4,90%
Sport	3,8	-0,6	3,2	0,70%
Développement économique, innovation, attractivité territoriale	10	0,7	10,7	2,50%
Développement économique, attractivité territoriale et relations internationales	4,9	-0,9	4	0,90%
Innovation, filière stratégique, ESR	5,1	1,5	6,6	1,60%
Environnement, énergie, agriculture, préservation des espaces	39,8	-3,9	35,8	8,40%
Agriculture, alimentation	2,1	0	2,1	0,50%
Energie	3,2	-1,2	1,9	0,50%
Littoral et gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations, préservation des espaces naturels, environnement	34,5	-2,7	31,8	7,40%
Habitat et inclusion	93,8	0	93,8	21,90%
Habitat et logement	31,7	0	31,7	7,40%
Inclusion / Cohésion territoriale	0,9	0	0,9	0,20%
Renouvellement urbain	61,2	0	61,2	14,30%
Mobilités, infrastructures et voirie	141	5,7	146,6	34,30%
Infrastructures, voirie	132,2	5,7	137,9	32,20%
Transports	8,7	0	8,7	2,00%
Services collectifs	4,5	1,6	6,1	1,40%
Propreté	4,5	1,6	6,1	1,40%
Total général	427,9	-0,1	427,8	100,00%

Le tableau ci-dessus présente les **Crédits de Paiement** de la programmation pluriannuelle des investissements du budget principal pour 2024. Ils sont présentés en fonction des politiques publiques et des sous-politiques publiques de la Métropole.

3.6 Les relations financières avec les communes

3.6.1 Les transferts de charges entre la Métropole et les communes : les attributions de compensation (AC)

En 2023, la **Métropole a acté la restitution d'équipements culturels et sportifs au 1^{er} janvier 2024**. La CLECT a rendu son rapport définitif en séance plénière du 23 septembre 2024. Elle a également adopté des régularisations sur diverses évaluations antérieures. Ces évaluations conduisent à restituer 9 M€ au titre des équipements socio-culturels et sportifs et 907 K€ au titre des autres évaluations correctives. Ces montants s'appliquent dès le 1^{er} janvier 2024 et se répartissent ainsi :

TOTAL AC	637 M€
Dont AC en fonctionnement	649 M€
dont AC négatives (recettes)	-1,1 M€
dont AC positives	650 M€
Dont AC en investissement (recettes)	-11,8 M€

Pour 2025, les attributions de compensations devraient reprendre ces montants socles.

3.6.2 La Dotation de Solidarité Communautaire 2025

Conformément aux dispositions de l'article L5211-28-4 du CGCT, la Métropole a institué en 2023 au profit des Communes membres, une dotation de solidarité communautaire (DSC) de 22 millions d'euros visant à réduire les disparités de ressources et de charges entre ces communes.

Conformément au pacte financier et fiscal, **la DSC a été fixée à 22 millions d'euros en 2023 puis portée à 44 millions en 2024**.

Sa répartition se fait sur la base de plusieurs critères. Pour rappel, deux critères sont obligatoires et doivent justifier d'au minimum 35% de la répartition de l'enveloppe globale de la DSC entre les communes :

- L'écart du revenu par habitant de la commune au revenu moyen par habitant de l'établissement public de coopération intercommunale ;

- L'insuffisance de potentiel fiscal ou financier par habitant de la commune au regard du potentiel fiscal ou financier communal moyen par habitant sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale.

Ces critères sont pondérés de la part de la population communale dans la population totale de l'EPCI.

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 DSC :

Critères	Indicateur	Seuil
Critères obligatoires	Revenu par habitant	19,0%
	Potentiel financier par habitant	19,0%
Critères complémentaires (avec exclusion des communes dont le potentiel financier par habitant de la commune est situé au-dessus de 1,05 fois le potentiel financier moyen par habitant des communes de la Métropole)	Revenu par habitant	12,5%
	Potentiel financier par habitant	12,5%
	Population située dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville	37,0%
TOTAL		100%

La mise en place de la DSC en 2023 a été financée sur les leviers actés au Pacte Financier et Fiscal (optimisation des recettes et économie de gestion). Son augmentation en 2024 a pu être financée grâce aux marges issues de la gestion métropolitaine et l'autofinancement dégagé.

Afin de respecter les trajectoires fixées par le pacte de gouvernance financier et fiscal, il est prévu une **poursuite de la montée en puissance du versement de la DSC aux communes avec un objectif cible de 66 millions pour 2025.**

La concrétisation de son financement fait partie des priorisations pour 2025 dans le cadre des arbitrages à mener.

3.7 Les dépenses de personnel et la politique de gestion des ressources humaines

Parmi les leviers transversaux mobilisés pour contenir la progression des dépenses de fonctionnement, la gestion des ressources humaines joue un rôle majeur. Elle contribue 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 sur la convergence des règles de gestion applicables à l'ensemble de son personnel et du respect strict du cadre réglementaire dans un contexte financier contraint, la fonction RH contribue à fédérer un collectif de travail en pleine mutation.

3.7.1 Evolution de dépenses du personnel

Conformément au Pacte financier et fiscal, **l'évolution prévisionnelle du chapitre 012 – dépenses de personnel sera plafonnée à + 1,5% en 2025**, hors impacts des mesures réglementaires et à périmètre constant (c'est-à-dire hors transferts de compétence).

Depuis 2020, les dépenses de personnel sont en hausse annuelle moyenne de +0,4% malgré l'absorption des mesures nationales décidées par l'Etat ces dernières années (revalorisation du point d'indice de +3,5 % au 1^{er} juillet 2022 et de +1,5 % au 1^{er} juillet 2023, refonte des grilles de catégories B et C).

Après une augmentation de 2,5% en 2022, les dépenses de personnel sont en baisse de -1,6% (-4 M€) en 2023 et la masse salariale en 2023 est de 253 M€, soit une diminution de - 0,2 % par rapport à 2022 contre + 1,88 % entre 2021 et 2022. L'apparente stabilité de la masse salariale en 2023 s'explique par les flux liés à la création de nouveaux budgets annexes en 2023, compensés en partie par les dispositifs de ressources humaines mis en œuvre, précités.

En 2024, les dépenses de personnel prévisionnelles du budget principal évoluent de façon nominale de 9% au budget voté par rapport au compte administratif 2023, malgré des effectifs constants, consécutivement à des mesures nationales (par exemple la revalorisation du point d'indice de +1,5 % au 1^{er} juillet 2023 avec impacts en année pleine en 2024, la majoration de 5 points d'indice ou encore la refonte des catégories B et C) mais aussi à des charges obligatoires propres à la collectivité, sous l'effet notamment des avancements d'échelons (Glissement Vieillesse Technicité) ainsi que du fait des transferts de compétence.

Retraité de mesures réglementaires et des transferts de compétence, le chapitre 012 devrait rester en dessous du plafond cible en 2024 et en 2025.

3.7.2 La structuration des effectifs :

- Les agents de catégorie C majoritaires

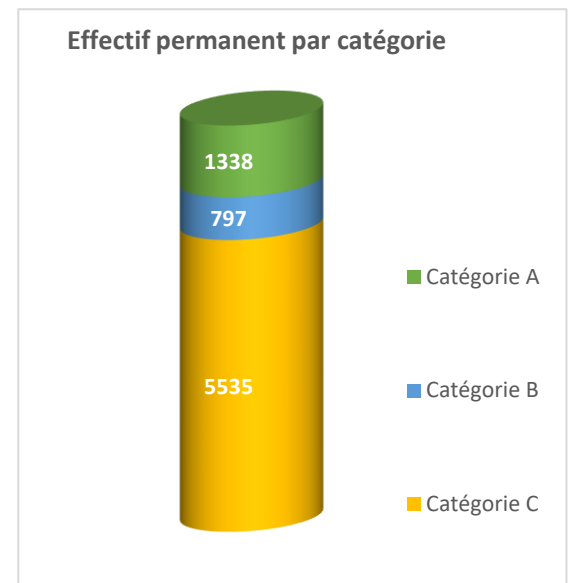
Au 31 décembre 2023, la Métropole Aix-Marseille Provence comptait 7 700 agents rémunérés sur des postes permanents. Cet effectif représente 94,4 % des emplois permanents de la collectivité. Il est composé de 6 714 fonctionnaires et 986 contractuels.

La structure de l'effectif permanent est très majoritairement constituée d'agents de catégorie C, employés dans une grande majorité dans les filières techniques. Il est dénombré 5 565 agents de catégorie C pour une proportion de 72,3 % de l'effectif total. Ce taux très important, traduit le poids non négligeable de la filière technique dans le volume d'emploi de la Métropole et de l'importance des compétences opérationnelles de proximité.

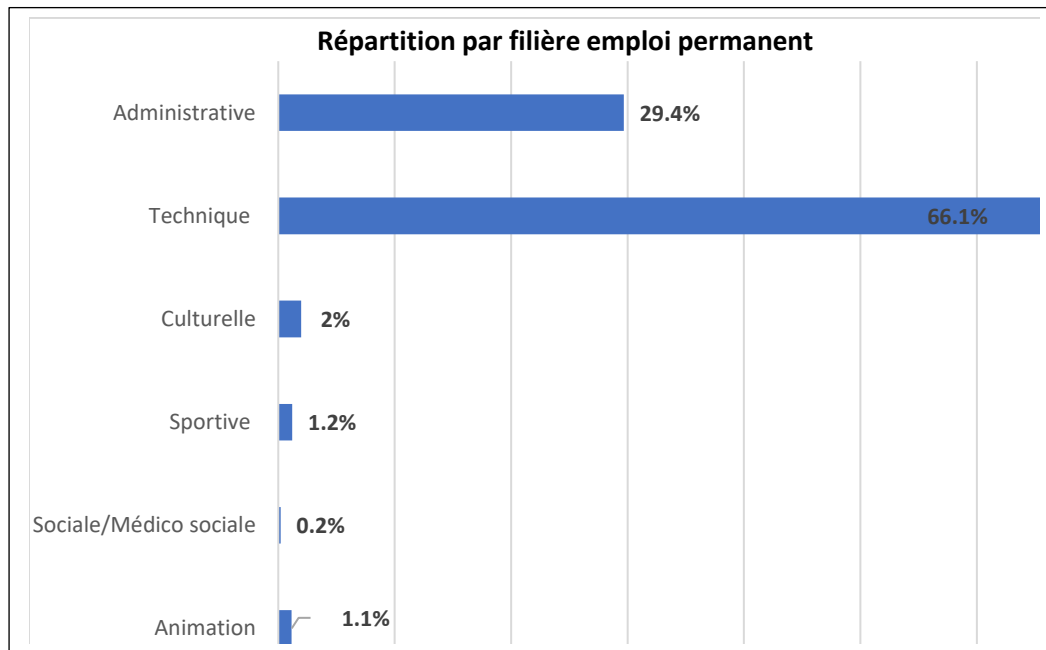
Les agents des catégories A et B occupent respectivement 17,3 % et 10,4% des emplois permanents.

Parmi les agents permanents de catégories A, les contractuels sont aussi bien représentés que les titulaires. Les agents de cette catégorie occupent la moitié des postes permanents en CDI et CDD cumulé.

Concernant les emplois de catégorie B, 18 agents sont en CDI et 97 autres sont CDD.



- La filière technique fortement représentée



Les emplois permanents relèvent en grande majorité de la filière technique avec un taux de 66,1%, suivis de la filière administrative pour laquelle le taux s'élève à 29,4%. Ces deux filières représentent environ 95,5% de l'effectifs des emplois permanents.

Les autres filières constituées de la filière culturelle, sportive, animation, sociale et médico-sociale, représentent 4,5% des effectifs permanents.

- Des emplois genrés

La répartition des emplois selon le genre est beaucoup marquée par la forte proportion d'hommes. L'effectif des hommes représente le double de celui des femmes, avec des taux respectifs de 66,94 % et de 33,06 % de l'effectif permanent.

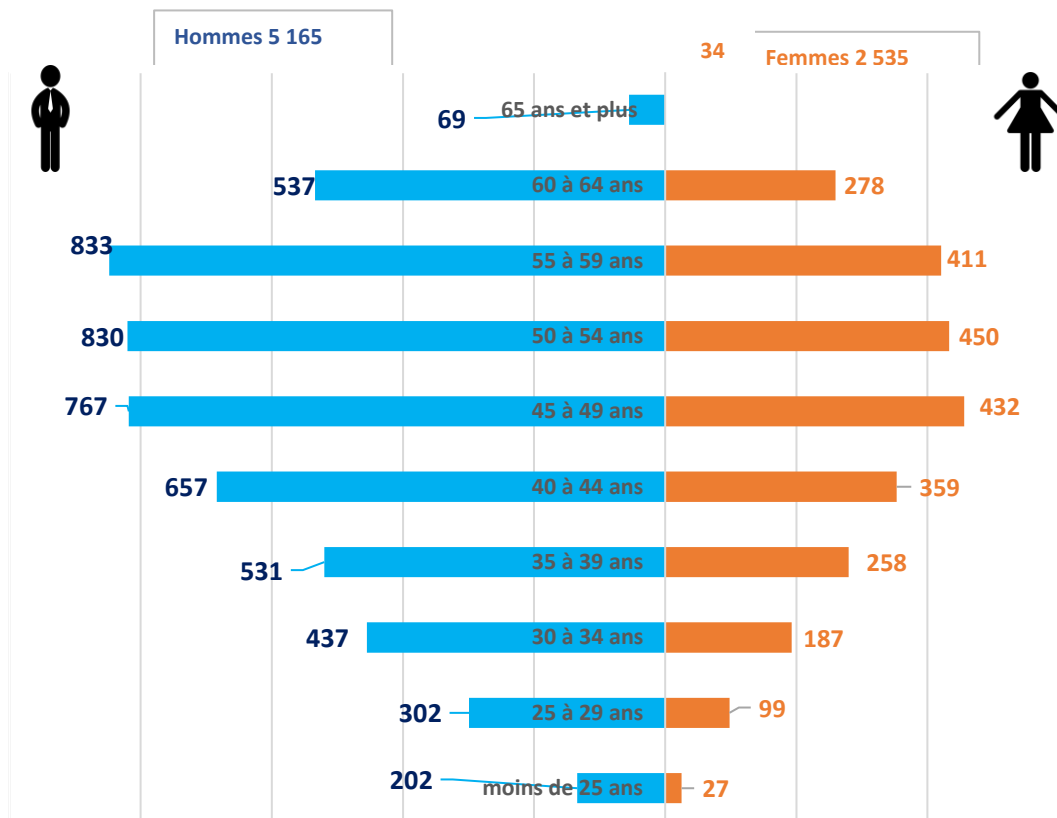
L'inégalité dans la composition des effectifs s'explique par la forte proportion de métiers techniques de catégorie C.

- Une moyenne d'âge de 46 ans, mais vieillissante

L'âge moyen des agents sur les emplois permanents s'établit autour de 46 ans et 6 mois. En moyenne les agents contractuels (38 ans) sont plus jeunes que les fonctionnaires (47,8 ans), mais leur poids ne ralentit pas le phénomène de vieillissement au vu de leur faible proportion dans l'effectif global.

Âge moyen des agents permanents						
	2019	2020	2021	2022	2023	Evolution
Fonctionnaires	47,1	46,6	47,02	47,5	47,8	↗
Contractuels permanents	38,44	39,1	39,5	40	38,0	↘
Ensemble des agents permanents	46,13	45,4	46,2	46,6	46,6	→
Âge moyen des agents non permanents						
Contractuels non permanents	35,37	36,8	36,6	37,5	36,0	↘

PYRAMIDE DES AGES AU 31/12/2023 EMPLOI



3.7.3 Les dépenses de personnel au sein du budget de la collectivité

La masse salariale de l'ensemble des budgets (principal et annexes) de la métropole budgétée en 2024 représente 442 millions d'euros. Elle est répartie de la manière suivante :

- 270 M€ pour le budget principal,
- 172 M€ pour les budgets annexes.

La projection sur l'année 2025 de la progression de la masse salariale de l'ensemble des budgets est de + 12,6 M€, soit une hausse de + 2,85 %, établissant la masse salariale à 454,6 M€, selon la répartition ci-dessous :

- 267 M€ pour le budget principal (- 3 M€, soit - 1,11% % notamment en raison de l'impact du personnel transféré sortant),
- 187,6 M€ pour les budgets annexes (+ 15,6 M€, soit + 9%).

L'évolution à la hausse de la masse salariale de la Métropole est due à :

- ✓ Des dépenses incompressibles liées à des mesures nationales ou à des charges obligatoires propres à la collectivité. Ainsi, même à effectifs constants, la masse salariale progresse mécaniquement, compte tenu de l'effet Glissement Vieillesse Technicité (GVT) qui s'explique par l'avancements d'échelons à cadencement unique. Ce dernier représente environ 2 millions d'euros annuel.
- ✓ Des dépenses compressibles directement liées à la politique de gestion des Ressources Humaines de la collectivité.

A cela s'ajoute, les campagnes biennuelles de revalorisation de l'Indemnité de fonctions, sujétions et expertise réalisées en 2024 et estimées à 1,7 million d'euros par an pour 2025.

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 à travailler sur les orientations de gestion des ressources humaines et financières qu'elle a déterminé dans son projet. Ces orientations, au nombre de 5, sont les suivantes :

- ✓ L'optimisation du fonctionnement des services par des ajustements organisationnels adaptés. Ces dispositifs impliquent 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 2025, l'objectif en termes de plafond d'emplois permanents est fixé à 8 495 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 2025, 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.

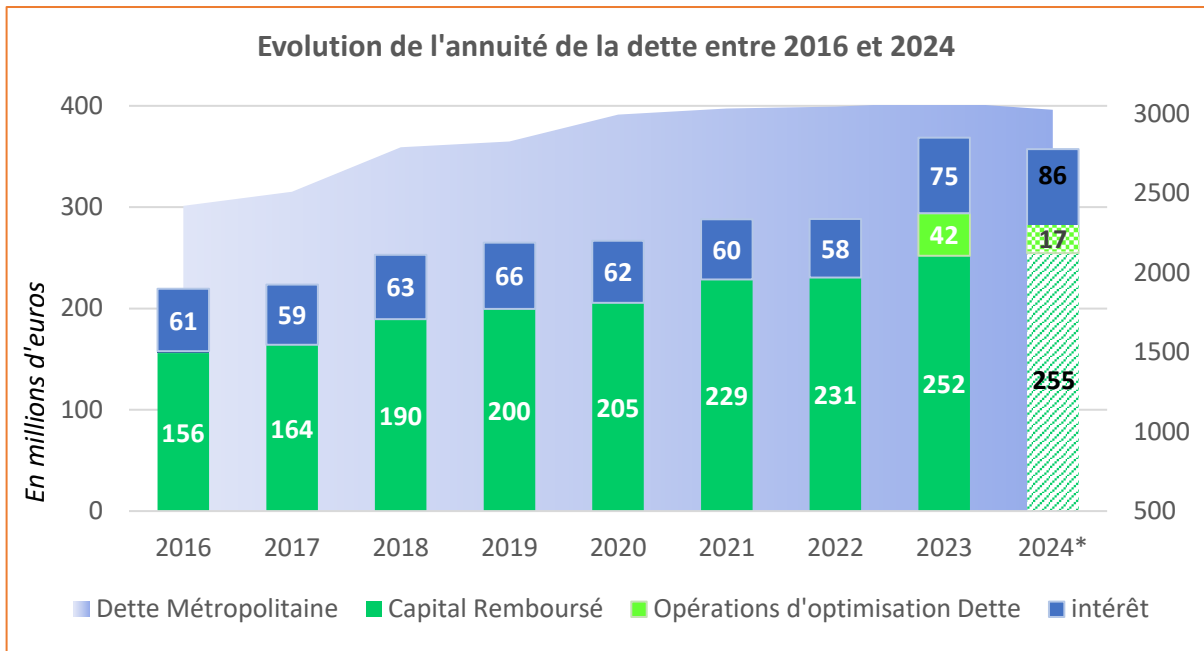
3.8 La dette

- L'évolution de la dette de la métropole

A la fin de l'année 2024, **l'encours de dette consolidé** de la métropole Aix-Marseille-Provence se **stabiliserait sous le seuil des 3 milliards d'euros**. Comme l'année passée, la dette du budget principal devrait diminuer légèrement pour rester sous les 2 milliards d'euros, et celui du budget annexe « transports » devrait encore augmenter.

Cette stabilisation financière est en phase avec la trajectoire définie dans le Pacte Financier et Fiscal avec un budget principal très contraint et un budget annexe « transports » qui porte un niveau d'investissement élevé.

Le graphique, ci-dessous, montre la stabilisation de la dette amorcée depuis 4 ans et des annuités de la métropole en stabilité entre 2023 et 2024, tous budgets confondus. L'année 2024 est une prévision du stock de dette atteint en fonction de la réalisation des investissements anticipée au moment de la rédaction du ROB :



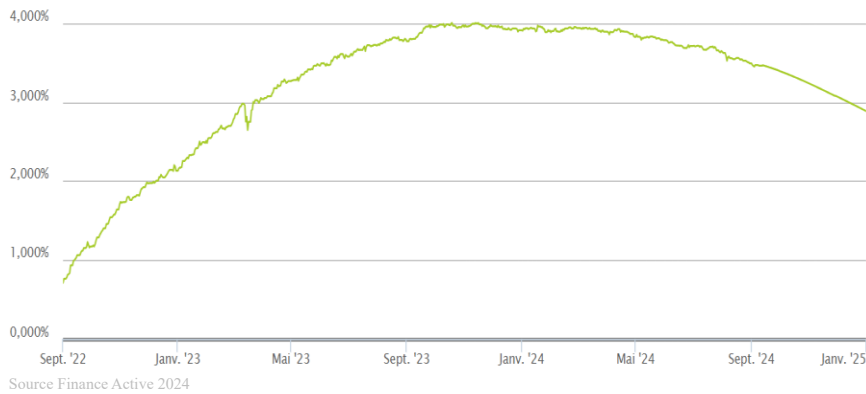
Après plusieurs années de hausse, la **métropole parvient à maîtriser son encours de dette** en augmentant ses remboursements de capital et en souscrivant moins de nouveaux financements.

En effet, le remboursement du capital de la dette est stable en 2024, évalué à **255 millions d'euros** (augmentation de +3 millions d'euros). Cette hausse s'explique essentiellement par la part du capital amorti plus importante du budget annexe « transports ».

Les opérations d'optimisation de dette correspondent à des transferts d'emprunts de certains budgets excédentaires vers des budgets en besoin de financement ou des opérations de remboursements anticipés pour un montant total de **17 millions d'euros** (en vert quadrillé sur le graphique ci-dessus).

Les charges d'intérêts, quant à eux, augmenteraient également à **86 millions d'euros** pour l'année 2024 avec une augmentation prévue de +11 millions d'euros par rapport à 2023 (sans prise en compte des probables baisses de taux de la fin d'année 2024).

A titre illustratif, et pour rappel, en deux ans, le taux Euribor 3 mois est passé de +1,1% en septembre 2022 à +3,1% en septembre 2024 ce qui a un fort impact sur les intérêts payés par la métropole. Le graphique ci-dessous montre l'évolution du taux euribor 3 mois ces deux dernières années, indice fréquemment utilisé pour le calcul des taux variables de la Métropole :



Au 1^{er} janvier 2025, l'encours de la dette sera composé de 69 % d'emprunts à taux fixe et 31% 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 1,3% des emprunts sont indexés sur un taux inflation ou un taux à barrière (taux variable avec un risque d'augmentation plus élevé), comme indiqué ci-dessous :

Indices sous-jacents		(1) Indices en euros	(2) 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) -Taux variable simple plafonné (cap) ou encadré (tunnel)	Nombre de produits	541	2
	% de l'encours	98,86%	0,58%
	Montant en euros	2 968 M€	17 M€
(B) Barrière simple. Pas d'effet de levier	Nombre de produits	1	1
	% de l'encours	0,00%	0,55%
	Montant en euros	0,07 M €	16 M€

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.

- L'amélioration de la note financière de la métropole en 2024

Les collectivités locales susceptibles de lever des capitaux sur les marchés font l'objet d'une notation financière dans le cadre d'une analyse de leur niveau de risque.

La note financière de la métropole a été améliorée en juin 2024 passant de « A+ » à « AA- ». Elle obtient ainsi une note identique aux autres métropoles notées de France et l'Etat français, lui-même. L'agence de notation internationale Fitch Ratings confirme ainsi le profil de risque de la métropole à « moyen-fort ». En effet, d'après leur analyse, les recettes robustes et des dépenses soutenables au cours des prochaines années, permettront à la métropole de conserver des ratios financiers satisfaisants.

La capacité de désendettement (CDD) du budget principal de la métropole est de 6,3 ans en 2023, en amélioration depuis plusieurs années. 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 ; son amélioration est un gage de financement à de meilleures conditions. L'évaluation de l'agence de notation Fitch Ratings est particulièrement suivie par les financeurs de la métropole.

4 La trajectoire financière

4.1 La trajectoire du budget principal

Les orientations budgétaires 2025 présentées s'inscrivent dans l'objectif de maintien du budget principal dans une trajectoire soutenable fixée par la pacte financier et fiscal pour les exercices de 2023 à 2026. Elle intègre un niveau d'investissement cible de 400 M€ par an.

La section de fonctionnement reste soumise aux différentes contraintes identifiées dès l'origine :

- La sortie progressive du bénéfice de la dotation de péréquation FPIC suite à la perte de son éligibilité (bénéficiaire net de 3,4 M€ en 2025 contre 19 M€ en 2022).
- La hausse programmée de la participation au budget annexe « transports » (de 128 M€ en 2024 à 135 M€ en 2025 (+7 M€) et encore 155 M€ en 2026 (+20 M€)) pour accompagner le financement du Plan de Mobilité.

- Un service de la dette qui reste important, sous l'effet des taux d'intérêt élevés de ces dernières années alors que la métropole limite fortement son recours à l'emprunt.
- Une nouvelle tranche de Dotation de Solidarité Communautaire (DSC) à financer à hauteur de + 22 M€ (pour la porter à 66 M€ de façon pérenne).

Elle bénéficie de façon durable des décisions prises dès 2023 en matière de fiscalité et d'autonomisation du budget annexe « prévention et gestion des déchets », couplées avec les travaux d'optimisation des charges générales et de personnels, de façon à garantir l'équilibre d'ensemble.

Les projections relatives à 2025 mettent toutefois en avant des conditions d'exercice qui nécessitent une attention particulière à deux niveaux :

- Un contexte moins favorable à la dynamique des recettes fiscales et dotations.
Même si une reprise de la croissance est attendue, c'est surtout le repli de l'inflation qui s'affirme comme un marqueur de l'exercice à venir. Son impact positif porterait essentiellement sur la maîtrise des charges. Or, le budget reste modérément exposé à l'inflation sur ses dépenses de fonctionnement avec un seuil de rigidité élevé car essentiellement composé de charges fixes (les Attributions de Compensations représentant 40 % des dépenses réelles de fonctionnement). A contrario, le produit des fractions de TVA nationale liées à la suppression de la TH et de la CVAE qui est désormais la principale recette du budget principal bénéficie d'une progression moindre qu'en 2024.
Quant à la dynamique de la fiscalité foncière, elle devrait se stabiliser autour des 2 %. Enfin, en matière de dotations de l'Etat, les débats actuels relatifs au contexte national des finances publiques laissent présager une baisse.
- L'accélération de la politique de mobilité (extension de l'offre) dont les coûts nouveaux sont susceptibles d'impacter le montant définitif de la contribution d'équilibre au budget annexe « transports » (anticipation possible dès 2025 de la hausse programmée à 2026).

Dans ce contexte, les marges de manœuvre financières du budget principal de la Métropole restent soumises à un pilotage serré et requièrent la poursuite des efforts de gestion déjà entamés.

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

Ci-dessous le tableau présentant la trajectoire du budget principal de la Métropole :

Budget principal (en M€)	2022	2023	2024	2025	2026
Chaîne de l'épargne					
Produits fonctionnement courant	1 695	1 775	1 817	1 836	1 853
- Charges fonctionnement courant	1 377	1 419	1 520	1 554	1 585
= Excédent brut courant (EBC)	318	356	297	282	268
+ solde exceptionnel large	- 18	10	28	2	2
= Epargne de gestion	301	367	325	285	270
- Intérêts de la Dette	37	52	55	45	44
= Epargne brute	263	315	270	240	227
- Capital de la Dette	166	172	172	169	156
= Epargne nette	98	143	98	71	71
Financement investissement					
Dépenses d'investissement hors annuité en capital	395	291	420	420	420
Recettes Investissement hors emprunt	193	149	174	159	168
Emprunt d'équilibre	165	67	43	164	181
Encours de dette total projeté au 31/12/n	2 044	1 969	1 841	1 836	1 862
CDD	7,8	6,3	6,8	7,6	8,2
Taux d'épargne brute	15%	18%	15%	13%	12%

4.2 La trajectoire du 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.

En investissement :

Les dépenses d'équipement à inscrire au budget annexe sont sanctuarisées au pacte financier et fiscal à 300 M€ par an jusqu'en 2026.

Elles intègrent notamment la mise en œuvre du Plan pluriannuel « Marseille en Grand » et ses 15 projets identifiés comme prioritaires (Modernisation du métro, Extension du réseau du tramway, création de BHNS notamment). Son financement repose sur le soutien exceptionnel de l'Etat, en subventions directes d'investissement dont l'enveloppe à vocation à être doublée de 256 M€ à 500 M€. Le tout sera complété par un prêt bancaire classique et par les aides des partenaires historiques de la Métropole, en sus de son autofinancement.

En exploitation :

Le budget annexe des transports présente chaque année un déficit structurel de sa section d'exploitation qui nécessite l'affectation d'une contribution d'équilibre du budget principal. Son financement a été intégré dans la trajectoire du Pacte Financier et Fiscal 2023-2026 de la Métropole pour les montants suivants :

Exercice	2023	2024	2025	2026
Montant	128 M€	128 M€	135 M€	155 M€
Variation			+7 M€	+20 M€

Une augmentation est donc programmée en 2025 pour un montant de +7 M€, pour atteindre 135 M€.

Toutefois, le montant modéré de cette réévaluation prévisionnelle interroge dans un contexte d'accélération de la politique de mobilité qui se concrétise avec les livraisons et mises en service d'équipements structurants en 2024 et 2025 couplées avec une extension du service présentant les caractéristiques d'un véritable « choc de l'offre ». Les coûts nouveaux associés

à cette extension de l'offre sont susceptibles d'impacter le montant définitif de la contribution d'équilibre au budget annexe « transports ».

La mise en œuvre en 2024 d'un accroissement de l'offre se décline tant au niveau du réseau express métropolitain notamment sur l'axe Aix-Marseille (Ligne 48, notamment), mais aussi de l'évolution du réseau de bus de Marseille avec le renforcement de l'offre de soirée et la création d'une offre de services de nuit, qui sera amplifiée en 2025 avec la mise en service du BHNS à Miramas, la mise en service du BHNS B4 à Marseille, de l'extension du BHNS entre Marignane et Plan de Campagne, du BHNS entre Aubagne et Gémenos, de l'extension du Tram Nord-Sud Phase 1 à Marseille, la phase 2 de l'évolution du réseau de Bus de Marseille, de l'évolution du réseau de Bus de la Ciotat ou encore le renforcement des services du réseau express métropolitain.

La question de l'absorption de ces nouveaux coûts d'exploitation (estimation +20 M€ en 2025) et leur impact sur la trajectoire du budget annexe devient cruciale à cette étape du développement des transports métropolitains. En effet, malgré le constat d'une reprise certaine de la dynamique sur les recettes tarifaires, celle-ci reste moins élevée que la forte croissance des charges.

Côté dépenses, l'augmentation des charges à caractère général (+ 7,9% en 2022, +6,7% en 2023, croissance importante qui devrait se poursuivre en 2024 : +5 % projetés) est liée pour l'essentiel à l'indexation des contrats d'exploitation des opérateurs de mobilité, soumis notamment à la hausse des charges de Ressource Humaine du fait d'une évolution importante des salaires dans un contexte de pénurie de conducteurs et autres métiers, ainsi qu'au coût de l'énergie, en particulier de l'électricité.

Côté ressources, les recettes tarifaires du 1^{er} semestre 2023 sont revenues au niveau de 2019 (avant le COVID) sur la même période. Cette dynamique semble se poursuivre sur 2024 avec une augmentation prévisionnelle de +2,7 % soit 138 M€ contre 134 M€ en 2023. L'exercice 2025 devrait continuer d'être marqué par la progression des recettes tarifaires du budget annexe notamment liées à la mise en service d'équipements nouveaux mais dont les recettes supplémentaires ne permettront pas de compenser les charges induites.

Le produit du Versement Mobilité (VM) connaît toujours une forte dynamique en raison des effets du contexte économique actuel, notamment sur les projections de taux de salaires du secteur privé (+ 7,6% en 2022, +6,4% en 2023 et + 3,9 % en prévisionnel en 2024) ce qui démontre également un certain dynamisme du tissu économique métropolitain. Toutefois, il reste bien en deçà de l'évolution des seules charges à caractère général du budget. Cette progression devrait se poursuivre en 2025, anticipée aux alentours de +3,3%.

Enfin, le budget ne bénéficie pas de leviers significatifs supplémentaires sur ses ressources propres. Bien qu'ayant voté le taux plafond (2%) du versement mobilité, son produit ne représente que près de 60% des charges à caractère général en 2024, et les recettes tarifaires seulement près de 21%.

Ainsi, la projection du budget annexe « transports » en 2025 affiche un déficit structurel de sa section d'exploitation qui se creuse sous la pression de la dynamique de l'offre. L'augmentation des recettes ne permet pas d'absorber celle des charges alors même que l'offre de mobilité se développe, sans ajustement du tarif appliqué, et que les coûts qui en résultent augmentent très fortement par le double effet d'accroissement de l'offre (effet volume) et des coûts de production (Effet prix énergie, salaires notamment).

Un pilotage serré sera là aussi indispensable pour garantir la soutenabilité de la trajectoire. Une attention particulière sera portée sur les dépenses d'exploitation de réseau qu'il faudrait contenir à +2% par an, hors effet volume.

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 nouvelles, via la recherche de la performance de la politique publique des transports qui s'appuie sur trois dimensions :

- Accroissement de l'offre favorisant le report modal source d'accroissement de la fréquentation et des recettes commerciales correspondantes (nouveaux voyageurs clients) ;
- Augmentation de la productivité interne de nos opérateurs : à cet effet, les négociations doivent être amplifiées avec chacun de nos opérateurs dans une

recherche d'efficacité pour une offre de transport répondant au mieux aux besoins des usagers ;

- Augmentation de la vitesse commerciale par réalisation de grandes infrastructures de transports sur site propre (Tram, BHNS), d'automatisation des deux lignes de métro (Neomma) mais aussi aménagements de voiries, priorités aux feux notamment, en lien avec les Maires (pouvoir de police) et les collectivités compétentes en matière de voiries (Métropole ou communes).

Dans cet optique de maîtrise des coûts, une convergence des trois opérateurs « in house » est en cours au sein d'un futur « groupe mobilité ». Dans ce cadre, au 1^{er} janvier 2023, le réseau de transport exploité par la SPL Façonéo a été intégré aux activités de la RTM. Au 1^{er} janvier 2024, les missions réalisées par la RDT 13, ont également été intégrées au contrat de la RTM. Au 1^{er} janvier 2026, un nouveau contrat d'obligation de service public sera conclu avec le futur « groupe mobilité » sur des bases opérationnelles, économiques et juridiques renouvelées¹¹ qui devraient permettre de revoir les coûts du réseau, de mieux maîtriser les indexations et d'améliorer la stratégie de portage des investissements sur le budget annexe et d'intégrer au mieux l'absorption des nouveaux coûts induits par les ambitions du Plan de mobilité.

Par ailleurs, la généralisation de l'« open paiement » depuis l'automne 2023 a déjà permis et permettra encore en 2025 un accroissement des recettes du budget annexe des transports par une facilitation du parcours usager et une réduction de la fraude. Le renforcement des équipes de contrôle et des effectifs de sûreté et la mobilisation des services contribuant à la sûreté publique (Police Nationale, Gendarmerie et polices municipales) confortent le sentiment de sûreté des voyageurs, et concourent à la réduction de la fraude à l'accroissement de la fréquentation de nos services.

Il sera nécessaire de compléter ces leviers de moyen et long terme par d'autres propositions. A court terme, concernant le financement de l'extension de l'offre (effet volume), une réflexion sur la revalorisation de la contribution du budget principal semble opportune.

¹¹ Le contrat actuel liant la Métropole et la RTM prendra fin au 31 décembre 2025, après 15 années d'exercice. Initialement conclu pour une durée de 8 ans, le contrat prolongé de 7 ans en 2016 a profondément évolué avec l'adjonction de nombreuses activités et l'exploitation de nombreux réseaux faisant fortement augmenter les charges d'exploitation de la Régie.

Programmée initialement pour 2026, l'augmentation par anticipation dès 2025 de la participation du budget principal à 155 M€ au lieu de 135 M€ (+20 M€) semble un premier niveau de réponse adapté qui permettrait de couvrir à juste hauteur le besoin immédiat de la section d'exploitation (29 M€). Le dialogue de gestion à mener dans le cadre de la préparation budgétaire 2025 permettra d'affiner les montants au plus près du besoin.

Ensuite, à horizon 2026, dans ce contexte d'accélération de la politique des transports, la combinaison des leviers de maîtrise des coûts et de hausse anticipée de la contribution du budget principal devrait ainsi permettre de maintenir une épargne de gestion suffisante à absorber la croissance des dépenses nouvelles et du poids de la dette.

Toutefois, le niveau des recettes du budget annexe ne sera pas suffisant pour assurer durablement le financement des transports sur le territoire métropolitain à hauteur de l'ambition affichée à 2030.

Ci-dessous le tableau présentant la trajectoire du budget annexe « transports » (avant mobilisation de leviers)

Budget annexe "Transports" (en M€)	2022	2023	2024	2025	2026
Chaîne de l'épargne					
Produits fonctionnement courant	722	745	780	798	835
<i>Dont Subvention d'équilibre du budget principal</i>	122	126	128	135	155
- Charges fonctionnement courant	664	720	743	809	838
= Excédent brut courant (EBC)	58	26	38	- 11	- 3
+ Solde exceptionnel large	- 5	27	9	5	5
= Epargne de gestion	53	53	46	- 6	2
- Intérêts de la Dette	12	15	22	23	27
= Epargne brute	41	38	24	- 29	- 26
- Capital de la Dette	30	42	50	53	60
= Epargne nette	11	- 5	- 26	- 82	- 86
Financement des investissements					
Dépenses d'investissement hors dette	154	196	300	300	300
Emprunt d'équilibre	50	159	146	188	188

Ce constat pose les bases du débat sur le financement des transports pour les prochaines années :

L'extension de l'offre 2024 et 2025 sera confortée ensuite avec l'automatisation progressive des deux lignes de Métro, la livraison du Val'Tram, l'extension de l'Aix'press, la poursuite de l'évolution du réseau de bus de Marseille, le projet de Service express régional métropolitain, 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) et toutes les évolutions prévues dans le cadre du Plan de mobilité métropolitain à horizon 2030.

La Métropole, comme et plus encore que toutes les autres autorités organisatrices de la mobilité au regard de l'ampleur de ses investissements et des besoins de nouveaux services de mobilité est confrontée à un « mur » : la croissance « naturelle » des recettes du Budget annexe des transports ne peut suffire à couvrir les besoins.

Outre les recettes commerciales, le produit du versement mobilité est déjà au taux plafond prévu par la Loi et la contribution du Budget général est encadrée par le Pacte Financier et Fiscal pour garantir la soutenabilité de la trajectoire financière de l'institution. Cela impose à terme, au-delà des efforts d'économies prévues et des démarches d'amélioration de la performance des réseaux, de faire appel à d'autres leviers :

- Une éventuelle baisse de notre offre de services, inimaginable au regard des enjeux environnementaux et sociaux notamment,
- Une évolution de la loi, à l'image de ce qui est permis en île de France, pour un déplafonnement et une différenciation du Taux du VM en fonction des services rendus sur les territoires,
- Un Volet Mobilité 2 du Plan Marseille en Grand pour le soutien aux dépenses d'investissements prévus dans le PDM ou dans le projet SERM.

Il est précisé que l'Etat et le Parlement ont su trouver les solutions en île de France pour répondre aux besoins du Syndicat des Transports (STIF) pour assumer les coûts des services de mobilité permis par la livraison progressive du Grand Paris Express ; ils doivent aussi

pouvoir trouver les solutions législatives et réglementaires pour que notre territoire ait la capacité à financer le niveau de service que mérite la population de la deuxième métropole de France.

Cela nécessitera de poursuivre la recherche de marges de manœuvres et de ressources complémentaires, notamment avec chacun des opérateurs (économies de gestion ou ressources nouvelles) en « in house » comme en gestion déléguée.

4.3 La trajectoire du budget annexe « prévention et gestion des déchets » (PGD)

La combinaison des efforts de gestion et de l'harmonisation de la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) en 2023 au taux de 14% pour les communes ayant un taux inférieur à celui-ci, a permis de dégager des marges nouvelles, de retrouver un équilibre financier et de répondre à la volonté d'autonomisation de ce budget annexe. Les orientations budgétaires 2025 s'inscrivent toujours dans cette perspective d'autonomisation pérenne sous contrainte de la dynamique des charges d'exploitation et confirme la nécessité de poursuivre les efforts en matière de maîtrise des coûts.

Les résultats issus du compte administratif 2023 ont validé les effets positifs de ces décisions, avec une épargne de gestion reconstituée à hauteur de 71 M€. Toutefois la pression reste forte sur les exercices 2024 et suivants.

En matière de gestion, l'organisation de la compétence par typologie (prévention, collecte, tri et traitement) autorise aujourd'hui une analyse plus fine des dépenses, de projeter des augmentations de coûts et des pistes d'économies.

L'analyse des charges à caractère général (chapitre 011) permet de constater :

- ✓ 40% de ce chapitre sont consacrés au traitement des déchets soumis à un très fort impact de l'augmentation de la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) ;
- ✓ 22% aux apports en déchetteries et en centre de transfert soumis à un très fort impact sur la révision des prix des marchés publics, les fluctuations des cours mondiaux des matières premières et de l'énergie ;

- ✓ 20% aux prestations de collecte dont les marchés renouvelés notamment fin 2024 pour des montants en fortes augmentations, liées aux coûts des matières (carburant par exemple), des véhicules (acquisition et maintenance préventive ou curative) et à la qualité de service demandée.

Ainsi, le pilotage 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 suite aux fluctuations des cours mondiaux des matières premières et de l'énergie.

De plus, la mise en place des extensions des consignes de tri a engendré des modifications au sein des centres, en termes de procédés de tri. En 2025, l'harmonisation et le renouvellement des marchés de points d'apport volontaire vont avoir un impact significatif avec une augmentation prévisionnelle des coûts d'environ 180 %, notamment sur les marchés publics relancés pour le périmètre de la ville de Marseille.

Toujours dans la rubrique réglementaire, il sera aussi mis en œuvre la collecte séparative des déchets alimentaires appelés « bio-déchets ». Bien que compensée par la réduction de la fréquence de collecte des ordures ménagères résiduelles, celle-ci nécessite des moyens adaptés. Autrement, les objectifs de valorisation des déchets issus du Schéma Régional demandent de nouveaux systèmes de gestion, notamment sur les encombrants.

La croissance de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) reste forte. Enfin, les coûts de traitement et d'enfouissement augmentent notamment avec la fermeture de certains exutoires ou la réduction des tonnages pouvant être traités au travers du renouvellement à venir des arrêtés d'exploité de différents sites de la Métropole ou du privé.

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 depuis 2024 de la collecte des bio-déchets sur Marseille puis sur les communes périphériques en 2025 va engendrer des coûts dont les bénéfices de réduction des tonnages ne seront visibles que sur les années suivantes.

Concernant les recettes réelles de fonctionnement en dehors de la TEOM, l'accroissement du produit de la Redevance Spéciale en 2024 va se stabiliser avec l'harmonisation des modalités de gestion des déchets d'activité économique sur l'ensemble du territoire.

En section d'investissement, 2025 sera l'année de la continuité pour l'ensemble des grands projets initiés les années précédentes tels que les techno-centres (Aix-en-Provence, Rousset, Marseille avec les sites de Rivoire et Carret, Rabatau ou la Cabucelle) et les travaux de création de nouvelles alvéoles sur l'Installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) de l'Arbois ou de nouvelles déchetteries. En matière opérationnelle, l'investissement se fera par l'acquisition de matériel de collecte et pré-collecte ainsi que de véhicules roulants.

Ci-dessous le tableau présentant la trajectoire du budget annexe « prévention et gestion des déchets » :

Budget Annexe Prévention et gestion des déchets en M€	2022	2023	2024	2025	2026
Chaîne de l'épargne					
Produits fonctionnement courant	413	477	472	493	505
- Charges fonctionnement courant	396	401	432	463	488
= Excédent brut courant	17	76	41	30	17
+ Produits exceptionnels larges	0	1	0	0	0
- Charges exceptionnelles larges	1	6	5	1	1
= Epargne de gestion	16	71	36	30	17
- Intérêts de la Dette	2	2	2	2	2
= Epargne brute	14	69	34	28	14
- Capital de la Dette	10	10	8	6	7
= Epargne nette	5	60	26	22	7
Financement investissement					
DI hors annuité en capital	27	41	56	48	51
dont Dépenses directes d'équipement	27	21	44	48	51
dont Remboursement anticipé	0	20	12	0	0
Recettes Investissement hors emprunt	4	3	5	4	5
Emprunt d'équilibre	0	0,2	0	22	39
Capacité dynamique de désendettement	6,8	1,0	1,4	2,3	6,6

La reconstitution de l'épargne de gestion dès 2023 a permis d'inscrire ce budget dans une trajectoire soutenable jusqu'en 2026 en y associant un niveau d'investissement cohérent avec les objectifs de transition attendus. Elle intègre chaque année la dynamique des charges d'exploitation dont la maîtrise reste le principal enjeu.