



BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

RAPPORT DE PRÉSENTATION DU BUDGET PRIMITIF

EXERCICE 2025

SOMMAIRE

1. Présentation générale du budget primitif du budget annexe « transports »	3
2. La trajectoire financière du budget annexe « transports »	4
2.1 Les indicateurs de gestion du budget annexe « transports »	4
2.2 La dette du budget annexe « transports »	5
3. La programmation pluriannuelle du budget annexe « transports »	6
4. La section d'exploitation du budget annexe « transports »	7
4.1 Les recettes d'exploitation du budget primitif	7
4.2 Les dépenses d'exploitation du budget primitif	8
5. La section d'investissement du budget annexe « transports »	9
5.1 Les dépenses d'investissement du budget primitif	9
5.2 Les recettes d'investissement du budget primitif	10

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

Le budget primitif constitue le premier acte obligatoire du cycle budgétaire annuel de la collectivité.

Par cet acte, l'ordonnateur est autorisé à effectuer les opérations de recettes et de dépenses inscrites au budget, pour la période qui s'étend du 1er janvier au 31 décembre de l'année civile, principe d'annualité budgétaire.

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

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

- ✓ En section d'exploitation : 847,29 M€
- ✓ En section d'investissement : 416,50 M€.

Le budget primitif du budget annexe est voté en Conseil de la Métropole.

2. LA TRAJECTOIRE FINANCIERE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

2.1 LES INDICATEURS DE GESTION DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Afin de mieux appréhender la trajectoire du budget annexe suite au budget primitif, les indicateurs de gestion ont été recalculés.

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

En M€	Budget voté 2023	Budget voté 2024	Budget primitif 2025	Evolution 2024 / 2025	
				en M€	en %
<i>Recettes de gestion courante</i>	748,42	784,06	802,40	18,34	2%
<i>Dépenses de gestion courante</i>	736,45	743,29	737,33	-5,96	-1%
Epargne de gestion courante (EBG)	11,97	40,77	65,07	24,30	60%
Taux d'épargne de gestion courante (Taux d'EBG)	1,6%	5,2%	8,1%		
<i>Recettes exceptionnelles larges (77 + 78 +76) hors nature 775</i>	40,02	14,63	3,85	-10,79	-74%
<i>Dépenses exceptionnelles larges (67 +68 + 66112)</i>	4,76	9,68	3,02	-6,66	-69%
Résultat exceptionnel large	35,26	4,95	0,82	-4,13	-83%
Epargne de gestion (EBG + résultat exceptionnel)	47,23	45,73	65,89	20,16	44%
Taux d'épargne de gestion	6%	6%	8%		
<i>Recettes réelles</i>	805,02	798,69	806,24	7,55	1%
<i>Dépenses réelles</i>	755,50	775,41	765,11	-10,30	-1%
Epargne brute (EBE)	49,52	23,28	41,13	17,85	77%
Taux d'épargne brute (Taux d'EBE)	6,2%	2,9%	5,1%		
Annuité en capital de la dette (16 sauf le 16449 et 165)	62,87	49,86	55,29	5,43	11%
Epargne nette (ENE)	-13,35	-26,58	-14,16	12,42	-47%
Taux d'épargne nette (Taux d'ENE)	-1,7%	-3,3%	-1,8%		
Encours de dette (au 31/12 de l'année précédente)	629,87	748,27	840,72		
Capacité dynamique de désendettement	12,7	32,1	20,4		

Les indicateurs de gestion du budget annexe « transports » restent dégradés malgré une légère amélioration en 2025 grâce à une évolution plus rapide des recettes que des dépenses de fonctionnement, sous l'effet d'une dynamique limitée des coûts des opérateurs et de la croissance des recettes liées au versement mobilité.

L'épargne brute progresse certes de 23,28 M€ en 2024 à 41,13 M€ en 2025, mais elle se situe à un taux de 5,1% ce qui est trop faible pour répondre aux besoins d'autofinancement.

De plus, l'épargne nette reste négative en 2025, le faible volume de l'épargne brute n'est pas suffisant pour couvrir l'annuité en capital de la dette, elle-même en augmentation du fait de l'engagement de la Métropole de l'ensemble des projets mobilités.

La hausse de l'encours de dette sur le budget annexe « transports » entraîne une augmentation du remboursement de l'annuité de la dette de 11%, soit un montant de 55,29 M€ en 2025.

La légère augmentation de l'épargne brute permet d'afficher une amélioration de la capacité de désendettement, passant de 32 ans à 20 ans. Celle-ci reste cependant sur un niveau très dégradé.

Malgré les efforts significatifs mis en œuvre sur le budget annexe « transports », ce dernier ne respecte pas la règle de l'équilibre réel. Ainsi, le remboursement du capital de la dette n'est pas couvert par les ressources propres à hauteur de 14 M€. L'impossibilité pour le budget annexe « transports » de respecter cette règle essentielle d'équilibre budgétaire reflète les difficultés financières sévères du budget. Cette situation appelle à la mise en œuvre d'évolutions significatives et structurelles.

2.2 LA DETTE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Le tableau ci-dessous retrace les principaux indicateurs relatifs à l'évolution de la dette du budget annexe « transports » :

En M€	Stock de dette au 31/12/2024 (a)	Remboursement du capital de la dette en 2025 (b)	Provision pour emprunt obligataire en 2025* (b')	Emprunt prévisionnel budget primitif 2025 ©	Stock de dette prévisionnel au 31/12/2025 (a)-(b)+(b')+(c)
Volume	840,72	55,29	1,75	239,21	1 024,64

* Les provisions pour emprunt obligataire correspondent à des crédits exécutés mais sans impact sur l'encours restant dû.

Au 31 décembre 2025, l'encours de dette du budget annexe « transports » est estimé à 1 024,64 M€ par rapport au voté 2024. L'année 2025 prévoit donc une hausse de l'encours de dette de 239,21 M€. L'emprunt prévisionnel sera revu lors du budget supplémentaire en fonction de l'affectation des résultats 2024.

Cette augmentation de l'encours s'explique par l'incapacité à dégager une épargne suffisante pour assurer un autofinancement des investissements de mobilités et d'infrastructures de transport en commun, conforme aux engagements du Pacte Fiscal et Financier qui fixe un objectif de dépenses d'équipement par an à 300 millions en moyenne par an. Ainsi, les nouveaux investissements sont essentiellement financés par un recours à l'emprunt.

3. LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Le tableau ci-dessous présente les programmes qui apparaissent dans la programmation pluriannuelle des investissements du budget annexe « transports » avec les principaux indicateurs de suivi.

Libellé du programme	Libellé de l'autorisation de programme	Montant de l'autorisation de programme (en M€) au 31/12/2024	Variation volume de l'autorisation de programme 2025	Montant réalisé au 31/12/2023 (en M€)	Montant annuel des crédits de paiements voté 2024	Montant annuel des crédits de paiements budget primitif 2025	Taux d'avancement prévisionnel au 31/12/2025
Transport	ENTREtenir ET EXPLOITER LES RESEAUX DE TRANSPORT GESTION MDTURE 2020-2026	48,46	103,00	19,08	25,06	35,06	52%
	CONSTRUIRE DES RESEAUX DE TRANSPORT PROJET MDTURE 2020-2026	2 110,78	0,00	766,48	298,00	253,63	62%
	SOUS-TOTAL	2 159,24	103,00	785,56	323,06	288,69	62%
Logistique	LOGISTIQUE GESTION MDTURE 2020-26	0,03	0	0	0,01	0,00	44%
Numérique	NUMERIQUE GESTION MDTURE 2020-26	1,20	0	0	0,28	0,37	54%
Parc Automobile	PARC AUTOMOBILE GESTION MDTURE 2020-26	0,23	0	0	0,10	0,06	70%
	SOUS-TOTAL	1,46	0,00	0,00	0,38	0,43	56%
	TOTAL GENERAL	2 160,70	103,00	785,56	323,44	289,12	62%

Le volume d'AP se répartit à travers cinq programmes. Le montant des autorisations de programme (AP) au 1^{er} janvier 2025 s'élève à 2 263,70 M€, dû à l'augmentation du volume d'AP de 103 M€ sur le programme d'entretien et d'exploitation des réseaux de transport pour permettre l'achat de matériels roulants.

Les crédits de paiement inscrits au budget primitif 2025 sur l'ensemble des programmes sont de 289,12 M€. Le taux global d'avancement prévisionnel des AP s'établira à 62% en fin d'année 2025.

4. LA SECTION D'EXPLOITATION DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

4.1 LES RECETTES D'EXPLOITATION DU BUDGET PRIMITIF

En M€	Budget voté 2023	Budget voté 2024	Budget primitif 2025	Evolution 2024 / 2025 en %
Recettes réelles	805,02	798,69	806,24	0,95%
Recettes de gestion courante	748,42	784,06	802,40	2,34%
013 - Atténuations de charges	0,02	0,12	0,11	-10,10%
70 - Produits des services, du domaine et ventes diverses	139,15	152,76	152,35	-0,27%
73 - Impôts et taxes	410,32	424,39	444,19	4,67%
74 - Dotations et participations	191,76	195,80	198,36	1,31%
75 - Autres produits de gestion courante	7,18	11,00	7,39	-32,86%
Autres recettes d'exploitation	56,60	14,63	3,85	-73,72%
76 - Produits financiers	2,74	2,98	3,77	26,22%
77 - Produits exceptionnels	46,41	4,27	0,08	-98,13%
78 - Reprises sur amort., dépréciations, prov. (semi-	7,46	7,38	0,00	-100,00%
Recettes d'ordre	35,93	41,06	41,05	-0,03%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	35,93	41,06	41,05	-0,03%
043 - Opérations d'ordre à l'intérieur de la section				
Total recettes d'exploitation	840,95	839,76	847,29	0,90%
Résultat reporté ou anticipé "n-1"	36,98	37,97	0,00	
Total recettes d'exploitation cumulées	877,93	877,72	847,29	-3,47%

La prévision de recettes réelles de fonctionnement s'élève à 806,24 M€, soit une hausse de près de 1% par rapport au voté 2024. Les recettes de gestion courante augmentent de 2,34% du fait de la hausse des produits du versement mobilité de 4,67%. Ce produit représente 55% des recettes réelles d'exploitation du budget annexe « transports ». Le versement mobilité bénéficie du contexte économique notamment sur les projections de taux d'évolution des salaires du secteur privé couplée à une dynamique des bases propres au territoire métropolitain.

Les recettes tarifaires (issues des services, du domaine et des ventes diverses) restent stables par rapport à 2024, atteignant 152,35 M€, soit 19 % des recettes réelles. Cependant, au sein de ce chapitre, les recettes provenant des voyageurs augmentent de 9 %, passant de 137,03 M€ en 2024 à 144,09 M€ en 2025. En effet, l'enrichissement de l'offre, les mesures anti-fraude, ainsi que la mise en place de l'Open Payment permettent une augmentation du nombre de voyageurs et des recettes tarifaires. Cette hausse est neutralisée par une baisse des recettes annexes de 7 M€ sur ce même chapitre, notamment du fait de la redevance des abris publicitaires JC DECAUX liée aux BHNS, applicable seulement en 2024.

La participation du budget principal de la Métropole est portée à 135 M€ en 2025, conformément au pacte financier et fiscal, soit une progression de 7 M€ par rapport à 2024 (128 M€).

Concernant les autres recettes d'exploitation, la forte baisse résulte d'une part, des montants de pénalités et d'annulation de rattachement prévus en 2024 non présent au budget primitif 2025 et, d'autre part, du fait qu'aucune reprise sur provision n'est actuellement prévue pour 2025, un ajustement pourrait intervenir au budget supplémentaire.

Les recettes d'ordre liées à l'amortissement des subventions d'équipement perçues sur les exercices antérieurs restent quant à elles stables.

4.2 LES DEPENSES D'EXPLOITATION DU BUDGET PRIMITIF

En M€	Budget voté 2023	Budget voté 2024	Budget primitif 2025	Evolution 2024 / 2025 en %
Dépenses réelles	755,50	775,41	765,11	-1,33%
Dépenses de gestion courante	736,45	743,29	737,33	-0,80%
011 - Charges à caractère général	704,95	721,98	720,28	-0,23%
012 - Charges de personnel et frais assimilés	13,97	14,95	15,35	2,67%
014 - Atténuations de produits	0,70	0,55	0,55	0,00%
65 - Autres charges de gestion courante	16,82	5,81	1,15	-80,24%
Autres dépenses d'exploitation	19,06	32,12	27,79	-13,51%
66 - Charges financières	15,42	22,44	24,76	10,32%
67 - Charges exceptionnelles	3,64	8,07	3,02	-62,53%
68 - Dotations aux provisions, dépréciations	0,00	1,61	0,00	-100,00%
Dépenses d'ordre	52,52	41,46	39,14	-5,62%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	52,52	41,46	39,14	-5,62%
Total dépenses d'exploitation hors virement	808,02	816,87	804,25	-1,55%
023 - Virement à la section d'investissement	69,91	60,85	43,05	-29,26%
Total dépenses d'exploitation	877,93	877,72	847,29	-3,47%

Le budget réel proposé pour 2025 est de 765,11 M€ contre 775,41 M€ au budget voté 2024, soit une baisse de -1,33% s'inscrivant dans la continuité des recherches de pistes d'économies entamés depuis 2024 par les partenaires de la Métropole. Ainsi, les charges à caractère général devraient se stabiliser à hauteur de 720,28 M€, soit une diminution de 0,23% dans le cadre des démarches constantes d'optimisation des coûts de structure de nos réseaux.

Concernant les mesures nouvelles en 2025, plusieurs mises en circulation auront lieu, notamment sur l'axe du BHNS B4 et B5 à compter d'avril, une restructuration du réseau d'Allauch dans l'année ainsi que l'extension du tracé du Tramway 3 Castellane – Euroméditerranée en décembre 2025.

Les charges de personnel sont, quant à elles, en augmentation de 2,67% par rapport à 2024, notamment avec l'effet mécanique du Glissement Vieillesse et Technicité (GVT).

Les autres dépenses d'exploitation diminuent de -13,51%. Cette baisse s'explique par une inscription de crédits pour la régularisation du solde de TVA en 2024 qui n'est plus présente en 2025. En l'absence de cette régularisation, les charges exceptionnelles demeurent stables.

Les charges financières sont en augmentation constante du fait de l'augmentation de l'encours de dette, soit +10,32% pour s'établir à 24,76 M€. En effet, la métropole dispose de financement de 200 millions d'euros auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ainsi qu'un financement de la CEB (Banque de Développement du Conseil de l'Europe) à hauteur de 100 millions d'euros, le tout permettant de financer les gros projets de mobilités métropolitains, notamment le renouvellement des rames de métro marseillais (NEOMMA).

Malgré les différentes contraintes présentées sur le budget annexe « transports », la recherche d'économie couplée à la hausse du versement mobilité permet de faire ressortir un virement à la section d'investissement de 43,05 M€.

5. LA SECTION D'INVESTISSEMENT DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

5.1 LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT DU BUDGET PRIMITIF

En M€	Budget voté 2023	Budget voté 2024	Budget primitif 2025	Evolution 2024 / 2025 en %
Dépenses réelles	349,66	378,86	355,29	-6,2%
Dépenses d'équipement	278,95	323,59	289,12	-10,7%
Total des opérations d'équipement	273,26	323,59	289,12	-10,7%
Opérations pour le compte de tiers	7,84	5,42	10,88	100,9%
458 - Opérations pour le compte de tiers	7,84	5,42	10,88	100,9%
Dépenses financières	62,87	49,86	55,29	10,9%
16 - Emprunts et dettes assimilées	42,87	49,86	55,29	10,9%
166 - Refinancement de la dette	20,00	0,00	0,00	0,0%
Dépenses d'ordre	199,63	238,88	61,21	-74,4%
040 - Opérations de transfert entre sections	35,93	41,06	41,05	0,0%
041 - Opérations patrimoniales	163,71	197,82	20,16	-89,8%
Total dépenses d'investissement	549,29	617,75	416,50	-32,6%
Résultat reporté ou anticipé "n-1"	74,53	31,75	0,00	
Total dépenses d'investissement cumulées	623,83	649,49	416,50	-35,9%

La mobilité constitue une compétence essentielle pour la Métropole, avec des enjeux importants, l'objectif étant d'accélérer et de poursuivre le développement des infrastructures de l'offre de transports. Ainsi, le plan pluriannuel d'investissement¹ sont fixés au pacte financier et fiscal à 300 M€ en moyenne par an. Pour 2025, l'ambition est maintenue, avec notamment la mise en œuvre du Plan de mobilité :

- La réalisation des travaux du Val 'Tram : 60 M€ s'inscrivant dans le début de la phase de travaux ;
- L'extension du réseau de tramway Nord sud : 55 M€ permettant la continuité des travaux sur le secteur Nord et le secteur Castellane ;
- Le renouvellement des rames de métro : 50 M€ prévus pour la continuité de la phase de travaux et la réception des premières rames de métro ;
- Le matériel roulant d'exploitation : 28 M€ permettant l'achat de bus dans le cadre de la mise en place progressive du Réseau Express Métropolitain ;
- Le BHNS B4 : 12 M€ pour permettre l'aménagement des voies de bus, notamment sur le tronçon Fourragère et le secteur métro Gèze.

Le remboursement de l'annuité augmente de 10,9% résultant de la hausse de l'encours de dette du fait des investissements nouveaux.

Concernant les dépenses d'ordres, le montant devrait s'établir à plus de 61M€ en 2025. Ce montant est en forte baisse par rapport à 2024 (-74,4%) du fait d'un volume important d'écritures comptables en 2024 visant à intégrer en compte définitif des immobilisations.

¹ Dépenses d'équipement et opérations pour compte de tiers.

5.2 LES RECETTES D'INVESTISSEMENT DU BUDGET PRIMITIF

En M€	Budget voté 2023	Budget voté 2024	Budget primitif 2025	Evolution 2024 / 2025 en %
Recettes réelles	337,70	349,36	314,16	-10,1%
Recettes d'équipement	290,27	303,46	303,28	-0,1%
13 - Subventions d'investissement (reçues) (sauf le 138)	115,89	101,43	64,07	-36,8%
16 - Emprunts et dettes assimilées (Hors 16449, 165, 166 et 1688 non budgétaire)	154,38	202,03	239,21	18,4%
166 - Refinancement de la dette	20,00	0,00	0,00	0,0%
Opérations pour le compte de tiers	5,36	8,42	10,88	29,3%
458 - Opérations pour le compte de tiers	5,36	8,42	10,88	29,3%
Recettes financières	42,07	37,48	0,00	-100,0%
10 - Dotations, fonds divers et réserves (hors 1068)	0,00	5,58	0,00	-100,0%
1068 - Excédents de fonctionnement capitalisés	41,97	31,75	0,00	-100,0%
27 - Autres immobilisations financières	0,10	0,15	0,00	-100,0%
Recettes d'ordre	216,22	239,29	59,30	-75,2%
040 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	52,52	41,46	39,14	-5,6%
041 - Opérations patrimoniales	163,71	197,82	20,16	-89,8%
Total recettes d'investissement hors virement	553,93	588,65	373,45	-36,6%
021 - Virement de la section d'exploitation	69,91	60,85	43,05	-29,3%
Total recettes d'investissement	623,83	649,49	416,50	-35,9%

Pour 2025, les recettes réelles d'investissement s'établissent à 314,16 M€, en baisse de -10% par rapport au voté 2024, s'expliquant par une diminution des subventions d'investissement de -36,8%. En effet, dans le contexte actuel de ressources limitées, nous anticipons une diminution des recettes externes.

Concernant les recettes Marseille En Grand (MEG), une réunion se tiendra le 10 décembre prochain avec le GIP dont l'objectif est de signer les avenants aux conventions initiales et de prévoir un échéancier pour le financement supplémentaire de 250 M€.

L'emprunt d'équilibre enregistre une hausse de 18,4%, soit 239,21 M€ contre 202 M€ au voté 2024. Le montant est étroitement lié au niveau des investissements. Ce montant pourrait être ajusté au budget supplémentaire 2025 avec les inscriptions des recettes complémentaires au titre du plan « Marseille en Grand ».

Le virement de la section d'exploitation s'élève à 43,05 M€, soit une baisse de -29,3%. Ce montant sera réajusté lors du budget supplémentaire 2025 en fonction de l'affectation du résultat 2024.

Les recettes d'ordre liées au transfert entre sections et aux opérations patrimoniales diminuent de -75,2%, en miroir des dépenses d'ordre susmentionnées. Ce montant est en forte baisse en 2025 du fait d'un volume important d'écritures comptables en 2024 visant à intégrer en compte définitif des immobilisations.