

**RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS  
BUDGETAIRES DE L'EXERCICE 2026  
DE LA METROPOLE  
AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

## **SOMMAIRE**

1. Préambule .....	2
2. Contexte de la préparation budgétaire .....	2
3. Contexte économique international et national .....	3
3.1 Contexte international .....	3
3.2 Contexte national des finances publiques ( <i>avec le concours du cabinet Michel Klopfer</i> ) .....	10
3.3 Contexte législatif .....	29
4. Les orientations budgétaires 2026 de la Métropole Aix-Marseille-Provence .....	32
4.1 Le cadre de la stratégie financière de la Métropole .....	32
4.2 Les hypothèses sur les composantes du budget .....	52
4.3 Les relations financières avec les communes .....	97
4.4 Les dépenses de personnel et la politique de gestion des ressources humaines .....	100
4.5 La programmation des investissements .....	105
4.6 Les subventions perçues .....	115
4.7 La dette .....	118
5. La trajectoire financière pluriannuelle .....	121
5.1 La trajectoire du budget principal .....	121
5.2 La trajectoire du budget annexe « transports » .....	126
5.3 La trajectoire du budget annexe « prévention et gestion des déchets » (PGD) .....	139
6. Conclusion .....	144

## 1. Préambule

Conformément aux dispositions des articles L.1612-26, L. 1612-35, L.2312-1, L.5211-36 et R. 1612-49 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), le débat sur les orientations budgétaires (DOB) de l'exercice, doit porter sur les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes, les engagements pluriannuels envisagés ainsi que la structure et la gestion de la dette. Ce débat doit se dérouler dans un délai de dix semaines précédant l'examen du budget primitif. Il vise à informer le Conseil de la Métropole sur l'évolution de la situation financière de la collectivité et à préfigurer les priorités qui seront affichées dans le budget primitif.

Le DOB se déroulera sur la base du rapport de présentation qui vous est remis. Il participe directement à l'élaboration du budget primitif pour 2026 qui traduira ces orientations dans les différents domaines d'intervention de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

## 2. Contexte de la préparation budgétaire

Ce débat d'orientations budgétaires intervient après le renouvellement des assemblées communales et métropolitaine. Il constitue donc une première étape de discussion en amont des débats sur l'adoption du budget 2026 et des travaux à venir sur le renouvellement du pacte financier et fiscal 2027-2032.

Il s'inscrit au terme du mandat 2020-2026 qui aura été marqué par des défis successifs majeurs : crise sanitaire, contexte inflationniste, évolution institutionnelle et organisationnelle avec la loi 3DS et la suppression des conseils de territoires, fragilités persistantes du contexte économique international, tensions géopolitiques avec la guerre en Ukraine et au moyen orient, contribution de la collectivité aux redressements des comptes publics. A date de rédaction de ce rapport, et depuis plusieurs semaines, le conflit entre les Etats-Unis, Israël et l'Iran déstabilise à nouveau le prix des carburants et fait craindre une envolée des cours de l'énergie et des matières premières ainsi qu'un retour des pressions inflationnistes.

Sur le plan budgétaire, le conseil de métropole a défini dès 2022 au sein d'un Pacte Financier et Fiscal renouvelé, des ambitions fortes en termes d'investissements et une trajectoire de soutenabilité financière pour 2023-2026. Sa mise en œuvre a permis de financer la montée en puissance du programme des investissements, le développement des politiques métropolitaines dont une forte accélération en matière de transports et la réalisation d'une solidarité financière avec les communes membres au travers d'une dotation communautaire (DSC) de 22 M€. Il est à noter que celle-ci a été portée progressivement à 44 M€ en 2024 et 66 M€ en 2025 en prélevant sur les marges de gestion. Loin de créer une situation de confort, le Pacte prévoyait toutefois qu'un abondement de ressources serait, dans tous les cas, nécessaire après 2026. Cela correspond à la mise en service des grands équipements de transport et la nécessité de financer les coûts d'exploitation induits ainsi que le remboursement de la dette afférente.

Mais c'est dès 2025 que la soutenabilité financière de la trajectoire métropolitaine s'est trouvée impactée, avec la décision de l'Etat de mettre à contribution les principales collectivités locales dans le cadre du redressement des comptes publics. Cela s'est traduit dans la loi de finances 2025 par une perte de l'ordre de 43 M€ sur la section de fonctionnement. Et la loi de finances pour 2026 s'inscrit dans la continuité de cet effort imposé, ce qui va avoir de lourdes conséquences. La Métropole Aix-Marseille-Provence se trouve être ponctionnée à nouveau de près de 60 M€ sur ses marges de manœuvres financières.

Ces prélèvements sans précédent sont de nature à remettre en cause sans délai la soutenabilité de la trajectoire financière, compromettant directement les équilibres du budget métropolitain et sa capacité à financer de grands projets. Ainsi, l'institution se trouve à échéance de l'adoption du Budget 2026, face à un cap à passer estimé de 150 à 250 M€ d'épargne à reconstituer entre budget principal et budget annexe des transports. Au regard de ce contexte, le Conseil de la Métropole est donc amené à ouvrir le débat de l'ambition métropolitaine et des moyens associés. Il sera appelé à prendre en conséquence des décisions fortes dès le vote du budget primitif afin de rétablir les grands équilibres.

Le présent rapport offre un panorama de l'ensemble des leviers pouvant être activés afin de reconstituer ces marges de manœuvre dès 2026, en couplant mobilisation des recettes et optimisation des charges. Ces décisions permettront d'équilibrer le budget primitif 2026 et de préparer les conditions d'une nouvelle trajectoire de soutenabilité dans le cadre du renouvellement de son Pacte Financier et fiscal.

### 3. Contexte économique international et national

#### 3.1 Contexte international

##### 3.1.1 Une croissance économique modérée, fragilisée par les incertitudes internationales

En 2025, la croissance du produit intérieur brut en France (0,9 %) a été plus modérée qu'en 2024 (1,1 %)¹. La détérioration de la croissance s'explique d'une part, par l'incertitude qui a pesé sur le commerce international du fait de la hausse des droits de douanes, ce qui a conduit à une révision à la baisse des anticipations d'investissement des ménages et des entreprises, et d'autre part par l'instabilité politique marquée par la démission de deux gouvernements successifs².

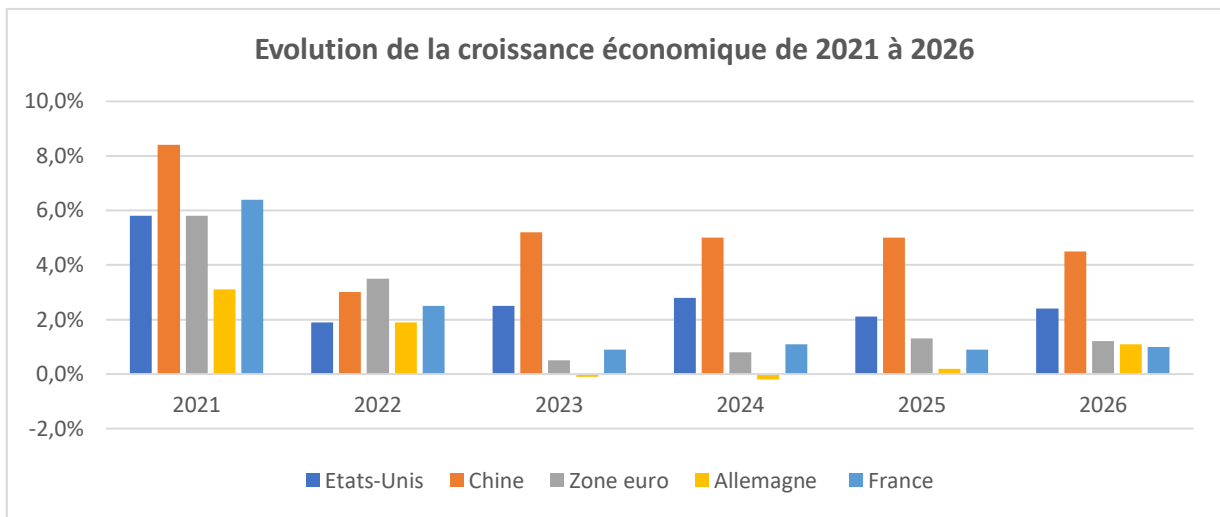
L'impact des différents chocs sur l'économie s'est révélé moins important qu'anticipé. Avec une croissance supérieure aux estimations initiales (0,7 %)³, l'économie a fait preuve de résilience.

---

¹ Banque de France, Projections macroéconomiques, 19 décembre 2025.

² Perspectives économiques de l'OCDE, volume 2025/2 n°118, décembre 2025.

³ Banque de France, Projections macroéconomiques, juin 2025.



Dans un scénario de persistance de l’instabilité à l’échelle internationale, le taux de croissance en 2026 initialement prévu à 1,0 % pourrait vraisemblablement être revu à la baisse. En cause, les entraves aux échanges mondiaux caractérisées par la guerre au Moyen-Orient avec la fermeture du détroit d’Ormuz ayant un impact sur les cours du pétrole, le conflit russo-ukrainien d’une part, et d’autre part par la survenance de risques liés à l’éclatement de bulles spéculatives en formation dans le secteur de l’intelligence artificielle, à la déréglementation financière et à l’instabilité des droits de douane<sup>4</sup>.

Tous ces risques sont de nature à peser sur la croissance mondiale et l’anticipation de contractions des échanges est visible dans toutes les régions du monde.

Avec un taux de 3,3 % observé en 2024 et 2025<sup>5</sup>, La croissance mondiale annoncée stable en janvier 2026 par le FMI pourrait se dégrader. Les investissements dans le secteur des nouvelles technologies initialement décrites comme moteur de la croissance mondiale, notamment dans l’intelligence artificielle en Amérique du nord et en Asie principalement, qui entraînerait de forts gains de productivité pour les entreprises et renforcerait la croissance pourrait être contrebalancer par les tensions géopolitiques.

Le niveau de production de la Chine subirait une légère baisse de 0,4 points pour s’établir à un taux de 5,0 %, tandis que les Etats-Unis afficheraient un taux de croissance de 2,4 %, en net augmentation par rapport au taux de 2,1 % constaté en 2025. L’atonie de la croissance de la zone euro devrait, quant à elle, se poursuivre (*Cf. figure ci-dessus*).

### 3.1.2 Une inflation en dessous du seuil cible de 2 %

La lutte contre l’inflation post-Covid et énergétique, cible prioritaire des politiques des banques centrales et notamment de la BCE (Banque centrale européenne), s’est révélé productif.

L’inflation a poursuivi la tendance baissière engagée depuis le premier trimestre 2023, période durant laquelle elle atteignait 6,3 % (février 2023). Elle s’établirait à 0,9 % en moyenne sur l’année 2025. Ce niveau constitue un point bas, avant une remontée attendue à partir de 2026 selon les projections de la Banque de France.

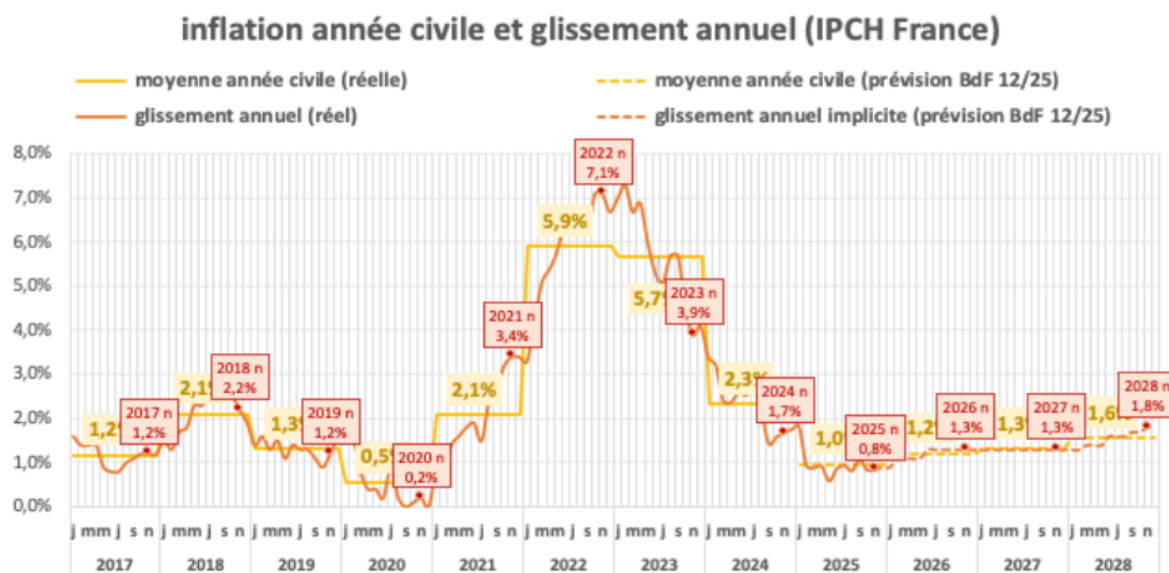
<sup>4</sup> Cabinet Michel Klopfer, Février 2026, Eléments de cadrage ROB 2026 Aix Marseille Provence Métropole, document interne.

<sup>5</sup> FMI, janvier 2026.

Le reflux attendu de l'inflation en 2025 s'explique principalement par la diminution des prix de l'énergie et du pétrole, ainsi que par la baisse de 15 % des tarifs réglementés intervenue au premier trimestre.

En 2026, l'inflation atteindrait 1,3 %, soit une hausse de 0,4 point par rapport à 2025, imputable notamment à une révision à la hausse des prix de l'énergie. Sous l'effet des crises géopolitiques, l'inflation serait probablement plus élevée que le niveau attendu.

Toutefois, l'objectif de la Banque centrale européenne demeure le retour durable de l'inflation vers sa cible de 2 % à moyen terme (cf. figure ci-dessous)

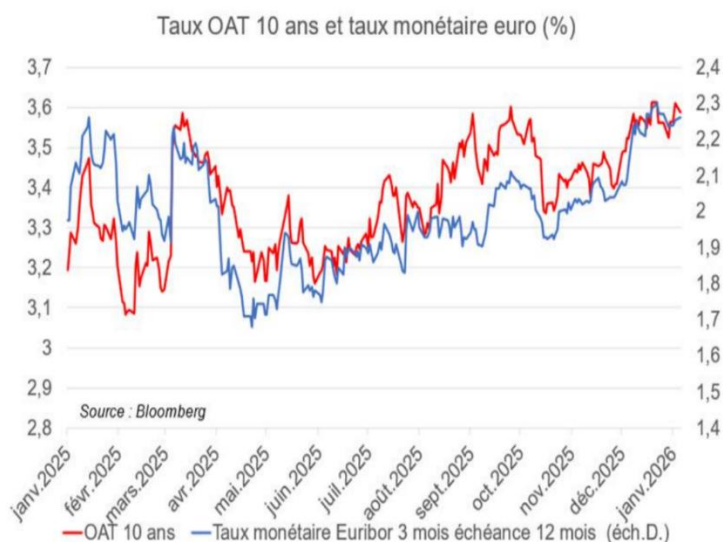


Source : inflation France – Cabinet Michel Klopfer, février 2026

Notons que si une inflation faible peut s'avérer « positive » pour le pouvoir d'achat des ménages, elle a aussi pour effet inverse « d'attaquer le pouvoir d'achat de la recette fiscale » des collectivités, puisque le coefficient de revalorisation des bases fiscales est basé sur le niveau d'inflation observé n-1 (il suit l'IPCH en glissement annuel de novembre n-1 à novembre n).

### 3.1.3 Vers une stabilité des taux d'intérêt en 2026 ?

Depuis septembre 2024, le marché anticipe des taux directeurs autour de 2%. Ces prévisions se sont vérifiées : en effet, la Banque Centrale Européenne (BCE) a abaissé son taux de dépôt de 3% en début 2025 à 2% en juin, avant de marquer une pause dans son cycle de baisse. Ces baisses doivent être mises en perspective avec le niveau de taux de l'OAT à 10 ans (obligations d'Etat) et celui du taux monétaire Euribor, présentés dans le graphique ci-dessous. L'instabilité de la situation politique française, conjuguée à la dégradation continue des finances publiques, a accentué les pressions sur ces taux.



Les conditions accessibles aux collectivités sur le marché bancaire, si elles s'étaient améliorées sur l'année 2024 par rapport au point haut des taux d'intérêt de 2023 et stabilisées sur le début 2025 avec un taux voisin de 3,5% (taux fixe amortissable à 15 ans), se sont globalement dégradées, spécifiquement depuis l'automne 2025 et les difficultés d'adoption d'une loi de finances pour atteindre un taux fixe de 3,8% en janvier 2026 (Cf. fig. ci-dessous).

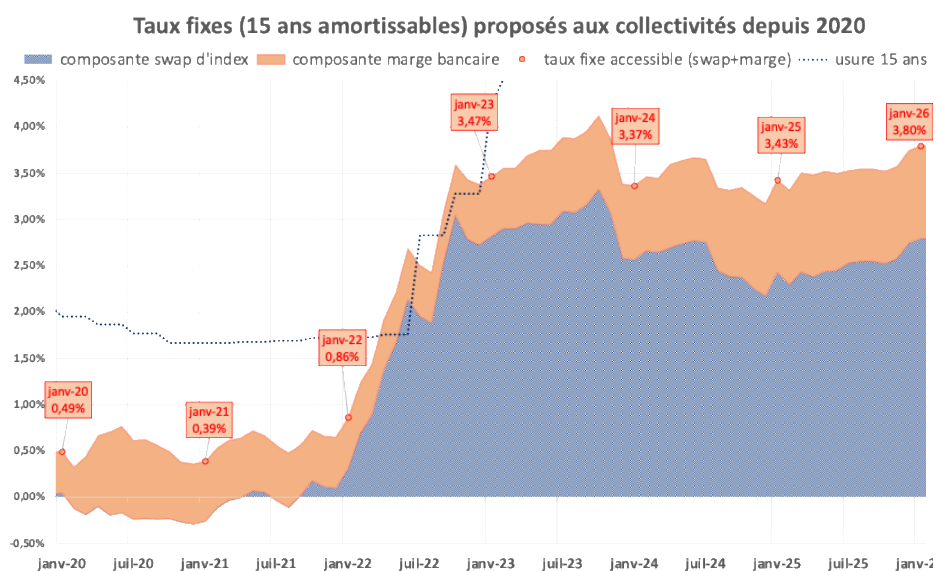


Figure : évolution des taux fixes à 15 ans offerts au secteur public local – CMK

En 2026, pour que la politique monétaire exerce une influence significative sur les taux, il faudrait envisager, soit une reprise du cycle d'assouplissement monétaire (à la suite d'une dégradation plus forte des perspectives de croissance et d'inflation), soit un cycle de durcissement provoqué par un choc inflationniste non anticipé.

Au total, bien qu'un certain aléa subsiste au regard de la fragilité du contexte économique mondiale, le risque baissier des taux directeurs apparaît l'emporter sur celui d'une hausse. Toutefois, les conditions actuelles (croissance économique, inflation zone euro, taux d'emploi)

ne sont pas réunies pour envisager une politique monétaire très accommodante qui permettrait une détente significative des taux longs.

L'évolution du taux Euribor 3 mois est, quant à lui, passé de 3,5 % en septembre 2024 à 2 % en janvier 2026. Il devrait se maintenir à 2 % tout au long de l'année 2026. Parallèlement, le taux du livret A a poursuivi sa baisse, passant de 3 % en 2024 à 2,40%, puis à 1,70% en 2025 avant de s'établir à 1,50% en février 2026.

La stabilité des taux inciterait les acteurs économiques à réemprunter à des conditions de crédits plus favorables. Pour la Métropole, cela se traduira par une charge d'intérêt en baisse par rapport aux années précédentes, à niveau de dette constant

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

#### 3.1.4.1 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 s'inscrivent en 2026 dans une dynamique de stabilisation progressive, dans le prolongement de la normalisation entamée en 2024 et confirmée en 2025, après les pics inflationnistes observés de 2022 et 2023. Toutefois, les incertitudes géopolitiques persistantes demeurent susceptibles d'exercer des tensions sur les marchés de l'énergie et des matières premières, avec un risque de répercussion sur les prix et le niveau général d'inflation. La paralysie des exportations d'hydrocarbures des pays du Golfe affecte déjà la production au moyen orient alors même que l'interdiction totale par l'Union Européenne des importations de gaz naturel liquéfié russe vont entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> avril prochain. Ce contexte fait porter un risque de surcoût sur les charges des services publics de la Métropole et sur le pouvoir d'achat des habitants métropolitains au moment même où la Métropole doit absorber les impacts de la loi de finances et trouver les moyens de rééquilibrer son budget.

#### 3.1.4.2 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 entreprise (CVAE) représentent une part prépondérante des recettes de fonctionnement du budget principal de la Métropole Aix-Marseille-Provence (27 % des recettes réelles de fonctionnement en 2025). Ces fractions de TVA reversées par l'État sont directement influencées par les fluctuations de la croissance économique et du taux d'inflation (PIB en valeur). La TVA est une ressource traditionnellement dynamique. Toutefois ces dernières années récentes, un ralentissement a été observé, à partir de 2023, se traduisant par une décorrélation dont les ressorts restent en partie non expliqués<sup>6</sup>. Ces fractions de TVA sont donc déconnectées du contexte local (implantation d'entreprises,

---

<sup>6</sup> Cf. rapport IGF de 2/2026 qui donne des explications partielles : accélération des demandes de remboursement des entreprises créditrices à la suite de la remontée des taux d'intérêt, atonie de la consommation, modification de structure de la consommation davantage orientée vers les produits à taux réduit.

par exemple), ce qui implique une grande vigilance sur leur dynamique pour la soutenabilité financière des collectivités locales.

La Loi de finances pour 2025 a prescrit un gel du montant de TVA 2025 reversé aux collectivités (et notamment les EPCI), sur le montant 2024. La prévision initiale, au moment du PLF 2025, anticipait une hausse autour de +2,2 % pour 2025. Ce gel représentait alors pour elles un manque à gagner de près de 1,2 Mds€, et une amélioration équivalente pour l'Etat. Toutefois l'application pour la dernière année, du mécanisme de recalage différé selon le réel encaissé du montant N-1 en fonction du réel encaissé au niveau national N-1, a conduit à une légère progression des montants versés en 2025. En effet, les estimations de produits de TVA 2024 avaient été revues à la baisse à l'automne 2024 (dynamique révisée à +0,85% seulement estimée en octobre 2024 contre +4,5% notifiée en mars 2024), mais la collecte réelle a finalement été légèrement supérieure (dynamique finale de +1,15% en 2024). Ainsi, une régularisation positive de +0,3 point a été effectuée au printemps 2025. Cette régularisation 2024 positive, conjuguée à la fin de l'effet baissier connu en 2024 lié à la régularisation négative de 2023 (-0,9%), a conduit au global à une légère progression de la TVA versée en 2025 aux collectivités de +1,2% par rapport à 2024 (peut-être affecté ensuite en hausse ou baisse par l'effet part FNAET nouvellement instituée).

Dans le même temps, la Loi de finances de 2025 avait acté une disposition visant à mettre fin à ce mécanisme de recalage différé – qui perturbait assez nettement le suivi de cette recette, pour les années suivantes. A compter de 2026, selon les dispositions de la loi de finances 2025, l'évolution du montant de TVA touché en N (2026) devait être équivalente à l'évolution de la TVA N-1 nationale (c'est-à-dire l'évolution 2025).

Le PLF pour 2026 initial prévoyait une nouvelle action contraignante de l'Etat sur la dynamique de TVA reversée aux collectivités, en la minorant de l'inflation N-1 (soit -1% estimée pour 2026). Cette mesure s'inscrivait dans la lignée des remarques de la Cour des comptes, stipulant que l'Etat avait inconsidérément transféré aux collectivités la dynamique d'1/4 de cette recette fiscale centrale pour les finances publiques (première recette en volume). En 2024, 52 Mds € sur 211 Mds €, soit 1/4 du total, ont pris la direction des collectivités pour assurer 56% des recettes de fonctionnement des régions, 29% de celles des départements et 26% de celles des EPCI. Cette mesure de minoration de la dynamique a été finalement écartée par les Sénateurs et ne figure pas dans la loi votée. Cette mesure aurait eu un impact limité en 2026, puisqu'elle ne s'appliquait qu'en cas de dynamique positive de TVA. ...

Une légère baisse de -0,3 point serait enregistrée en 2026 liée à la fin des régularisations ponctuelles constatées en 2025 ainsi qu'à la fin de l'effet de régularisation FNAET éventuel enregistré par la collectivité. A ce jour, l'évolution définitive de la TVA nationale 2025 n'est pas connue, mais elle devrait être légèrement positive (après une crainte d'évolution négative) en raison de la croissance atone et de l'attentisme des ménages et des acteurs économiques. **En somme, le montant de TVA reversé aux collectivités en 2026 devrait enregistrer une légère croissance de +0,5 pt** selon les dernières données. La croissance, en

valeur a été de l'ordre de +2% soit une décorrélation persistante de la dynamique de la TVA. La durée inconnue de cette décorrélation, et les discussions du PLF2026 sur l'instauration d'un dispositif d'écrêtement de la dynamique de TVA reversées aux collectivités doivent induire une approche prudente de la Métropole sur ces recettes.

### 3.1.4.3 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 :

Revalorisations	2022	2023	2024	2025	Orientations 2026
Locaux d'habitation et locaux industriels : IPCH	3,4%	7,1%	3,8%	1,7%	0,8%
Locaux professionnels : Grille tarifaire ( <i>pondérée</i> )	0,8%	0,8%	0,8%	1,5%	1,9%
Bases minimum Cotisation Foncière des Entreprises : IPC	1,5%	4,3%	2,5%	1,8%	1,3%

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 impacté 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. Depuis 2024, il est constaté un repli de l'inflation qui se poursuit en 2025 et en 2026. Cela a pour conséquence une dynamique moins importante des bases d'imposition, ce qui entraîne une baisse sur la fiscalité perçue par la Métropole.

Pour les cotisations dues au titre de l'année 2025, la revalorisation des valeurs locatives a été fixée à +1,7% (+7,1% en 2023 et +3,8% en 2024) pour les propriétés bâties d'habitation, non bâties et industrielles. L'inflexion marquée de l'inflation en 2025 induit une revalorisation des valeurs locatives pour 2026 de seulement +0,8 %.

Les valeurs locatives des locaux professionnels sont calculées à partir de loyers réels constatés au sein du département, en fonction de la 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 (+1,5% en 2025, moyenne calculée par catégorie pondérée par les bases, +1,9% pour 2026).

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 des 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 (+1,8 % en 2025 et +1,3 % en 2026).

#### 3.1.4.4 Impact sur l'évolution du versement mobilité (VM)

Les prévisions du salaire moyen par tête (SMPT)<sup>7</sup> en France (Banque de France – décembre 2025) indique une croissance modérée des salaires, reflétant un contexte économique caractérisé par une inflation contenue et une reprise progressive de la croissance. Le salaire mensuel de base a augmenté de 2 % en glissement annuel au 3<sup>ème</sup> trimestre 2025. Les salaires négociés sont en hausse de 1,6 % au 3<sup>ème</sup> trimestre 2025 d'après les dernières informations en provenance des accords de branche et des négociations annuelles obligatoires. A court terme, le suivi des indicateurs de salaires négociés montre un ralentissement, qui couplé aux prévisions d'inflation conduit à projeter une stabilisation de la trajectoire du SMPT. Les salaires augmenteraient ainsi à un rythme légèrement supérieur à 2% entre 2025 et 2027 (2,1% en 2026 et 2025 après 2,6 % en 2024) et accéléreraient en 2028 pour atteindre une hausse de 2,3%, cohérente avec l'inflation, les gains de productivité tendanciels et l'écart du taux de chômage par rapport à son niveau structurel.

### 3.2 Contexte national des finances publiques (*avec le concours du cabinet Michel Klopfer*)

#### 3.2.1 Une situation nationale politique et financière dégradée

La dégradation continue des comptes publics français mettent à mal la qualité de la signature de la France. Le vote la loi de finances 2026 en février ayant finalement été atteint, certes dans la douleur et selon un calendrier retardé, s'est traduit par un reflux marqué du spread OAT – Bund, les marchés financiers saluant un dénouement du feuilleton budgétaire et une perspective temporaire de stabilité sur le front de la durée de vie du gouvernement (au moins jusqu'au prochain budget...). L'écart (spread) OAT – Bund est repassé sous les 60 points de base, pour la première fois depuis 2024, offrant donc un peu de stabilité en ce début d'année 2026 sans toutefois avoir réglé au fond les problèmes budgétaires de la France et de la dégradation des conditions de financement de l'Etat qui se répercutent sur les couts de refinancement des prêteurs.

Une prochaine échéance (avril 2026) viendra à nouveau sans doute impacter à nouveau l'image financière de la France, avec la perspective d'alignement de la notation de Moody's sur celles de Fitch et Standard and Poor's, qui avaient ramené la note française à A+.

Si la liquidité de la dette française lui a conféré jusqu'encore récemment un « privilège » qui a fait amortisseur de l'impact de ces perspectives négatives, combien de temps cela durera-t-il encore alors que la France doit lever chaque année plus de 300 Mds€ pour combler son déficit et payer ses charges...

Approchant fin 2025 d'un endettement national de près de 3 500 Mds€ (plus de 116% du PIB) et de déficit public qui peine à se résorber depuis plus de 50 ans – voire qui se détériore depuis

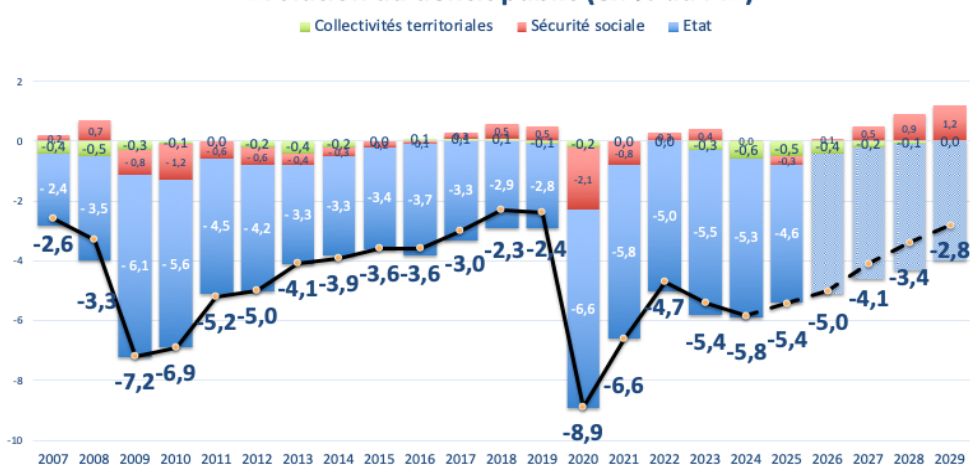
---

<sup>7</sup> Le SMPT est un indicateur représentant la rémunération moyenne brute par salarié équivalent temps plein. Cette prévision est importante notamment pour l'anticipation des évolutions du VM, contribution assise sur la masse salariale des entreprises.

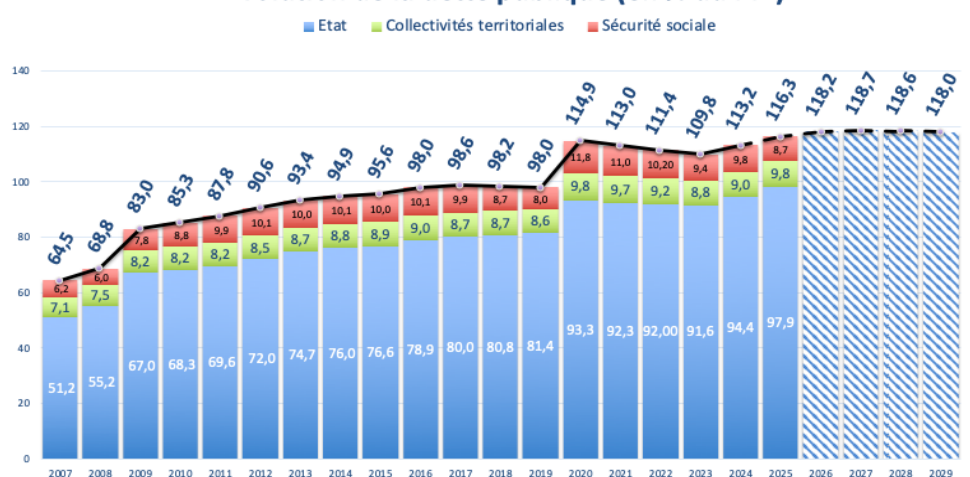
les années COVID en tutoyant les 6% depuis près de 4 ans- (cf. figure ci-dessous), la situation financière française continue de se dégrader.

Les objectifs de rétablissement des comptes posés par les gouvernements successifs ces dernières années, visant à repasser sous la barre des 3% de déficit à horizon 2029 et à maîtriser le niveau d'endettement national, bien que promesse sans cesse renouvelée dans les derniers projets de lois de finances, s'éloignent chaque jour un peu plus. **La loi de finances pour 2026 récemment votée, avec une cible de déficit finalement acceptée de 5% contre 4,7% en projet de loi initiale, ne présage pas de la capacité de la France à tenir un retour progressif en dessous des 3% (2,8%) d'ici 2029... Et en ce qui concerne le ratio d'endettement, il se situerait pour 2026 à plus de 118% du PIB, pour se stabiliser par la suite....** La Cour des comptes, dans son dernier opus de février 2026 sur la situation des finances publiques début 2026, juge cette trajectoire de réduction du déficit trop « modeste » et « incertaine », devant conduire la dette publique à « un nouveau sommet ». **La faiblesse des objectifs et le report des décisions difficiles jouent défavorablement sur la qualité de la signature française.**

### Evolution du déficit public (en % du PIB)



### Evolution de la dette publique (en % du PIB)

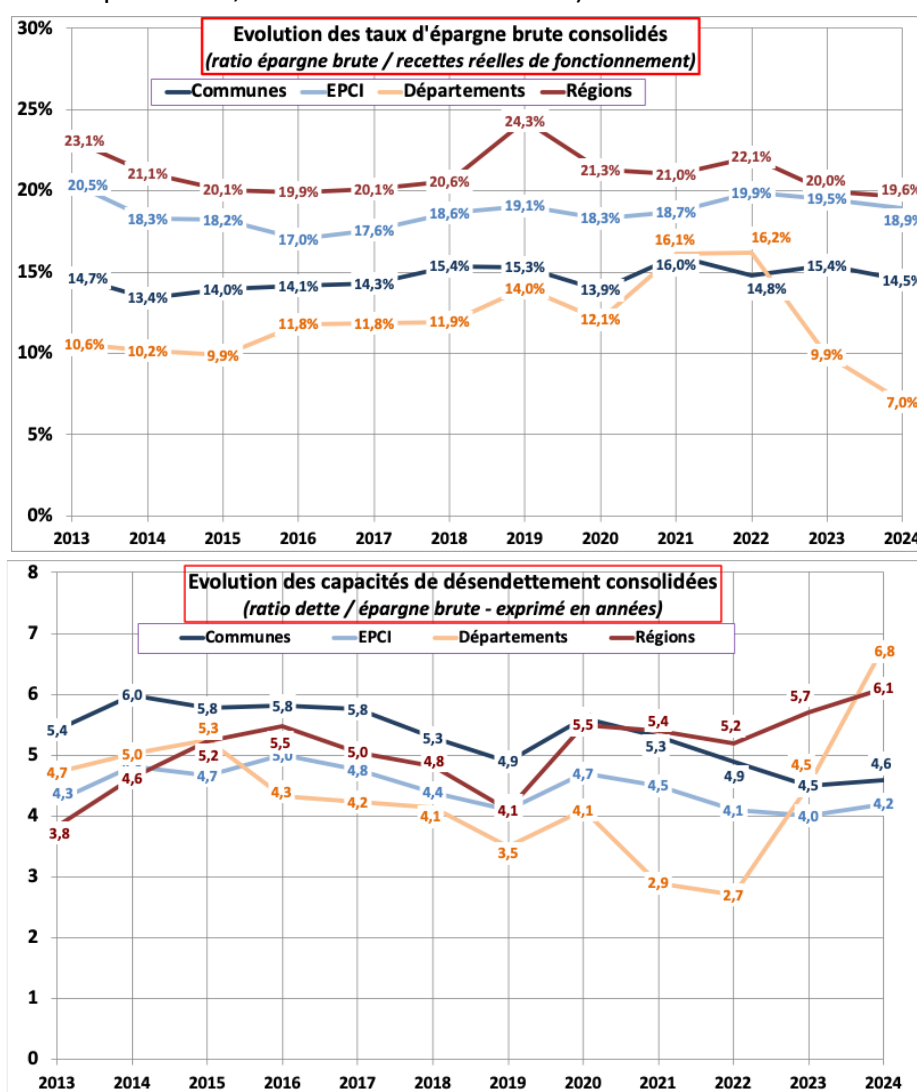


Figures : projections actualisées fév. 2026 de déficit public et de dette publique à l'issue du vote de la Loi de finances 2026– CMK

De même, dans cette même logique, il convient d'intégrer au choix « le risque de baisse » et de ne pas passer à côté d'un potentiel mieux sur le front des taux, en ne fixant pas outre mesure l'encours de sa collectivité et en s'orientant aussi vers du taux variable. Tant que les taux étaient stables autour de 3,50% (ce qui a été le cas sur l'essentiel de la période 2023-2025), une répartition à parité fixe – indexé pouvait être recherchée. S'ils se rapprochent de 4,00%, voire dépasse ce niveau, et ce sans que ce soit imputable à un renchérissement des marges de financement, le risque de baisse prend de l'ampleur et justifierait une légère surexposition à l'indexé, en particulier pour les collectivités dont les ressources sont très sensibles à l'inflation.

### 3.2.2 Des finances locales en meilleure forme que celles de l'Etat, mais qui ont vu un accroissement du besoin de financement en raison du cycle d'investissement

De manière globale, les collectivités ont enregistré en 2024 un effritement de leur position financière sous l'effet de la conjoncture plus difficile (moindres recettes, effets latents de l'épisode inflationniste enregistré depuis fin 2022 sur la dépense et notamment en décalage sur la dépense de personnel, hausse des taux d'intérêt).



Toutefois, l'absorption de ces contraintes s'est faite sans trop de heurts et de manière différenciée selon les échelons de collectivités, les départements étant l'échelon soumis à la plus grande peine.

La situation du bloc communal est restée satisfaisante, malgré quelques reculs de position. Si le taux d'épargne des communes (l'excédent relatif des recettes courantes sur les dépenses courantes) a légèrement fléchi entre 2023 et 2024, perdant près d'un point en passant de 15,4% à 14,5%, la capacité de désendettement est restée plutôt stable, les communes ayant, malgré un effort d'investissement vigoureux logique en ce moment du cycle électoral, pu puiser dans leur fonds de roulement et leur trésorerie abondante (-2 Mds€ environ) pour éviter de trop recourir à l'emprunt aux conditions dégradées (Cf. figure ci-dessus).

Les communes dans leur ensemble ont cependant eu moins recours au levier fiscal en 2024 qu'en 2023 (+0,8% contre +3% un an avant). Cependant, la situation financière des grandes villes est restée globalement moins bonne que pour la moyenne des communes. A fin 2024, les 100 villes françaises les plus peuplées affichaient une capacité dynamique de désendettement de 8,4 ans contre 4,6 années en moyenne au niveau de l'ensemble des communes et autour de 3 ans pour celles de moins de 2 00 habitants. Le taux d'épargne brute ressortait à 10,8 % pour les 100 plus grandes villes contre 14,6 % pour la moyenne des communes française.

**Sur le bloc intercommunal, la catégorie des métropoles et celle des communautés d'agglomération ont connu une dégradation, sous l'effet d'une dynamique de recettes TVA en net retrait.**

Les départements ont quant à eux subi plus gravement le contexte économique-financier, en voyant le cœur de leurs dépenses – la dépense sociale- particulièrement dynamique alors même que leurs recettes, désormais principalement dépendantes de produits nationaux fortement sensibles à la conjoncture (TVA, droits de mutation à titre onéreux en recul de 13%, après -23% déjà accusé en 2023, enregistraient une nette décélération. Nombre d'entre eux ont connu en 2024 des difficultés de solvabilité comme d'équilibrage budgétaire même (10% des départements ont un taux d'épargne inférieur à 3% en 2024 et 24 d'entre eux ont été contraints de reprendre des provisions sur les DMTO). Retraité de cet effet de reprise de provisions, en deux ans, le taux d'épargne brute a perdu plus de la moitié de sa valeur (de 16,2% à 7%), se traduisant par une explosion de la capacité de désendettement (de 2,7 ans à 6,8 ans), plus forte dégradation enregistrée depuis la décentralisation de 1982.

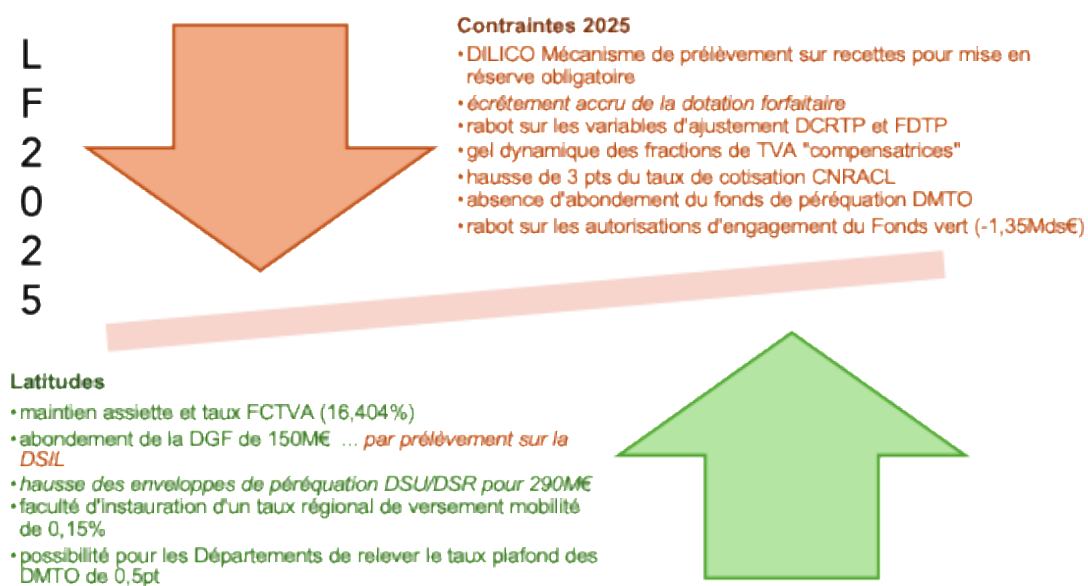
**Toutefois ce qui peut être considéré globalement comme un léger effritement de ratios des collectivités cache in fine une dégradation du besoin de financement des collectivités.**

**Le besoin de financement des administrations publiques locales s'est nettement dégradé en 2024 (-11 Mds€, soit 0,4% du PIB),** après une première année d'érosion en 2023 (-5 Mds€, 0,2% du PIB), mettant fin à plusieurs années d'excédents. Cette évolution négative a contribué à la détérioration de la situation financière nationale, alors que la loi de programmation des finances publiques attendait d'eux une participation au redressement (3,1 Mds€ d'écart en 2024 à la trajectoire prescrite de maîtrise de la dépense publique locale).

Pour 2025, au regard des remontées comptables nationales, la situation réelle des finances locales apparaîtrait possiblement moins dégradée que le tendancier imaginé. S'agit-il d'un coup de frein volontaire ou bien contraint de la dépense locale ?

La participation plus prégnante des collectivités locales à la dégradation des soldes publics nationaux en 2024 a poussé et justifié de mesures gouvernementales de freinage de la dépense locale. **La Loi de finances pour 2025 a, malgré son accouchement difficile, instauré différents mécanismes traduisant une mise à l'effort du bloc local, arrêté à hauteur de 2,2 Mds€.** Parmi ces mécanismes, ceux devant générer les principaux impacts ont été :

- La création d'un mécanisme de prélèvement sur recettes (appelé DILICO) visant à l'abondement d'un fonds de réserve temporaire pour 1 Md€, ponctionnant communes, EPCI, départements et régions (pour respectivement 250 M€, 250 M€, 220 M€ et 280 M€)
- Le gel de la TVA 2025 sur son montant 2024, pour un gain de l'Etat estimé à 1,2 Mds€.

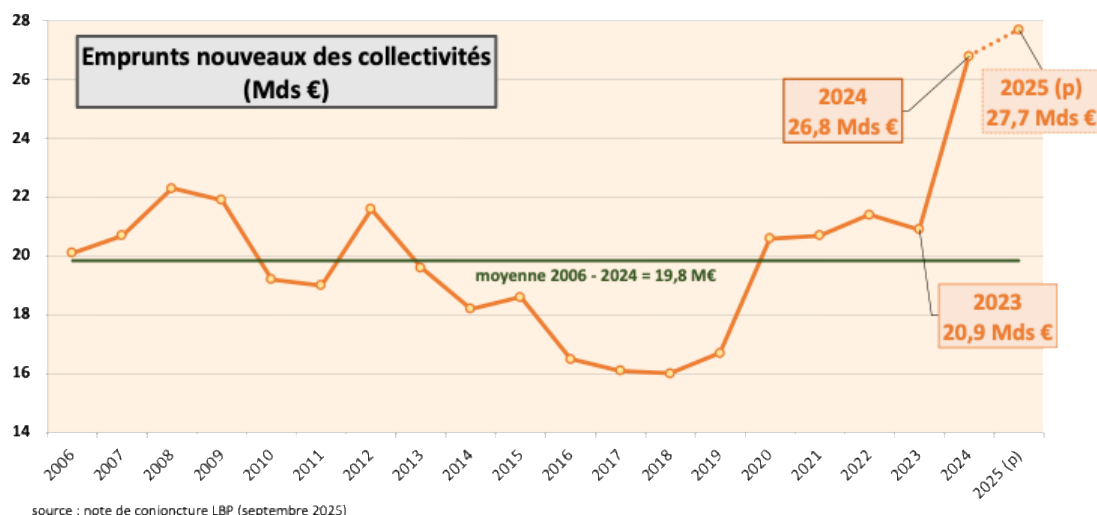


Quelques mois après la mise en œuvre de ces dispositions, les collectivités locales semblent, au regard des données observées sur l'année 2025, enregistrer une stabilisation en 2025 du tendancier de dégradation observé depuis 2 ans, tel que l'envisageait La Banque postale (LBP) dans sa note de conjoncture de mi-septembre 2025.

Les collectivités dans leur ensemble sembleraient avoir modéré le dynamisme de la dépense locale, selon le rapport de février 2026 de la Cour des comptes. Cependant ce ralentissement de la dépense serait d'abord le fait des difficultés des échelons départementaux et régionaux ; le bloc communal, en phase avec le cycle électoral, afficherait une croissance plus soutenue de la dépense tant de fonctionnement que d'investissement.

Le dynamisme communal des dépenses d'équipement aurait été couvert par un recours important au levier de l'endettement, conduisant le bloc local dans son ensemble à assumer

un volume d'emprunt prévisionnel 2025 qui pourrait tutoyer des niveaux historiques : 27,7 Md. (Cf. figure ci-dessous), **donnant du grain à moudre à ceux défendant l'idée d'une participation poursuivie et plus massive des collectivités locales au redressement des comptes publics.**



#### Emprunts nouveaux annuels souscrits par les collectivités source Banque Postale – CMK

Il convient cependant de rappeler que les collectivités locales sont soumises à une « règle d'or » prudentielle spécifique, qui leur impose un équilibre budgétaire différent de celui applicable à l'Etat ou à ses opérateurs (Elles ne peuvent lever de l'emprunt que pour participer au financement d'investissements dont l'usage est réparti sur plusieurs générations d'utilisateurs et qui viennent accroître le patrimoine public. La dette de l'Etat est utilisée pour financer l'écart entre des dépenses supérieures aux recettes). Les collectivités peuvent être en déficit, au sens où l'entendent les règles européennes, c'est-à-dire d'un besoin de financement justifiant le recours à l'emprunt, mais uniquement pour financer des investissements. Dans le droit européen, l'emprunt est pris en considération de façon indistincte de son utilisation. Sachant que la dette publique totale représente 113 % du PIB (fin 2024), la dette des administrations publiques locales (APUL) n'en représente que 9 % alors même que les collectivités assurent de l'ordre de 54 % des investissements publics.

### 3.2.3 Loi de Finances 2026 : une nouvelle mise à contribution des collectivités, via une ponction rude opérée sur les territoires industriels notamment

Le gouvernement Lecornu II avait déposé in extremis sur le bureau de l'Assemblée nationale, le 14 octobre 2025, un projet de loi de finances pour 2026, dont les articles concernant les collectivités locales leur réservaient initialement un traitement des plus impactant pour 2026.

#### 3.2.3.1 Orientations de la Loi de Finances 2026

La loi de programmation des finances publiques (LPPF) de 2023-2027 ambitionnait de ramener le déficit public national – qui agrège les comptes des administrations centrales, de la sécurité sociale et des collectivités territoriales – **en-dessous du seuil de 3% du PIB en 2027.**

Cette volonté étatique reposait alors sur un effort massif des collectivités, dont il était attendu qu'elles dégagent d'importants excédents à moyen terme. Par ailleurs, l'article 17 de la loi de programmation prévoyait une trajectoire nationale d'évolution des dépenses réelles de fonctionnement des collectivités locales, sans pour autant être contraignante. Elle correspond à l'inflation diminuée de 0,5 point : 2% en 2024, 1,5% en 2025 et 1,3 % en 2026 et 2027.

La France n'a toutefois pas pu tenir les cibles de déficit auxquelles elle s'était astreinte dans cette LPFP, en 2023 et en 2024. Cela a conduit le gouvernement à **ajuster cette trajectoire**, au moment du rapport d'avancement transmis au printemps 2025 à Bruxelles, en posant désormais :

- Une cible de déficit 2026 rebasée à 4,6%, et dont l'atteinte supposait à date un effort de redressement correspondant à 0,8 point de PIB ;
- Et un report à 2029 de l'objectif de retour en-dessous du seuil de 3% fixé par les textes européens.

Dans le rapport « tiré à part » transmis au Parlement le 15 juillet 2025, le gouvernement Bayrou avait présenté un ensemble de mesures visant à dégager **44 Mds€** pour permettre de « récupérer » ces **0,8 point de PIB** en 2026. **Dans le cadre de cet effort, et au regard de la détérioration de leurs propres soldes ces récentes années, les collectivités locales devaient contribuer pour 2026 à hauteur de 5,3 Mds€ net**, en sus de l'ensemble des mesures d'ores et déjà décidées et/ou mises en œuvre telles que la réévaluation graduelle des cotisations versées à la CNRACL entre 2025 et 2028.

Depuis, les **orientations économiques générales et les prévisions de solde structurel, sur lesquels a été bâti à la rentrée 2025 le projet de loi de finances pour 2026** (PLF 2026), ont été quelque peu ajustées pour 2026 (léger desserrement à -4,7% du PIB). L'effort structurel affiché par le PLF 2026 pour 2026 en version initiale s'élevait à **30 Mds€** (dont 17 Mds€ en dépenses et 14 Mds€ en recettes).

**La trajectoire nationale ainsi posée tablait sur un retour rapide (2026) à une situation excédentaire du solde des ASSO** (organismes de sécurité sociale) et **sur un retour à l'équilibre progressif du solde des APUL** (collectivités locales - solde ramené de -0,6% à 0 en 2029), triplée d'une réduction de déficit de l'Etat de 0,6 pt sur la période. **L'effort du bloc local était donc demandé comme non négligeable pour tenir ces engagements nationaux, équivalent en rythme à celui de l'Etat.**

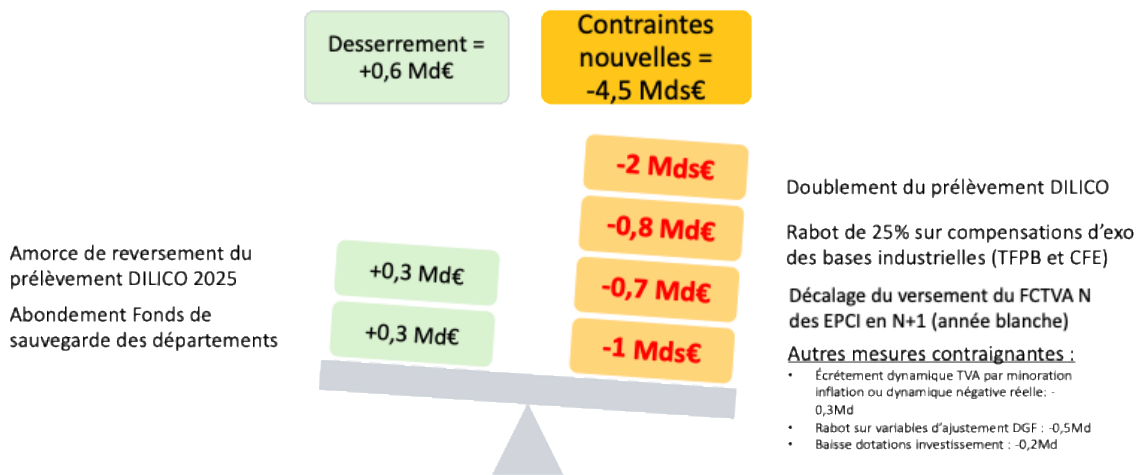
**Sur les 30 Mds€ d'effort sollicité par le PLF2026 version initiale, près de 15% reposait sur l'accentuation des contraintes imposées aux collectivités territoriales, pour un montant ciblé finalement autour des 4 Mds€ net, hors réévaluation graduelle des cotisations versées à la CNRACL entre 2025 et 2028.**

La traduction de cet effort, selon la version initiale du projet de loi, devait reposer sur les vecteurs suivants :

- Reconduction et doublement du DILICO (« dispositif de lissage conjoncturel des recettes fiscales des collectivités territoriales »), institué en loi de finances pour 2025,

qui serait porté de 1 Md€ à 2 Mds€, selon des modalités de ponction et de reversement modifiées (DILICO 2, avec un appel aux communes passant de 250 M€ à 720 M€). En parallèle, la mise en route du reversement du DILICO 1 (ponction opérée en 2025 et devant être progressivement restituée sur 3 ans à compter de l'année N+1) est confirmée, ce qui représente donc un prélèvement net national de 1,7 Md€ après déduction du reversement de 30 % du prélèvement 2025 ;

- Recentrage généralisé du reversement FCTVA et décalage du versement pour les EPCI : arrimage sur les règles de droit commun (n+1 au lieu de n pour n), ce qui pour les EPCI concernés, correspond à une année blanche 2026 en termes d'enregistrement de recettes FCTVA : chiffrage national -0,7 Md€ pour un produit très dynamique ces dernières années ; *à noter que un point d'élargissement de l'assiette est toutefois ouvert par le PLF visant à rendre éligible au FCTVA les contributions des collectivités versées dans le cadre des concessions d'aménagements lorsqu'elles financent des équipements publics ;*
- Minoration de la croissance des produits de TVA reversés aux collectivités territoriales (EPCI, Départements, Régions) : l'économie initialement chiffrée par rapport à un tendancier de début d'année était estimée à 0,5 Md€, toutefois les rentrées depuis le début d'année 2025, en forte décélération, laissent augurer une tendance tout juste positive en 2025, qui servirait ainsi de base au montant servi en 2026 ; et transformation d'une quote-part de TVA régionale en DGF « figée » ;
- Ponction « classique » sur les « variables d'ajustement » (DCRTP, FDTP, DTCE, etc...), compensations allouées historiquement suite à exonérations ou suppressions d'impôts locaux (nous le développerons ci-après) : -0,5 M€ ;
- Rabotage de 25% des compensations d'exonération fiscales de foncier bâti et CFE relatives aux établissements industriels, **prélèvement sur recettes de l'Etat (PSR) qui était particulièrement dynamique depuis son instauration : -0,8 Md€ ;**
- Stabilisation de l'enveloppe de DGF nationale à 27,4 Mds€ à périmètre constant : les évolutions internes à l'enveloppe (croissance démographique, hausse des dotations de péréquation) devront trouver à se financer à l'intérieur de l'enveloppe, par accentuation donc de l'écrêtement de la dotation forfaitaire des communes et de la dotation de compensation des EPCI.
- Refonte des dotations d'investissement de l'Etat (DETR, DSIL, DPV) dans un fonds d'investissement pour les territoires (FIT), amaigri pour l'occasion : -0,2 Md€ ; *le bénéfice du fonds sera centré sur les territoires ruraux au sens de l'INSEE, les communes et EPCI et collectivités d'outre-mer et les communes dont la population résidant en QPV excède 10 % et leurs EPCI s'ils exercent la compétence politique de la Ville.*
- Abondement du fonds de sauvegarde versé aux départements les plus en difficulté : +0,3 Md€ (montant qui vient donc en déduction des mesures d'économies précitées).



Mesures annoncées au PLF2026 initial, reprenant les annonces de mi-juillet du gouvernement Bayrou – CMK

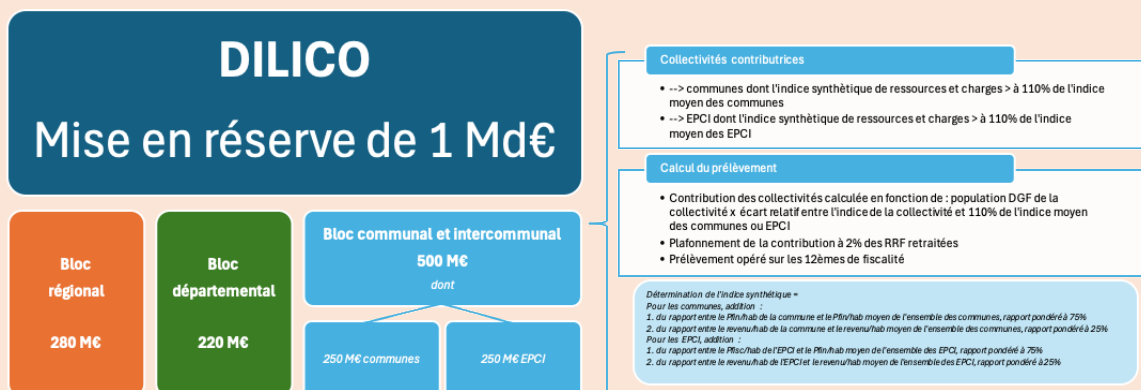
### Retour sur le mécanisme du DILICO 2025

Le mécanisme de prélèvement sur recettes au titre de l'article 186 de la Loi de finances pour 2025 - dit « DILICO » - constitue l'un des dispositifs les plus impactant du panel de leviers mis en œuvre par la loi de finances 2025 pour ralentir la dépense publique locale. Il a représenté en 2025 une ponction sur recettes de 1 Md€ au total, dont 250 M€ prélevés sur les communes, 250 M€ sur les EPCI, 220 M€ sur les départements et 280 M€ sur les régions. Inspiré pour partie de l'ancien dispositif des contrats de Cahors qui a trouvé à s'appliquer brièvement de 2017 à 2019, il s'en écarte néanmoins sensiblement sur bien des points :

- L'éligibilité à ce « prélèvement » dépend du positionnement de chaque collectivité sur un indice synthétique de ressources et de charges par rapport à un indice moyen par échelon de collectivités ;
- Exemption de certaines collectivités selon leur positionnement sur des dotations ou indices de péréquation ou de sensibilité.

Les collectivités concernées par le prélèvement ont donc été déterminées :

- Pour le bloc communal, en fonction de l'écart d'un indice synthétique calculé à l'indice moyen (cf. encart) : soit environ 2000 communes (exonérations des 250 premières communes DSU et des 2500 premières DSR cible et des 115 premières DPOM) et 132 EPCI.
- Pour les départements : ceux dont l'indice de fragilité sociale est inférieur à l'indice médian
- pour les régions : selon le calcul de l'indice de ressources du Fonds de solidarité régional.



Le montant prélevé ne pouvant être supérieur à 2% des Recettes réelles de fonctionnement (RRF) nettes c'est-à-dire retraitées, notamment des atténuations de produit, la contribution de certaines collectivités a donc été plafonnée, notamment en ce qui concerne l'échelon intercommunal.

Le cadre de la loi prévoit que ces montants sont mis en réserve sur le compte de l'Etat et une restitution des montants prélevés sera opérée, à compter de l'année N+1, à raison de 30%/an et cela durant 3 ans, à due concurrence du montant prélevé sur l'année en cours. 10% des sommes prélevées iront alimenter les fonds de péréquation (FPIC pour le bloc communal).

Si ce mécanisme a été très certainement imaginé – dans l'esprit du législateur- reductible pour les prochaines années, la rédaction de l'article 186 de la loi de finances pour 2025 restait ambigu. Ambiguïté levée on le verra en loi de finances 2026.

**En 2025, la Métropole d'Aix Marseille Provence, dont l'indice synthétique affichait 142%, soit largement au-dessus du seuil d'entrée des 110%, a fait partie des EPCI parmi les plus prélevés, avec près de 22 M€.**

### Evolution imaginée du mécanisme du DILICO pour 2026

Le **projet de loi de finances pour 2026** dans sa version initiale prévoyait le **doublage du prélèvement au niveau national**. Toutefois les modalités de répartition des parts entre les collectivités étaient modifiées, en ciblant plus nettement le bloc communal en 2026.

Les communes devaient être les principales visées, avec un prélèvement qui passait en 2026 de 250 M€ à 720 M€ (soit presque un triplement), portant ainsi 36% de l'effort contre 25% en 2025.

Les EPCI devaient voir leur contribution en masse globale doubler (de 250 M€ à 500 M€).

Les départements restaient plus préservés au regard de la situation de fragilité, étant appelés à hauteur de 280 M€ (contre 220 M€ en 2025).

Les régions à 500 M€ contre 280 M€ en 2025.



Pour assurer plus de prévisibilité à ce mécanisme, le projet de loi prévoyait que les données retenues soient celles de l'année N-1 et non plus N (donc pour 2026, les indicateurs DGF de 2025 connus).

Par ailleurs, il était prévu que **les seuils de prélèvement soient abaissés pour les communes et les EPCI** (de 110% de l'indice moyen en 2025 à 100% en 2026 pour les communes et 80% pour les EPCI), ce qui signifie donc un élargissement du nombre de contributeurs.

Toutefois ces nouvelles entrées ne signifiaient pas que les montants 2026 allaient individuellement se dégonfler, au contraire. Le fait que les recettes réelles de référence (2023) restent arrimées à cette année-là, par une modification volontaire de la rédaction du cadre appliqué, maintenait les plafonnés 2025 à leur étage prélevé en 2025, sans évolution, faisant rejaillir sur les prélevés en dessous du plafond l'excédent de contribution qu'ils n'acquitteront pas. Du reste, l'abaissement du seuil de prélèvement de 10 pts (de 110% à 100%) avait également un effet multiplicateur de la somme potentiellement appelée en 2026, dans la mesure où la contribution est fonction de la population multipliée par une valeur de point et par l'écart constaté au seuil de prélèvement.

Par ailleurs, les **modalités de restitution des sommes prélevées en 2026 devaient être modifiées, en étant lissées sur 5 ans** (et non 3) à compter de 2027, et 20% de la somme globale prélevée (et non plus 10%) fléchée vers l'abondement d'un fonds de péréquation par échelon de collectivité.

Enfin, les **sommes prélevées en 2026 ne devaient être restituées qu'à la condition que les collectivités prélevées attestent d'une politique de maîtrise de leurs charges** (de fonctionnement et d'investissement) puisqu'il fallait présenter une croissance des dépenses réelles de fonctionnement (DRF) agrégées aux dépenses réelles d'investissement (DRI) hors dette constatée entre N-2 et N-1 inférieure à la croissance du PIB N-1/N-2 pour pouvoir prétendre à une restitution totale. La rédaction de l'article de loi, floue sur ce mécanisme de restitution, indiquait que la mesure de cet écart serait constatée à l'échelle du bloc de collectivités (par échelon) pour le déclenchement du reversement total. A défaut et si la croissance est supérieure à celle du PIB + 1 pt, les sommes prélevées étaient conservées par l'Etat. Dans l'entre deux de croissance (c'est-à-dire entre PIB et PIB +1pt) une restitution partielle était opérée, fonction de l'écart de la croissance DRF + DRI mesuré là individuellement pour la collectivité en cause.

*Dans ce dispositif 2026 envisagé, la Métropole d'Aix Marseille Provence n'aurait cependant pas « souffert » d'une accentuation de prélèvement, dans la mesure où déjà en 2025, son prélèvement était plafonné à 2% des RRF, soit une projection de ponction équivalente à 2025, à près de 22 M€.*

Notons que, pour ce qui est du DILICO 1 2025, le PLF2026 confirme le reversement par tiers du montant prélevé en 2025, à compter de 2026.

La ventilation de cet effort attendu de la part des collectivités apparaissait **inégalement répartie dans la version initiale du projet** : une part importante des mesures ciblait spécifiquement le bloc communal (DILICO, FCTVA, dotations d'investissement, rabot PSR et variables d'ajustement) et les collectivités percevant la TVA. Les territoires industriels étaient quant à eux fortement affectés par la ponction prévue sur les compensations afférentes aux valeurs industrielles, sur lesquelles se concentre une part importante de l'ajustement.

Au regard de ces éléments, les travaux parlementaires d'examen ont intégré cette analyse et les amendements mis en œuvre par le Sénat notamment, fin novembre et en décembre, ont procédé à un « adoucissement » de l'effort demandé aux collectivités par rapport à la copie initiale du gouvernement, le ramenant à 2 Mds€, au même étiage que celui arrêté pour 2025.

**Les Sénateurs ont amendé l'effort :**

- Sur le DILICO, en supprimant son doublement et en proposant de cantonner le prélèvement pour 2026 à 0,89 Md€ : les communes devenaient sur décision du Sénat exonérées de l'effort 2026, les EPCI ponctionnés au même niveau que 2025 (250 M€) et les régions deux fois plus à 500 M€. Les modalités de reversement à compter de N+1 restaient inchangées par rapport à 2025 et les critères d'entrée également ;
- Sur le FCTVA, les Sénateurs ont exprimé le souhait de maintenir l'année blanche 2026 mais d'évacuer le recentrage sur les seules dépenses d'investissement ;
- Sur la TVA, ils ont écarté la minoration de dynamique du niveau de l'inflation ;
- Sur le rabot PSR compensations fiscales valeurs locatives industrielles, ils ont souhaité en atténuer l'impact en ramenant la ponction générale de -25% à -19,3% et en la plafonnant à 2% des recettes réelles de fonctionnement (RRF) ;
- Sur les variables d'ajustement et la DGF, ils ont maintenu les dispositions originelles du PLFI.

Les délais « normaux » d'adoption du projet de loi de finances avant la fin d'année n'ont cependant pas pu être respectés. La France a donc commencé l'année 2026 sous l'empire d'une nouvelle loi spéciale, votée in extremis à Noël, pour permettre à l'Etat de lever les

impôts et d'engager les dépenses courantes, sur la même base que l'année dernière. Les travaux d'examens parlementaires du projet de loi de finances 2026 ont repris après la trêve des confiseurs, à l'Assemblée nationale, mais donnant les signes d'un enlisement rapide. Le gouvernement a donc souhaité couper court et a, contrairement à ses engagements initiaux, décidé en janvier d'engager la responsabilité du gouvernement sur le texte (art. 49.3).

Pour s'assurer une non censure, le gouvernement a repris le texte du Sénat, et opéré quelques ajustements, lâchant un peu de lest sur la tenue des dépenses et **aboutissement à un desserrement de l'objectif de réduction du déficit public de -4,7% pour 2026 à -5% (soit une dizaine de milliards supplémentaires)**.

### Prévisions d'évolution du solde public par sous-secteurs

	2024	2025	2026	Δ 2026/2025
Etat	-5,2%	-4,6%	-4,7%	-0,1 pt
Administration publiques locales	-0,6%	-0,5%	-0,4%	+0,1 pt
Administrations sociales	0,0%	-0,3%	0,1%	+0,4 pt
<b>Solde public global</b>	<b>-5,8%</b>	<b>-5,4%</b>	<b>-5,0%</b>	<b>+0,4 pt</b>
<i>dont solde "structurel"</i>	-5,8%	-5,1%	-4,6%	+0,5 pt

Les dispositions concernant les collectivités ont donc été pour l'essentiel reprises de la version sénatoriale, stabilisant l'effort demandé au bloc local autour des 2 Mds€ pour 2026.

Pour les principales dispositions finalement actées pour le bloc local :

- Reconduction d'un DILICO 2026 sur une base réduite, pour un effort de prélèvement de 0,740 Md€, duquel les communes sont exemptées. L'effort 2025 de 250 M€ des EPCI est reconduit, les départements participant pour 140 M€ et les Régions de manière un peu plus marquée que 2025, pour 250 M€ (mais moins que la version initiale de 500 M€). Les critères de détermination restent figés sur ceux de 2025.
- Les ponctions sur les variables d'ajustement (DCRTP et DTCE notamment) sortent accentuées à 586 M€ pour 2026 : -188 M€ pour la DCRTP et DTCE régionales ; -30 M€ pour celles des départements ; -318 M€ pour le bloc communal (dont 59 M€ servant à financier la dotation élu local petites communes) auxquels s'ajoutent -50 M€ pour la ponction sur le FDTP (fonds transitant par les Départements et reversés in fine aux petites communes). La ponction avoisinera 1,35% des recettes réelles de fonctionnement nettes des communes et EPCI concernés.
- Le reste des dispositions concernant les collectivités, sans changement par rapport à la version sénatoriale (ci-dessus évoquées).

Au-delà des prélèvements directs sur les budgets locaux, l'érosion des crédits budgétaires nationaux aggrave encore davantage la situation et limite encore la capacité d'action des territoires.

#### Evolution du DILICO pour 2026 selon Loi de finances votée

La loi de finances pour 2026 dans sa version définitive ramène le **prélèvement au niveau national pour 2026 à 740 M€ finalement**. Les modalités de répartition des parts entre les collectivités sont modifiées :

CONTRIBUTEURS	DILICO 2025 1 Md€	DILICO 2026 0,740 Md€
REGIONS	280 M€	350 M€
DEPARTEMENTS	220 M€	140 M€
EPCI	250 M€	250 M€
COMMUNES	250 M€	0 M€

Les communes sont les gagnantes des amendements parlementaires mis en œuvre, avec une décision d'exemption de l'effort en 2026.

Les autres blocs sont prélevés, selon des modalités sensiblement équivalentes au DILICO 2025, avec toutefois :

- Pour les départements, un abaissement de l'effort à 140 M€ pour tenir compte des difficultés financières du bloc ;
- Pour les régions, une ponction relevée à 350 M€ ;
- Pour les EPCI, une contribution à même étiage que 2025 (250 M€).

**Les seuils de prélèvement 2025 sont reconduits pour les EPCI** (de 110% de l'indice moyen), ce qui signifie une reconduction à l'identique des montants prélevés et des EPCI concernés.

Notons que, pour ce qui est du DILICO 1 2025, la Loi de finances confirme le reversement par tiers du montant prélevé en 2025. à compter de 2026.

De plus, la modification en l'article 81 de la LF 2026, de la fiscalité sur les déchets impact les budgets des EPCI portant la compétence prévention et gestion des déchets. Cet article réorganise la TGAP en plusieurs sous-taxes. Des évolutions à la hausse progressive des tarifs sur la période 2026-2030 sont à prévoir : passage d'un tarif de 65 €/tonne à 69 €/tonne en 2026 à 85 €/tonne en 2030 pour les déchets non dangereux (enfouissement). En parallèle, l'article aligne sur le taux de 5,5 % l'ensemble de la TVA portant sur les prestations de collecte et de traitement des déchets par les collectivités territoriales (contre 10 % précédemment).

Dès lors pour 2026, suite au vote de la loi de finances et en termes d'impact localisé, **la Métropole d'Aix Marseille Provence sera concernée par :**

1. La reconduction du prélèvement au titre du DILICO, à même montant,
2. La poursuite de l'écêtement de la dotation de compensation,
3. Une diminution forte de son montant de DC RTP,

4. La seconde salve de relèvement du taux de cotisation CNRACL (hors PLF26 mais non remis en cause par celui-ci),
5. Une nouvelle ponction au titre du rabot PSR compensations fiscales valeurs locatives industrielles,
6. La hausse des tarif TGAP.

1/ En ce qui concerne le prélèvement **DILICO 2026**, la Métropole Aix Marseille Provence reste ponctionnée à **même niveau qu'en 2025**, puisqu'elle affiche un ratio au-dessous du seuil de prélèvement 2025 de 110% (avec un indice synthétique propre de 142%) et qu'elle était plafonnée aux 2% des RFF, **pour une somme de 21,98 M€ de prélèvement**.

**Positionnement de AMP vis-à-vis des critères du fonds**

(données DGF 2025)

	AMP	Moyenne	Ratio
Potentiel financier par habitant (75%)	678 €	474 €	<b>143%</b>
Revenu par habitant (25%)	18 768 €	17 705 €	<b>106%</b>
<b>--&gt; Indice synthétique</b>			<b>142,2%</b>
<i>seuil de prélèvement 2025</i>			<i>110%</i>

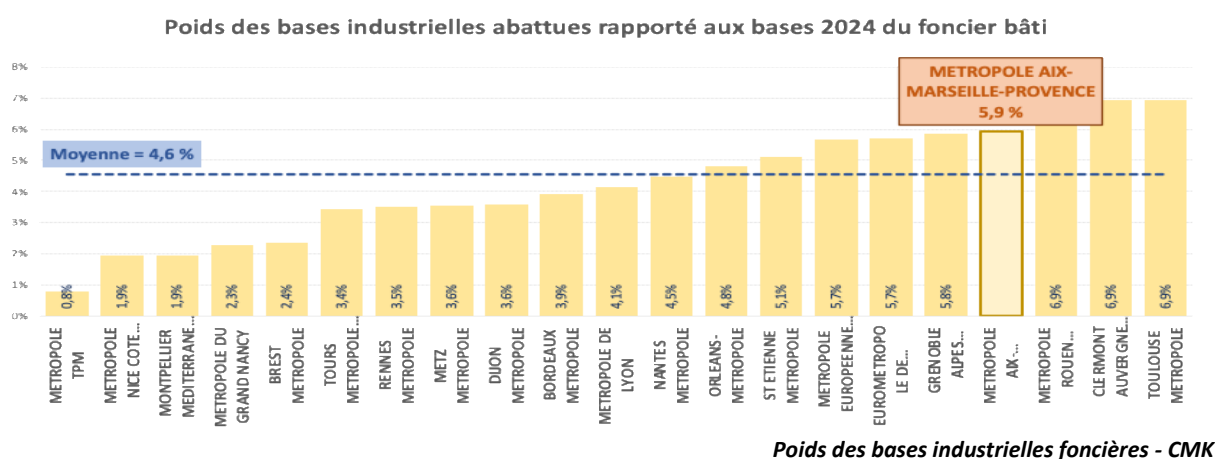
2/ La **dotation de compensation** de la Métropole ralentira cette année encore, dans une proportion marquée (de l'ordre de -3,5%), pour un impact de **-5,3 M€** estimé.

3/ Aix Marseille Provence, territoire industriel, perçoit depuis la réforme professionnelle de 2010 un montant de DC RTP non négligeable, qui s'élevait en 2025 à un peu plus de 121 M€. Elle enregistra donc sous l'effet des dispositions de la loi de finances 2026 une **ponction estimée de l'ordre de 16,8 M€ sur cette recette, équivalente à minima à -1,5% de ses recettes réelles** de fonctionnement retraitées au périmètre du cadre réglementaire. Soit plus du double de la ponction déjà assumée en 2025 par rapport à 2024.

4/ Le décret de 2025 prévoyant la réhausse sur 4 ans, de 3 points par an du taux de cotisation CNRACL pour les employeurs publics, dans l'objectif de rééquilibrer le régime de retraite en question, n'a pas été remis en cause par la loi de finances, malgré les contestations du bloc local depuis un an. **Cet effort pour 2026 devrait peser de l'ordre de +6 M€ sur la masse salariale de la collectivité métropolitaine** (après 7 M€ en 2025 également marqué par la fin du gel du taux des cotisations de sécurité sociale).

**5/Enfin, la mesure visant à diminuer le montant des compensations fiscales revient à faire entrer une nouvelle compensation d'exonération d'impôts locaux dans les variables d'ajustement : la compensation d'exonération de TFPB et de CFE au titre de la réduction de 50 % des bases des établissements industriels.** Cette compensation a été instituée par la loi de finances pour 2021, suite à l'allègement de la fiscalité touchant l'appareil productif (abattement de 50% de la valeur locative foncière des sites industriels). Au niveau national, cette compensation, de près de 4,3 Mds€ en 2025 a suivi une évolution dynamique (arrimage minimal à la revalorisation forfaitaire des valeurs locatives) pesant sur les comptes de l'État : elle aurait en effet gagné +0,8 Mds€ depuis sa mise en œuvre (=22% en à peine 4 ans). Dès

lors, l'Etat a cette compensation dans son viseur depuis cette date, **qui concerne plus particulièrement donc les territoires industriels**. Comme évoqué le gouvernement souhaitait dans le PLF originel raboter cette compensation de -25%, ce qui aurait eu pour effet d'impacter la Métropole à hauteur de -19,2 M€, car les allocations fiscales compensatrices représentent en effet chez elle un volume important (90,5 M€ en 2025, soit près de 5% des RRF), en raison de la structure des bases foncières, où la partie industrielle est bien présente (6% des bases de foncier), à 1,5 points de plus que la moyenne de l'échantillon des métropoles.



Les amendements sénatoriaux sur cette disposition, en prévoyant un plafond à 2% des RRF, et une réduction du taux de ponction à -19,3%, viennent toutefois réduire quelque peu **l'effort initial de la Métropole, qui s'établit désormais à -14,8 M€.**

**6 / La hausse des tarifs de la TGAP impacterait le budget annexe « PGD » à hauteur de 1,3 M€ en 2026.**

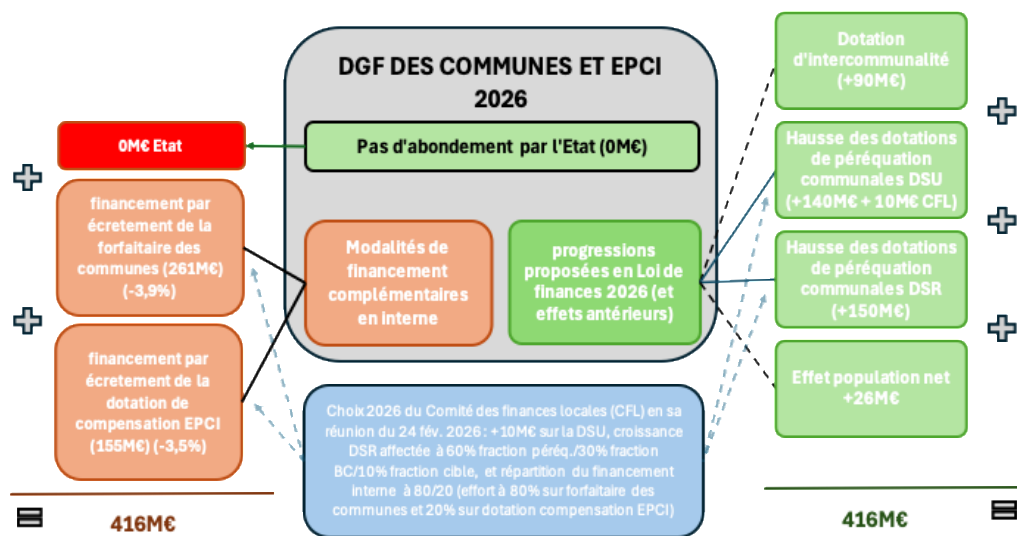
⇒ C'est donc un ciblage particulièrement marqué des territoires industriels qui ressort des modalités de participation au redressement des comptes publics retenues par l'Etat pour 2026, en contradiction avec les discours d'encouragement à la réindustrialisation.

**Ainsi le montant global de l'impact 2026 pour la Métropole AMP, après amendements parlementaires et vote de la loi de finances finale, est estimé à près de 60 M€ en réfaction ou perte de recettes de fonctionnement soit plus de 5% de ses recettes réelles.**

### 3.2.3.2 Dotations d'Etat et péréquation

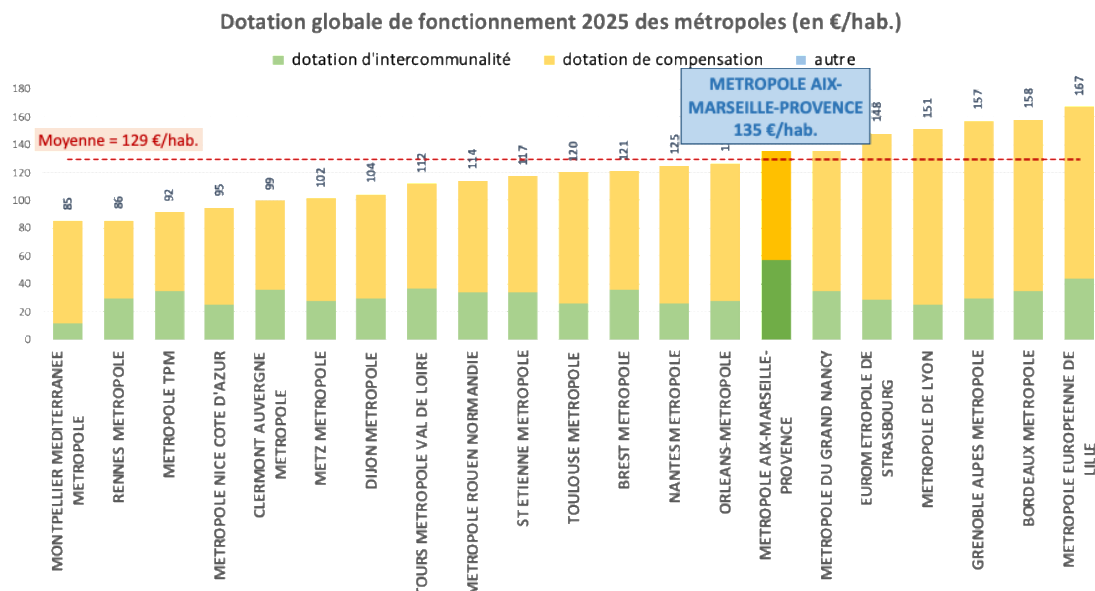
**En ce qui concerne les dotations d'Etat, la loi de finances 2026 propose une stabilisation de l'enveloppe de DGF nationale à 27,4 Mds€ à périmètre constant. Il n'est pas prévu d'abondement de l'Etat, contrairement aux années passées. Dès lors, dans la mesure où la répartition de la DGF répond au même schéma que les concours d'Etat dans leur ensemble, c'est-à-dire qu'elle évolue au sein d'une enveloppe fermée, les hausses-mécaniques (variation de la population) ou décidées par le législateur et le Comité des Finances locales (hausse de la péréquation) - sont à financer en interne par la modulation d'autres éléments. Ainsi pour**

2026, du fait du non-abondement de l'Etat, l'intégralité des évolutions internes à l'enveloppe (croissance démographique effet net de +26 M€, hausse des dotations de péréquation fléchées +140 M€(+10 M€ CLF) sur la DSU et +150 M€ sur la DSR) devront trouver à se financer à l'intérieur de l'enveloppe par **accentuation de l'écrêtement de la dotation forfaitaire des communes et de la dotation de compensation des EPCI, selon un arbitrage rendu le 24 fév.2026 par le Comité des finances locales un peu différent de la répartition habituelle** (accentuation de la part de financement assumée par la dotation forfaitaire des communes, à 80% contre 20% assumée par la dotation compensation des EPCI – habituellement le choix se portait sur du 60/40). Cela induit un écrêtement un peu plus fort de la forfaitaire des communes (-3,9% contre -2,9% estimé) et un peu moindre qu'escompté de la dotation de compensation EPCI, dans une volonté semble-t-il du CFL de rééquilibrer l'effort du bloc local après la décision sénatoriale d'exemption du DILICO pour les communes. La dotation de compensation EPCI devrait donc décélérer de **-3,5%** (au lieu de -5% estimé).



Evolution attendue de la DGF et dotations de péréquation suite CFL fév. 2026 - CMK

Dès lors, les projections de dotations pour la Métropole **s'inscrivent dans les tendances suivantes.**



Rappelons que la Métropole apparaît, comparativement aux autres métropoles françaises, plutôt dans la moyenne en ce qui concerne le niveau des dotations d'Etat (à 135€/hab reçus contre 129€/hab en moyenne).

La Métropole émerge aux 2 composantes de la DGF, à savoir :

- La dotation d'intercommunalité ;
- La dotation de compensation.

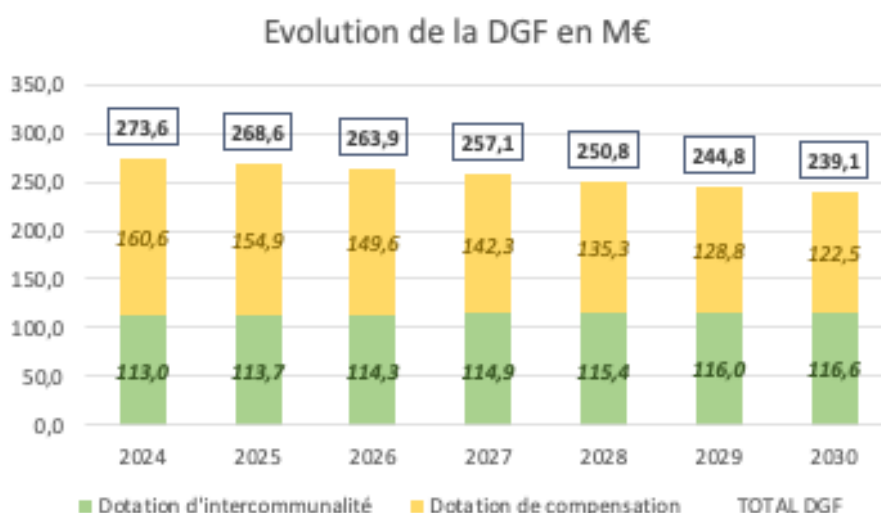
*La DGF globale perçue par la Métropole en 2025 s'élève à 268,6 M€.*

Le niveau de dotation d'intercommunalité est relativement stable depuis plusieurs années, sous l'effet de la garantie de CIF. En 2025, la **dotation d'intercommunalité** de la Métropole s'est élevée à **113,7 M€**, contre 113 M€ en 2024.

En ce qui concerne la dotation de compensation, celle-ci suit à l'échelle nationale une tendance continue à l'écrêtement. En effet, l'écrêtement de cette dotation participe au financement des évolutions internes de l'enveloppe nationale de DGF. En 2025, la **dotation de compensation** de la Métropole s'est réduite de 3,6%, passant de 160,6 M€ à **154,9 M€**.

**Les projections pour 2026 et suivantes dessinent une continuité dans ces deux tendances, aboutissant à une perte progressive de DGF de l'ordre de -2,3%/an.**

**La dotation d'intercommunalité s'établirait à 114,3 M€ en 2026 et la dotation de compensation à 149,6 M€ (près de -5,3 M€).**



### 3.2.3.3 Un effort budgétaire inégalement réparti et excessivement concentré sur les grandes intercommunalités « industrielles »

Les prélèvements imposés par cette loi de finances marquent une grande différence de traitement selon les catégories de collectivités. Le bloc communal, qui pèse 56% des recettes de fonctionnement de l'ensemble des collectivités, est mis à contribution à hauteur de 71% du quantum. En particulier les grands EPCI, et plus particulièrement les communautés et

métropoles qui, ensemble, pèsent le cinquième de l'ensemble des budgets locaux se retrouvent à acquitter plus de la moitié de la facture.

L'atterrissage paraît inespéré pour la grande majorité des villes (notamment du fait de l'abandon du Dilico communal). Cette version finale est au contraire extrêmement douloureuse pour les EPCI en général et pour les intercommunalités des territoires industriels en particulier (lesquels sont souvent également des territoires socialement défavorisés). La majorité des EPCI se voient imposer des ponctions supérieures à 3% des recettes de fonctionnement - uniquement au titre de 3 mesures (Dilico + DCRTP + PSR VLEI), et même 4% ou plus pour : la CU du Havre, la CU d'Arras, la CU de Dunkerque, la CA du Contentin, la métropole de Toulouse...<sup>8</sup> Certaines se voient amputées leurs recettes de fonctionnement à hauteur de plus de 5 %. Tel est le cas de la **Métropole Aix-Marseille-Provence avec un impact de plus de 5% de ses recettes réelles**, qui se retrouve en tête de liste des collectivités les plus ponctionnées.

La LF pour 2026 met ainsi en lumière une contradiction manifeste entre ces réductions budgétaires imposées aux territoires qui accueillent les activités industrielles et les objectifs nationaux donnés par l'Etat aux grandes intercommunalités, de réindustrialisation du territoire, d'accélération de la décarbonation, d'investissements dans les infrastructures, et d'aménagement des zones d'activité. Avec 30 % des emplois liés à l'industrie, la Métropole AMP s'implique, aux côtés de l'Etat, dans de nombreuses démarches partenariales qui concourent à la réindustrialisation du territoire français, telles que :

- La décarbonation de la zone industrialo-portuaire de Fos-Berre (projet ZIBaC) et la feuille de route pour le développement industriel du Golfe de Fos-Etang de Berre avec le Projet Partenarial d'Aménagement qui en découle ;
- Le déploiement de la filière aéronautique et défense autour d'Airbus Helicopters avec le Pacte Sud Avenir Helico, le renforcement de la BA 125 et le développement du pôle Jean Sarrail ;
- Les déploiements autour du pôle de Cadarache (CEA et ITER) ;
- La reconversion de la Centrale thermique de Gardanne/Meyreuil suite à la décision de l'Etat d'arrêter le charbon, et plus largement celle du bassin minier avec l'essor de la microélectronique.

L'accompagnement de ces grands projets implique de mobiliser de fortes compétences métropolitaines, mais aussi un niveau d'investissement sans précédent. Cet effort en matière d'investissement du bloc intercommunal est d'autant plus important que l'Etat sollicite la Métropole même au-delà de ses compétences obligatoires (par exemple pour le financement de l'hôpital de Martigues, de la liaison Fos-Salon et du contournement Martigues-Port-de-Bouc). En priorité, la Métropole a sanctuarisé un budget de 300 M€/an, dédié au déploiement de nouvelles infrastructures de mobilité ; auquel s'ajoutent les investissements nécessaires à l'accompagnement de la décarbonation de son industrie lourde (indispensable à son maintien) et de la filière aéronautique estimés entre 300 et 400 millions d'euros à horizon 2030.

---

<sup>8</sup> France Urbaine, « Loi de finances : pour un nécessaire changement de Méthode en 2027 », février 2026.

A l'échelle d'une intercommunalité, aussi grande que peut être AMP, avec des enjeux de développement industriel aussi forts, ces montants d'investissements constituent des niveaux très élevés, d'autant plus que sa ressource fiscale dynamique est de plus en plus limitée. La Métropole s'est néanmoins engagée dans cette ambition partagée avec l'Etat, consciente que l'avenir de la réindustrialisation de la France s'écrit en partie sur son territoire.

Ainsi, les prélèvements sans précédents des lois de finances ont, et vont dégrader la situation financière de la Métropole, compromettant directement sa capacité à financer ces grands projets industriels, avec près de la moitié de ces prélèvements est directement liée au caractère industriel de son territoire qui vise les compensations issues de réformes fiscales décidées par le législateur depuis 25 ans. Ces mesures réduisent fortement son autonomie fiscale, tant en matière de pouvoir de taux que de dynamisme des assiettes foncières. Le lien fiscal s'est ainsi considérablement distendu entre les établissements industriels et leur territoire d'implantations d'usines.

Des mesures désincitatives se poursuivent d'année en année (financement antipéréquateur de la péréquation, ciblage des ponctions sur les EPCI tributaires de DCRTD laquelle caractérise les perdants de la suppression de la taxe professionnelle, suppression de la CVAE, mise en place laborieuse du FNAET réintroduisant un objectif incitatif d'accueil des activités puis velléité de gel quasi immédiate, et aujourd'hui, ponctions sur les compensations d'exonération de TFPB et de CFE au titre de la réduction de 50 % des bases des établissements industriels ...). Cette tendance constitue une double peine pour les élus locaux qui prônent le maintien et le développement d'activités productives sur leur territoire malgré les externalités négatives associées. La métropole AMP considère donc comme nécessaire un réexamen de chacune de mesures décidées pour 2026. Mais également de maintenir dans la durée une fiscalité relative aux activités industrielles qui soit dynamique.

### 3.2.4 Quelle vision pluriannuelle des recettes des collectivités ?

Dans ce contexte, Les exécutifs locaux et plus encore la Métropole AMP, vont être en grande difficulté pour élaborer leurs budgets. Derrière les lignes budgétaires, ce sont des choix concrets qui se profilent :

- Ralentissement de l'investissement ;
- Arbitrages difficiles en matière de politiques publiques et tension sur la qualité des services publics,
- Recours au levier fiscal désormais principalement concentré sur le foncier bâti pour les EPCI.

Cependant, ces enjeux ne s'arrêtent pas en 2026. Les variables d'ajustement traditionnelles s'épuisent, la charge de la dette nationale continue de croître, et la tentation pourrait être forte pour solliciter à nouveau les collectivités. Il y a ainsi une nécessité très forte d'objectiver dans le débat public la place des collectivités dans la situation macroéconomique de la France, sur la base de données ancrées dans les réalités locales.

Si les ratios de solvabilité des grands EPCI sont ce qu'ils sont, c'est d'abord le fruit de la volonté des exécutifs de consolider la capacité d'autofinancement afin de faire face au défi de l'accélération des investissements. Cette consolidation de l'autofinancement n'a pas été effectuée, sous cette mandature, sans efforts ni coût politique (hausse de pression fiscale en 2023, priorisations fortes, repérimétrage du niveau de service public et transferts avec les communes, maîtrise des charges de fonctionnement et de la masse salariale, etc.).

Mais plus encore que la difficulté à trouver des financements, le frein auquel sont confrontés les collectivités, c'est l'absence de visibilité sur les ressources à dégager dans le futur pour être certaines de conserver la capacité de continuer à investir, à se désendetter et à rembourser la dette.

Les collectivités seront pour autant contraintes d'investir dans la transition énergétique pour respecter les engagements pris par la France. Selon l'institut I4CE<sup>9</sup>, c'est un véritable « mur d'investissement » liés à la transition écologique que doivent porter les acteurs publics et privés pour porter le projet de stratégie nationale bas carbone. La transition se concrétise d'abord dans les territoires. Et c'est dans les grandes agglomérations que se concentrent les enjeux et les leviers. Les craintes sont fortes de devoir constater en 2026 la détérioration de la solvabilité des grandes intercommunalités les plus ponctionnées, avec le risque d'un impact fort sur l'investissement, la qualité des services et la cohésion sociale et territoriale.

Dans un contexte de raréfaction des moyens budgétaires nationaux, il y a une nécessité de faire émerger un nouveau modèle de prévision pluriannuelle des finances locales au niveau de l'Etat et de respect de l'autonomie fiscale et financière des collectivités.

### 3.3 Contexte législatif

#### 3.3.1 Vers un nouvel acte de décentralisation

Une réflexion sur un nouvel acte de décentralisation a été engagée le 14 septembre 2025 par le gouvernement. Elle vise à approfondir la clarification des compétences, à renforcer la déconcentration de l'Etat et à simplifier le cadre normatif applicable aux collectivités territoriales. L'objectif affiché est de rendre plus lisibles les politiques publiques déployées sur le territoire et en particulier dans sept domaines d'actions identifiés : la santé "et en particulier l'offre de soins de proximité", "les politiques environnementales", "l'urbanisme et le logement", "les transports et la mobilité". La liste inclut aussi les trois champs que la loi sur l'organisation territoriale de la République (Notre) de 2015 a préservé comme "compétences partagées" entre niveaux de collectivités, à savoir la culture, le tourisme, le sport.

Les orientations présentées à ce stade mettent l'accent sur une meilleure articulation entre l'Etat et les collectivités et entre les collectivités elles-mêmes, avec un renforcement du rôle des préfets dans la coordination territoriale ainsi qu'une volonté affichée de réduire les doublons de compétences et les charges administratives supportées par les collectivités. Cet

---

<sup>9</sup> Institute for Climate Economics (I4CE), Panorama des financements climat des collectivités locales, juillet 2025.

acte décentralisateur se déclinerait en trois textes : un premier de simplification et clarification du fonctionnement des collectivités qui serait déposé avant les scrutins de mars 2026 et qui prolongerait le décret de simplification des normes applicables aux collectivités publié en février 2026. Un second texte concernant la réforme de l'Etat, la décentralisation et la répartition des compétences entre les différents niveaux d'administration. Et un dernier texte concernant la simplification de l'organisation de la Métropole du Grand Paris. D'autres textes adoptés ou à venir compléteraient cet acte de décentralisation : projet de loi sur le statut de l'élu, proposition de loi sur les polices municipales, loi-cadre « mobilités ».

En parallèle de ces trois volets législatifs, la question des ressources financières des collectivités fera l'objet d'une mission à l'Assemblée nationale. Cependant, la délégation aux collectivités a déjà engagé des travaux à travers un groupe de travail dédié aux ressources locales, tandis qu'au Sénat, une mission a été lancée sur les compensations de l'État aux collectivités.

Si les orientations de ces textes répondent en apparence à des attentes anciennes des collectivités, subsistent néanmoins de fortes réserves quant à leurs implications financières et institutionnelles dans le contexte actuel de contraintes pesants sur les finances locales.

Les orientations budgétaires pour 2026 doivent intégrer la perspective d'une nouvelle phase de décentralisation à moyen constants, voire décroissants, dans un contexte déjà marqué par la contraction des marges de manœuvres fiscales et la montée des dépenses contraintes.

### 3.3.2 Contexte du financement de la mobilité : une impasse financière des AOM de France face à un mur de dépenses en investissement et en fonctionnement

Face à l'urgence climatique et la nécessité de décarboner les mobilités, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) locales subissent de plein fouet la contradiction entre la nécessité d'un choc d'offre indispensable pour favoriser le report modal, la transition écologique et le constat d'un modèle économique à bout de souffle. C'est un mur de plus de 100 milliards d'euros de dépenses de fonctionnement et d'investissement qui se dresse devant les AOM d'ici à 2030, dont 60 milliards (30 Md€ pour le fonctionnement) sur les territoires en dehors de l'Île-de-France<sup>10</sup>. Le GART estime de son côté, en première analyse, qu'entre 2025 et 2035, les 25 plus grandes AOM locales (65 % du champ hors Île-de-France) devront couvrir 34 Md€ d'investissements et 9 Md€ de surcoûts d'exploitation : soit 2 Md€ par an à trouver par extrapolation sur l'ensemble des AOM après mobilisation de la dette.

Suite à aux conclusions de la conférence nationale sur le financement des mobilités « **Ambition France transports** » lancée en mai 2025, le **projet de loi-cadre relatif au développement des transports : sécuriser, renforcer et programmer les investissements**, a été présenté le 11 février 2026. Il présente 5 principes clefs :

1. *Donner une perspective pluriannuelle au financement des transports.* Le ministre a annoncé que des lois de programmation pour les transports d'une durée d'au moins dix ans seront présentés pour définir les investissements futurs.

---

<sup>10</sup> Rapport d'information du Sénat « Modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité » (juillet 2023).

2. **Priorité aux investissements dans la régénération, la modernisation et la performance des infrastructures existantes (ferroviaires, fluviales et routières).**
3. **Conforter l'affectation des ressources nouvelles prélevées sur les mobilités vers ces dernières (AFITF) :**
4. **Solidifier et diversifier le modèle économique des AOM pour qu'elles puissent développer l'offre de transports collectifs entre les centres urbains et leurs périphéries et offrir des alternatives à la voiture ;**
5. **Mobilisation de financements privés.**

Le texte acte notamment, le maintien des péages autoroutiers à l'issue des concessions historiques (31 décembre 2031 et 30 septembre 2036) et le fléchage d'une partie de ces recettes à hauteur de près de 2,5 Md€ à termes vers l'investissement dans tous les réseaux de transports. Ce projet de loi intègre des dispositions spécifiques aux AOM locales, gravement sous-financées avec notamment :

- **L'instauration de l'indexation de principe des tarifs, avec possibilité d'une délibération contraire de l'AOM ;**
- **Renforcement de l'intervention de la Société des grands projets (SGP) dans la réalisation des projets de services express régionaux métropolitains (SERM) ;**
- **Des dispositions relatives à la gouvernance des gares routières avec la désignation d'un « chef de fil ».**

Ce projet de loi exclu la prise en compte de la voirie communale, tout comme une véritable réforme du modèle de gouvernance des AOM. **Le déplafonnement du VM est également exclu. Cette évolution, permettrait pourtant aux AOM locales d'assumer pleinement leurs responsabilités au service des mobilités du quotidien, et de disposer ainsi des mêmes capacités d'action que celles reconnues à Île-de-France Mobilités en 2023.**

**Aucune marge de manœuvre nouvelle avant horizon 2031 n'est donc trouvées pour les AOM locales dans ce projet de loi, alors même les conclusions d'Ambition France Transports ont mis en exergue un modèle économique des mobilités dont l'équilibre n'est déjà plus assuré.**

Une contradiction forte apparaît également entre les ambitions annoncées dans ce projet et les coupes budgétaires sans précédents prévues par la loi de finances pour 2026, alors que les besoins continuent d'augmenter. Il y a urgence à trouver collectivement des marges de manœuvres financières. Les transports demeurent le premier poste budgétaire des régions et du bloc local, un fait qui doit être pris en compte à toutes les échelles de décision pour assurer la pérennité et l'efficacité du système de transport en France. Les métropoles françaises, notamment celles de grande taille comme Aix-Marseille-Provence, se trouvent en premières lignes de ces enjeux. Ainsi, dans un contexte budgétaire particulièrement contraint, le renvoi à une loi de programmation, consacrée au financement de ces infrastructures, prive le texte de garanties permettant aux AOM locales de s'engager dans les investissements pluriannuels nécessaires pour l'entretien et le développement des transports.

## 4. Les orientations budgétaires 2026 de la Métropole Aix-Marseille-Provence

### 4.1 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 **Dotation de Solidarité Communautaire (DSC)** de 22 M€ en 2023. Des arbitrages budgétaires qui restaient à trouver collectivement avec les communes, devaient permettre de la porter à 44 M€ en 2024 puis à 66 M€ en 2025 et de façon pérenne. 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 un juste partage de la taxe d'aménagement.
- **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 en moyenne 400 millions d'euros par an au budget principal et 300 millions d'euros par an au budget annexe « transports ».**

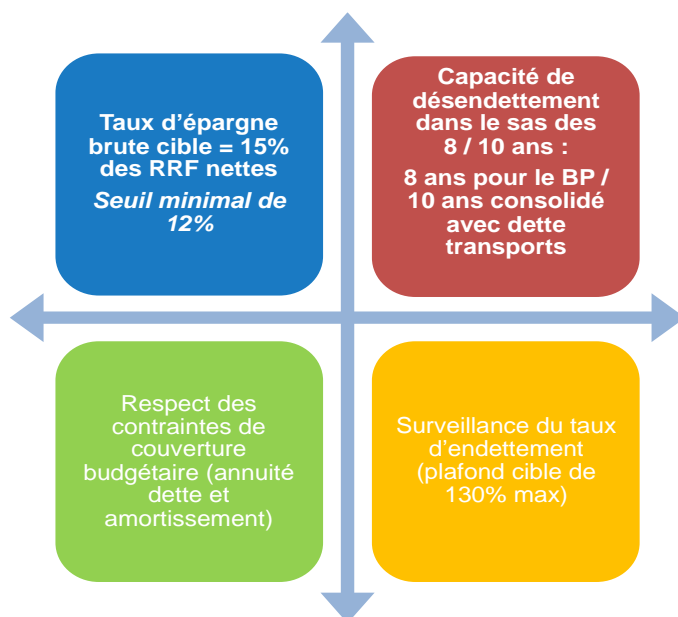
- **Assurer une gestion efficace et équilibrée des ressources.**

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.

#### 4.1.1 Rappel des ratios cibles pour les orientations budgétaires

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 :

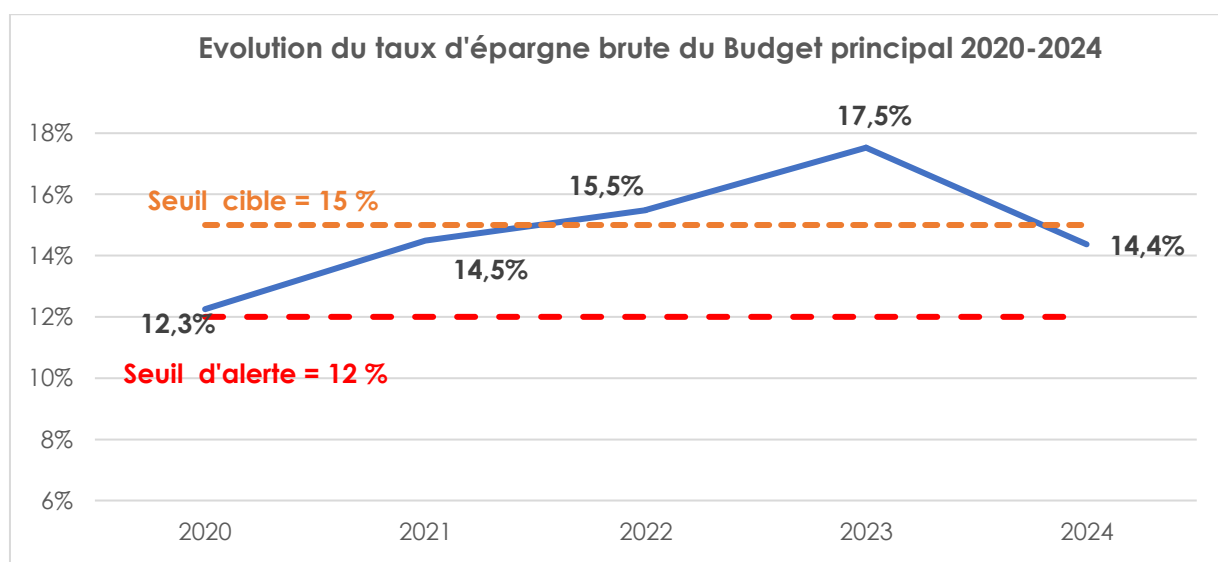


#### *Un taux d'épargne brute cible de 15% des recettes réelles de fonctionnement (RRF)*

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.

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

Les budgets successifs de la Métropole se sont inscrits dans la trajectoire fixée pour 2023 à 2026. Les efforts de gestion et les décisions prises dès 2023 en matière de fiscalité ont permis de dégager des marges de manœuvre importantes pour financer l'accélération des investissements tout poursuivant la trajectoire de désendettement et en finançant la solidarité financière. 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€). Ce redressement a été atteint par maîtrise de la dépense ramenée en deçà de l'inflation, et l'optimisation des recettes.



**Depuis l'adoption des Comptes Administratifs (CA) et de Gestion de l'exercice 2024, la Métropole dispose de données fiables pour analyser ses ratios :**

**L'année 2024 se caractérise ainsi à nouveau par le respect des engagements financiers de la Métropole et des ratios seuils de soutenabilité, mais marque une rupture de la trajectoire d'amélioration nette depuis 2020. Après une compression de l'autofinancement en 2020 (année COVID), la collectivité est parvenue à inverser la tendance en 2022/2023 avec une belle progression de l'épargne, toutefois contrariée dès 2024 par les conséquences d'une inflation diffuse.**

L'épargne brute s'établissait en effet en 2024 à 268 M€, soit un repli de 15 % par rapport à 2023 (de 315 M€ soit -69 M€) mais en hausse de +13,7 % par rapport à 2021 soit +32 M€ (235 M€). Le taux d'épargne brute atteignait 14,4%, soit au-delà du seuil d'alerte de 12% et proche du seuil cible de 15% (1,6 point en dessous de la moyenne des métropoles).

L'épargne nette 2024 était de 97 M€ soit -46 M€ par rapport à 2023 (de 143 M€) et de +37 M€ par rapport à 2021 soit + 62,9 % (de 60 M€). Cette épargne a permis de dégager de l'autofinancement complémentaire aux investissements et une diminution de l'endettement en 2024.

**En 2024, pour la première fois depuis sa création, la Métropole n’a souscrit aucun emprunt nouveau** (moyenne de 186 M€/an d’emprunts nouveaux depuis 2016) grâce à un prélèvement important sur le fonds de roulement (plus de 110 M€), aux subventions appelées en complément du maintien d’un autofinancement conforme au PFF. Le repli de l’épargne par rapport à 2023 a donc impliqué de puiser dans les réserves reconstituées pour permettre la poursuite de la stratégie de désendettement de la Métropole.

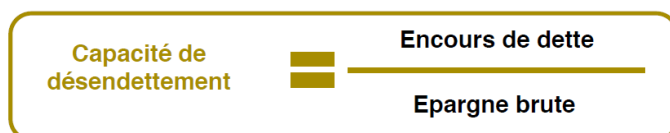
Assise sur un stock de dette conséquent à fin 2021 (plus de 2Mds€ - uniquement budget principal), la Métropole a souhaité stabiliser son encours et entamer une politique de désendettement. Pour la deuxième année consécutive, l’encours de dette du budget principal était en diminution en 2024 à 1 836 M€ soit – 50 M€ par rapport à 2023 (1986 M€). En 2023, l’endettement a enregistré une première diminution de -57 M€, faisant suite à deux années de stabilisation de l’encours à 2 043 M€. Grâce à cette politique, la Métropole AMP se caractérise par un niveau de dette par habitant 2024 revenu en-deçà de la moyenne des métropoles, avec 909€/habitant contre 1067€/habitant, soit 15% inférieur, alors qu’elle avait eu l’habitude ces dernières années d’être 10 à 20 points au-dessus.

Le niveau d’autofinancement en 2024 et les ponctions sur le fonds de roulement ont permis de porter près de 770 M€ d’euros de dépenses de la PPI sur l’ensemble des budgets et de réaliser 372 M€ au budget principal sur les 428 M€ votés.

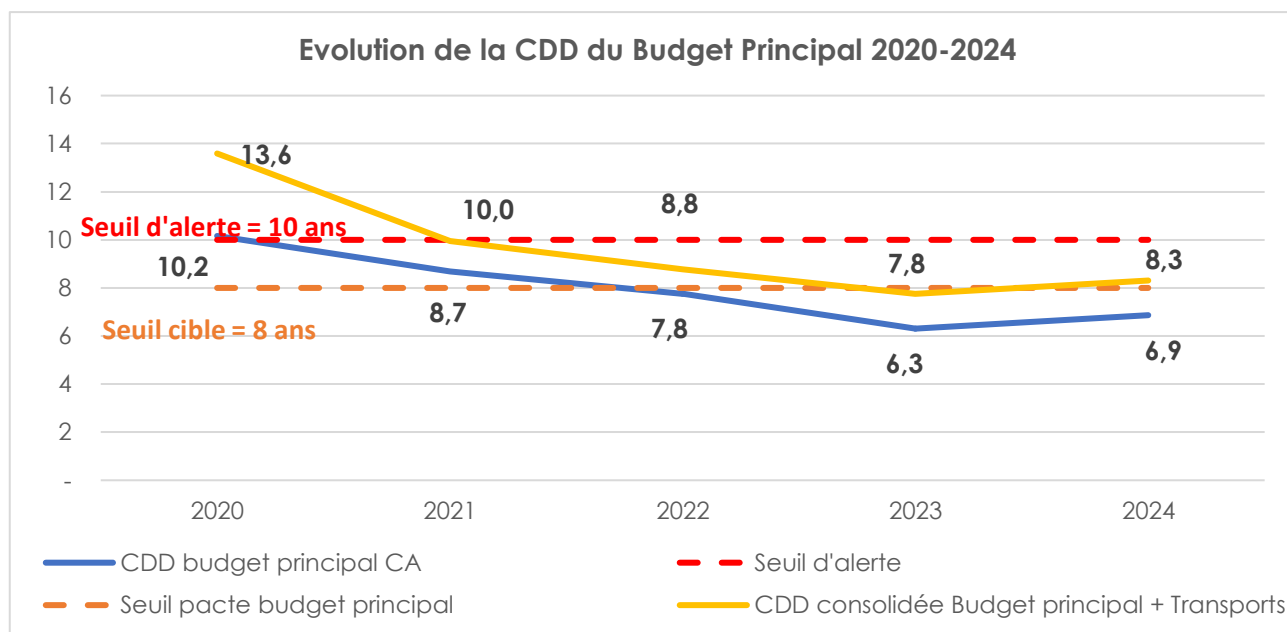
Sur le budget annexe « transports », 278 M€ de dépenses d’équipement ont été réalisés en 2024, soit +42 % par rapport à 2023 contre 80 M€ en moyenne sur les exercices 2016-2021. La Métropole parvenait à financer l’accélération de ses investissements de mobilités grâce à une amélioration de son autofinancement brut en 2024 (+17 M€ en 2024 pour 55 M€ contre 38 M€ en 2023), notamment du fait du travail mené avec ses opérateurs pour maîtriser ses charges de fonctionnement et des mesures d’optimisation de l’offre de transports, couplés à une mobilisation des cofinancements (plan « Marseille en Grand » notamment) et de son fonds de roulement.

**La préservation d’un niveau soutenable de l’épargne, malgré une inversion de la tendance d’amélioration, et la non mobilisation de l’emprunt en 2024 a permis de maintenir une évolution vertueuse de la capacité dynamique de désendettement (CDD).**

**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.

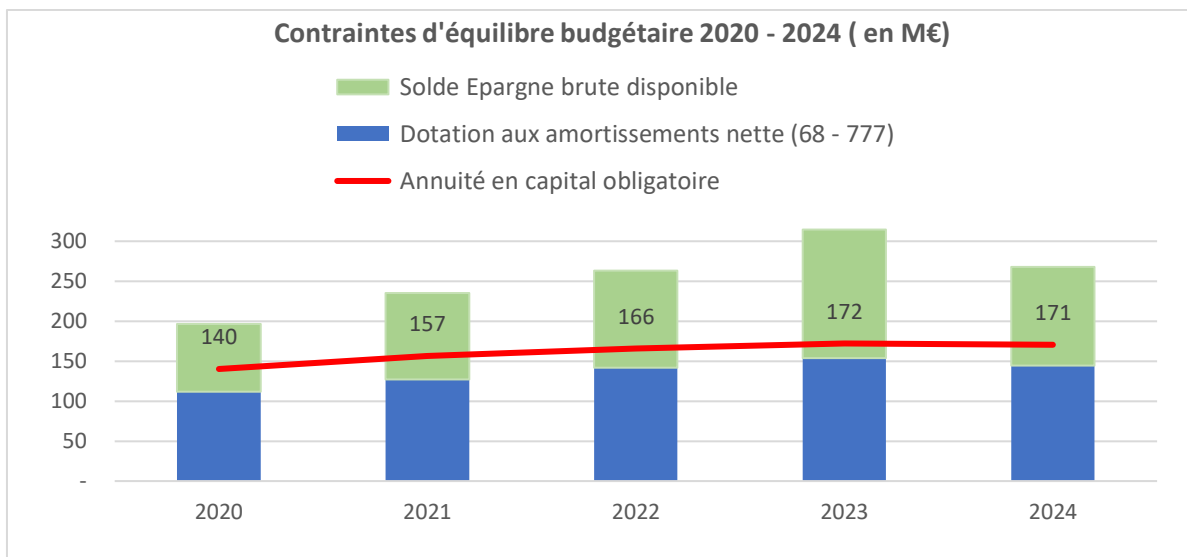


La **capacité de désendettement du budget principal s'établissait à 6,9 ans au 31 décembre 2024** contre 8,7 années en 2021. La **CDD consolidée avec le budget annexe « transports » était de 8,3 ans en 2024**, soit bien en dessous du seuil de 10 ans que s'est fixé la Métropole. La Métropole affiche ainsi un ratio de CDD 2024 légèrement supérieur à la moyenne des métropoles (6,9 ans contre 6,2 ans). Ce ratio s'est apprécié nettement sur la période scrutée, entre 2020 et 2023, en raison de la progression de l'épargne et d'une politique de stabilisation de la dette, puis de désendettement, amorcée en 2022. La contraction de l'épargne entamée en 2024, notamment induite par les décisions de financement de la DSC sans leviers nouveaux activés, interrompt la tendance marquée d'amélioration depuis 2020. Cependant le niveau de CDD est stabilisé à mi-distance du seuil d'alerte de 12 années de la DGCL.

Cette évolution vertueuse de la CDD depuis 2020 a **impacté positivement la notation** de la Métropole sur les marchés financiers (voir partie « 4.7. La dette »). L'amélioration de la note financière de la métropole en juin 2024, de A+ à AA-, maintenue en juin 2025, avant d'être dégradée en septembre 2025 du fait de la situation financière de l'Etat, confirmait le redressement de sa situation financière. Ce rehaussement a été un succès significatif pour la Métropole. Il a mis en lumière la valeur et la pertinence du pacte fiscal et financier.

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

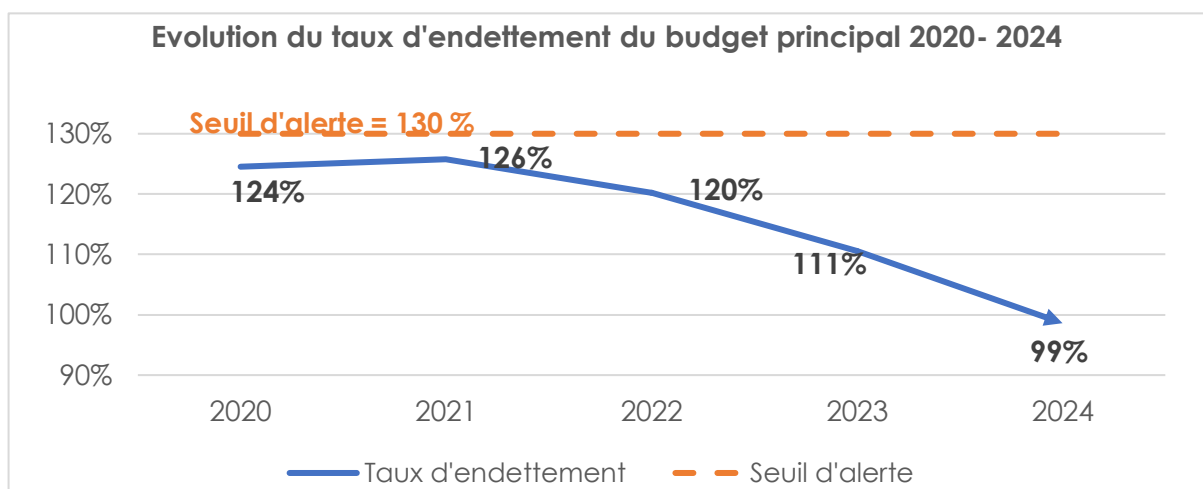
La Métropole satisfait aux contraintes de couverture de la dotation nette aux amortissements et de l'annuité en capital sur toute la période.



### 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.

Cette inversion claire de la tendance d'endettement depuis trois ans, continuait de se traduire en 2024 au travers de la diminution du taux d'endettement du budget principal (99 % contre 111 % en 2023 et 120 % en 2022 après six années d'augmentation continue).

**Il est à noter concernant l'exercice 2025, que la Métropole devra attendre d'avoir produit son Compte Financier Unique pour disposer d'une actualisation des ratios qui soit fiable. Toutefois, une projection sur l'atterrissage de l'exercice budgétaire 2025 permet de tirer des enseignements sur la situation actuelle. Ces éléments seront abordés dans les chapitres suivants.**

**Enfin, il est rappelé les conclusions du Pacte Financier et Fiscal par rapport au pilotage de la trajectoire financière à horizon 2026 :**

*A la condition de la déclinaison de cette stratégie, le Pacte financier et fiscal actait 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 sera 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 ».*

#### 4.1.2 Les leviers mobilisés depuis 2023

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 800 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 ;
  - Des objectifs qui doivent être appréciés de manière pluriannuelle depuis l'adoption du PFF en 2022 et hors mesures réglementaires et changement de périmètre (transferts de compétence principalement).

- **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 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.
- **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 intégrait par ailleurs dans ses équilibres initiaux 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.

#### 4.1.3 Les objectifs atteints à fin 2024

Depuis son adoption, la Métropole s'est attelée à mettre en œuvre les actions permettant le respect du pacte fiscal et financier :

- Instruction d'un cadrage budgétaire chaque année incluant des plafonds par direction générale déléguée conformes au pacte fiscal et financier ;
- Pilotage de la masse salariale via les plafonds d'emploi défini pour chaque direction ;
- Tenue de réunion de dialogue de gestion budgétaire et ressources humaines ;
- Arbitrages priorisant les moyens sur les politiques prioritaires de la Métropole.

La situation financière de la métropole a été redressée depuis 2022. L'année 2023, premier exercice d'application du PFF de la Métropole, a été une année de transition avec la fin des ex-territoires en 2022. Les efforts de gestion et les décisions prises dès 2023 en matière de fiscalité ont permis de dégager des marges de manœuvre pour financer l'accélération des investissements en 2024 tout poursuivant la trajectoire de désendettement et en finançant l'augmentation de la solidarité financière et ce malgré un ralentissement de l'inflation et des dynamiques de recettes.

La Métropole a ainsi respecté ses engagements de solidarité envers les communes membres. En effet, la DSC a été augmentée en 2024 à 44 M€, soit + 22 M€, la concrétisation de son financement faisant partie des priorisations d'arbitrage sur cet exercice. Cette hausse a donc été financée sur les marges de manœuvre dégagées de la gestion métropolitaine. Elle a également prorogé l'accord local de répartition du FPIC entre communes / Métropole ainsi

que le partage de la taxe d'aménagement : une quote-part actuelle de 51% du produit est reversée aux communes (hors ex Conseil de Territoire Marseille Provence CT1).

La subvention d'équilibre allouée au budget annexe « transports » est restée quant à elle, maîtrisée à 128 M€ contre 126 M€ en 2023 conformément au Pacte malgré la poursuite des investissements et des évolutions et extensions de service.

L'autonomisation du budget « prévention et gestion des déchets » (PGD), actée dans le PFF a été concrétisée au regard de l'extinction du risque juridique, et de la capacité du budget à porter ses charges de structures. Elle s'est traduite par la suppression de la participation en 2024, qui était déjà limitée aux seuls frais de structure refacturés en 2023 (4 M€).

Concernant la maîtrise des charges de personnels, l'exercice 2024 enregistre une progression de +8,7 % soit + 23 M€ (294 M€), mais principalement liés à des transferts de personnels de près de 2 M€ supplémentaires (compétences voirie, propreté et éclairage public au 1<sup>er</sup> janvier 2024), l'impact des mesures réglementaires nationales de revalorisation du point d'indice et autres décisions catégorielles (+10 M€ cumulés depuis 2022) ainsi que des régularisations de conventions de gestion 2023 mandatées en 2024 liés aux transferts de compétences. La progression des dépenses de personnel entre 2022 (274 M€) et l'exercice 2024 (294 M€), corrigé des régularisations et des mesures réglementaires, **est inférieure à 1 % dans le respect de la trajectoire du pacte financier et fiscal.**

La masse salariale occupe une place relativement peu prégnante dans la composition des dépenses de la Métropole : 18% sans retraitements des reversements de fiscalité pour une moyenne à 29% des métropoles (31% hors reversements pour une moyenne à 36%) et 146€/hab. soit 30% inférieure à celle des métropoles. La Métropole est donc parvenue à maîtriser l'évolution de cette dépense, la « cantonnant » à +2,1%/an en moyenne entre 2019 et 2024 (sans retraitement des effets de périmètre bien entendu), quand l'échantillon des métropoles voyait une accélération de +3,8%/an.

Les charges à caractère général ont diminué de 4 % en 2023 (- 7 M€), soit bien en dessous de l'objectif du PFF (-17 M€). En 2024, elle augmentait de +28,1% soit +50,7 M€ (231 M€ en 2024 contre 180 M€ au CA 2023) et étaient facialement au-dessus de 14 M€ de l'objectif du PFF. Cette augmentation s'expliquait par l'impact des transferts de compétences voiries et éclairage public de certaines communes (+13 M€) et de rattrapages de dépenses antérieures. En réaffectant ces dépenses en 2023, l'objectif du PFF a été respecté

Ainsi, la métropole a poursuivi depuis 2022, la maîtrise de ses charges de fonctionnement, malgré leur niveau de rigidité élevé notamment du fait du poids des attributions de compensation des transferts de compétences (et comprenant également une part importante de révisions libres, non liées aux transferts de compétence, effectué antérieurement à la création de la Métropole par les ex -EPCI relatives à l'intégration de DSC et de reversements de dynamiques fiscales) et désormais du poids de la DSC, le tout représentant au total 43 % des dépenses réelles du budget principal. Et ce alors même que les dépenses de personnels

ne représentaient que 18 % des dépenses réelles de fonctionnement en 2024 et ses charges à caractère général 14 %.

Cependant, le rythme d'évolution des charges devient nettement plus marqué que celle des recettes. La Métropole a subi l'inflation de la dépense, sur la fonction transport, sécurité (SDIS) et énergie (notamment en raison de la crise énergétique, mais également de la régularisation transfert voirie éclairage public), et a dû assumer le renforcement des dépenses de solidarité métropolitaine avec la montée en puissance de la DSC et la perte lissée du bénéfice du FPIC, ainsi que l'impact des mesures nationales de revalorisation de la masse salariale. Cette dynamique témoigne de la difficile rationalisation des charges de gestion de la Métropole lié aux besoins de renforcement des politiques structurantes de la Métropole (propreté et voirie, mobilité...) et de la solidarité financière avec les communes.

L'évolution nominale de ces charges en 2024 est donc marqueur d'une réamorçage d'un effet de ciseaux, qui contraint l'institution à des mesures de gestion significatives à court termes, afin de ramener la dépense en deçà de l'inflation et de l'évolution des recettes.

#### 4.1.4 De nouvelles contraintes imposées par l'Etat depuis 2025 qui impactent la trajectoire budgétaire de la Métropole

##### 4.1.4.1 Rappel des impacts de la Loi de Finances pour 2025 sur la trajectoire budgétaire de la Métropole AMP

Afin de réduire le déficit public, un effort considérable a été demandé aux collectivités territoriales en 2025. Ce montant initialement fixé à 5 milliards d'euros a été réduit à 2,2 milliards d'euros dans la version définitive du texte. Pour la Métropole Aix Marseille Provence, **le montant total de perte de recette fiscales estimé initialement s'élevait à près de 50 millions d'euros au budget principal. Cet impact a été ramené à 40 Millions d'euros en raison d'une moindre dynamique de TVA qu'anticipé par l'Etat. Soit une perte 2025 représentant une diminution des marges de manœuvre de près de 4% des recettes réelles de fonctionnement du budget principal pour l'année 2023.**

Objet	Hausse de dépenses en M€	Perte de recettes en M€
DILICO (instauration)	21,9	
Quote-part TVA nationale (gel de dynamique en 2025)		1,2
Dotation de compensation de la Taxe Professionnelle		7,1
Compensation "part salaire"		5,7
Cotisation retraites (hausse de 4 points) - budget principal	4,4	
<b>Total</b>	<b>26,4</b>	<b>14,0</b>

En dépenses nouvelles, la hausse des cotisations retraites (CNRACL) impacte également les budgets annexes à hauteur de 2,9 M€ (principalement au budget annexe « Prévention et gestion des déchets » au regard de ses effectifs pour 2,3 M€). Tous budgets confondus, le montant de la perte sur ce budget métropolitain consolidé est de l'ordre de 43 M€.

L'atterrissage définitif de la TVA national 2025 a diminué l'estimation initiale de ces impacts qui étaient de 52 M€ tous budgets confondus notamment car l'estimation de la mesure de gel de TVA avait été réalisée sur la base de l'écart à l'évolution prévisionnelle 2025<sup>11</sup>. L'atterrissage définitif serait de +0,5% entre 2025 et 2024.

De plus, concernant le budget principal, il doit faire face à un ralentissement de ses recettes fiscales du fait du reflux progressif de l'inflation et d'une rigidité toujours plus élevée de ses charges, ce qui rend complexe la prise en compte de leurs impacts sur ses équilibres budgétaires.

#### 4.1.4.2 Malgré ces contraintes, un respect des engagements de la Métropole en 2025

En anticipation du vote de la loi de finances pour 2025, le résultat 2024 du budget principal avait été optimisé afin que son niveau (79,5 M€) garantisse le financement des pertes imposées et permette de maîtriser l'emprunt d'équilibre. De même, afin de limiter la dégradation des ratios de gestion et tenir les engagements financiers pris, tous les leviers à disposition pour financer à court et moyen termes ces mesures ont été mis en arbitrages. Cela impliquait de prendre des décisions fortes visant à compenser les pertes de ressources affectant à la fois le budget principal et le budget annexe « transports » :

- **Une maîtrise des dépenses de gestion avec un cadrage resserré porté à chaque étape budgétaire** : Dans l'attente du Compte Financier Unique, les résultats 2025 ne sont pas connus. Mais par projection de l'atterrissage budgétaire, il apparaît que ces mesures devraient permettre, en sus des transferts de compétences, de constater un repli des charges à caractère général en 2025 (-3,4 M€ soit -1,5%), et des autres charges de gestion courante, dont les subventions aux associations (-3,3 M€ soit -6,2%), et ce malgré un contexte de fin de mandat. Les dépenses de personnel seraient également maîtrisées à +0,7 % (soit +2 M€ seulement en 2025 sur la totalité des dépenses de personnels du budget principal) tout en tenant compte de la hausse imposée des cotisations CNRACL (+4,4 M€ d'impacts en 2025) ;
- Une augmentation des refacturations de frais de structures aux budgets annexes (+ 9 M€) ;
- **Une augmentation de la subvention d'équilibre versée au budget annexe « transports » de + 26 M€ par rapport à la cible du Pacte FF, soit 161 M€ pour 2025 et +33 M€ par rapport à 2024** ; Cette hausse concrétise budgétairement les coûts

---

<sup>11</sup> La loi de finances a en effet modifié la base de référence pour le calcul du reversement, passant de l'année « n » à l'année « n-1 »<sup>11</sup>. L'Etat projetait au PLF 2026 un repli de la TVA nette totale en 2025 de -0,3 % (contre une prévision de début 2025 de +2,9 %).

réels des équipements nouveaux de mobilité par rapport aux prévisions. Elle vient accompagner la livraison de ces équipements, notamment liés à la mise en œuvre du plan « Marseille en Grand » et les évolutions de l'offre, principalement induites par la restructuration des réseaux. Cette forte augmentation de la subvention d'équilibre du budget principal vers le budget annexe a été réalisée en dépit des impacts de la loi de finances pour 2025 conformément aux engagements pris avec l'Etat de tenir le cap et de générer un véritable « choc de l'offre de mobilité » sur les réseaux de transports métropolitains. Ce complément de subvention représente 1,4 % des recettes réelles 2024 du budget principal et 10 % de l'épargne brute. Elle a été accompagnée par des mesures fortes sur les charges du budget annexe « transports ».

- Un prélèvement exceptionnel des budgets annexes excédentaires pour contribuer à compenser les impacts de la loi de finances : + 8 M€ ;
- Une action récursoire « intérêts moratoires » auprès de la DRFIP : + 0,8 M€ au budget principal et +1,5 M€ sur le budget annexe « transports » ;
- **Une optimisation des recettes et de la gestion des appels de fonds des subventions.**

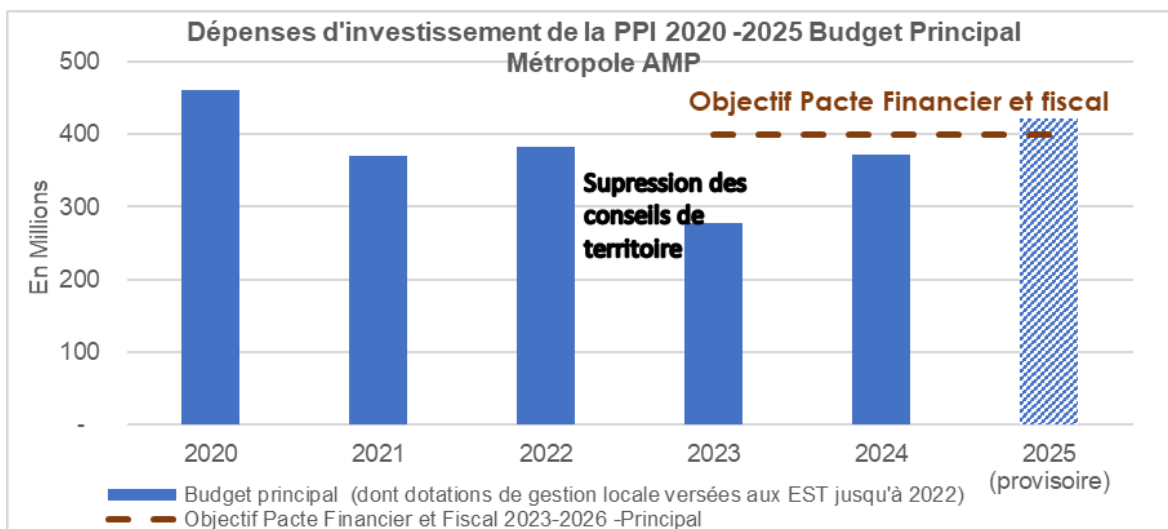
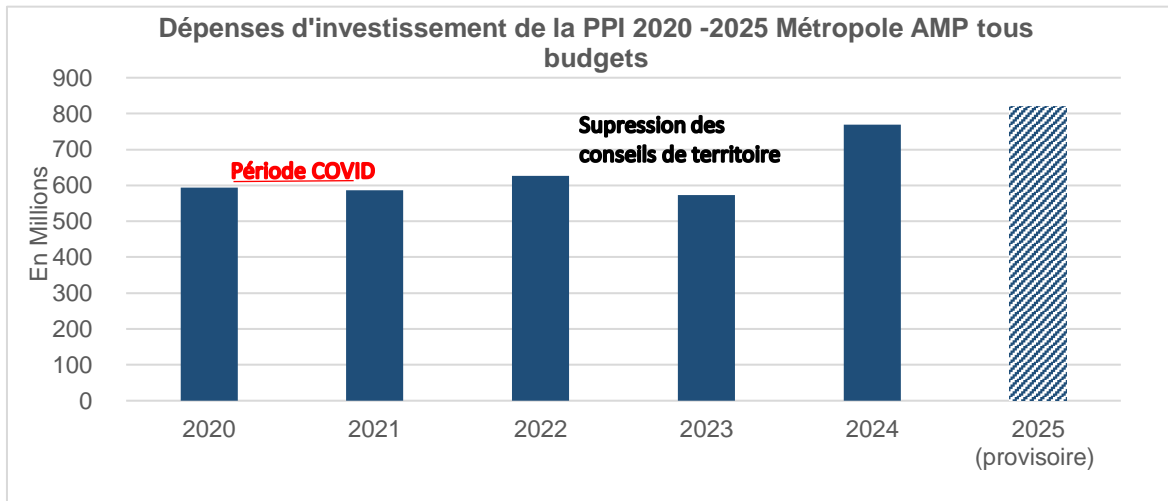
Ces décisions de l'exécutif, couplées à une mise en œuvre rigoureuse ont permis de respecter les engagements du Pacte FF en 2025 :

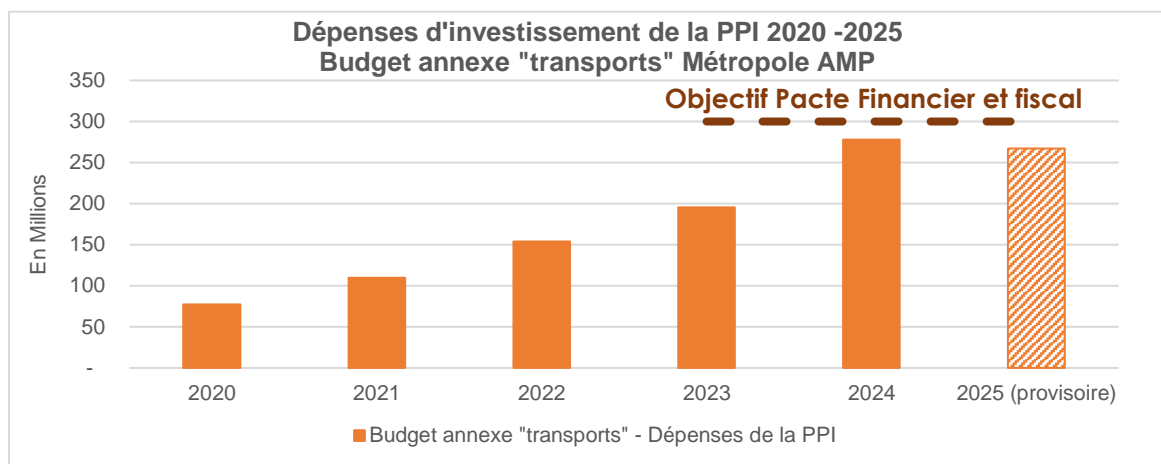
- **Une Dotation de Solidarité Communautaire (DSC) augmentée de 44 à 66 M€ en 2025, sans ressource supplémentaire ;**

Celle-ci d'un montant de 66 M€ a été financée pour 44 M€ par les seules marges de manœuvre dégagées par la Métropole sur sa gestion (fonds de roulement de la métropole, c'est-à-dire ses « réserves »), sans impact pour les communes et sans hausse supplémentaire d'impôt (les autres 22 M€ ont été prévus au PFF). La DSC représente désormais à elle seule 4 % des dépenses réelles du budget principal et 33 % de l'épargne brute 2025. Couplée avec les reversements d'Attributions de Compensations, la rigidité des charges liées aux reversements de fiscalité aux communes membres représente désormais 43 % des dépenses réelles.

- Maintien de la prorogation de l'accord local de répartition du FPIC entre communes / Métropole ;
- Maintien du partage de la taxe d'aménagement : une quote-part actuelle de 51% du produit reversée aux communes (Sauf celles de l'ancien Conseil de Territoire Marseille Provence CT1) ;
- Aboutissement des transferts de compétences aux communes liés aux équipements culturels et sportifs et mise en place d'AC d'investissement : 11,6 M€ pour la compétence voirie, permettant de ne pas faire supporter sur le fonctionnement du budget communal le coût du transfert ;

- Des dépenses d'investissement de la Programmation Pluriannuelle des Investissements (PPI) maintenues aux objectifs au budget 2025, avec 429 M€ votés au budget principal, dont 122 M€ pour la mobilité (infrastructures et voiries), et 296 M€ au budget annexe « transports ». Ces dépenses atteignent un volume de 421 M€ au budget principal en 2025, soit +13 % par rapport à 2024 (+49 M€) et donc un investissement porté au-delà de la trajectoire du Pacte financier et fiscal. Sur le budget annexe « transports », les dépenses d'investissement atteignent une réalisation de 267 M€ soit 90 % de l'enveloppe votée.





Au global en 2025, c'est un montant de 821 M€ d'euros/an de PPI sur l'ensemble des budgets qui a été porté malgré les impacts de la loi de finances couplés avec l'augmentation de la DSC et l'accélération de la politique de mobilité sur l'ensemble du territoire métropolitain.

#### 4.1.5 Un autofinancement 2025 fortement impacté par la loi de finances pour 2025

Cependant malgré ces décisions de gestion principalement conjoncturelles, les mesures imposées par l'Etat et le respect des engagements de la Métropole envers ses communes membres et l'Etat, les ratios du budget principal sont en nette dégradation en 2025 et devraient ainsi s'écarter de la trajectoire vertueuse reconstituée ces 3 dernières années conformément au pacte financier et fiscal. Les mesures de la loi de finances 2025 représentent 15 % de l'épargne brute 2024 du budget principal, **et devraient induire une dégradation accélérée de l'épargne avec un taux d'épargne proche de 10,7 % après un premier repli à 14,4 % en 2024.**

**L'épargne brute atteindrait 199 M€, soit une baisse de 26 % (-69 M€).** L'épargne 2024 était déjà marquée par une détérioration du fait de l'accroissement des charges de gestion courante et le ralentissement de ses recettes. Cependant, malgré cette contraction en 2024, sans les mesures de la loi de finances, l'épargne brute aurait pu approcher de 240 M€ à 250 M€ en 2025, soit un repli moins marqué par rapport à 2024. **Sans ces contraintes, l'épargne brute du budget principal de la Métropole aurait respecté sa trajectoire de soutenabilité.** Le financement de la DSC pour 44 M€ (total de 66 M€ -22 M€ financés au PFF) sur les seuls résultats de la Métropole, sans leviers complémentaires actés avec ses communes membres et la difficile contrainte sur les charges de gestion renforcent cependant la dégradation de l'épargne en 2025.

Au global, l'épargne nette du budget principal devrait être proche de 31 M€ au compte financier unique 2025 soit - 66 M€ par apport à 2024.

**La Métropole a cependant poursuivi la maîtrise de son endettement sur le budget principal avec un encours stabilisé autour de 1 836 M€** (en limitant son endettement à un objectif de 150 M€ d'emprunts nouveaux, correspondant au montant des amortissements de la dette)

tout en maintenant ses objectifs d'investissement, notamment grâce à la consommation des réserves de la Métropole, en sus de la gestion des appels de fonds des subventions sur les projets. **En effet, suite à l'étiollement de l'épargne, cette volonté de recours maîtrisé à l'emprunt, induit une consommation quasi-intégrale de son fonds de roulement, à fin de 2025, soit une ponction de 100 M€ (c'est-à-dire l'argent de réserve de la collectivité) après un résultat cumulé 2024 de 79,6 M€.**

**La CDD du budget principal devrait cependant rester en dessous du seuil d'alerte du pacte des 10 années (9,2 années) mais dépasse la cible du pacte financier 2023/2026 de 8 années.** Sa dégradation est entièrement liée la forte dégradation de l'épargne. **La CDD consolidée avec le budget annexe « transports » serait de 10,7 années en 2025, soit tout juste au-dessus de la cible de 10 années, en intégrant les mesures conjoncturelles décidées par la Métropole en 2025.** Sur le seul budget « transports », la CDD serait stabilisée autour des 15,8 années (après 15,4 années en 2024 et 19,8 en 2023) malgré la fin d'opérations majeures « Marseille en Grand », grâce aux mesures de gestion prises sur l'exploitation, l'optimisation des appels de fonds de subventions couplés à l'avancement des projets qui ont permis de limiter l'endettement au maximum. Cependant, outre les efforts de rationalisation de l'offre, et de restructurations du réseau, ces mesures prises en 2025 pour contribuer à l'équilibre du budget annexe transports sont principalement conjoncturelles. La Métropole ayant notamment repris intégralement une provision pour remboursements de l'avance COVID pour pertes de recettes tarifaires (deux échéances) à hauteur de 12 M€. Sans cette reprise, la CDD est structurellement en dégradation à près de 20 années. **La CDD consolidée budget principal et budget annexe « transports » serait alors ramenée de 11 années en 2025.**

**Ces mesures fortes imposées par l'Etat viennent donc contraindre la trajectoire d'amélioration de la situation financière que la Métropole a entamé depuis 2021. Mais la Métropole a su en limiter les impacts par ses décisions conjoncturelles de gestion et ainsi respecter ses engagements financiers et de solidarité auprès de ses communes membres.**

**Cependant, certaines des mesures complémentaires exceptionnelles prises en 2025 ne seront pas reproductibles et le cap à passer en 2026 est encore plus difficile.**

#### 4.1.6 Les impacts de la Loi de Finances pour 2026 sur la trajectoire budgétaire de la Métropole AMP

Comme en 2025, la loi de finance a été votée tardivement par le biais de l'article 49.3 en février 2025 dans un contexte politique instable. Afin de poursuivre la réduction du déficit public, un effort considérable est demandé aux collectivités territoriales pour la seconde année consécutive.

Les départements, les régions et les communes ayant été relativement préservés (avec notamment pour ces dernières une exonération du DILICO), les EPCI est la strate de collectivités la plus impactée. En sus, le prélèvement est encore plus important sur les territoires industriels.

La Métropole Aix-Marseille-Provence est une cible privilégiée. Elle fait partie des contributeurs les plus impactés par cette nouvelle loi de finances. Le montant total de perte de marge de manœuvre s'élève à 60 millions d'euros en 2026, soit plus de 5% des recettes réelles de fonctionnement 2024 (et un coût par habitant de 30,2 euros (population 2024). Cela représente 62% de l'épargne nette 2024 et même près du double de l'épargne nette restant disponible fin 2025 (de 30,7 M€) après absorption des impacts de la loi de finances 2025.

Le rapport à l'épargne nette 2025 témoigne de la disproportion de ces mesures au regard de la situation de notre EPCI après les contributions à la loi de finances pour 2025.

Par comparaison, l'impact moyen au niveau national pour les EPCI est de 1,8% des RRF comparativement aux communes qui ne sont prélevées en moyenne que de 1,1% des recettes réelles de fonctionnement.

Loi de finance 2026	Hausse de dépenses en M€	Perte de recettes en M€
DILICO (instauration)	21,9	
DCRTP - Prélèvement sur les variables d'ajustement : minoration de 19,3%		16,8
Compensation "part salaire" - Gel de l'enveloppe et financement interne DGF (-5%)		5,3
Compensation CFE/TF établissements industriels - Coefficient de minoration de 0,807 des compensations établissements industriels (seule compensation dynamique)		14,8
Hausse tarif TGAP (budget Prévention et gestion des déchets)		1,3
<b>Total</b>	<b>22 M€</b>	<b>38 M€</b>

La Métropole est donc impactée très lourdement pour le second exercice consécutif avec des pertes successives des lois de finances (plus de 40 M€ en 2025 et de 60 M€ en 2026) soit au total plus de 100 M€ de pertes de marges cumulées sur deux exercices.

**Au regard de la structure de ses recettes (ciblage sur compensations industrielles et variables d'ajustement) et du positionnement de ses indicateurs de richesse par rapport aux moyennes nationales (potentiel fiscal moyen de 471€/habitant en 2025 et revenu moyen à 17 706€/hab) situe la collectivité parmi la moitié plus « riche » des métropoles et des plus ponctionnées par la loi de finances.** Cependant, la Métropole AMP présente une situation atypique avec un coefficient d'intégration fiscal parmi les plus bas des métropoles, en raison du poids de ses dépenses de transfert (attributions de compensation). Les AC versées aux communes représentent près de 40% de la fiscalité levée (329€/habitant), une part particulièrement lourde. La Métropole risque de nouveau d'être lourdement ciblée en 2027 par les mesures de contribution des collectivités à la réduction du déficit public.

#### 4.1.7 Les marges de manœuvre mobilisables

Les marges de manœuvres du budget principal sont limitées en 2026 du fait de la forte perte d'autonomie fiscale de la Métropole suite aux réformes successives de la fiscalité économique. La principale recette fiscale de la Métropole est constituée désormais des produits de fractions de TVA reversées par l'Etat (qui remplacent la TH et la CVAE et qui ont été gelés en 2025 par la Loi de finances) et qui dépendent très fortement de la conjoncture économique, ce qui crée donc une forte incertitude pour les prévisions de la Métropole. Par ailleurs, le poids des AC versées aux communes membres ainsi que désormais la DSC portée à 66 M€, par rapport aux recettes de la métropole, renforcent la forte rigidité des charges. Un nouvel équilibre est donc à trouver en 2026 pour reconstituer un juste partage des richesses sur l'ensemble métropolitain et un niveau d'autofinancement suffisant à porter les ambitions collectives pour le territoire et ses habitants.

##### 4.1.7.1 Les marges de manœuvres en recettes

Afin de faire face à ces prélèvements sans précédent et à la réduction des marges de manœuvre financière pour les collectivités, plusieurs leviers fiscaux pourraient être mobilisés. Les mesures fiscales présentées ci-dessous ne sont pas exhaustives :

Taxe	Taux actuel	1 point supplémentaire
TFPB - Taxe Foncière Bâtie	2,59%	+ 28 M€
TEOM – Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères	<i>Marseille 18,10%</i> <i>Autres communes 14%</i>	+ 28 M€
TFPNB - Taxe Foncière Non Bâtie	2,78%	+ 0,2 M€
THRS - Taxe Habitation Résidence Secondaire	12,39%	+1,3 M€
CFE - Cotisation Foncière Entreprises	32,87%	+ 8,9 M€

- Evolution des taux de fiscalité directe locale (taxe foncière sur les propriétés bâties, cotisation foncière des entreprises, taxe d'habitation sur les résidences secondaires) :

Pour mémoire, la Métropole n'a pas fait évoluer ses taux depuis l'année 2023. Cela portait seulement sur la Cotisation foncière des entreprises et la taxe d'habitation sur les résidences secondaires.

La réglementation encadre les possibilités d'évolution de ces taux. Elle impose une contrainte sur l'évolution des taux entre les taxes, appelée « règle de lien » et aussi un plafond maximum à ne pas dépasser.

**Contrairement aux autres taxes, la taxe foncière sur les propriétés bâties n'est pas limitée en dehors du respect du plafond 99,35 % en 2025.**

**L'augmentation du taux de taxe foncière bâties pourrait être appliquée dès 2026. Si cette hausse intervient, les taux de taxe foncière non bâties et de taxe d'habitation sur les résidences secondaires pourront également être ajustés en 2026. En revanche, la cotisation foncière des entreprises ne pourra évoluer qu'en 2027.**

Pour une maison type de 100 m<sup>2</sup>, les plus courantes, **l'évolution d'un point de taxe** serait en moyenne de + 34 € de TFPB, soit une augmentation de 39%. Selon la commune, l'augmentation va d'un minimum de +24€ à un maximum de +45€.

Pour un appartement de 60 m<sup>2</sup>, l'évolution moyenne de TFPB sera de +22 €, avec un maximum de +28 euros.

A titre d'exemple, matière de locaux professionnels, un point supplémentaire engendrerait une évolution de taxe foncière :

- Dépôt de meubles accolé au magasin (sans vente) de 7000m<sup>2</sup> : 772 euros ;
- Supermarché de 9500 m<sup>2</sup> : +730 euros ;
- Hôtel standard 1 étoile de 450 m<sup>2</sup> : +295 euros ;
- Commerce bijouterie - centre-ville de 250 m<sup>2</sup> : +141 euros ;
- Commerce de vêtement - centre commercial 150 m<sup>2</sup> : +122 euros ;
- Atelier de carrosserie de 1300 m<sup>2</sup> : + 69 euros ;
- Bureau récent agence immobilière : + 52 euros ;
- Glacier – centre-ville : + 20 euros ;

A noter, que les taux de TFPB 2025 des autres métropoles françaises vont de 0% à 13,2 %. Ci-dessous est présenté un tableau de comparaison avec un panel de Métropoles :

Taxe foncière sur les propriétés bâties						
	Base en milliers d'€		Evolution base	Montant /hab. en €	Taux votés	
	2023	2024	2023 / 2024	2024	2024	2025
<b>Métropole Aix-Marseille-Provence</b>	<b>2 618 597</b>	<b>2 737 214</b>	<b>4,53%</b>	<b>1 416</b>	<b>2,59%</b>	<b>2,59%</b>
Métropole de Lyon	2 566 915	2 674 982	4,21%	1 858	0,55%	0,55%
Toulouse Métropole	1 314 926	1 373 985	4,49%	1 659	13,20%	13,20%
Métropole Nice Côte d'Azur	1 132 185	1 175 434	3,82%	2 077	6,40%	6,40%
Nantes Métropole	960 106	1 001 868	4,35%	1 453	6,41%	6,41%
Métropole Européenne de Lille	-	-	-	-	-	-
Bordeaux Métropole	-	-	-	-	-	-

- Evolution du taux de taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) :

La Métropole a l'obligation légale d'harmoniser les taux d'ici le 15 avril 2027 avec deux possibilités : un taux unique ou des taux différenciés déterminés en fonction de logique de coûts et/ou de service rendu.

**La Métropole pourrait faire évoluer son taux de TEOM dans la limite des dépenses finançable au regard de la réglementation en vigueur.** 1 point de TEOM représente 28 M€ de recettes. L'augmentation ou la baisse d'un point de TEOM entrainerait une variation moyenne comprise entre +/- 22 euros et +/- 34 euros pour le contribuable

- Suppression d'exonération fiscale en matière de cotisation foncière des entreprises

Le Conseil Métropolitain a délibéré en 2021, dans le contexte de la crise sanitaire et afin de favoriser la relance économique, pour exonérer de 3 ans de CFE les créations et les extensions d'établissements quelle que soit la taille de l'entreprise ou la nature de l'activité.

La 1<sup>ère</sup> année d'application, cette exonération a bénéficié à 1569 entreprises sur le territoire générant une perte de 832 k€ pour la Métropole. En cumulé, sur 4 ans, le dispositif coûte **10,1 M€** à la Métropole.

Année	2022	2023	2024	2025	Total
Nombre d'entreprises	1 569	3 005	4 745	4 866	<b>14 185</b>
Cotisation CFE exonérée €	832 266	2 063 576	3 309 554	3 897 360	<b>10 102 756</b>

La Métropole pourrait revenir sur cette exonération en 2026 pour une application en 2027.

- Modification des bases minimums de CFE :

La Métropole fixe le montant des bases de cotisation minimum selon un barème composé de six tranches, en fonction du chiffre d'affaires des entreprises. Seules les entreprises occupant une surface *faible* sont assujetties à la cotisation minimum. Pour modifier le barème, la Métropole doit respecter des plafonds par tranche fixés annuellement par l'Etat.

Tranche chiffre d'affaires	5 k€ à 10 k€	10 k€ à 32,6 k€	32,6 k€ à 100 k€	100 k€ à 250 k€	250 k€ à 500 k€	> 500 k€
Barème Métropole 2025	585	1 132	1 994	3 020	4 133	5 142
Barème Maximum légal 2025	589	1 179	2 477	4 129	5 897	7 669
Ecart barème Max / actuel AMP	1%	4%	24%	37%	43%	49%

Selon les hypothèses retenues et l'écart choisi entre le barème actuel et le barème maximal, une revue du barème pourrait dégager pour la Métropole des recettes estimées entre **10 M€** et **32 M€**.

Il s'agit majoritairement d'entreprises de moins de 5 salariés, pour des activités de location de logements et de terrain, activité médicale (infirmière...), commerce de gros (biens, habillements, alimentaire) ...

#### 4.1.7.2 Les marges de manœuvres en dépenses

Le budget principal dispose également toujours de marges concernant la réduction de ses charges :

- Poursuivre la rationalisation et l'optimisation de sa gestion avec des arbitrages de réductions d'enveloppes forfaitaires au regard notamment des taux d'atterrissage 2025 ;
- La capacité à poursuivre les économies sur ses politiques publiques, notamment sur les dépenses facultatives<sup>12</sup> de fonctionnement du budget principal ou les

<sup>12</sup> Les dépenses facultatives sont des dépenses non indispensables que l'on peut réduire, reporter ou éventuellement supprimer.

dépenses arbitrables<sup>13</sup> essentiellement sur les subventions de fonctionnement aux personnes de droit privé et associations et de façon résiduelle sur les charges à caractère général. L'ensemble des leviers pouvant être activés ont été mis à l'étude. Un montant de près de 10 M€ a été identifié comme pouvant être arbitré, mais avec des impacts sur certaines associations partenaires et les services ;

- Poursuite de la trajectoire d'autonomie des budgets annexes (hors « transports »), avec notamment des leviers potentiels sur le budget annexe « MIN » (hausse de la redevance d'affermage en lien avec le droit de première accession perçue lors de l'arrivée de nouveaux occupants à intégrer via avenants à la délégation de service public, réduction des dépenses de fonctionnement ou modification de la gestion), la poursuite de l'ajustement des moyens de la régie action sociale avec le niveau de prestations sollicités par les agents ;
- Ajuster et maîtriser le programme d'investissement aux priorités métropolitaines afin de limiter l'endettement sur 2026 ;
- Réinterroger les équilibres financiers de l'ensemble métropolitain et les reversements aux communes. La Métropole est impactée très fortement par les deux dernières lois de finances 2025 et 2026. A contrario, les communes ont été davantage préservées par la loi de finance pour 2026 notamment en étant totalement exonérées du prélèvement DILICO. Dans ce contexte, réinterroger les relations financières de la Métropole avec ses communes membres est une option cohérente. Factuellement, cela repose la question du financement de la DSC en rapport de son montant (66 M€).

Dans ce contexte d'incertitude structurelle croissante, **l'élaboration des orientations budgétaires pour 2026 s'inscrit dans une forte dimension prudentielle, fondée sur des hypothèses financières conservatrices et sur une capacité renforcée d'adaptation.**

L'enjeu est double : retrouver la soutenabilité budgétaire que la Métropole a su reconstituer depuis l'adoption de son pacte Financier et fiscal en 2022 et mise à mal par les contributions successives au redressement des comptes publics nationaux, tout en maintenant un niveau d'investissement compatible avec la poursuite des ambitions du territoire. Ces orientations budgétaires doivent donc permettre de préparer le socle d'un nouvel équilibre qui sera à trouver dans le cadre de l'élaboration du prochain Pacte financier et fiscal en 2026 pour les exercices 2027-2032.

---

<sup>13</sup> Les dépenses arbitrables sont nécessaires au bon fonctionnement des politiques publiques telle que portées par l'exécutif actuel.

## 4.2 Les hypothèses sur les composantes du budget

### 4.2.1 Présentation consolidée des budgets de la Métropole

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, la Métropole dispose 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.

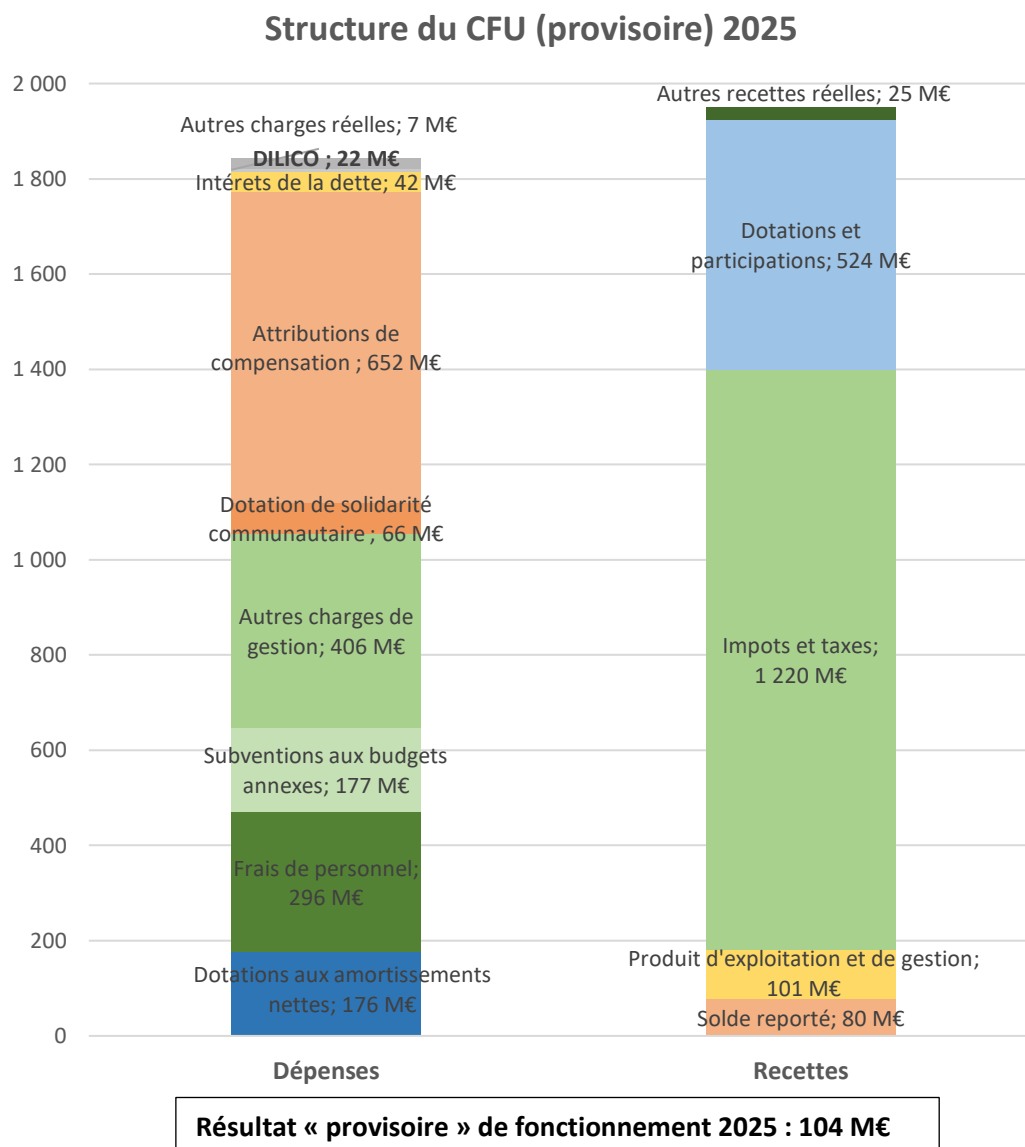
#### PANORAMA DES BUDGETS DE LA METROPOLE EN 2026



#### Présentation consolidée des budgets de la Métropole – Prévision réalisation 2025 :

Budget (en M€)	Volume recettes de la section de fonctionnement / d'exploitation	Volume dépenses de la section de fonctionnement / d'exploitation	Volume recettes de la section d'investissement	Volume dépenses de la section d'investissement	PPI réalisée
Assainissement	58,9	64,3	79,5	67,7	33,8
Centre de formation d'apprentis	8,7	8,7	2,1	1,4	0,3
Crématoriums	3,1	8,2	0,5	0,6	0,6
Eau	47,9	45,5	28,0	40,4	26,0
GEMAPI	24,2	19,3	12,8	9,6	7,1
Immobiliers d'entreprises	1,9	3,5	1,2	0,2	0,2
Marché d'intérêt national	7,2	7,2	0,1	0,6	0,6
Opérations d'aménagement	19,8	2,1	0,0	9,7	0,0
Parkings	16,2	13,6	1,1	7,3	6,4
Ports de plaisance	16,1	17,2	21,2	21,2	18,3
Prévention et gestion des déchets	512,3	479,0	71,9	75,5	45,2
Principal	1 894,0	1 869,7	660,7	690,4	420,8
Régie d'action sociale	9,2	9,2	0,3	0,1	0,0
Transports	916,7	855,8	605,9	611,0	267,1
<b>Total général</b>	<b>3 536,3</b>	<b>3 403,4</b>	<b>1 485,2</b>	<b>1 535,7</b>	<b>826,5</b>

## 4.2.2 Le budget principal de la Métropole



La structure de la section de fonctionnement du budget principal reste marquée par de fortes rigidités. En effet, 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 (43% des dépenses réelles et 40 % de la fiscalité levée). Les AC représentent 652 M€ en 2025 (en hausse de 2,1 M€ avec la prise en compte des évaluations des restitutions d'un équipement sportif, d'une activité économique et d'un office de tourisme). La DSC a atteint 66 M€ en 2025 après s'être élevée à 22 M€ en 2023 et 44 M€ en 2024.

Les charges de personnel représentent plus de 18% des dépenses réelles.

Entre 2021 et 2024, les charges financières ont été en forte augmentation passant de 37 M€ au CA 2021 à 52 M€ au CA 2024. Conséquence du désendettement du budget principal, elles

devraient baisser sensiblement en 2025 (environ 42 M€) soit une baisse de 9 M€ par rapport à 2023 et se stabiliser en 2026.

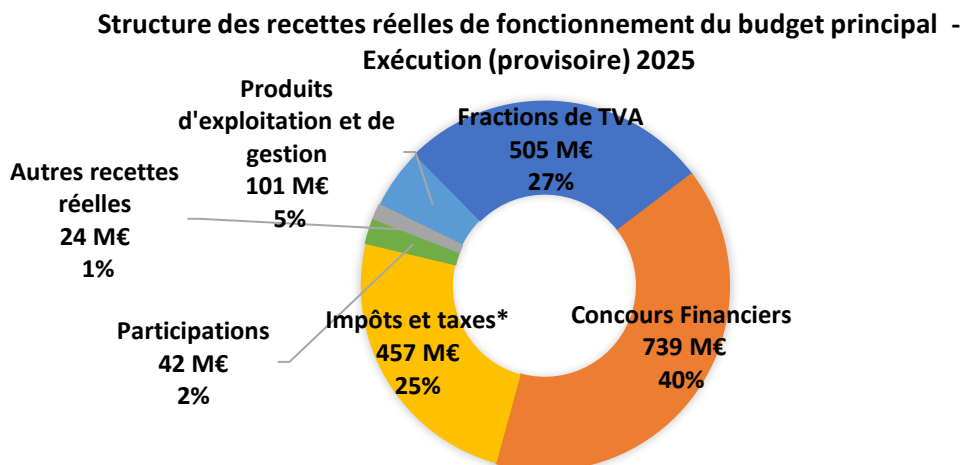
Les effets de leviers sur les recettes sont en diminution suite aux disparitions successives de la taxe d'habitation et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises. Les principaux produits à pouvoir de taux restent la taxe foncière et la cotisation foncière des entreprises (CFE) qui ne représentent que respectivement 4 % et 17% des recettes réelles au budget 2026. La Dotation Globale de fonctionnement (DGF) qui s'inscrit dans un budget de l'Etat en tension est en diminution (-5,3%). 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 global de clôture serait intégralement consommé en 2025 (après 79 M€ en 2024).

La difficile prédiction de l'évolution des fractions de TVA versées par l'Etat et le ralentissement anticipé de l'inflation, qui s'est accéléré fin 2025, impactera la dynamique des recettes fiscales de la Métropole. Cela implique une démarche prudente dans la prévision des recettes et la poursuite des efforts engagés sur la section de fonctionnement pour accompagner l'impact des mesures de la loi de finances pour 2026 et continuer à porter les politiques publiques métropolitaines.

#### 4.2.2.1 Les recettes de fonctionnement

##### 4.2.2.1.1 Présentation de la structure des recettes



\* Y compris reversement SRU (8 M€) et attribution de compensation négative (1,1 M€).

Les recettes de fonctionnement du budget principal sont depuis 2023 majoritairement constituées du produit des fractions de TVA (505 M€ en 2025 soit 27 % des recettes réelles de fonctionnement), du produit de la fiscalité, des dotations et des produits de péréquation. Les produits d'exploitation et revenus du domaine constituent désormais une part marginale du budget principal (5%). Le budget principal est ainsi financé principalement par la fiscalité

économique. La « part ménages » de la fiscalité reste modeste malgré la réhausse des taux de THRS en 2023.

Budget principal en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire"2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
<b>Recettes réelles</b>	<b>1 803</b>	<b>1 874</b>	<b>1 848</b>	<b>1 869</b>	<b>1 811</b>	<b>-3,1%</b>
<b>Recettes de gestion courante</b>	<b>1 775</b>	<b>1 833</b>	<b>1 827</b>	<b>1 845</b>	<b>1 808</b>	<b>-2,0%</b>
013 - Atténuations de charges	6,4	6,3	3,2	7,1	5,5	-22,2%
70 - Produits des services, du domaine et des ventes	31	39	42	41	69	68,2%
73 - Impôts et taxes (sauf 731)	778	773	773	773	775	0,3%
731 - Fiscalité locale	419	442	446	447	457	2,2%
74 - Dotations et participations	509	530	515	524	477	-9,0%
75 - Autres produits de gestion courante	32	43	48	53	24	-54,2%
<b>Autres recettes d'exploitation</b>	<b>28</b>	<b>41</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>-85,2%</b>
76 - Produits financiers	2	4	2	3	2	-19,7%
77 - Produits spécifiques	6	9	0	2	0	-98,9%
78 - Reprises amortissements, dépréciations et provisions	20	28	19	19	1	-92,9%
<b>Recettes d'ordre</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>1,9%</b>
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	10	24	26	25	26	1,9%
<b>Total recettes de fonctionnement</b>	<b>1 813</b>	<b>1 898</b>	<b>1 874</b>	<b>1 894</b>	<b>1 837</b>	<b>-3,0%</b>
Excédent d'exploitation reporté de N-1 (002)	51	50	80	80		-100,0%
<b>Total recettes de fonctionnement cumulées</b>	<b>1 864</b>	<b>1 948</b>	<b>1 953</b>	<b>1 974</b>	<b>1 837</b>	<b>-6,9%</b>

#### 4.2.2.1.2 Les concours financiers

Les prévisions des produits des concours financiers de l'Etat et de la péréquation pour 2026 subissent une baisse sans précédent de près de -6 %. Après une baisse de près de 12 millions d'euros en 2025 sur les dotations, la loi de finance pour 2026 impacte encore davantage les dotations de la Métropole, avec une baisse de près de 36 millions.

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 -3,5%. En effet, malgré une stabilité de l'enveloppe de la DGF à l'échelle nationale, il est anticipé une baisse car la dotation de compensation est mobilisée chaque année comme variable d'ajustement pour compenser les hausses de DGF. Elle a diminué de 11% (-20 M€ en niveau de valeur) entre 2019 et 2025.

Le fonds national de garantie individuelle des ressources (FNGIR) reste stable et la dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP) est en recul de -16,8 M€ du fait d'un prélèvement sans précédent acté en loi de finance pour 2026.

Les compensations d'exonérations fiscales des bases d'impositions des locaux industriels au titre de la CFE et de la taxe foncière, après une dynamique de +5,2% en 2025 et +4,6% en 2023, sont en très forte diminution en 2026 de -15,7 % soit -14,8 M€. La loi de finances pour 2026 ayant acté une ponction de -19,3% sur ces compensations (plafonnée à 2 % des recettes

réelles de fonctionnement). A noter, la création d'une nouvelle compensation liée à la sortie de locaux du rôle d'imposition de la THRS (0,8 M€).

Le FPIC poursuit sa décroissance, la Métropole étant engagée dans le dispositif de sortie progressive du bénéfice du FPIC.

Budget principal en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Fonds national de garantie individuelle des ressources (FNGIR)	245,7	245,7	245,7	245,7	0,0%
Fonds de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC)	20,7	16,1	11,5	5,7	-50,0%
Dotations d'intercommunalité	112,5	113,0	113,7	113,7	0,0%
Dotations de compensation	163,2	160,6	154,9	149,5	-3,5%
FCTVA (fonctionnement)	1,1	1,3	1,4	2,6	83,7%
DGD	0,2	0,4	0,5	0,5	0,0%
Dotations de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP)	128,4	128,0	120,8	104,0	-13,9%
Compensations contribution économique territoriale	77,8	81,4	85,6	72,3	-15,6%
Compensations taxes foncières	4,4	4,6	4,9	4,1	-16,7%
Compensations THRS			0,8	0,8	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>754,0</b>	<b>751,1</b>	<b>739,9</b>	<b>698,9</b>	<b>-5,5%</b>

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 -4,6 M€ la perception du FPIC entre 2024 et 2025. Le FPIC poursuit sa décroissance en 2026, avec une recette réduite à 5,7 M€ (soit -5,7 M€ par rapport à 2025).

A compter de 2026, le territoire métropolitain ne recevra désormais plus aucun reversement FPIC, mais restera redevable d'un prélèvement, allant crescendo depuis la même période. La situation du territoire sur ce dispositif est donc passée en l'espace de 4 ans (2022/2026), d'une position de bénéficiaire net à hauteur de 41 M€ à celle de contributeur net à hauteur de 14 M€ estimé pour 2026.

Depuis 2018, la Métropole perçoit le Fonds de Compensation de la TVA (FCTVA) en section fonctionnement. Cette recette est estimée à 2,6 millions d'euros au regard des dépenses de fonctionnement éligibles en 2024, année de référence pour la perception du FCTVA en 2026.

#### 4.2.2.1.3 La fiscalité

En 2025, les taux d'imposition sont restés stables par rapport à ceux de 2024.

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. Le taux intercommunal de taxe sur le foncier bâti est resté inchangé sur le précédent mandat (stabilité à 2,59%).

A partir des informations transmises par l'administration fiscale, une analyse rétrospective et une prévision des recettes fiscales pour 2025 et 2026 sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Budget principal en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026	Evolution 2025/2026
Taxe d'habitation	28,45	23,65	15,7	13,9	-11,6%
Taxe sur le foncier bâti	67,94	70,94	72,5	73,6	1,4%
Taxe sur le foncier non bâti	0,43	0,47	0,5	0,4	-7,0%
Taxe additionnelle sur le foncier non bâti	1,85	2,07	2,1	2,0	-3,9%
Cotisation foncière des entreprises	262,64	279,81	292,8	307,5	5,0%
Taxe sur les surfaces commerciales	23,19	28,66	24,7	22,8	-7,6%
Impositions forfaitaires sur les entreprises de réseaux	21,56	22,96	23,8	24,1	1,3%
Taxe de séjour (part intercommunale)	1,25	1,52	1,5	0,0	-100,0%
Taxe de séjour (part départementale)	0,11	0,01	0,0	0,0	2,0%
Taxe de séjour (part régionale)	0,36	0,04	0,1	0,1	2,0%
Prélèvement sur les produits de jeux	0,26	0,26	0,3	0,3	0,0%
Rôles supplémentaires	10,65	11,66	12,1	10,0	-17,1%
Fraction de TVA taxe d'habitation	346,62	346,52	347,4	349,2	0,5%
Fraction de TVA CVAE	157,72	157,46	157,8	158,5	0,5%
Régularisation fraction TVA N-1	0,00	0,00	1,4	0,0	-100,0%
Taxe sur l'exploitation des infrastructures de longue distance (TEILD)	0,00	0,00	0,5	0,5	0,0%
Reversement DILICO				6,6	
<b>TOTAL</b>	<b>923,04</b>	<b>946,01</b>	<b>953,1</b>	<b>969,6</b>	<b>1,7%</b>

Les dynamiques s'expliquent par les facteurs suivants :

- L'inflation qui est a diminué entre 2024 et 2025 devrait ralentir et s'établir à près de 1% en 2026 ce qui impacte la revalorisation des bases d'imposition des locaux d'habitations et des établissements industriels ;
- Il est noté un fort repli de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires entre 2024 et 2025, du fait de la fiabilisation du rôle de taxe d'habitation sur les résidences secondaires et des nombreux dégrèvements établis. Par ailleurs, la taxe d'habitation est recentrée suite à la loi de finance pour 2025 sur l'ensemble des locaux meublés conformément à leur destination d'habitation. Certains locaux sortent donc de la base d'imposition accentuant ainsi la minoration de cette recette. En contrepartie, la Métropole perçoit à partir de 2025 une compensation fiscale de 0,8 M€ ;
- La dynamique de création d'entreprises qui devrait s'établir à 4% et la dynamique de création de foncier sur le territoire métropolitain à 1% ;

- L'évolution des loyers pour les locaux commerciaux qui évoluerait de +1,9% et les bases d'imposition des entreprises imposées à la bases minimum de 1,3% ;
- L'évolution de la TVA nationale, corrélée à l'évolution du PIB et de l'indice des prix est atone, est marqué par une légère croissance en prévision pour 2026. La dynamique en N est dorénavant liée à l'évolution constatée en N-1 depuis 2025. La loi de finances pour 2025 prévoit un gel de la quote-part de TVA affectée aux collectivités. En effet, la loi de finances prévoit qu'à compter de 2025 les fractions de TVA des EPCI seront désormais indexées sur l'évolution de la TVA nationale en N-1 et non plus en N. Ainsi, les fractions de TVA versées en 2026 seront la résultante de la dynamique de 2025<sup>14</sup>.

#### - **L'évolution de la fiscalité ménages**

Pour l'évolution de la fiscalité ménage, il est prévu une hausse de +0,8% corrélée à l'inflation prévisionnelle qui sera appliquée sur les bases d'imposition en 2026 et qui dépendra de l'évolution réelle fin 2025.

Pour la taxe foncière sur les propriétés bâties, l'évolution s'établit à + 2% : il est intégré une dynamique en matière de création de foncier de +1%.

#### • L'évolution de la fiscalité économique

Pour ce qui concerne la fiscalité économique, les évolutions 2025-2026 résultent des hypothèses sur l'évolution des bases suivantes :

##### - **Evolution de 5 % 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 (+4% notifié à l'état fiscal 1259).

##### - **+1,3% 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.

##### - **Légère évolution sur la taxe de séjour** : cette évolution résulte d'une prévision d'évolution des nuitées sur les prochaines années en lien avec les évolutions passées ;

##### - **Légère croissance 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.** Concernant la fraction de TVA CVAE, celle-ci évolue dans une dynamique bien inférieure à la fraction de TVA TH : 97% de cette recette est figé, et correspond à la moyenne 2020-2022 de la CVAE perçue par la Métropole. Seul 3% de cette fraction évolue dans les mêmes proportions que la TVA nationale.

##### - **10 millions d'euros de rôles supplémentaires** : Le montant inscrit en 2026 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

<sup>14</sup> Si la version finale de la LF2026 a supprimé la disposition de la LF2025 qui actait ce décalage de référence (TVA N assise sur Evol. N-1), le gouvernement a précisé qu'il s'agissait d'une erreur qui devrait être prochainement corrigée (LFR).

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. La coopération a permis d'élargir les signalements transmis à la TASCOM et aux IFER ce qui a permis d'obtenir des gains significatifs.

#### 4.2.2.1.4 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 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
013 - Atténuation de charges	6	6	3	7	6	-22%
70 - Produits des services, du domaine et ventes diverses	31	39	42	41	69	68%
75 - Autres produits de gestion courante	32	43	48	53	24	-54%
<b>Total recettes de gestion courante</b>	<b>69</b>	<b>88</b>	<b>93</b>	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>-2%</b>

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 5,5 % des orientations 2026, 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 (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 de personnel auprès des Communes membres et de tiers ;
  - De la refacturation des frais de structure du budget principal vers les budgets annexes. Cette recette s'inscrit dans une démarche entreprise depuis 2024 pour progressivement faire régler par les budgets annexes les frais de structures supportés par le budget principal pour leurs fonctions supports. Après deux années de montée en charge, l'année 2026 verra la mise en place de la refacturation à la totalité des budgets annexes.

L'importance des recettes d'exploitation à base tarifaire à vocation à s'accroître 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.
- ✓ Des atténuations de charges correspondant principalement à des remboursements sur rémunérations du personnels et autres charges sociales (tickets restaurants) et de sécurité sociale et prévoyance.

**La dynamique de ces recettes en 2026 est principalement marquée par l'application des refacturations de frais à l'ensemble des budgets annexes (+31 M€ sur le chapitre 70) dont une régularisation des années 2024 et 2025 du budget annexe « Prévention et Gestion des Déchets » à hauteur de 8 M€ qui ne se retrouvera donc plus en 2027.** Les autres produits de gestion courante seraient en diminution de 54 % en 2026 car les régularisations de rattachements en 2025 et les mesures de reprise des excédents de fonctionnement de plusieurs budgets annexes (9 M€) pour aider à absorber les impacts de la loi de finances étaient exceptionnelles.

#### 4.2.2.1.5 [La politique en matière de refacturations des charges mutualisées entre le budget principal et les budgets annexes](#)

Pour chacun des budgets annexes de la Métropole, il est nécessaire de prévoir comment sont répartis et refacturés certains services mutualisés avec le budget principal. L'objectif de ce travail est d'optimiser l'imputation des charges entre les différents budgets, afin de renforcer la sincérité et la transparence financière de ces derniers, notamment dans le cadre de la démarche de certification des comptes engagée par la Métropole. Par délibération du 26 juin 2025<sup>15</sup>, la Métropole a arrêté les principes et la méthode de refacturation.

Les trois composantes des charges mutualisées sont les charges à caractère générales et la masse salariale des services du Pôle Ressources Humaines, des autres services de la Direction Générale des Services hors des ressources humaines et de la Direction Générale Déléguée Appui et Services. Deux clés de répartition sont utilisées pour répartir ces charges mutualisées :

- Pour celles relatives aux services du Pôle Ressources Humaines, la répartition est déterminée par le rapport entre le montant de la masse salariale du budget annexe et le montant de la masse salariale totale des budgets.
- Pour les autres charges mutualisées la répartition est calculée par le rapport entre le montant des charges à caractère général (chapitre 011), les dépenses

<sup>15</sup> Délibération n° FBPA-065-18151/25/CM du 26 juin 2025.

d'équipement, participations et autres immobilisations financières du budget annexe et le total des mêmes dépenses de la totalité des budgets.

Les frais à refacturer et les indicateurs servant au calcul de la clé de répartition sont calculés sur la base du total des montants mandatés de l'année N afin d'être imputés sur la même année afin de respecter le principe de l'annualité budgétaire.

L'année 2025 a été marquée par la première application des frais de refacturation selon la méthode ainsi délibérée. Cela s'est traduit par une refacturation des frais à hauteur de 22 M€ contre 14 M€ en 2024 calculés selon la même méthode. L'écart est pour l'essentiel due à la refacturation totale des frais au budget Prévention et Gestion des Déchets en 2025, contrairement à 2024 qui n'avait été refacturée que partiellement.

La combinaison d'une évolution mesurée de charges et la stabilité des clés de répartition ont ainsi concouru à l'objectif initial de définir une mécanique de refacturation soutenable et pérenne. Pour 2026 les estimations d'évolution des charges de refacturation se déclinent en deux hypothèses :

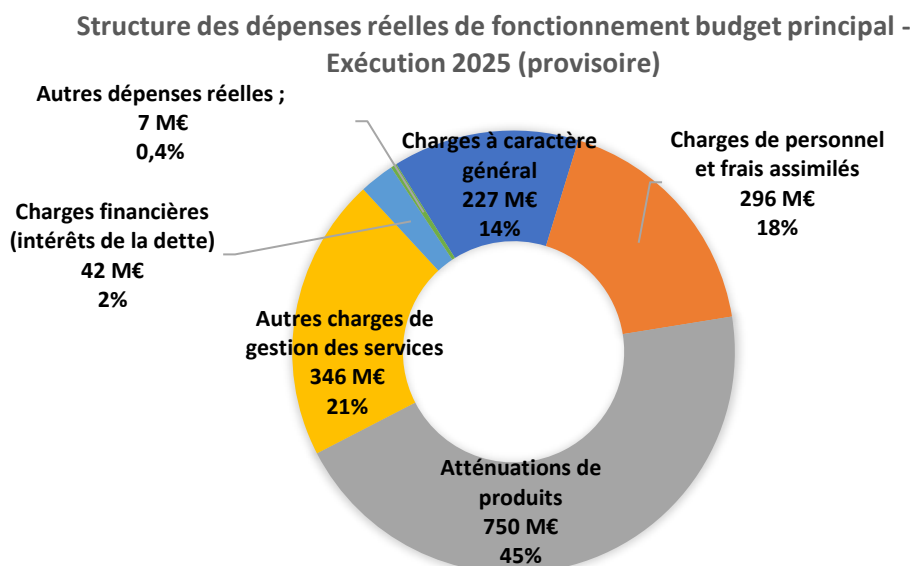
- + 1.40% pour la partie refacturée en charges générales correspondant à l'inflation estimée par la Banque de France.
- + 0.8 % pour l'évolution des charges de personnel correspondant à une évolution du Glissement Vieillesse Technicité.

Cela donne une estimation de refacturation pour 2026 de 49,86 M€ en évolution de 0,91% par rapport à 2025. A noter que cette refacturation s'appliquera en 2026 aux treize budgets annexes.

#### 4.2.2.1 Les dépenses de fonctionnement

##### 4.2.2.1.1 Présentation de la structure des dépenses

Les dépenses de fonctionnement sont structurées de la manière suivante :



Les dépenses réelles de fonctionnement sont principalement constituées des atténuations de produits (43 % des dépenses réelles de fonctionnement) dont les attributions de compensations versées aux communes (39%), la DSC versée aux communes membres (66 M€ soit 4%) et le prélèvement DILICO 1 de 2025 (21,9 M€ soit 1,3 %). Les autres charges de gestion des services constituent le 2<sup>ème</sup> poste de dépenses de la Métropole avec 346 M€ en 2025 (21 % des dépenses réelles), principalement composées des subventions d'équilibre aux budget annexes (176,7 M€) dont la subvention versée au budget annexe « transports » (161 M€ soit 10 % des dépenses réelles du budget principal en 2025) ainsi que les contributions au service d'incendies et de secours (SDIS, BPMP) de 88,6 M€ en 2025 (soit 5 % des dépenses réelles).

Les dépenses de personnel (18 %) et les charges à caractère général (14%) représente un peu moins d'un tiers des dépenses réelles du budget principal en 2025. Cette composition témoigne du niveau de rigidité des dépenses de fonctionnement du budget principal.

Budget principal en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution « provisoire » 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
<b>Dépenses réelles</b>	<b>1 483</b>	<b>1 598</b>	<b>1 693</b>	<b>1 668</b>	<b>1 715</b>	<b>2,8%</b>
<b>Dépenses de gestion des services</b>	<b>1 419</b>	<b>1 545</b>	<b>1 641</b>	<b>1 619</b>	<b>1 670</b>	<b>3,2%</b>
011 – Charges à caractère général	180	231	237	227	242	6,4%
012- Charges de personnel et frais assimilés	270	294	296	296	302	2,0%
014 – Atténuations de produits	677	705	750	750	752	0,3%
65 – Autres charges de gestion courante	292	315	356	345	373	8,3%
656 -Frais de fonctionnement des groupes d'élus		1	1	1	1	1,2%
<b>Autres dépenses réelles</b>	<b>64</b>	<b>53</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>-9,7%</b>
66 – Charges financières	52	52	45	42	43	1,5%
67 – Charges spécifiques	0	1	3	2	0	-87,3%
68 – Dotations aux provisions et dépréciations	12		5	5	2	-67,8%
<b>Dépenses d'ordre</b>	<b>169</b>	<b>177</b>	<b>208</b>	<b>201</b>	<b>200</b>	<b>-0,5%</b>
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	169	177	208	201	200	-0,5%
<b>Total dépenses de fonctionnement hors virement</b>	<b>1 651</b>	<b>1 775</b>	<b>1 901</b>	<b>1 870</b>	<b>1 915</b>	<b>2,4%</b>

#### 4.2.2.1.2 Les charges de gestion

##### a. Les charges à caractère général

Malgré la forte rigidité qui pèse sur ces dépenses, la Métropole continue de mettre 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 (sur le chapitre 011 et les subventions en chapitre 65 notamment) par le biais notamment de cadrages et arbitrages de ces dépenses par la direction générale et la direction des finances à chaque étape budgétaire et leur suivi durant toute l'année. De ce fait, les charges à caractère

général se sont élevées à 231 M€ au compte administratif 2024 après impact de certains transferts de compétence (notamment voirie et éclairage public). Elles devraient être en léger repli en 2025 (-1,5%) du fait du travail de cadrage porté par la Métropole mais également de l'impact de la fin des conventions de gestion pour les transferts d'équipement culturels et sportifs décidés en 2024 (avec Aix-en-Provence, Miramas principalement et la filière Argile à Aubagne), et la restitution à ces communes membres en 2025 des charges afférentes.

Ces charges à caractère général augmenteraient de + 6% en 2026 en raison principalement :

- D'un transfert de dépenses (+6,4 M€) rattachées initialement au chapitre 65 dans le cadre d'un mandat pour le financement des dépenses liées au dispositif attractivité,
- L'augmentation des coûts d'exploitation dans le cadre du renouvellement du marché de propreté pour la zone 1 (+1,2 M€), l'augmentation des fréquences hebdomadaires d'hydro décapage (+1,3 M€), et l'impact de la rectification du taux de TVA sur les jets clandestins de 5,5 % à 20% (imputés au budget principal depuis 2025) ;
- L'augmentation des dépenses de voirie (+ 3 M€) essentiellement sur le bassin sud avec notamment l'achat d'un "Blow patch" pour résorber les nids de poule et l'entretien courant de voirie.

**Le travail de cadrage mais également d'analyse des dépenses incompressibles et arbitrables ont identifié un volume de 10 M€ qui pourraient être arbitrées à la baisse et permettrait de stabiliser l'évolution de ces charges au montant 2025.**

#### b. Les dépenses de personnel

Hors mesures règlementaires qui se sont élevées à 10 M€ entre 2022 et 2024, la progression des dépenses de personnel entre le CA 2022 et le CA 2024 a été inférieure à 1%, conformément à la trajectoire du pacte financier et fiscal.

Les charges de personnel devraient connaître une augmentation inférieure à 1% entre 2024 et 2025 (environ +0,7% soit 295,6 M€, incluant la hausse des cotisations CNACRL de +4,4 M€ en 2025) et une augmentation d'environ +1,55% à 2% pour 2026, ce qui les porterait à environ 300 M€ à 302 M€ en 2026. Cette prévision tient compte de l'aboutissement d'un travail d'affectation des agents à leur budget de compétence (-4 M€ principalement vers le budget annexe « PGD ») et de l'augmentation pour la seconde année de +3% des cotisations CNRACL soit +3,4 M€ au budget principal. Sans cette contrainte, les dépenses de personnel seraient quasiment stabilisées au BP 2026 par rapport au réalisé 2025.

#### c. Les autres dépenses de gestion courante et participations

Globalement les participations du budget principal aux budgets annexes continuent de s'inscrire dans une trajectoire d'autonomisation financière de ces budgets.

La Métropole continue de renforcer son soutien au développement de la mobilité avec une subvention d'équilibre au budget annexe « transports » en constante progression, de 122 M€

en 2022 à 161 M€ en 2025. Au budget primitif 2026, cette participation devrait être au moins égale à ce montant-là, auquel serait ajouté la neutralisation, par le budget principal, des refacturations de frais de structure calculées conformément à la délibération de juin 2025 et imputés en charges au budget annexe « transports » et qui induit une hausse de +28,6 M€ de ces charges. Cette hausse est neutre sur les équilibres du budget principal car il s'agit de charges qu'il porte déjà. Soit une participation d'équilibre à minima de 189 M€.

Un complément d'équilibre est à déterminer au débat sur les orientations budgétaires pour 2026 afin de combler le déficit induit par l'accélération des investissements et les coûts d'exploitation nouveaux associés en 2026. Il sera à fixer en fonction de la mobilisation de tout ou partie des leviers proposés sur le périmètre du budget annexe « transports ».

Le budget annexe « prévention et gestion des déchets » est autonome financièrement depuis 2023. La subvention d'équilibre a été supprimée à cet exercice. La poursuite de cette trajectoire d'autonomie sera un élément à prendre en compte dans le vote de la délibération sur les taux de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères qui doit être adoptée avant le 30 avril 2026.

Par ailleurs, les subventions aux organismes de droit privé se sont élevées à un peu plus de 53 M€ en 2024. Elles devraient baisser aux alentours de 50 M€ en 2025. Un minimum de 46 M€ pourraient être proposés pour 2026 avec un volume significatif à soumettre à arbitrage.

Ces subventions, sur le même principe que les charges à caractère général, font l'objet d'un suivi particulier par direction opérationnelle. Ainsi la définition du cadre d'action permet un pilotage renforcé des subventions versées et de poursuivre ainsi l'effort de maîtrise de ces dépenses.

#### d. 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 :

Participations du budget principal à l'équilibre des budget annexe	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution « provisoire » 2025	Orientations 2026
Participation à l'équilibre du budget annexe "Transports"	126,00	128,00	161,00	161,00	189,58
Participation à l'équilibre du budget annexe "MIN"	5,28	2,79	6,78	6,43	4,52
Participation à l'équilibre du budget annexe "Ports de Plaisance"	0,19		0,81	0,81	0,29
Participation à l'équilibre du budget annexe "Immobiliers d'entreprises"					0,32
Participation à l'équilibre du budget annexe "Prévention et gestion des déchets"	4,41				
Participation à l'équilibre du budget annexe "Régie Action sociale"	2,0	7,3	10,4	7,1	8,1
Participation à l'équilibre du budget annexe "CFA"	0,21	0,00	2,50	1,41	2,86

#### e. Les atténuations de produits

Les atténuations de produits sont principalement constituées des AC versées aux communes et de la DSC maintenue en première approche aux orientations 2026 au montant atteint en 2025 de 66 M€.

Budget principal en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Attribution de compensation	646	650	652	652	652	0%
Dotation de solidarité communautaire	22	44	66	66	66	0%
Fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC)	5	6	8	8	10	16%
Contribution DILICO			22	22	22	0%
Trop perçu fraction de TVA	3	4				
Autres reversements de fiscalité	1	0	2	1	2	49%
<b>014 - Atténuations de produits</b>	<b>677</b>	<b>705</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>752</b>	<b>0%</b>

Le prélèvement du FPIC continue sa progression liée à la sortie de son éligibilité par la Métropole AMP (+2,2 M€ en 2025 et +1,3 M€ en 2026).

La loi de finances pour 2026 impacte à nouveau lourdement les charges de fonctionnement avec le DILICO n°2 maintenu à 21,9 M€ (prélèvement plafonné à 2 % des recettes réelles de fonctionnement, à l'instar de 2025). La Métropole percevra en 2026 la restitution du 1<sup>er</sup> tiers de 90 % du prélèvement DILICO 2025 (6,59 M€)

Les autres reversements de fiscalité comprennent essentiellement des reversements de recettes auprès de l'organisme CITEO ALCOM dans le cadre du plan de lutte contre les déchets abandonnés (1,4 M€ prévus en 2026 après 1,3 M€ réalisés en 2025 et des reversements de taxes de séjours et de TASCOM).

##### 4.2.2.1.3 La politique en matière de provision pour risques et charges

Depuis 2023, la Métropole mène une politique structurée visant à renforcer sa gestion des provisions pour risques et charges de fonctionnement (contentieux, Compte Epargne Temps, Allocation de Retour à l'Emploi) ainsi que la dépréciation des actifs circulants (restes à recouvrer). Après des premiers ajustements budgétaires opérés en 2024, la délibération FBPA-030-17047/24/CM a été approuvée avec un nouveau mode opératoire encadrant la constitution des provisions et dépréciations dans ses comptes.

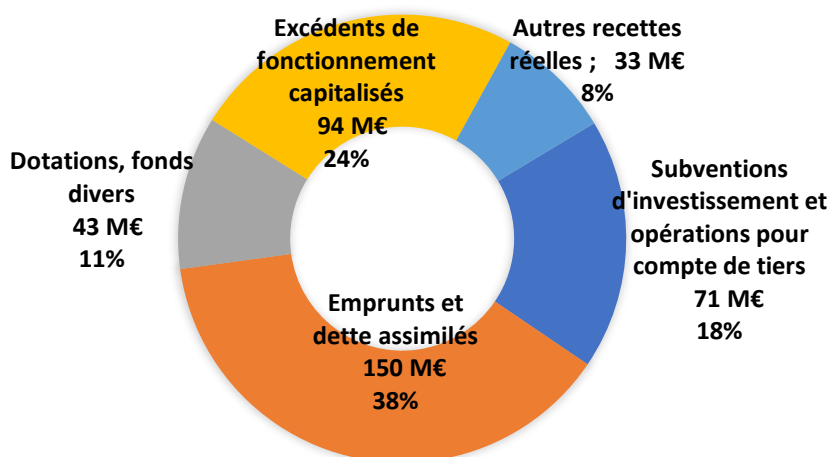
En 2025, des groupes de travail interservices ont été constitués afin de formaliser un cadre pérenne de mise en œuvre des provisions. Les chantiers lancés ont concerné les provisions pour risques contentieux, pour dépréciation d'actifs (restes à recouvrer) ainsi que les provisions pour charges liées au compte épargne temps, allocation de retour à l'emploi et heures supplémentaires.

L'année 2026 s'inscrit dans la continuité de cette démarche. Elle permet d'améliorer l'anticipation budgétaire, de renforcer la couverture des risques et de consolider la fiabilité financière de la Métropole, dans une logique de maîtrise des charges et de sécurisation des équilibres.

#### 4.2.2.2 Les recettes d'investissement

##### 4.2.2.2.1 Présentation de la structure des recettes réelles

**Structure des recettes réelles d'investissement budget principal  
Exécution 2025 (provisoire)**



Les recettes d'investissement comprennent principalement les emprunts et dettes assimilées (150 M€ en 2025 après un emprunt nul en 2024), l'excédent de fonctionnement capitalisé de 94 M€ (affectation du résultat de fonctionnement 2024 à l'investissement), et les subventions d'investissement (71 M€).

##### 4.2.2.2.2 Les recettes réelles d'investissement

Budget Principal en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution « provisoire » 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 /2025
<b>Total recettes d'équipement hors emprunts</b>	<b>73,5</b>	<b>90,9</b>	<b>124,3</b>	<b>87,7</b>	<b>90,9</b>	<b>4%</b>
13- Subventions d'investissement	72,6	90,2	114,2	70,7	87,9	24%
20 - Immobilisations incorporelles	0,0	0,0	0,0	0,1		-100%
204 - Subventions d'équipement versées	0,4	0,0	2,0	2,1		-100%
21 - Immobilisations corporelles	0,3	0,0	0,0	1,8		-100%
23 - Immobilisations en cours	0,2	0,7	8,1	13,0	3,0	-77%
<b>Total recettes financières</b>	<b>221,7</b>	<b>231,8</b>	<b>156,8</b>	<b>153,5</b>	<b>88,8</b>	<b>-42%</b>
10 - Dotations, fonds divers	62,4	55,8	47,5	43,3	78,7	82%
106 - Réserves	152,9	162,9	94,4	94,4		-100%
27 - Autres immobilisations financières	6,5	13,1	14,9	15,8	10,2	-36%
<b>4582 - Opérations pour le compte de tiers</b>	<b>0,9</b>		<b>3,9</b>	<b>0,0</b>	<b>2,4</b>	<b>6385%</b>
<b>Total recettes réelles hors emprunt d'équilibre</b>	<b>296,1</b>	<b>322,7</b>	<b>285,1</b>	<b>241,2</b>	<b>182,2</b>	<b>-24%</b>

#### a. Les recettes fiscales d'investissement

Concernant les recettes d'investissement, il est prévu en 2025 une hausse du FCTVA en raison de l'augmentation des investissements sur le budget principal de l'exercice 2023. Il est constaté une forte dynamique en 2026 (+35 M€) dû à de nombreuses régularisations et à un niveau élevé des dépenses d'équipements.

Concernant la taxe d'aménagement (TA), il est prévu un reversement aux communes qui étaient compétentes en la matière avant le 1<sup>er</sup> 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. En raison des difficultés de liquidation depuis le transfert de la direction départementale des territoires et de la mer vers la direction départementale des finances publiques, le produit de taxe d'aménagement est en repli en 2025. L'évolution de cette recette reste difficile à estimer et il est prévu une hypothèse conservatrice à date, en attente de l'exécution définitive de 2025.

La Métropole conservera le bénéfice des amendes de police en 2025, dont le produit devrait rester stable entre 2025 et 2026.

Enfin, la Métropole perçoit depuis 2023 le produit des attributions de compensation d'investissement suite aux dernières évaluations de charges transférées. Ces dernières ont été révisées à la baisse en 2024 et elles devraient rester stables en 2025 et 2026.

Budget principal en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution « provisoire » 2025	Orientation 2026	Evolution 2025/2026
FCTVA	31,25	27,49	30,28	65,36	115,85%
Taxe d'aménagement (TA)	31,11	28,31	13,00	13,30	2,33%
Amendes de police	19,37	22,51	23,85	22,50	-5,67%
Attribution de compensation (AC) en investissement	12,37	11,57	11,82	11,82	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>94,10</b>	<b>89,87</b>	<b>78,95</b>	<b>112,98</b>	<b>43.10%</b>

#### b. Les subventions d'investissement et participations

Budget Principal en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Subventions d'investissement (hors amendes de polices et AC)	40,9	56,1	78,6	35,1	53,6	53%

En 2025, un montant de 35 M€ a été titré. Ces subventions concernent notamment le dispositif des aides à la pierre pour 14,9 M€, ainsi qu'une subvention pour la rénovation de la piscine plein ciel à Aix-en-Provence pour 2,4 M€. 17, 8 M€ supplémentaires ont été inscrits en restes-à-réaliser, soit un total d'appels de fond de 52,8 M€ en 2025.

Le contexte financier national qui altère les moyens des différentes strates (Région, Département et EPCI) vient impacter négativement les capacités de financement des partenaires de la Métropole. Mais la Métropole a poursuivi son effort d'optimisation de la perception des subventions et près de 54 M€ d'appels de fonds sont projetés pour 2026, soit un taux de financement de 13 % des opérations d'équipements (contre 15 % en moyenne sur les années précédente). Cette prévision inclurait principalement 22,6 M€ au titre du dispositif des aides à la pierre, 15,8 M€ au titre des projets de renouvellement urbains, 1,7 M€ au titre du contrat « Nos territoires d'abord » et 1 M€ dans le cadre du projet partenarial d'aménagement.

#### c. Autres recettes réelles

Les autres recettes réelles correspondent principalement à des remboursements d'avances (6,6 M€ en 2025 dont principalement 4 M€ d'avances en compte courant pour le pôle aéronautique et 2 M€ pour la SPL ID AMP), la dette récupérable liée aux transferts avec les communes membres pour 5 M€ et des remboursements d'avances de trésorerie (3,6 M€ à la SPL Pays d'Aix territoire au titre du projet de réalisation de la ZAC Vitrolles Cap horizon). 10 M€ sont prévus en 2026 dont 4,5 M€ pour la dette récupérable des communes, 1,6 M€ de la Caf au titre du FSL et des remboursements d'avances de plusieurs ZAC (3,9 M€).

#### d. Emprunts et dette assimilés

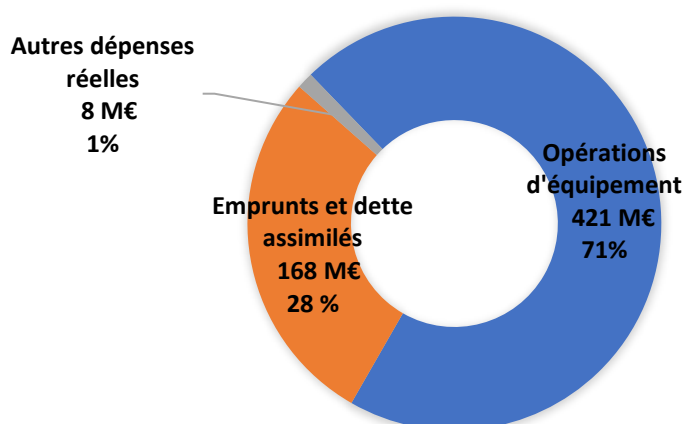
Budget Principal en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire"2025
16 - Emprunts et dettes assimilés	67	0	192	150

En 2025, la Métropole a souscrit pour 150 M€, soit une stabilisation affichée de l'endettement en 2025 (+0%) après une baisse de l'encours en 2024 de -7,6 % (-150 M€). A ce montant titré sur 2025 s'ajoutent 10 M€ de restes-réaliser pour contribuer à l'équilibre du résultat de clôture et qui seront titrés sur l'exercice 2026.

En 2026, la capacité à mobiliser de l'emprunt d'équilibre au budget primitif dépendra du niveau d'épargne brute dégagé par la section de fonctionnement, après décisions de la nouvelle assemblée délibérante. Dans un scénario raisonnable et nonobstant les choix qui seront faits, il serait nécessaire de lever un emprunt d'équilibre d'un montant d'environ 230 M€ si l'équilibre de la section de fonctionnement est rétabli à minima, (c'est-à-dire sans aller au-delà pour dégager de l'autofinancement complémentaire) pour le financement des investissements projetés à 400 M€.

#### 4.2.2.3 Les dépenses d'investissement du budget principal

##### Structure des dépenses réelles d'investissement budget principal Exécution 2025 (provisoire)



Les opérations d'équipement représentent l'essentiel des dépenses réelles d'investissement (71 %) en 2025, le poids du remboursement en capital de la dette souscrite sur le budget principal est de 28 %. Les autres dépenses concernent principalement les reversements de produits de Taxe d'Aménagement aux communes membres (7 M€).

##### 4.2.2.3.1 Les dépenses réelles d'investissement

Budget Principal en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution « provisoire » 2025	Orientations 2026	Evolution orientations 2026 / prévision 2025
<b>Total dépenses d'équipement</b>	<b>272</b>	<b>350</b>	<b>400</b>	<b>392</b>	<b>395</b>	<b>1%</b>
<b>Total dépenses financières</b>	<b>191</b>	<b>203</b>	<b>208</b>	<b>202</b>	<b>190</b>	<b>-6%</b>
10 - Dotations, fonds divers et réserves	13	12	12	7	8	19%
13 - Subventions d'investissement	0	0	1	1	0	-92%
16 - Emprunts et dettes assimilées	172	171	169	168	176	5%
26 - Participations et créances rattachées	2	6	7	7	0	-99%
27 - Autres immobilisations financières	4	15	19	19	6	-68%
<b>4582 - Opérations pour le compte de tiers</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>54%</b>
<b>Total dépenses réelles d'investissement</b>	<b>463</b>	<b>554</b>	<b>611</b>	<b>597</b>	<b>589</b>	<b>-1%</b>

Les dépenses réelles d'investissement du budget principal proposées au Budget Primitif 2026 seraient composées par :

- Les crédits de paiement prévus au titre de la programmation pluriannuelle des investissements (PPI) incluant les dépenses d'équipement (395 M€ projetés en 2026) et comptes de tiers (4 M€), les titres de participation (0,8 M€ au chapitre 26) et les avances remboursables (6 M€ au chapitre 27).
- Le reversement de la taxe d'aménagement aux communes, inscrit au chapitre 10, qui est estimé à 7,9 M€ en 2026 (51 % du produit) au regard de l'hypothèse conservatrice sur le produit maintenu au niveau 2025 en raison des difficultés de liquidation depuis le transfert de la DDTM vers la DDFIP.

- Le remboursement du capital de la dette qui atteindrait 176 M€ en 2026, en hausse de +7,9 M€ par rapport à 2025. Il est lié aux 150 M€ d'emprunts levés en 2025 (dont 15,5 M€ de transferts d'emprunts du budget « PGD » vers le budget principal dans le cadre de la poursuite du désendettement de ce budget annexe et du travail d'optimisation de la dette entre budget mené par la Métropole) auxquels s'ajoutent 10 M€ de contrats d'emprunts inscrits en restes-à-réaliser. En 2025, le remboursement en capital était en repli de -1,7 M€ après -1,5 M€ en 2024, du fait de la maîtrise du recours à l'emprunt (67 M€ en 2023 et aucun emprunt levé en 2024).

#### 4.2.2.3.2 Les opérations d'équipement

Après une baisse des dépenses d'investissement de la PPI en 2023 à 278 M€ par rapport à 2022 (383 M€), en raison d'une année de transition pour la Métropole avec la fin des conseils de territoires en 2022 et la profonde réorganisation qui en a découlé, les dépenses d'investissements atteignent un volume important de 372 M€ en 2024. Ces dépenses poursuivent leur croissance en 2025 avec un volume réalisé de 421 M€, soit au-delà des objectifs cibles du Pacte FF.

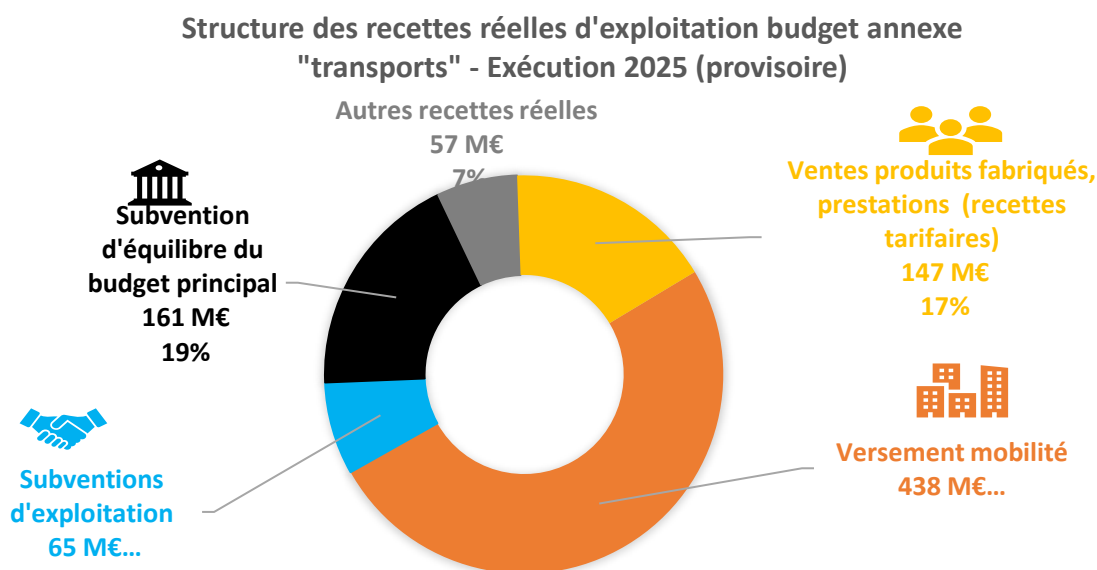
Budget Principal en M€	CA 2023	CA 2024	Voté 2025	Exécution « provisoire » 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Dépenses d'investissement PPI	278	372	429	421	405	-4%

**Les orientations 2026 visent au maintien de la trajectoire d'investissement avec une prévision à hauteur d'environ 400 M€, sous réserves des marges de manœuvres qui devront être mobilisées en 2026 pour rétablir les équilibres budgétaires et un niveau d'épargne nécessaire au financement de ces investissements.**

## 4.2.3 Budget annexe « transports »

### 4.2.3.1 Les recettes d'exploitation du budget annexe « transports »

#### a. Présentation de la structure des recettes



Les recettes du budget annexe « transports » sont principalement composées du versement mobilité (VM), d'une subvention d'équilibre versée par le budget principal et des recettes tarifaires des réseaux de transport issues des prestations des services. On retrouve de façon accessoire des subventions d'exploitation spécifiques versées par l'Etat, la Région, le Département et de la participation de communes.

Le taux de réalisation des recettes d'exploitation devrait avoisiner 99% en 2025, soit un total de 914 M€. En 2025, les recettes réelles de fonctionnement augmenteraient ainsi de 48 M€, soit une progression de +5,9 % par rapport à 2024 (+3,4 % en 2024) principalement liée à :

- La décision d'augmentation complémentaire de la subvention d'équilibre au budget principal (+33 M€) ;
- Combinée à la dynamique du VM (+2% soit +8,6 M€),
- Ainsi qu'à des recettes exceptionnelles (26 M€).

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
<b>Recettes réelles</b>	<b>793</b>	<b>820</b>	<b>881</b>	<b>868</b>	<b>872</b>	<b>0,5%</b>
<b>Recettes de gestion courante</b>	<b>745</b>	<b>796</b>	<b>841</b>	<b>828</b>	<b>866</b>	<b>4,6%</b>
<b>Autres recettes d'exploitation</b>	<b>47</b>	<b>23</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>6</b>	<b>-85,4%</b>
<b>Recettes d'ordre</b>	<b>36</b>	<b>41</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>0,0%</b>
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	36	41	46	46	46	0,0%
<b>Total recettes d'exploitation</b>	<b>829</b>	<b>861</b>	<b>927</b>	<b>914</b>	<b>918</b>	<b>0,4%</b>
Excédent d'exploitation reporté de N-1 (002)	37	38				
<b>Total recettes d'exploitation cumulées</b>	<b>866</b>	<b>899</b>	<b>927</b>	<b>914</b>	<b>918</b>	<b>0,4%</b>

La dynamique des recettes « *au fil de l'eau* » du budget annexe « transports » serait essentiellement portée en 2026 par le VM et les produits des services.

#### b. Le versement mobilité

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Prévision 2025	Orientations 2026	Evol. 2026 / 2025
Versement mobilité	408	429	438	447	2,1%

L'évolution du Versement Mobilité (VM) pour 2025 repose sur la dynamique de l'évolution de la masse salariale qui s'élève à 2,1% par rapport à 2024. Le taux de VM est resté fixe depuis 2017 (2% sur l'ensemble du périmètre de la Métropole, soit le taux plafond national). L'évolution s'établirait à 2,1% pour 2026.

#### c. La subvention d'équilibre versée par le budget principal

Dans le cadre du PFF 2023-2026, la contribution d'équilibre du budget au budget annexe « transports » devaient progressivement augmenter :

Exercice	2023	2024	2025	Orientations 2026 sans hausse complémentaire
Montant trajectoire « cadre »	128 M€	128 M€	135 M€	155 M€
Variation «			+7 M€	+20 M€
Montant budget	126 M€	128 M€	161 M€	189 M€
Variation		+2 M€	+33 M€	+29 M€

Le besoin d'autofinancement du budget annexe en 2025 a nécessité une augmentation de la subvention d'équilibre de +26 M€ par rapport à la trajectoire initiale du Pacte FF, soit 161 M€.

Les orientations 2026 maintiennent à minima ce montant auquel est ajouté la neutralisation, par le budget principal, des refacturations de frais de structure calculées conformément à la délibération de juin 2025 et imputés en charges au budget annexe « transports » et qui induit une hausse de +28,6 M€ de ces charges.

La soutenabilité du modèle de financement de la politique de mobilité, notamment au travers de la contribution du budget principal, reste à trouver pour 2026.

#### d. 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 pour le transport routier, scolaire et de personnes en situation de handicap effectués en 2017 qui sont toutes reconduites pour 2026 à hauteur des montants budgétés en 2025.

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Prévision 2025	Orientations 2026	Evol. 2026 / 2025
DGD transport	7,98	7,98	7,98	7,98	0%
Attribution de compensation région	14,30	14,30	14,30	14,30	0%
Attribution de compensation départements	33,60	31,84	31,84	31,84	0%
Produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre aux autorités organisatrices de la mobilité			1,73	3,46	100%
Participation départements convention Rbt élèves handicapés	1,76	6,80	4,27	0,00	-100%
Participation région convention Rbt pass	3,37	5,54	1,94	0,00	-100%
Participation des communes membres	3,37	0,68	2,61	0,00	-100%
Participation Etat (fonds vert)		0,12	0,66		-100%
<b>Total subventions d'exploitation (74)</b>	<b>64,38</b>	<b>67,25</b>	<b>65,32</b>	<b>57,57</b>	<b>-12%</b>

Depuis 2025, la Métropole perçoit le produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM)<sup>16</sup>. Un montant de 50 millions d'euros en 2025 est redistribué aux autorités AOM en fonction de la population, mais également d'indicateurs financiers tels que le revenu fiscal de référence par habitant. La loi de finance 2026 prévoit un doublement du produit de quotas d'émission redistribuée aux AOM.

En 2025, la Métropole perçoit également 662 k€ de recettes liées au « fonds vert » au titre de son service « Le covoiturage » (499 k€ obtenus dont 276 k€ encaissés en 2025 et solde déjà appelé, du service « Le Vélo » (1,2 M€ obtenus dont 304 k€ appelés en 2025 et 911 K€ de disponibles) et du « guichet unique ZFE » (206 k€ obtenus dont 69,4 M€ appelés sur 2025 et disponible de 84,8 K€). A ce stade, le Budget 2026 ne prévoit pas de recettes à ce titre, les inscriptions seront donc fonction des dépenses. L'incertitude demeure notamment quant à la suppression des ZFE<sup>17</sup>. Par ailleurs, d'autres interrogations planent sur ces recettes du budget primitif 2026 : Il pourrait être impacté à la baisse par la fin de conventions de délégation de compétence avec le département des Bouches-du-Rhône concernant le transport spécial d'élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires, et de coopération en matière de transports entre la Métropole et la Région Paca sur les lignes scolaires et régulières. De plus, la décision de gratuité des transports sur le territoire métropolitain pour

<sup>16</sup> Article 120 LF pour 2025.

<sup>17</sup> En dépit de cette décision, l'abandon n'est pas certain pour ce dossier de guichet d'information ainsi que pour deux dossiers, la vidéoverbalisation (143 K€) et la plateforme numérique de gestion des dérogations (68 K€).

les plus de 65 ans et les moins de 10 ans<sup>18</sup> soulève la question du risque de remise en cause des participations familiales versées par les communes.

#### e. Les produits des services

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Prévision 2025	Orientations 2026	Evol. 2026 / 2025
<b>Total produits des services (70)</b>	<b>140</b>	<b>150</b>	<b>147</b>	<b>158</b>	<b>7,5%</b>

Principalement constitués des recettes tarifaires de transport de voyageurs, les produits des services étaient en hausse de 9 M€ en 2024 par rapport à 2023. Cette hausse s'expliquait notamment par la mise en place de nouvelles actions ou encore l'adaptation de l'offre de transport aux grands événements (Jeux Olympiques et Paralympiques 2024). En 2025, les recettes tarifaires sont en léger repli par rapport à 2024 (143 M€ contre 144 M€ en 2024) en raison de l'impact de la mise en œuvre de la mesure partielle de gratuité des transports pour les - de 10 ans et les + de 65 ans sur l'ensemble du réseau métropolitain. Pour 2026, une dynamique de +7,5% est projetée induite principalement par les extensions de services et livraison de nouveaux équipements qui compenseraient l'effet en année pleine de cette mesure de gratuité. La dynamique des produits des services serait également portée par une hausse sur les redevances vélos, induite par l'extension à 2 000 vélos du parc Citybike (5 M€ prévus au total pour 2026 contre 3,6 M€ en 2025 et 1,9 M€ en 2024).

#### f. Les autres produits de gestion

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Complément relèvement seuil VM	2,30	2,23	2,30	2,23	2,23	0,0%
Forfait post -stationnement	3,5	6,6	4,5	4,8	4,0	-16,2%
Redevances des fermiers, concession...	0	12	5	6	6	0,9%
Autres produits divers gestion	1,9	1,2	3,3	3,9	2	-61,5%
<b>Total produits de gestion courante (75)</b>	<b>8</b>	<b>22</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>-18,8%</b>

Les recettes de gestion courante étaient en augmentation en 2024 passant de 21,9 M€ contre 7,8 M€ en 2023 du fait essentiellement :

- Du transfert du chapitre 70 – produits des services au chapitre 75 des redevances de mobiliers urbains ;
- De régularisations antérieures concernant les recettes issues des abris voyageurs et d'une renégociation du contrat (mobiliers urbains passant de 980 à 1 600 unités)
- Et de rattrapage de recettes Forfait Post-Stationnement (FPS)<sup>19</sup>.

Ces recettes restent à un niveau élevé en 2025, en intégrant notamment des régularisations de rattachements et de trop perçus (2 M€) ainsi qu'une action récursoire auprès du comptable public (+ 1,5 M€).

<sup>18</sup> Délibération de principe du 27 février 2025 et délibération « de modifications de la grille tarifaire : conditions d'application » du 26 juin 2025.

<sup>19</sup> Cette recette est perçue par les communes membres et reversée à la Métropole après déduction des charges supportées par les communes pour la mise en œuvre et la collecte des forfaits de post-stationnement.

Les orientations 2026 ne tiennent pas compte à ce stade de régularisations ou recettes exceptionnelles non prévisibles, ce qui explique la diminution de l'estimation par rapport aux prévisions d'atterrissage 2025.

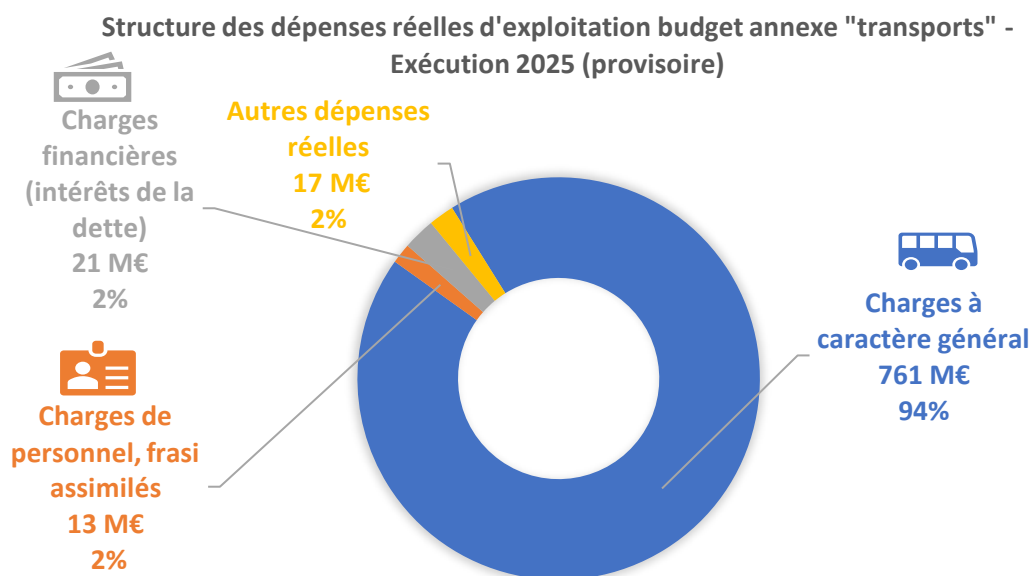
La Métropole perçoit également une compensation suite au rehaussement en 2017 du seuil d'assujettissement au versement transport (de 9 à 11 salariés). Cette recette est prévue en 2026 au montant perçu en 2025 à savoir 2,2 M€.

#### g. Les autres produits d'exploitation

En 2025, le budget annexe enregistrerait 24 M€ de produits exceptionnels soit +8 M€ par rapport à 2024 essentiellement liés à des régularisations de rattachements (10 M€), des pénalités sur contrats (10 M€) et 3 M€ à des redevances d'économies et d'intéressement prévues par la DSP avec la société Keolis. Le budget primitif 2026 n'intègre pas de prévisions de recettes exceptionnelles non évaluables à date, à l'instar des reprises de provisions mais seulement les redevances prévisibles.

#### 4.2.3.2 Les dépenses d'exploitation du budget annexe « transports »

##### a. Présentation de la structure des dépenses



Les dépenses réelles de fonctionnement sont principalement constituées des charges à caractère général recouvrant pour l'essentiel les rémunérations des opérateurs de mobilités exploitant les 14 réseaux de transports de la Métropole AMP sur ses 92 communes.

Le taux de réalisation des dépenses réelles d'exploitation devrait être proche de 99 % en 2025 soit un total de 812 M€. Les dépenses réelles ont progressé de 6,1 % en 2025 par rapport à 2024 en raison des évolutions d'offre notamment les premières mises en services des équipements structurants du plan « MEG ». La dynamique des dépenses réelles en 2026 « au fil de l'eau » reste projetée en forte hausse en raison du coût en année pleine des extensions de services et de la poursuite des évolutions d'offre (livraison du Val'tram...) ainsi que de la

mise en œuvre de la nouvelle délibération de calcul des refacturations de charges dites de « structure » au budget principal (+28,6 M€).

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire"2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Dépenses réelles	738,4	765,4	821,5	812,1	892,4	9,9%
Dépenses de gestion courante	719,6	731,3	785,0	776,7	866,1	11,5%
Autres charges d'exploitation	18,7	34,1	36,6	35,4	26,4	-25,5%
Dépenses d'ordre	51,9	41,0	60,4	43,8	59,5	35,8%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	51,9	41,0	60,4	43,8	59,5	35,8%
<b>Total dépenses d'exploitation hors virement</b>	<b>790,3</b>	<b>806,4</b>	<b>881,9</b>	<b>855,8</b>	<b>951,9</b>	<b>11,2%</b>

## b. Les charges de gestion

### i. Les charges à caractère général

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution "provisoire"2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
011 - Charges à caractère général	689,2	711,4	761,3	826,4	8,5%

Les charges à caractère général regroupent l'ensemble des dépenses permettant de faire fonctionner les réseaux de transport. Sur les derniers exercices, la dynamique de ces charges a été portée par l'évolution de l'offre mais surtout par les impacts des indexations des contrats d'exploitation dans un contexte de forte inflation (+ 7,9% en 2022, +6,7% en 2023, +3,2% en 2024). Cette période a en effet été marquée par 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.

Les charges à caractère général devraient atteindre 761 M€ en 2025 soit +7 % par rapport à 2024. Cette augmentation résulterait principalement de l'accélération des investissements et des extensions de services. Cette forte dynamique a toutefois été partiellement compensée par la poursuite par la Métropole de son objectif de maîtrise des coûts mené auprès de ses opérateurs. Ce travail aura permis d'aboutir à des réfections forfaitaires sur excédent de rémunérations contractuelles en 2025 de 35 M€ (après 40 M€ en 2024, 22 M€ en 2022 et 5 M€ en 2021). L'optimisation de l'offre de service sur les opérations d'évolution du réseau et la rationalisation de certains services a également permis de dégager des marges de manœuvre à hauteur de 16 M€ en 2025. Les rémunérations de la RTM se sont élevées à 537 M€ en 2025 contre 493 M€ en 2024.

Un nouveau contrat d'obligation de service public avec la RTM est entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2026. Le cadre financier de ce nouveau COSP est principalement basé sur les composantes suivantes :

- Une rémunération de référence, dite Forfait de charges, versées par la Métropole à la RTM, couvrant de manière globale les charges d'exploitation sur

lesquelles la RTM s'engage à raison des objectifs de moyens et de résultats fixés dans le contrat et ses annexes ;

- Des rémunérations forfaitisées pour des prestations spécifiques et des prix prévus pour les services de transport « à la demande » et des personnes à mobilité réduite ; les services de transport d'élèves et étudiants en situation de handicap (pour le compte du CD13) ainsi que pour l'entretien et la maintenance des équipements billettique, SAE et information voyageurs ;
- Un objectif de recettes contractualisé engageant la RTM avec partage du risque financier et un système d'intéressement lié aux performances, à la Qualité de Service (bonus-malus) et à la diminution de la fraude (bonus-malus) ;
- Une clause de partage de résultat avec validation entre les parties de l'affectation des sommes résiduelle.

La reprise du portage des investissements et la négociation des coûts du nouveau contrat doivent permettre de réduire dès le BP 2026 de 18 M€ les crédits par rapport à l'ancien périmètre contractuel. Cette reprise du portage des investissements dans le cadre de ce nouveau contrat induit la suppression d'une partie de l'ancienne rémunération forfaitaire R2 (61,9 M€ en 2025, qui visaient à couvrir les charges induites par le financement des investissements portés par la RTM) et impliquera l'inscription d'une dotation aux amortissements supplémentaires et d'un remboursement du capital des emprunts au titre de l'actif et du passif qui seraient repris par AMP mais dont le montant reste à définir. En effet, les opérations de transferts d'actifs et passifs n'aboutiront qu'au 31/12/2026<sup>20</sup>. Des régularisations seront à opérer sur la facture définitive 2026.

En 2026, malgré le ralentissement de l'inflation et des taux de salaires, les charges à caractère général poursuivraient leur forte croissance (8,5%) sous l'effet de l'accélération des évolutions d'offre.

## ii. Les dépenses de personnel

Les charges de personnel des agents métropolitains affectés au budget « transports » sont restés maîtrisées en 2025 et représentent 13 M€. Elles sont en repli de -0,7% malgré l'impact de la hausse des cotisations CNRACL de +161 k€ en 2025. En 2026, les dépenses de personnel resteraient marquées par la hausse de 3 points/an des cotisations CNRACL (+125 k€ chaque année jusqu'à 2028) ainsi que par l'application de refacturations de frais de structure pour 28,6 M€ et portées par le budget principal (soit +24,8 M€ en 2026).

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution "provisoire"2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
012- Charges de personnel, frais assimilés	13,3	13,3	13,2	37,2	182,5%

<sup>20</sup> La RTM est notamment susceptible de poursuivre une partie des opérations qu'elle portait et qui sont toujours en cours au 01/01/2026. Le forfait de charges pourrait donc toujours comprendre une partie du financement de ces investissements.

### iii. Les autres dépenses de gestion courante

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution "provisoire"2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
014 - Atténuations de produits	0,4	0,7	0,6	0,7	14,1%
65 - Autres charges de gestion courante	16,7	6,0	1,6	1,8	16,9%

Les autres charges de gestion courante sont en diminution en 2025 (1,6 M€) en 2025 du fait de la fin de régularisations de TVA à reverser (portant sur des opérations mixtes relatives aux Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)) pour 15,1 M€ en 2023 et 3,9 M€ en 2024 ; Elles devraient retrouver un étiage normal en 2026.

### c. Les autres dépenses réelles

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Prévision 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
66 - Charges financières	15,1	22,0	20,9	22,2	6,0%
67 - Charges exceptionnelles	3,6	10,9	12,2	1,9	-84,3%
68 - Dotations aux provisions et dépréciations	0,0	1,2	2,3	2,3	-2,1%

Les charges financières devraient évoluer de +1,3 M€ en 2026 (+6 %) en raison des emprunts nouveaux levés en 2025 pour financer les investissements (100 M€).

#### 4.2.3.3 Les recettes d'investissement du budget annexe « transports »

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire"2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
<b>Total recettes d'équipement hors emprunts</b>	<b>54</b>	<b>64</b>	<b>162</b>	<b>124</b>	<b>60</b>	<b>-51,4%</b>
13- Subventions d'investissement	54	64	161	122	60	-50,7%
20 - 21 -23 - Immobilisations	0	0	1	2	0	-100,0%
<b>Total recettes financières</b>	<b>42</b>	<b>37</b>	<b>95</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>-99,7%</b>
10 - Dotations, fonds divers			3	3	0	-89,3%
106 - Réserves	42	37	92	92		
27 - Autres immobilisations financières	0					
<b>4582 - Opérations pour le compte de tiers</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	
<b>Total recettes réelles hors emprunt d'équilibre</b>	<b>106</b>	<b>110</b>	<b>269</b>	<b>219</b>	<b>75</b>	<b>-65,5%</b>

Le total des recettes réelles d'investissement afficherait un taux de réalisation de 77% en 2025. Les subventions d'investissement atteindraient un haut niveau de 122 M€ contre un montant de crédits votés de 161 M€. Le montant des restes à réaliser sur ce poste de recette devrait avoisiner les 72,6 M€. Ces subventions concernent pour l'essentiel des appels de fonds

sur le contrat « Marseille En Grand » passé avec l'Etat et concernant les 15 opérations de transport prioritaires.

En effet, la Métropole a commencé début 2024 à appeler les fonds de ces subventions pour les conventions déjà signées. 19,4 M€ ont ainsi été encaissés. Les conventions ont été avenantées en 2025 pour porter le montant d'aide à 500 M€, ce qui a permis le déblocage de 71,7 M€ grâce à l'avancement des projets. L'actualisation des échéanciers issus des conventions permet d'envisager des appels de fonds en 2026 à hauteur de 51,7 M€ puis de 59 M€/an en moyenne. Cependant, les propositions de répartition vont dans le sens d'une ventilation en faveur de projets déjà en cours et avec un taux d'avancement important et donc vers une capacité d'appels de fonds potentiellement plus important pour les prochains exercices.

La Région PACA et le CD 13 ont également maintenu leurs engagements vis-à-vis du Plan MEG. La Métropole a notamment appelé les soldes des engagements pour les conventions avec le département (54 M€). Sur 2026, un appel de fond est prévu pour solder la subvention sur l'extension Nord Sud du tramway T3 pour 2,9 M€. 4,9 M€ seraient également disponible auprès de la Région (3 M€ sur « Nos territoires d'Abord » et 1,9 M€ relatifs au projet cap horizon).

En 2025, 100 M€ d'emprunts ont été levés auprès des partenaires bancaires de la Métropole (après 130 M€ en 2024 et 159 M€ en 2023), dont notamment :

- 30 M€ mobilisés auprès de la BEI pour l'extension du Tramway, sur une durée de 25 ans à un taux de 2,68% ;
- 20 M€ mobilisés au 01/10/2025 auprès de la Banque Postale pour l'extension du Tramway, sur une durée de 25 ans à un taux de EUR3M+0,96% ;
- S'y sont ajoutés, 30 M€ mobilisés au 01/10/2025 auprès de la CEB pour le financement des rames de métro de Marseille, sur une durée de 30 ans à un taux de 2,69%.

Cette moindre mobilisation de l'emprunt est donc principalement induite par l'avancement des projets et des appels de fonds de subventions.

Le budget « transports » perçoit pour la première année une dotation de FCTVA à hauteur de 2,5 M€.

#### 4.2.3.4 Les dépenses d'investissement du budget annexe « transports »

Budget annexe "transports" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget Voté 2025	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
<b>Total dépenses d'équipement</b>	<b>192</b>	<b>274</b>	<b>284</b>	<b>261</b>	<b>223</b>	<b>-14%</b>
<b>Total recettes financières</b>	<b>62</b>	<b>49</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>59</b>	<b>8%</b>
16 - Emprunts et dettes assimilées	62	49	55	55	59	8%
27 - Autres immobilisations financières	0	0	0	0	0	
<b>4582 - Opérations pour le compte de tiers</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>136%</b>
<b>Total dépenses réelles d'investissement</b>	<b>258</b>	<b>327</b>	<b>351</b>	<b>322</b>	<b>297</b>	<b>-8%</b>

La montée en puissance des dépenses de la PPI a été initiée dès 2022, avec un volume de 154 M€ réalisés, soit + 40 % par rapport à 2021 et de 196 M€ en 2023, soit +27 %. L'accélération s'est poursuivie en 2024 avec un volume réalisé de 278 M€, soit + 42 % par rapport à 2023. En 2025, la Métropole aura réalisé 267 M€ d'opérations de la PPI, soit 90 % de l'enveloppe de 296 M€ votées au budget (après 85 % en 2024).

L'exercice 2026 devrait être marqué par :

- La clôture des premières opérations majeures et prioritaires « Marseille En Grand » et d'autres grands projets, couplée avec le lancement d'études et de nouveaux projets métropolitains qui devraient induire des inscriptions en investissement.
- La reprise du portage des investissements de la RTM : 46 M€ devraient être intégrés à minima au BP 2026 correspondant à la reprise du matériel roulant de la RTM<sup>21</sup>. Le montant des dépenses à reprendre à la RTM dans le PPI métropolitain est estimé à 1,2 Milliards sur la durée du contrat. La proposition de PPI à reprendre ainsi que les ventilations et fléchages des opérations doivent être affinés courant 2026. Cette évolution nécessitera de préciser les périmètres des activités, et moyens affectés, relevant de la Métropole ou, par délégation, de la RTM. L'actif et le passif sera transféré de façon effective par la RTM à la Métropole au 31/12/2026.
- Le paiement à la RTM dans sa rémunération, de la provision pour gros entretien et renouvellement (GER) dans le cadre du nouveau contrat d'obligation de service public : 15,2 M€ de crédits de paiements au titre de 2026 (131 M€ sur la durée du contrat).

La Métropole maintiendrait une cible d'investissement de 300 M€.

Le remboursement du capital de la dette souscrite pour financer le projet de mobilité s'établit à 54 M€ en 2025, soit +5,2 M€ par rapport à 2024 et pèse lourdement sur l'autofinancement (6 % des recettes réelles du budget annexe et 97 % de son épargne brute). Pour 2026, le capital augmenterait de + 4,5 M€ du fait des emprunts souscrits en 2025. Ce capital ne tient pas compte à ce stade, de la dette à reprendre et à régulariser, le cas échéant, par la Métropole dans le cadre des transferts d'actifs / passifs au 31/12/2026 avec la RTM. A noter, que l'encours de dette tient compte du remboursement d'une avance remboursable de 2020 de l'Etat pour perte de recettes tarifaires de 75 M€ suite à la crise Covid, dont le premier remboursement a eu lieu fin 2023 pour 9,375 M€.

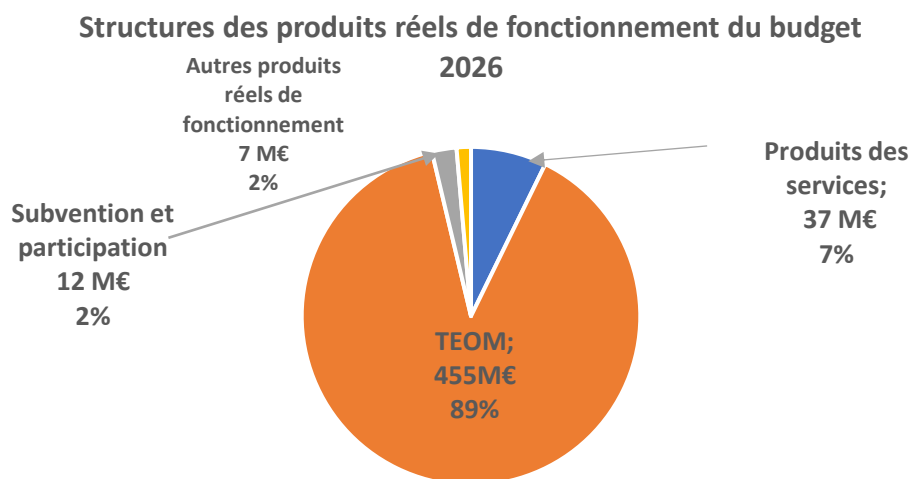
---

<sup>21</sup> Une convention de mandat pour l'acquisition de matériels roulants avec la RTM a été délibérée le 15 décembre 2025 (délibération n° MOB-004-18769/25/BM).

#### 4.2.4 Budget annexe « Prévention et Gestion des Déchets » (PGD)

##### 4.2.4.1 Les recettes de fonctionnement du budget annexe « PGD »

###### a. 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.

Le montant total des recettes réelles a atteint 512 M€ en 2025. Ces recettes sont annoncées stable en 2026 par rapport à l'atterrissage de l'exercice 2025.

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Recettes réelles	495	493	512	512	4%

###### b. La TEOM

Budget "Prévention et gestion des déchets" en M€	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM)	435	444	446	455	2,04%

Depuis 2022, la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) est affectée au budget « prévention et gestion des déchets ». Le produit de la TEOM représente la part la plus importante des recettes du budget annexe « prévention et gestion des déchets ».

La recette issue de cette taxe a progressé en 2024 sous l'effet de la revalorisation des bases d'imposition indexée sur l'inflation.

Pour l'année 2026, le produit de la TEOM devrait évoluer sur la base de la même logique que la taxe foncière sur les propriétés bâties de +2% avec la prise en compte de la revalorisation de 0,8% des bases fiscales des locaux d'habitation et de 1,9% pour celles des locaux

commerciaux, auquel s'ajoute une dynamique de 1% correspondant à une estimation des nouvelles constructions sur le territoire. La TEOM serait évaluée à 446,4 M€ en 2025 et 455 M€ pour l'exercice 2026.

#### c. Les produits des services et de gestion

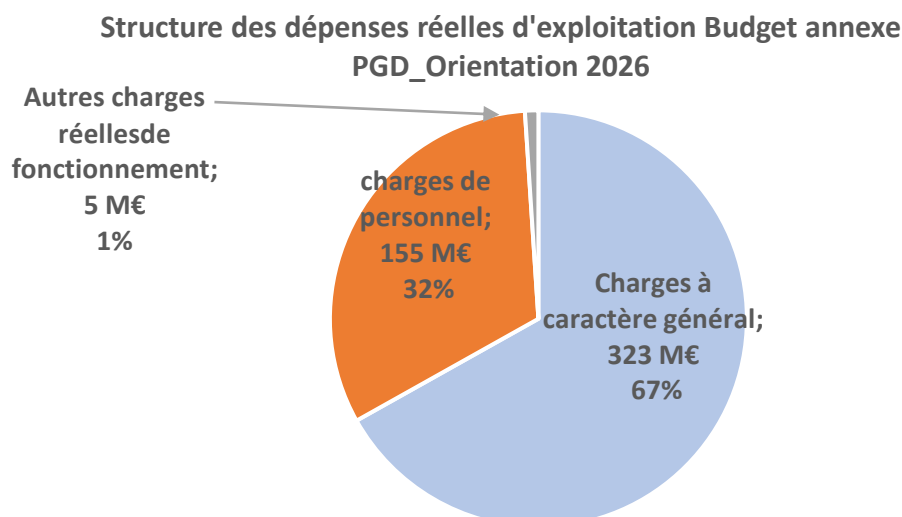
Les produits des services et de gestion sont constitués principalement de la redevance spéciale et de la vente de matériaux.

La redevance spéciale s'est établie à 22 M€ en 2025 contre 20 M€ en 2022 suite à la généralisation de la redevance sur l'ensemble du territoire métropolitain. Cette redevance restera stable sur l'exercice 2026 et sera une ressource complémentaire à la TEOM pour l'équilibre de la section de fonctionnement. Les produits des services et de gestion augmenteraient de 19 % entre l'exercice 2025 et 2026.

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Produits des services, du domaine et ventes diverses	29	31	30	37	19%

#### 4.2.4.2 Les dépenses de fonctionnement du budget annexe « PGD »

##### a. Présentation de la structure des dépenses



Les dépenses réelles de fonctionnement (483 M€), prévues sur l'exercice 2026, sont principalement constituées des charges à caractère général (323 M€). Les charges du personnel représentent le second poste le plus important et sont estimées à 32 % des dépenses réelles soit 155 M€.

Ces dépenses réelles de fonctionnement se sont établies à 438 M€ en 2024 et 452 M€ en 2025, soit une hausse de 3 % sur ces deux années. Cette hausse repose principalement sur la dynamique des charges de personnel (18 M€) et des provisions pour litiges et dépréciation de 14 M€. Cette augmentation limitée, alors que plusieurs postes de dépenses réelles

connaissent une hausse importante, démontre en effet une forte baisse des charges à caractère général de 7 % ; un point de rupture par rapport aux différentes exécutions des exercices passés. En 2026, l'ensemble des postes des dépenses réelles connaîtraient une progression.

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Dépenses réelles	438	470	452	483	3 %

#### b. Les charges de gestion

##### i. Les charges à caractère général

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Charges à caractère général	303	293	284	323	10 %

Elles représentent environ 67% des dépenses de fonctionnement, soit de l'ordre de 323 M€. Les charges à caractères général sont en hausse par rapport au budget voté en 2025 (293 M€) de +30 M€. Cependant, il est important de préciser que l'exercice 2025 a été particulier. Les charges à caractère général en 2025 (283 M€) ont baissé de 20 M€ par rapport à l'exercice 2024 (303 M€). Ces résultats ont été obtenus en raison de renouvellement de contrats, dont certains à des couts moins élevés. Ces derniers se sont établis en 2025 à 166 M€ et sont prévus pour atteindre en 2026, un coût de 253 M€. Les contrats de prestation de service représentent le plus gros poste de dépenses du chapitre des charges à caractère général. Ils sont constitués des contrats de collecte, de traitement et de prévention.

Les contrats de prestation de service sont ventilés de la manière suivante pour 2026 :

- 175 M€ seront consacrés au traitement et à la valorisation des déchets ;
- 76 M€ seront alloués aux prestations de collecte des déchets, de la collecte sélective en bac individuels ou en point d'apport ;
- 1 M€ sont prévus pour les actions de prévention.

Comparativement au budget alloué aux charges à caractère général en 2025, le budget prévu pour l'exercice 2026 progresse fortement malgré la tendance baissière de tonnages collectés.

##### ii. Les dépenses de personnel

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Charges de personnel	128	150	143	155	3%

Les dépenses du personnel sont en hausse. 143 M€ ont été alloués sur l'exercice 2025 aux charges du personnel dont 124 M€ à la masse salariale. En 2026, le BA des déchets prévoit d'exécuter en termes de dépenses de personnel et de masses salariales, respectivement 155 M€ et 138 M€ ; soit une augmentation de +14 M€ sur les deux exercices. L'augmentation

du coût du personnel est due à la progression du nombre d'agents affectés, notamment dans le cadre de l'amélioration du service de collecte.

### iii. Les autres dépenses de gestion courante

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Autres charges de gestion courante	1,3	5,1	3,3	3,1	-40 %

Les autres charges de gestion courantes sont prévues à hauteur de 3 M€. Elles restent stables par rapport l'atterrissage de l'exercice 2025. Cette stabilité de la prévision s'explique par une meilleure estimation des rattachements de charges à régulariser.

#### 4.2.4.3 Les recettes d'investissement du budget annexe « PGD »

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Recettes d'investissement	20	36	36	41	14 %

Les recettes réelles d'investissement continuent de progresser. Elles sont prévues en augmentation de +14 % en 2026. Les recettes réelles sont essentiellement constituées des excédents reportés des résultats de fonctionnement passés. Ces derniers se sont établis à 16 M€ en 2024 et 31 M€ en 2025. Le fonds de compensation pour la TVA a représenté respectivement 3 M€ et 2 M€. Il est important de signaler que pour la 4<sup>e</sup> année consécutive, aucun nouvel emprunt n'a été contracté au sein du budget annexe, marquant ainsi la volonté de mobiliser fortement les ressources propres pour le financement des dépenses d'investissement. Tout comme en 2025, une inscription d'emprunt de 36 M€ est prévue sur ce budget annexe pour le besoin d'équilibre budgétaire de l'exercice 2026. Toutefois, le résultat d'exécution de l'exercice en cours, ainsi que le report de l'excédent constitué, permettront de définir le niveau réel d'emprunt dans un objectif de bouclage budgétaire.

#### 4.2.4.4 Les dépenses d'investissement du budget annexe « PGD »

Budget annexe "PGD" en M€	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Dépenses d'investissement	59	71	67	70	0,1 %

Les dépenses réelles d'investissement sont en augmentation depuis 2023. Elles sont composées des dépenses d'équipement et de l'amortissement du capital de l'emprunt. En 2025, ces postes de dépenses ont représenté respectivement environ 45 M€ et 22 M€ ; une progression de 15 % et 10 % par rapport 2024.

D'une part, les dépenses d'équipement sont passées de 21 M€ en 2023 à 39 M€ en 2024, puis 45 M€ en 2025. Pour l'année 2026, l'estimation des dépenses d'équipement s'établit à 65 M€. D'autre part, le remboursement du capital de l'emprunt a fortement augmenté depuis 2023. En effet, il inclut des remboursements anticipés autour de 15 M€ sur les exercices 2023 à 2025.

En plus de l'autonomisation du budget, réduire la charge de la dette a été l'un des objectifs poursuivis en matière de gestion budgétaire. Ainsi, ce budget annexe, fort de son désendettement, est en capacité de mobiliser de l'emprunt pour financer le nouveau programme d'investissement à venir sur ce mandat.

#### 4.2.5 Régie d'Action Sociale

Budget annexe "action sociale" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Participation à l'équilibre du budget annexe "Régie d'Action Sociale"	2,0	7,3	10,4	7,1	8,1	+15%

En 2023, le budget annexe « régie d'action sociale » se limitait au périmètre de l'action sociale en faveur des agents de l'ex-Conseil de Territoire Istres Ouest Provence. Les moyens relatifs aux autres personnels étaient inscrits sur le budget principal.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2024 a marqué le lancement de la Régie Métropolitaine d'Action Sociale « M+ », pérennisant une politique sociale ambitieuse voulue par la Métropole. Cette initiative a permis d'améliorer significativement les conditions de vie et le pouvoir d'achat des 8500 agents métropolitains et de leurs familles.

Les actions de la régie s'articulent autour de quatre grands domaines d'intervention :

- Aides à la famille : soutien aux personnes en situation de handicap, chèques naissance/adoption et mariage/PACS, aides aux frais d'obsèques, participations pour la garde d'enfants (CESU), centres aérés, BAFA.
- Fonds de secours social : aide financière exceptionnelle pour les agents métropolitains confrontés à des situations d'extrême détresse.
- Aides à la vie professionnelle : remise de médailles d'honneur du travail et chèquiers pour les départs en retraite.
- Aides aux loisirs et vacances : participations aux frais de vacances, licences sportives et chèques vacances.

Tous les agents de la Métropole bénéficient aujourd'hui des mêmes avantages sociaux.

En matière d'exécution financière, en 2024, la standardisation des avantages sociaux pour tous les agents a impliqué une forte hausse de la participation, atteignant 7,3 M€.

Pour 2025, le budget initialement prévu était de 10,4 M€, mais les ajustements ont conduit à un montant réalisé de 7,1 M€. Cette baisse s'explique par :

- Une diminution des participations aux hébergements, séjours et centres aérés (-1,6 M€, soit -19 %) ;
- Une réduction de l'enveloppe des chèques emploi service universel (CESU) (-569 K€, soit -24 %).

Le budget annexe reste équilibré grâce à la participation statutaire du budget principal et à un amortissement limité des actifs. Son mode de gestion se caractérise par une faible capacité d'épargne (624 K€ en 2025, soit un taux d'épargne brute de 6 %) et par l'absence de dette.

Concernant les perspectives budgétaires pour 2026, les crédits projetés sont répartis comme suit :

- Crédits de fonctionnement : 9,3 M€ (une baisse de -21 % par rapport à 2025).
- Crédits d'investissement : 0,1 M€ (-72 % par rapport à 2025).

La participation d'équilibre apportée par le budget principal serait ajustée à 8,1 M€, représentant 88 % des dépenses du budget annexe. Ce montant tient compte des retours d'expérience acquis depuis la création de la régie en 2024.

Les dépenses de personnel augmenteront malgré une stabilisation des effectifs (20 agents répartis sur quatre sites). Cette hausse prévue de 113 K€ est notamment due à :

- L'évolution réglementaire des charges sociales employeurs (CNRACL et URSSAF), avec une hausse de +22 K€ en 2025 et +16 K€ en 2026.
- Les charges générées par la refacturation des frais de structures mutualisées entre le budget principal et les budgets annexes.

Pour les investissements, un montant de 103 K€ est prévu. Ce dernier s'inscrit dans la continuité des équipements nécessaires à la régie : achats de mobilier, matériel informatique, logiciels, fournitures et véhicules.

Ainsi, pour 2026, les orientations pour le budget annexe « régie d'action sociale » s'inscrivent dans une réduction importante des dépenses, traduisant une optimisation budgétaire, tout en maintenant des actions sociales solides et équitables au bénéfice des 8 500 agents métropolitains et leurs familles. La régie reste un atout essentiel pour garantir l'équité et la solidarité sociale, tout en maintenant sa viabilité financière, sans recours à l'endettement.

#### 4.2.6 Budget annexe « Ports de plaisance » :

Budget annexe "Ports de Plaisance" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Participation à l'équilibre du budget annexe "Ports de Plaisance"	0,19	0	0	0,8	0,3	-65%

La nouvelle organisation métropolitaine a entraîné au 1<sup>er</sup> 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.

Les principales réalisations de l'exercice 2025 concernent le transfert de la compétence port de la commune de St Chamas à la métropole, la poursuite de la dynamique de l'investissement ainsi que le renouvellement et l'attribution de marchés publics.

- Transfert de compétences : Le port de Notre-Dame à Saint-Chamas, désormais classé port de plaisance, a officiellement rejoint la gestion de la Métropole, totalisant 280 places et devenant le 29<sup>e</sup> port métropolitain ;
- Investissement : Les investissements sur les ports atteignent 3 750 000 € HT, auxquels s'ajoutent 27 000 000 € HT pour l'extension du port des Heures Claires à Istres dont l'état d'avancement des travaux est estimé à 50 % ;
- Contrat de service public : Trois Délégations de Service Public (DSP) ont été renouvelées sur les huit gérées par le service métropolitain. Ces DSP concernent notamment les stations d'avitaillement du Vieux-Port et de la Pointe Rouge, ainsi que l'aire de carénage et la station d'avitaillement du port de Carry-le-Rouet.

Un rattrapage du suivi de l'ensemble des huit DSP a été réalisé via l'analyse d'une dizaine de rapports annuels d'activité.

Concernant l'aspect financier, le budget annexe Ports de plaisance a présenté des difficultés d'équilibre au cours de l'exercice 2025. Cette situation se manifeste après plusieurs exercices marqués par une gestion rigoureuse ayant permis de désendetter les ports, d'améliorer leur capacité d'autofinancement, de stabiliser les charges et d'augmenter les recettes.

La dégradation de la situation financière de budget annexe est liée aux raisons suivantes :

- Frais de personnel : l'exercice 2025 a été marqué par une régularisation à la hausse du nombre d'ETP affectés au budget, passant de 75 à 85 ;
- Affectation de projets venant altérer les capacités financières du budget portuaire et dont le modèle économique doit être repensé au sens de la soutenabilité financière (Opération d'extension du port des Heures Claires à Istres, bases nautiques de La Ciotat et Sausset-les-Pins notamment). En l'absence de réponse, ces choix auront pour conséquence de faire passer l'encours de dette à 35 M€ fin 2026 au lieu de 19 M€ actuellement. Cela impactera de 750 K€ à 1 M€ le budget de fonctionnement ;

Et cela vient se cumuler à des situations plus anciennes dont le traitement s'inscrit dans le temps :

- Occupation du Domaine Public Maritime (DPM) par des navires hors périmètre de la plaisance (douanes par exemple), à des conditions financières défavorables ;
- Faible rendement de certaines Délégations de Service Public anciennes, dans l'attente de leur terme ;

L'intervention du budget principal et la mobilisation de plus de 90 % des excédents dégagés, ont permis de résorber le déséquilibre budgétaire de l'exercice 2025. Ces mesures restent conjoncturelles et des solutions durables sont à envisager à travers l'activation de leviers tels que la révision à la hausse du montant de certaines redevances et la redéfinition de certains modes et périmètres de gestion des ports de plaisance.

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

Budget annexe "MIN" en M€	CA 2023	CA 2024	Voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Participation à l'équilibre du budget annexe "MIN"	5,28	2,79	6,78	6,43	4,52	-30%

Le « MIN » a été transféré de la Ville de Marseille vers l'ex-Communauté Urbaine Marseille Provence métropole le 1<sup>er</sup> janvier 2001, puis vers la Métropole lors de sa création au 1<sup>er</sup> 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.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, la gestion et l'aménagement des deux sites a été confié à la Société Publique Locale (SPL Marché Marseille Méditerranée) aux fins d'assurer la gestion des nouveaux locaux. Il est prévu de développer le site de Saumaty et d'unifier sa gestion avec le site des Arnavaux.

Auparavant, la gestion était confiée à la SEM SOMIMAR dans le cadre d'un contrat de concession dont la résiliation pour motif d'intérêt général a été délibérée le 15 décembre 2022 avec une prise d'effet au 1<sup>er</sup> janvier 2024.

Le budget annexe afférent bénéficie d'une participation du budget principal qui vient compenser un déficit d'exploitation. Cette participation de 2,79 M€ en 2024 est en baisse de - 47 % comparée à 2023 (pour mémoire la participation 2023 était de 5,28 M€ contre 3,74 M€ en 2022 à la suite de régularisations de loyers de 2021 et 2022).

En 2025, cette participation est inscrite pour un montant de 6,78 M€ et tient compte de l'inscription de 4,28 M€ de protocole transactionnel avec la SOMIMAR à la suite de la résiliation anticipée pour motif d'intérêt général de la DSP dont elle était titulaire.

Pour les orientations 2026, la participation d'équilibre est estimée à 4,52 M€. Elle contribue à honorer les dépenses de locations immobilières auprès du GPMM pour le site de Saumaty, les taxes foncières et de bureau pour les 2 sites, mais aussi les indemnités dues à 2 entreprises dans le cadre de la résiliation anticipée pour motif d'intérêt général, de leur autorisation d'occupation temporaires.

Un travail d'analyse a permis de clarifier la répartition des dépenses d'investissement entre le budget annexe MIN et le budget principal.

Budget	Opération d'équipement	Opération PPI	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026	Evolution 2026/2025
Budget Annexe MIN	B320P20D01	171400100D - Aménagements MIN transition - restructuration	3 227,10	342 172,90	10503%
	B320G20D01	251400100D - Aménagements MIN transition - restructuration	624 803,83	1 394 846,10	123%
Budget Principal	B320P20D01	210181300D - Restructuration du MIN	216 852,00	613 752,00	183%

Ainsi pour les 2026 il est prévu de poursuivre les travaux d'urgence sur les Arnavaux et Saumaty, de lancer le marché de mandat de maîtrise d'ouvrage et de travaux avec la SPL MIN Marché Marseille Méditerranée en vue de permettre la rénovation de 3 bâtiments sur le site des Arnavaux et de lancer divers études programmiste sur le devenir du MIN.

Dans l'attente du retour de diverses demandes de subventions déposées par la direction opérationnelle, les dépenses d'investissement envisagées sur 2026 conduiraient à l'inscription d'un emprunt à hauteur de 2,05 M€.

#### 4.2.8 Centre de formation des apprentis :

Budget annexe "CFA" en M€	CA 2023	CA 2024	Voté 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Participation à l'équilibre du budget annexe "CFA"	0,21	0,00	2,50	1,41	2,86	103%

Le Centre de Formation d'Apprentis (CFA) "Campus des métiers" 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 950 apprentis et dispense 28 formations réparties sur 14 filières des secteurs de l'automobile, du goût et du service, pour des qualifications du niveau 3 à 5 (CAP à BAC+2). Le taux de réussite de la session 2025 était de 90%.

L'ambition métropolitaine pour le CFA Campus de métiers est d'assurer son positionnement en tant que leader sur le plan régional tout en adaptant l'outil de formation aux évolutions métiers et aux attentes des entreprises du territoire.

Le CFA fait l'objet d'un budget annexe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023. La principale recette budgétaire vient de la participation au financement de l'apprentissage par les Opérateurs de Compétences (OPCO). En 2024 cette recette de 8,2 M€, en augmentation de 30% faisant suite au rattrapage des recettes des années antérieures (recouvrement, rupture d'apprentissage notamment) a permis de ne pas mobiliser la participation d'équilibre du budget principal initialement prévue à hauteur de 1,8 M€.

Pour 2025, la participation d'équilibre nécessaire à l'équilibre du budget annexe est de 1,41 M€. Elle vient compenser principalement :

- La baisse des subventions des opérateurs de compétence du fait d'une évolution réglementaire,
- L'augmentation des frais de personnels liée à l'évolution des effectifs dans le respect du plafond d'emplois fixé et de l'étude de la revalorisation des rémunérations estimée du personnel enseignant ainsi que de l'impact de la hausse du taux de cotisations à la CNRACL (+ 41 k€ en 2025).

Pour l'année scolaire 2025-2026, les objectifs sont la poursuite du développement de l'offre de formations dans les secteurs à forte demande comme l'automobile sans négliger les métiers du goût et des services pour lesquelles un travail de promotion et de développement sera conduit.

Pour 2026, malgré un travail de maîtrise des coûts réalisé par les équipes du CFA, l'évolution réglementaire liée aux dépenses de personnels (hausse taux de cotisation CNRACL estimé à +31 k€, mesure liée à l'apprentissage à la loi de finances 2026 notamment) conduit à prévoir une subvention d'équilibre du budget principal à hauteur de 2,8 M€.

Une recette exceptionnelle de FCTVA de l'ordre du 4,3 M€ permettrait d'une part d'équilibrer les besoins en matière de dépenses d'investissement récurrentes et d'autre part d'effectuer un remboursement anticipé de la dette.

#### 4.2.9 Le budget annexe « GEMAPI »

##### Les charges à caractère général

Budget annexe "GEMAPI" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Charges à caractère général	2,58	4,27	9,51	6,26	8,8	-7 %

Les charges à caractère général concernent principalement les frais d'études en lien avec l'exercice de la compétence Gemapi et la contribution versée à la SERAMM. L'évolution 2023-2024 de +65% s'explique par une augmentation des dépenses liées aux études hydrométéorologiques et de désimperméabilisations des sols.

L'augmentation sur 2025 concerne le réajustement de la part Gemapi dans le contrat de délégation avec la SERAMM, Service d'assainissement Marseille Métropole, ainsi que la prise en charge supplémentaire des études de végétalisation des cours d'école. La baisse dans les orientations 2026 vient essentiellement des demandes sur les études en diminution 7 % pour cet exercice.

##### Les dépenses de personnel

Sur les charges de personnel, l'augmentation de 39% par rapport à 2023 fait suite à l'application des différents dispositifs règlementaires de revalorisations (grilles indiciaires,

traitement minimum, point d'indice), aux nouveaux dispositifs des ressources humaines (astreintes, IFSE, GIPA), ainsi qu'à l'impact lié à la légère hausse des effectifs.

L'augmentation sur 2025 est liée à la prise en compte de l'évolution des effectifs dans le respect du plafond d'emplois fixé pour le budget. Idem pour les orientations 2026 avec également l'effet GVT que l'on retrouve sur l'ensemble des budgets

Budget annexe "GEMAPI" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Charges de personnel	0,91	1,27	1,69	1,59	1,88	11 %

#### Les autres charges de gestion courante

Budget annexe "GEMAPI" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Autres charges de gestion courante	6,29	8,01	8,81	8,7	7,28	- 17 %

Ce chapitre concerne la contribution statutaire des Etablissements publics d'aménagement et de la gestion des eaux (EPAGE) qui est en progression. La demande initiale est plus faible de 17 % sur 2026 avec un probable réajustement au BS 2026.

#### Recette

Budget annexe "GEMAPI" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Recettes de gestion courante	21,70	23,38	22,68	24,08	21,40	- 6 %
Taxe Gemapi	21,29	1,35	21,02	21,33	21,02	0%

Il est projeté en 2026 de reconduire le montant du produit de la taxe GEMAPI adopté soit 21 M€. 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.

#### Investissement

Budget annexe "GEMAPI" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Dépenses réelles d'investissement	9,04	9,25	12,52	7,14	19,98	60 %

Concernant l'investissement, les orientations 2026 prévoient un montant de 20 M€ alloué principalement sur les opérations en AP projet Phase 2 pluviale Grave Médecins » et « Voie verte par Gemapi » respectivement de 3,6 M€ et 2,4 M€.

En AP de gestion, on note les opérations de participation Gemapi dans les opérations réseaux de 3,8 M€ et les acquisitions foncières de 1,5 M€.

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'utilisateur. Pour le budget annexe crématoriums, la principale recette concerne les tarifs pour le recours à la crémation.

#### 4.2.10 Le budget annexe « Eau »

##### Dépenses réelles de de la section d'exploitation

##### Les charges à caractère général

Budget annexe "Eau" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Charges à caractère général	5,15	5,42	7,4	5,9	8	8 %

Les charges à caractère général concernent l'achat d'eau brut et potable, les loyers au titre de l'occupation des bureaux abritant les agents du Pôle Protection du Cycle de l'Eau (« les Docks » à Marseille, « le Decisium » à Aix-en-Provence) avec les loyers, les charges et la taxe foncière et la consommation de fluides. La réforme de la tarification de l'eau entraîne l'inscription d'un reversement de recettes à l'agence de l'eau qui n'était pas sur le budget des années précédentes. Pour l'année 2026, les charges à caractère général sont prévues en hausse de 8 %.

##### Les dépenses de personnel

Budget annexe "Eau" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Les dépenses de personnel	8	10	10,8	10	11.4	5 %

La masse salariale varie de + 5 % sur l'exercice 2026 par rapport à l'exercice 2025. Sous l'effet de la variation régulière de l'indice glissement vieillesse technicité, le budget alloué à la masse salariale du BA Eau a augmenté, mais également par l'application des différents dispositifs réglementaires de revalorisations (grilles indiciaires, traitement minimum, point d'indice), aux nouveaux dispositifs des ressources humaines (astreintes, IFSE, GIPA), ainsi qu'à une légère hausse des effectifs. L'augmentation sur 2025 est liée à la prise en compte de l'évolution des effectifs dans le respect du plafond d'emplois fixé pour le budget.

##### Les autres charges de gestion courante

Budget annexe "Eau" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Autres charges de gestion courante	0,73	0,67	0,88	0,64	0,29	- 67 %

Les autres charges de gestion courante concernent la convention de transport d'eau brute via la canalisation de la société canal de Provence (SCP) qui alimente l'usine de production d'eau

potable de Valtrede à Châteauneuf-les-Martigues. Elles baisseraient de 67 % sur l'exercice 2026.

### **Recettes réelles d'exploitation**

Budget annexe "Eau" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Recettes réelles	35,27	41,46	44,8	44	44,3	- 1 %

Les recettes réelles sont essentiellement composées des redevances de consommation et de performance. Elles sont prévues en baisse sur l'exercice 2026 de 1 % par rapport à 2025.

### **Investissement**

Budget annexe "Eau" en M€	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Dépenses d'investissement	30,6	41,3	31,3	48,7	18 %

Les dépenses d'investissement estimées à 48,7 M€ sont en hausse de 18 % par rapport à l'exercice 2025. Elles se répartissent en deux catégories d'investissement : 20,2 M€ d'autorisation de programme et 27,5 M€ d'AP de projet dont 4,5 M€ pour l'opération « Création nouveau champ captant Miramas », 3,5 M€ « Augmentation de la capacité de production station Vallon Dol » et 3,1 M€ « Mars-alimentation en eau brute usine saint Marthe Phase 2 ».

#### **4.2.11 Le budget annexe « Assainissement »**

##### **Dépenses réelles d'exploitation**

##### **Les charges à caractère général**

Budget annexe "Assainissement" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Charges à caractère général	5,6	5,51	7,66	6,61	7,78	2 %

Les charges à caractère général progressent de 2 % en 2026 par rapport à 2025. Elles regroupent le reversement des redevances assainissement, la consommation de fluides, les études, les primes d'assurances et les divers produits de traitement.

##### **Les dépenses de personnel**

Budget annexe "Assainissement" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Les dépenses de personnel	6,56	8,5	10,24	8,91	10,36	1 %

Le budget alloué aux dépenses du personnel augmente de 1 %. Une nette augmentation des estimations par rapport à celles de 2025. Cette hausse repose principalement sur le renforcement des effectifs affectés à l'assainissement.

#### Les autres charges de gestion courante

Budget annexe "Assainissement" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Autres charges de gestion courante	0,41	0,22	0,23	0,17	0,59	56 %

Les autres charges de gestion courante progressent de 56 % sur 2026. Cette augmentation s'avère très éloigné de la relative stabilité connue sur l'exercice 2025 par rapport à 2024. Le reversement de la prime d'épuration aux communes qui exercent la compétence assainissement sur son territoire via une convention de concession de service explique en grande partie les données de 2026.

#### Recettes réelles d'exploitation

Budget annexe "Assainissement" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Recettes de gestion courante	44,19	53,30	46,87	46,78	49,22	5%

Les recettes sont constituées principalement par la PFAC (participation forfaitaire à l'assainissement collectif), surtaxes, les redevances assainissement de la régie, redevances de performance et les recettes liées à l'assainissement non collectif (SPANC – fosses septiques). Elles augmenteront de 5 % par rapport en 2026.

#### Dépenses de la section d'investissement

Budget annexe "Assainissement" en M€	CA 2023	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Dépenses réelles d'investissement	46,67	51,32	62,34	45,30	60,58	- 3 %

Les dépenses réelles d'investissement baisseraient de 3 % sur l'exercice. Les projets d'investissement concerneront entre autres en 2026 : les travaux de la STEP de Rassuen à Istres pour 2,6 M€, la création bassin rétention uni capitaine Géze à Marseille estimée à 2,3 M€, et le remplacement collecteur Huveaune pour un montant de 1,4M€.

#### 4.2.12 Le budget annexe « Parkings »

##### En section de fonctionnement :

Budget annexe "Parking" en M€	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Dépenses réelles de fonctionnement	10	13,2	13,1	12	- 9 %

En dépenses réelles de fonctionnement, une baisse de 9 % est prévue sur l'exercice 2026. Cette baisse s'explique principalement par l'absence de crédits relatifs aux éléments exceptionnels telles que les provisions pour risque et dépréciation. Un ajustement de ce poste lors de l'exécution budgétaire 2026 conduirait à stabiliser la variation observée. En revanche,

les charges à caractère général et dépenses de personnel sont prévues en hausse respectivement de 22 % et 81%. La variation des charges à caractère général est expliquée par :

- Une augmentation des dépenses pour régler les reliquats de taxes foncières ;
- Une augmentation des dépenses pour les parkings Aixois avec une hausse notamment liée au parc de bornes IRVE, une augmentation des dépenses de gardiennages pour le parking Mejanes ;
- Une augmentation des dépenses liée à la reprise en régie des parkings Estienne d'Orves à Marseille et Cap Horizon à Vitrolles.

En recettes de fonctionnement, les recettes devraient également augmenter suite notamment à l'incorporation des parkings Estienne d'Orves et Cap Horizon.

#### **En section d'investissement :**

Budget annexe "Parking" en M€	CA 2024	Budget 2025	Exécution 2025 (provisoire)	Orientations 2026	Evolution 2026 / 2025
Dépenses réelles d'investissement	0,5	7	4	7,5	7 %

Les dépenses d'investissement progressent de 7 %. Elles concernent principalement les travaux du parkings Mejanes à hauteur de 4,8 M€, les travaux relatifs au parking CAP Horizon pour un montant de 835 K€, et 740 K€ pour le déploiement des bornes IRVE sur les parkings en régie.

#### **4.2.13 Budget annexe « crématorium » :**

##### **Dépenses d'exploitation :**

Type de mouvement	Budget "crématorium" en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026
REEL	011 Charges à caractères général	0,550	1,000	1,073	1,125
	012 Charges de personnel frais assimilés	1,182	1,386	1,530	1,789
	014 Atténuation de produits				0,000
	65 Autres charges de gestion courantes	0,016	0,004	0,002	0,237
	66 Charge financières	0,001	0,000		0,000
	67 Charges exceptionnelles	0,083	0,145	5,118	0,004
	68 Provisions		0,127	0,024	0,034
ORDRE ENTRE SECTIONS	042 dotations aux amortissements(6811)	0,547	0,446	0,438	0,446
	023 virement à la section d'investissement				0,126
<b>Total dépenses d'exploitation</b>		<b>2,378</b>	<b>3,107</b>	<b>8,185</b>	<b>3,762</b>

##### **Recettes d'exploitation :**

Type de mouvement	Budget "crématorium" en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026
REEL	013 Atténuations de charge	0,015	0,021	0,025	0,014
	70 Produits des services	2,538	2,903	2,864	3,517
	73 impôts Taxes				0,000
	74 Subventions / Participations				0,000
	75 Autres produits de gestion courante	0,138	0,083	0,187	0,186
	76 Produits financiers				0,000
	77 Produits exceptionnels	0,173	0,000	0,000	0,000
ORDRE ENTRE SECTIONS	78 Rep. dépréciat°. actifs circulants			0,007	0,041
	042 Quote part des subventions transférables (777)	0,036	0,036		0,004
	002 Résultat d'exploitation	4,984	5,505	5,442	0,000
<b>Total recettes d'exploitation</b>		<b>7,884</b>	<b>8,549</b>	<b>8,525</b>	<b>3,762</b>

## Investissement :

Type de mouvement	Budget "crématorium" en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026
REEL	20/21/23 Chap opération - Dépenses d'équipement	0,520	0,929	0,587	1,625
	16 Emprunts et dettes assimilées	0,090			0,000
ORDRE ENTRE SECTIONS	040 Quote part des subventions transférables ( 139x)	0,036	0,036		0,004
	041 Opérations patrimoniales	0,005		0,015	0,005
<b>Total dépenses d'investissement</b>		<b>0,651</b>	<b>0,965</b>	<b>0,602</b>	<b>1,634</b>

Type de mouvement	Budget "crématorium" en M€	CA 2023	CA 2024	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026
REEL	16 Emprunt				1,057
ORDRE ENTRE SECTIONS	021 virement de la section d'exploitation				0,126
	040 dotations aux amortissements(28X)	0,547	0,446	0,438	0,446
	041 Opérations patrimoniales	0,005		0,015	0,005
001 Résultat d'investissement		1,654	1,555	1,036	0,000
<b>Total recettes d'investissement</b>		<b>2,206</b>	<b>2,002</b>	<b>1,490</b>	<b>1,634</b>

Les enjeux de politique publique sur ce budget annexe sont principalement :

- Maintenir les 2 crématoriums gérés en régie en état de fonctionnement optimum, au regard de la demande croissante chaque année et fournir un service de qualité aux familles des défunts ;
- Assurer les maintenances de crémations et les visites périodiques obligatoires.

Les orientations pour 2026 prévoient un montant de 330 K€ à ce titre (maintenance et investissements).

Il est à noter que d'ici 3 à 4 ans, le crématorium de Marseille, risque d'être à saturation et il faudrait pour cela, envisager une extension.

L'opération prévoit le lancement des études préalables et la prestation d'une AMO pour environ 600 k€ en 2026 et 2027 - engagement de l'acquisition du terrain en 2026.

Sur la base de l'étude de schéma directeur des crématoriums, d'ici à 2030, deux projets semblent prioritaires, à savoir l'extension du crématorium sur Marseille pour une estimation budgétaire de 3,5 à 5 M€, et la construction d'un nouveau crématorium dans le secteur Nord-Ouest de la métropole évalué à 8,5 M€. Ils impacteront le budget d'investissement pour ces prochaines années.

### 4.2.14 Budget annexe « Opérations d'aménagement » :

Sur le budget annexe de l'aménagement, les dépenses totalisent 2,083 M€, dont près de 1,3 M€ pour les opérations en démarrage (ZAC de Peyrolles, Tourillon à Aix-en-Provence et Saint Cannat). En effet, les frais d'études et les acquisitions foncières représentent des dépenses importantes à ce stade d'avancement. Le reste des dépenses concernent des travaux de viabilisation, d'entretien et de débroussaillage sur des opérations en cours ou en terminaison (ZAC Euroflory à Berre l'étang, finalisation des travaux ZAC du Carreau de la Mine à Meyreuil, Empallières à Saint Victoret et Athélia V à La Ciotat)

Les recettes de cessions de terrains, issues des opérations en cours de finalisation (Berre l'étang, La Roque d'anthéron et Meyreuil) s'élèveraient à 1,279 M€.

Par ailleurs des crédits seraient inscrits pour paiement de la taxe foncière, pour un total de 15,7 k€.

#### 4.2.15 Budget annexe « Immobilier d'Entreprise » :

Budget annexe "Immobiliers d'entreprises" en M€	CA 2023	CA 2024	Voté 2025	Exécution "provisoire" 2025	Orientations 2026
Participation à l'équilibre du budget annexe "Immobiliers d'entreprises"					0,3

Une subvention d'équilibre du budget principal est proposée sur ce budget annexe en 2026 répondant aux conditions de L'article L. 2224-2-1 du CGCT pour compenser un déséquilibre occasionnel lié à l'intérêt général ou à des contraintes exceptionnelles. Cette subvention d'équilibre se justifierait par une étude comparative entre les loyers pratiqués par la Métropole et ceux du privé sur les pépinières/atelier et bureaux d'entreprises du territoire ouest (Istres, Fos-sur-Mer ; Miramas, Cornillon, Port-St-Louis). Une différence de 504 k€ avec les tarifs actuellement pratiqués dans le privé, soit bien au-dessus de la participation d'équilibre.

Concernant l'investissement, le budget 2026 de ce budget annexe sera marqué par la poursuite des études sur la réhabilitation et la modernisation des pépinières d'entreprises sur l'Ouest de la Métropole (Istres, Fos-sur-Mer, Miramas).

### 4.3 Les relations financières avec les communes

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

Les Attributions de Compensation (AC) ont été modifiées par les évaluations des transferts de compétences de la loi 3DS au 1<sup>er</sup> janvier 2023, dans le sens ascendant (communes vers Métropole) relatifs aux compétences voirie et ses accessoires, voies supportant des TSCP), ainsi que les transferts descendants (promotion du tourisme, réseaux de chaleur urbain, DECI, aires et parcs de stationnement).

Le Conseil de la Métropole a également décidé l'instauration d'AC d'investissement<sup>22</sup> au titre du transfert de la voirie définie d'intérêt métropolitain, permettant de ne pas faire supporter sur la section de fonctionnement du budget communal le coût moyen annualisé des dépenses d'équipement, améliorant ainsi leur capacité d'autofinancement. Les AC socles 2023 ont été ainsi été votées, actant de manière définitive les AC depuis 2019<sup>23</sup>.

Dans la continuité, le conseil de la métropole a confirmé en janvier 2023, l'intérêt métropolitain des équipements culturels, socioculturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt

<sup>22</sup> Délibération n° FBPA-006-15261/23/CM en date du 7 décembre 2023.

<sup>23</sup> Délibération n° FBPA-005-15260/23/CM en date du 7 décembre 2023.

métropolitain. La Métropole a délibéré en décembre 2023 pour restituer à plusieurs communes des équipements socio-culturels et sportifs au 1<sup>er</sup> janvier 2024<sup>24</sup>. La CLECT a rendu son rapport définitif en séance plénière du 23 septembre 2024 conduisant à restituer 9 M€ au titre des équipements socio-culturels et sportifs et 907 K€ au titre d'autres d'évaluations correctives.

En 2024, la Métropole a acté la restitution du stade d'honneur du complexe Parsemain à la commune de Fos-sur-Mer au 1<sup>er</sup> janvier 2025, finalisant ainsi un transfert initié dès 2022. Par ailleurs, l'activité d'animation et de développement de la filière « Argile » a été transférée à la commune d'Aubagne à la même date.

Conformément aux dispositions de l'article 181 de la loi 3DS, la commune touristique de Saint-Chamas a délibéré en faveur de la restitution de la compétence promotion du tourisme. Sur le territoire de cette même commune, le port Notre-Dame a fait l'objet d'une régularisation par les services de l'Etat et intègre ainsi le giron métropolitain au 1<sup>er</sup> septembre 2025.

La CLECT a rendu son rapport définitif des charges transférées en séance plénière du 4 septembre 2025 et les AC ont été modifiées par délibération du 15 décembre 2025. Elle a également adopté des régularisations sur des évaluations antérieures<sup>25</sup>. Ces évaluations conduisent à restituer 2,2 M€ aux communes concernées. Ces montants s'appliquent dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et se répartissent ainsi :

<b>TOTAL AC</b>	<b>639 M€</b>
<b>Dont AC en fonctionnement</b>	<b>651 M€</b>
<b>dont AC négatives (recettes)</b>	<b>-1,1 M€</b>
<b>dont AC positives</b>	<b>652 M€</b>
<b>Dont AC en investissement (recettes)</b>	<b>-11,8 M€</b>

Pour 2026, les attributions de compensations devraient reprendre ces montants socles, sous réserves de nouvelles révisions qui seraient décidées par la nouvelle assemblée délibérante.

En l'état, aucun nouveau transfert n'est prévu.

Ces AC peuvent toutefois faire l'objet d'une révision dans le cadre strictement défini par les textes.

#### 4.3.2 La Dotation de Solidarité Communautaire 2026

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

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> Révision de l'évaluation des charges transférées au titre de la compétence « voirie et espaces publics dédiés à tout mode de déplacement urbain définie d'intérêt métropolitain » pour la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

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. La Métropole l'a augmenté à 44 millions en 2024 et 66 millions en 2025.**

Ainsi, le pacte actait de renforcer la solidarité métropolitaine en instaurant dès 2023 une dotation de solidarité communautaire (DSC) en direction des villes à plus faible potentiel financier et disposant de quartiers politique de la ville (QPV) pour un montant de 22 M€ à partager. Par ailleurs, il prévoyait que cette DSC serait portée à 44 M€ en 2024 et à 66 M€ en 2025 conformément aux engagements pris dans le cadre de la conférence des Maires du 1<sup>er</sup> décembre 2022. La concrétisation de son financement (+22 M€ en 2024 et encore +22 M€ en 2025) ferait partie des priorisations d'arbitrage lors de ces exercices.

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%
<b>TOTAL</b>		<b>100%</b>

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) pour un montant de 22 M€. En l'absence de ressources supplémentaires identifiées, son augmentation à 44 M€ (+22 M€) en 2024 a dû être financée grâce aux marges issues de la gestion métropolitaine et l'autofinancement dégagé.

Afin de respecter les engagement pris dans le Pacte FF 2023-2026 de la Métropole AMP, la DSC a été portée à 66 M€ en 2025, et à nouveau financée par les marges de manœuvres

dégagées par la Métropole, sans impact pour les communes, sans hausse supplémentaire d'impôt.

**Concernant l'exercice 2026, le montant de la DSC et son mode de financement feront partie des priorisations d'arbitrage budgétaire comme prévu au pacte financier et fiscal. Il conviendra de prendre en compte les conditions de l'équilibre global du budget principal et ses contraintes nouvelles.**

Cette discussion aura vocation à prendre la mesure du panel de leviers qui pourraient être mobilisés à cet effet au budget 2026, en cohérence des contraintes budgétaires de l'ensemble intercommunal, métropole et commune, et de la juste et équitable mobilisation du levier fiscal.

Et au-delà de 2026, les travaux de renouvellement du pacte financier et fiscal de la Métropole pour le prochain mandat conduiront à définir l'enveloppe financière allouée à la DSC sur la période 2027 – 2032, ainsi que ses critères de répartition.

#### 4.4 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.

##### 4.4.1 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 2026**, hors impacts des mesures réglementaires et à périmètre constant (c'est-à-dire hors transferts de compétence).

Les dépenses de personnel sont évaluées en atterrissage pour l'année 2025 à 295,5 M€ soit + 0,71% par rapport à 2024. Cette relative stabilité est la conjugaison d'une forte baisse des crédits des conventions de gestion avec un atterrissage de la masse salariale évalué à 279 M€ (soit une hausse de 2,67% par rapport à 2024). Cette hausse s'explique par la suite des impacts des évolutions réglementaires et la loi de finances (+ 14 M€ cumulés en 2024) et par la montée des effectifs pourvus sur l'année (5259 ETP en moyenne pour 2025 pour 5179 ETP en 2024).

Pour 2026, les dépenses prévisionnelles en charges de personnel du budget principal évolueraient de façon nominale de 1,55% à 2% par rapport à l'atterrissage 2025. Retraitée des mesures nationales, cette hausse s'inscrit dans l'épure du pacte financier et fiscal. La seule

masse salariale évoluerait de 1,30% à 1,75% prenant en compte du GVT et des dernières hausses de cotisation sociales (+3,4 M€), atténués cependant par la réaffectation d'agents du budget principal vers le budget des déchets en cohérence avec leurs missions.

#### 4.4.2 La structuration des effectifs :

- Les agents de catégorie C majoritaires

Au 31 décembre 2024, la Métropole Aix-Marseille Provence comptait 7 911 agents rémunérés sur des postes permanents. Cet effectif représente 95.3 % des emplois permanents de la collectivité. Il est composé de 6 709 fonctionnaires et 1 202 contractuels.

Si l'on observe une augmentation de l'effectif métropolitain, cette hausse correspond très exactement au transfert de 151 agents au 1<sup>er</sup> janvier

2024, dans le cadre du transfert de la compétence relative à la voirie et l'éclairage public, ainsi que celui de 10 agents suite à la fin des conventions de gestion des parcs et aires de stationnement pour les communes d'Istres et de Miramas. Une fois corrigé l'effet des transferts, l'effectif métropolitain reste stable pour l'année 2024.

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 5 626 agents de catégorie C pour une proportion de 71.1 % 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 18,3 % et 10,6 % des emplois permanents.

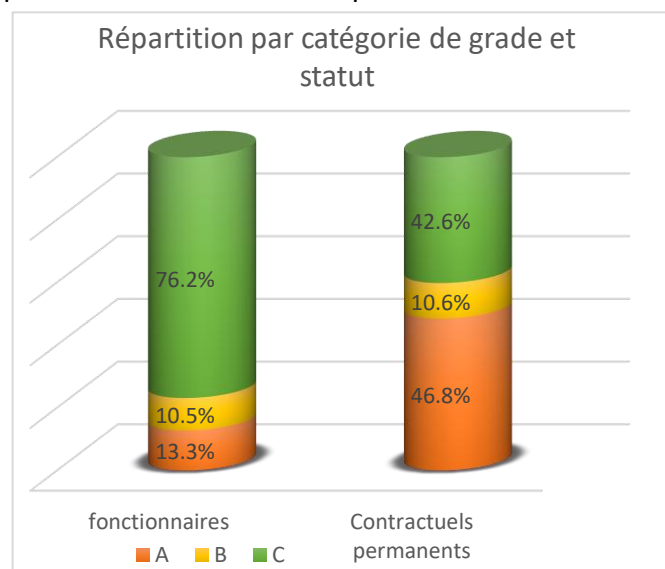
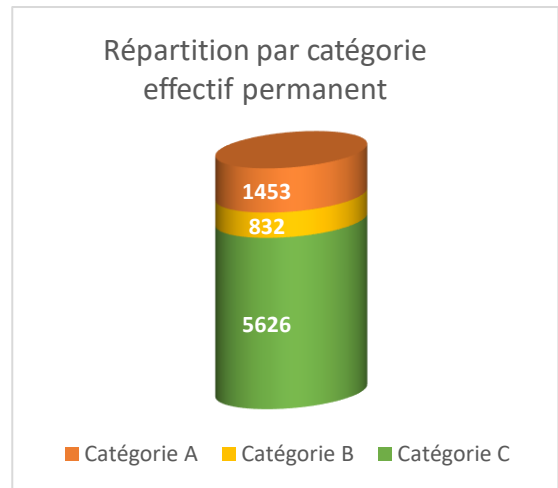
La répartition des effectifs est très différente en fonction du statut des agents, avec une majorité de fonctionnaires appartenant à la catégorie C, et inversement une surreprésentation de la catégorie A chez les contractuels sur emploi permanent.

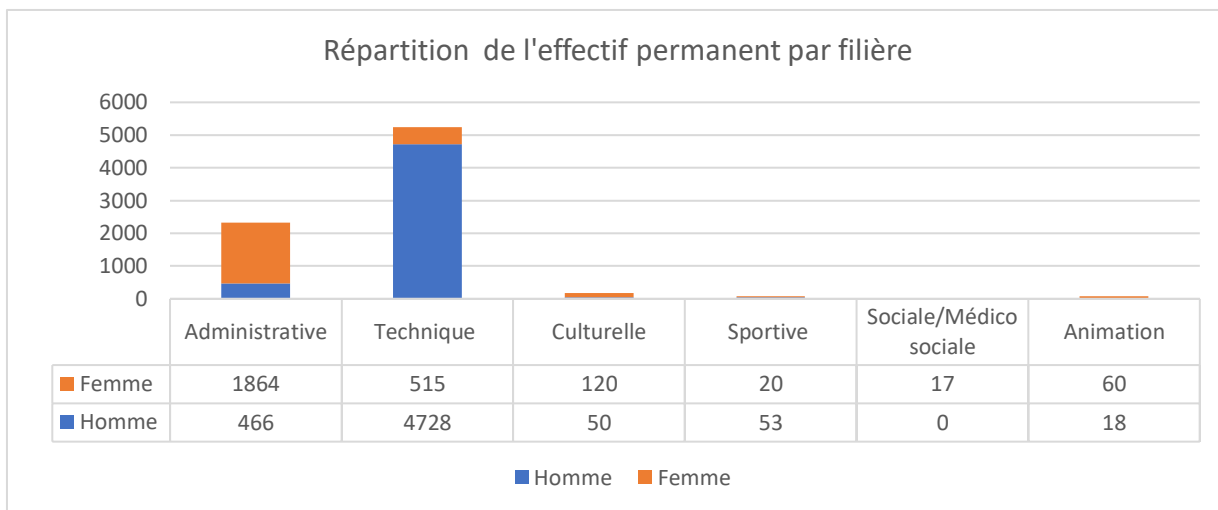
19.5 % des agents permanents sont des contrats en CDI.

- La filière technique fortement représentée

Les emplois permanents relèvent en grande majorité de la filière technique avec un taux de 66,3%, suivis de la filière administrative pour laquelle le taux s'élève à 29,4%. Ces deux filières représentent 95,7% de l'effectifs des emplois permanents.

Les autres filières constituées de la filière culturelle, sportive, animation, sociale et médico-sociale, représentent 4,3% des effectifs permanents.





- Des emplois genrés

La répartition des emplois selon le genre est marquée par la forte proportion d'hommes. L'effectif des hommes représente le double de celui des femmes, avec des taux respectifs de 67.2 % et de 32.8% de l'effectif permanent. L'inégalité dans la composition des effectifs s'explique par la forte proportion de métiers techniques de catégorie C.

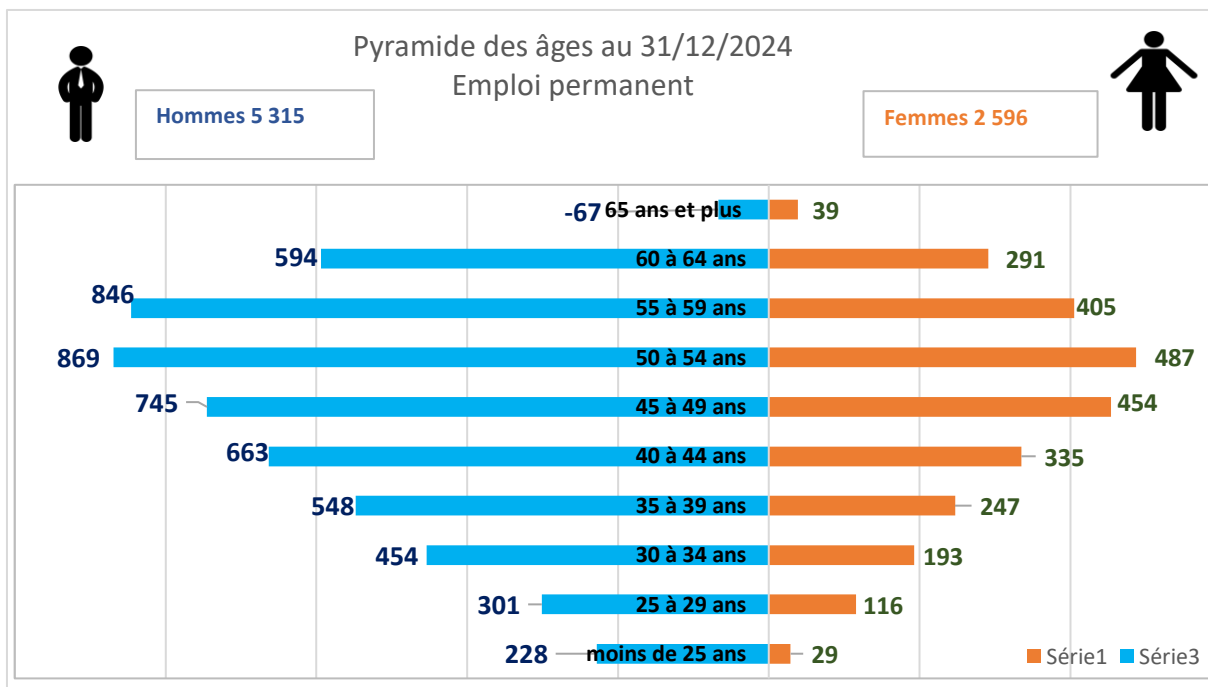
- Une moyenne d'âge de 46 ans, mais vieillissante

L'âge moyen des agents sur les emplois permanents s'établit autour de 46 ans et 6 mois. En moyenne les agents contractuels (37.8 ans) sont plus jeunes que les fonctionnaires (48.2 ans), mais leur poids ne ralentit pas le phénomène de vieillissement au vu de leur faible proportion dans l'effectif global.

Il n'y pas d'évolution significative des effectifs prévue pour 2026, avec un plafond d'emplois permanents maintenu à hauteur de 8 607 ETP, à périmètre constant<sup>26</sup>.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Evolution 2023/2024
Fonctionnaires	47,1	46,6	47,02	47,5	47,8	48,2	↗
Contractuels permanents	38,44	39,1	39,5	40	38	37,8	↘
Ensemble des agents permanents	<b>46,13</b>	<b>45,4</b>	<b>46,2</b>	<b>46,6</b>	<b>46,6</b>	<b>46,6</b>	→
<b>Âge moyen des agents non permanents</b>							
Contractuels non permanents	<b>35,37</b>	<b>36,8</b>	<b>36,6</b>	<b>37,5</b>	<b>36</b>	<b>35,5</b>	↘

<sup>26</sup> Pour plus d'information, se référer au dernier rapport social unique (RSU) 2024, approuvé par délibération n° FBPA-024-19091/25/CM du 15 décembre 2025 et à la délibération n° FBPA-026-19093/25/CM de création, définition transformation et suppression d'emplois permanents et non permanents des besoins des services de la Métropole, approuvé le 15/12/ 2025.



#### 4.4.3 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 constatée en 2025 représente 450 M€. Elle est répartie de la manière suivante :

- 279 M€ pour le budget principal,
- 170,9 M€ pour les budgets annexes.

La projection sur l'année 2026 de la progression de la masse salariale de l'ensemble des budgets est de près de + 24 M€, soit une hausse de + 5,34 %, établissant la masse salariale à 474 M€, selon la répartition ci-dessous :

- 284 M€ pour le budget principal (soit +1,75%),
- 190 M€ pour les budgets annexes (soit entre + 11,16 %).

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 indiciaire) qui s'explique par des avancements d'échelons à cadencement unique et des avancements de grade. Ce dernier représente environ 3 millions d'euros annuel. Quant aux **charges versées à la Caisse National des Retraites des Agents des Collectivités Locales (CNRACL)**, elles augmentent de 6 M€ pour 2026. La hausse annuelle de 3 points étant fixée de 2025 à 2028.
- ✓ **Des dépenses compressibles directement liées à la politique de gestion des Ressources Humaines de la collectivité** et plus précisément à sa politique salariale et

à celle de valorisation des carrières. Montant estimé à 2 M€ pour 2026 comprenant l'impact de la revalorisation indemnitaire mis en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2026 suite aux accords collectifs locaux<sup>27</sup>. Cette estimation s'appuie sur la délibération « revalorisation indemnitaire » de décembre 2025.

✓ **Détail des rémunérations (en €) :**

Détail de la masse salariale	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Brut</b>	288 081 061	297 142 126	300 835 328	324 101 966	330 779 934
-- Rémunération permanente	199 666 348	204 876 177	208 812 020	221 943 547	227 890 232
dont Traitement de base indiciaire	186 829 672	192 283 921	195 324 332	207 133 340	212 768 451
dont Nouvelle bonification indiciaire	3 033 935	1 887 132	1 830 073	1 850 856	1 925 387
-- Heures supplémentaires et heures complémentaires	8 437 777	7 648 961	7 488 421	8 680 919	8 706 141
-- Régime indemnitaire	70 237 926	74 847 402	73 401 770	78 394 335	80 870 973
-- Autres rémunérations	9 739 010	9 769 585	11 133 118	15 083 165	12 584 587
dont Astreintes	1 514 457	1 611 073	1 615 175	1 828 734	1 608 640
<b>Charges</b>	98 958 284	101 384 175	102 946 066	109 468 083	119 263 619
<b>Totaux</b>	387 039 345	398 526 301	403 781 393	433 570 049	450 043 553

✓ **Avantages en nature :**

Les logements de fonction concernent 9 agents, montant constaté de 23 458 € en 2025.

Les véhicules de fonction concernent 12 agents, montant constaté de 55 952 € en 2025<sup>28</sup>.

✓ **Le temps de travail :**

Par délibération du 28 juin 2018, le Conseil de la Métropole a harmonisé le temps de travail de l'ensemble des agents métropolitains non soumis à sujétions particulières. L'ensemble des agents métropolitains sont soumis, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, à l'obligation de durée annuelle légale de travail de 1607 heures, dans ce cadre, la délibération du 28 juin 2018 définit l'organisation des cycles de travail. Or, certains agents, soumis aux 1607 heures, dépendent de cycles de travail spécifiques en raison de nécessités de service ne leur permettant pas de bénéficier des plages horaires fixes et variables telles que définies au sein de la délibération du 28 juin 2018. Ainsi par délibération du 13 décembre 2018, le Conseil de la Métropole a recensé les cycles de travail des agents soumis aux 1607 heures annuelles mais disposant d'une organisation de cycle de travail spécifique pour certains postes au regard des nécessités de service et approuvé leur entrée en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, la Métropole a déployé un outil de contrôle du temps de travail et de gestion des congés qui s'est progressivement étendu sur l'ensemble des sites de travail du territoire métropolitain.

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 cinq, sont les suivantes :

<sup>27</sup> Délibération n° FBPA-033-19100/25/CM du 15 décembre 2025 relative à l'approbation d'un Accord collectif portant sur la politique indemnitaire.

<sup>28</sup> Délibérations n° FBPA-030-19097/25/CM du 15 décembre 2025 relative aux véhicules de fonction.

- ✓ 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 2026, l'objectif en termes de plafond d'emplois permanents est fixé à 8 607 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 des efforts pour 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. Au 31 décembre 2024, 2 753 agents métropolitains exercent leurs fonctions dans le cadre du télétravail soit 34.8 % de l'effectif, ce qui est bien largement supérieur à celui observé à l'échelle nationale.

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 2026, 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.

#### 4.5 La programmation des investissements

##### Contexte général

**Dans le cadre du pacte financier et fiscal pour la période 2023-2026, la Métropole s'inscrit dans l'ambition de porter à 400 M€ par an en moyenne les dépenses d'équipement sur le budget principal et 300 M€ par an sur le budget annexe « transports ». Une nouvelle trajectoire de soutenabilité sera ensuite à définir pour la période 2027-2032 dans le cadre de l'élaboration du prochain PFF.**

Toutefois, au regard du contexte d'incertitude économique et des multiples contraintes budgétaires auxquelles la Métropole doit répondre, la préparation du budget 2026 va

nécessairement conduire la nouvelle assemblée métropolitaine à prendre des décisions de gestion fortes et activer un certain nombre de leviers en recettes et en dépenses. Ces décisions devront permettre de rééquilibrer le budget à court terme. Et également de préparer les conditions de la reconstitution à moyen et long terme d'un autofinancement suffisant pour porter les ambitions d'investissements pour le territoire et limiter l'endettement. **La Métropole sera amenée dès avril 2026 à préciser l'ambition et les moyens associés. La question des priorités en matière d'investissement pourra être reposée.**

### **Cadre administratif**

**Sa mise en œuvre repose sur la programmation des investissements qui offre une vision prospective et synthétique.** Ainsi, 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.

La déclinaison des dépenses réelles d'investissement au budget distingue les dépenses d'équipement gérées en autorisations de programme (AP)<sup>29</sup> et crédits de paiement (CP)<sup>30</sup>. La programmation pluriannuelle des investissements (PPI) regroupe ainsi les différents projets votés sur le mandat actuel (AP 2020-2026) et pilotés par la Métropole pour la mise en œuvre de ses politiques publiques. Les nouvelles opérations affichées viennent en déclinaison des grands schémas et plans structurants de la Métropole sur 2027-2032, ainsi que des nouvelles priorités qui pourraient être décidées. Elles seront intégrées dans les AP de la nouvelle mandature.

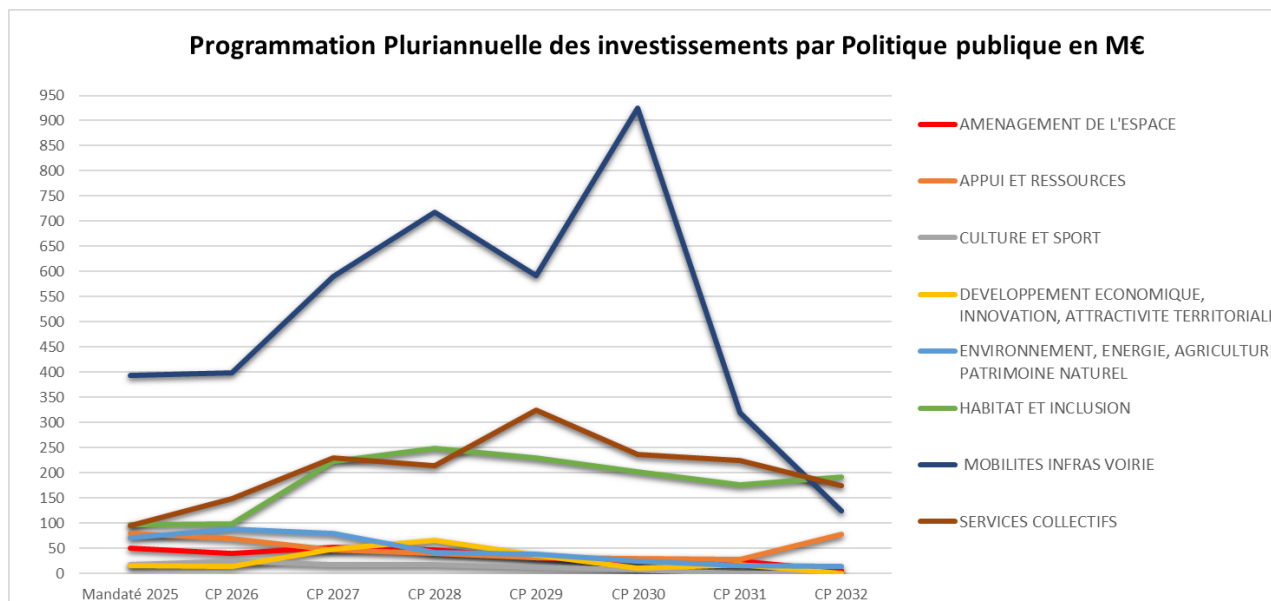
#### **4.5.1 Budgets consolidés**

Les tableaux ci-après présente les crédits de paiement de la programmation pluriannuelle des investissements à 2032. Ils sont présentés en fonction des politiques publiques de la Métropole et par budgets.

---

<sup>29</sup> Les autorisations de programme correspondent à une enveloppe budgétaire pluriannuelle pour la réalisation d'un projet ou d'un contrat.

<sup>30</sup> 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'AP.



Politique publique en M€	Montant opération validé	Révision / Création prévisionnelle opération	Mandaté 2025	Mandaté cumulé au 31/12/2025	CP 2026	CP 2027	CP 2028	CP 2029	CP 2030	CP 2031	CP 2032	CP N+
AMENAGEMENT DE L'ESPACE	648	-49	50	369	40	53	47	31	24	24	6	6
APPUI ET RESSOURCES	822	35	80	534	69	46	39	32	29	29	78	1
CULTURE ET SPORT	318	-22	18	212	25	18	18	13	8	1	0	
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, INNOVATION, ATTRACTIVITE TERRITORIALE	340	-29	16	115	13	48	65	37	10	18	0	4
ENVIRONNEMENT, ENERGIE, AGRICULTURE, PATRIMOINE NATUREL	534	8	71	241	88	80	42	38	25	15	13	1
HABITAT ET INCLUSION	2 118	-105	98	612	98	222	248	230	202	177	193	31
MOBILITES INFRA VOIRIE	5 027	1 688	393	2 885	399	591	719	592	924	319	125	160
SERVICES COLLECTIFS	1 326	1 748	95	539	148	229	214	325	236	225	174	983
<b>Total général</b>	<b>11 131</b>	<b>3 274</b>	<b>821</b>	<b>5 506</b>	<b>880</b>	<b>1 287</b>	<b>1 392</b>	<b>1 298</b>	<b>1 459</b>	<b>808</b>	<b>589</b>	<b>1 186</b>

#### 4.5.2 Budget principal

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

Prévision exécution 2025 :

POLITIQUE PUBLIQUE en M€	SOUS POLITIQUE	BUDGET VOTE 2025	MANDATE 2025	Quote part en % du total
	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	43,0	42,5	10%
	FONCIER	6,6	5,8	1%
	STRATEGIE TERRITORIALE	1,5	1,4	0%
<b>Total AMENAGEMENT DE L'ESPACE</b>		<b>51,1</b>	<b>49,7</b>	<b>12%</b>
	FINANCES	31,3	33,3	8%
	MOYENS GENERAUX ET AFFAIRES GENERALES	14,8	14,8	4%
	PATRIMOINE	13,5	13,2	3%
<b>Total APPUI ET RESSOURCES</b>		<b>59,5</b>	<b>61,3</b>	<b>15%</b>
	CULTURE	17,0	16,7	4%
	SPORT	1,5	1,5	0%
<b>Total CULTURE ET SPORT</b>		<b>18,6</b>	<b>18,1</b>	<b>4%</b>
	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE TERRITORIALE ET RELATIONS INTERNATIONALES	4,8	4,8	1%
	INNOVATION, FILIERES STRATEGIQUES, ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET RECHERCHE	11,4	11,0	3%
<b>Total DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, INNOVATION, ATTRACTIVITE TERRITORIALE</b>		<b>16,2</b>	<b>15,8</b>	<b>4%</b>
	AGRICULTURE, ALIMENTATION	12,9	12,9	3%
	ENERGIE	3,7	3,7	1%
	LITTORAL ET GESTION DES MILIEUX AQUATIQUES, PREVENTION DES INONDATIONS, ENVIRONNEMENT, PRESERVATION DES ESPACES NATURELS	29,1	29,1	7%
<b>Total ENVIRONNEMENT, ENERGIE, AGRICULTURE, PATRIMOINE NATUREL</b>		<b>45,6</b>	<b>45,6</b>	<b>11%</b>
	HABITAT ET LOGEMENT	37,4	36,4	9%
	INCLUSION ET COHESION TERRITORIALE	1,7	1,7	0%
	RENOUVELLEMENT URBAIN	61,3	59,6	14%
<b>Total HABITAT ET INCLUSION</b>		<b>100,4</b>	<b>97,7</b>	<b>23%</b>
	INFRASTRUCTURES VOIRIES	122,8	119,4	28%
	TRANSPORT	7,5	7,3	2%
<b>Total MOBILITES INFRAS VOIRIE</b>		<b>130,2</b>	<b>126,8</b>	<b>30%</b>
	PROPRETE	6,7	6,7	2%
<b>Total SERVICES COLLECTIFS</b>		<b>6,7</b>	<b>6,7</b>	<b>2%</b>
<b>Total général</b>		<b>428,3</b>	<b>421,7</b>	<b>100%</b>

## **Budget Principal - Réalisation 2025**

La Métropole a atteint en 2025 un niveau d'investissement dans la cible de son Pacte Financier et fiscal avec 421 M€ d'opérations d'équipement réalisées sur l'exercice. Cela correspond à un taux d'exécution de 98 % du budget voté. Elle a donc poursuivi son accélération avec une hausse de +13% (+ 49 M€) par rapport aux dépenses de 2024 de 372 M€.

Cette augmentation a été réalisée tout en privilégiant la stabilisation de l'encours de dette (+0% par rapport à 2024, soit +150 M€ d'emprunts nouveaux titrés sur l'exercice pour 150 M€ de remboursement de capital). En 2024, les opérations d'équipement avaient déjà fortement augmenté (+34 % en 2024 soit + 94 M€), sans aucun emprunt levé et donc avec un désendettement relatif pour la première fois depuis sa création (-7,6 %, soit -150 M€).

Les dépenses de mobilité, et principalement d'infrastructures et de voiries, ont représenté l'essentiel, soit 30% (près de 127 M€), traduisant les priorités métropolitaines. Ces opérations concernent essentiellement des projets en matière de voirie réalisées dans les communes et des projets sous d'autres maîtrise d'ouvrage, principalement SNCF Réseaux, pour la modernisation et le développement du réseau ferroviaire. A noter des opérations majeures comme la création du tunnel Gèze (5,8 M€) et la participation aux études de la LNPCA, ligne nouvelle ferroviaire avec désenclavement de la gare Saint-Charles, pour 6,2 M€. La deuxième politique publique métropolitaine portée par le budget principal est l'habitat et l'inclusion (23% des CP 2025, soit 98 M€) avec notamment l'habitat et le renouvellement urbain.

## **Budget Principal - Orientations 2026**

**Il appartiendra à la nouvelle gouvernance de fixer la hauteur de l'ambition pour cette nouvelle mandature et les priorités en matière de politiques publiques.** Toutefois, il est à souligner qu'au vu des dynamiques engagées et en trajectoire, la programmation des investissements au budget principal pour l'exercice 2026 se présente dans la continuité des objectifs cibles, soit pour un montant de l'ordre de 400 M€.

Comme évoqué précédemment, il est à souligner que la Métropole doit aussi absorber les impacts des lois de finances successives avec sa contribution au redressement des comptes publics de l'Etat, alors même que l'épargne du budget principal est déjà contrainte par la perte de dynamisme de ses recettes fiscales couplée à la rigidité croissante de ses charges (et notamment 66 M€ de DSC dont 44 M€ à financer sans levier complémentaire). En conséquence, le maintien de ce niveau d'investissement cible au budget 2026, implique de dégager des marges complémentaires sur la section de fonctionnement au-delà du seul équilibre budgétaire, afin de rétablir une trajectoire de soutenabilité. Le niveau d'investissement doit donc être abordé dans la problématique d'équilibre global du budget métropolitain et des leviers à mobiliser. **La Métropole est donc entrée dans un nouveau paradigme financier au regard de ces contraintes budgétaires.**

**Programmation pluriannuelle des investissements du budget principal 2026-2032 (AP 2020- 2026) :**

Politique publique	Sous politique	Montant opération validé	Révision / Création prévisionnelle opération	Mandaté cumulé au 31/12/2025	CP 2026	CP2027	CP2028	CP2029	CP2030	CP2031	CP2032	CPN+
	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	519,5	-23,9	283,3	34,1	48,9	46,0	27,8	21,0	22,8	5,6	6,1
	FONCIER	79,1	-15,5	61,3	1,8	0,5						
	STRATEGIE TERRITORIALE	48,9	-9,1	24,1	3,7	3,2	1,2	3,3	3,1	1,2		
	<b>Total AMENAGEMENT DE L'ESPACE</b>	<b>647,5</b>	<b>-48,6</b>	<b>368,6</b>	<b>39,6</b>	<b>52,6</b>	<b>47,3</b>	<b>31,1</b>	<b>24,1</b>	<b>24,0</b>	<b>5,6</b>	<b>6,1</b>
	FINANCES	507,3	-69,3	375,4	12,6	13,7	11,3	7,9	5,5	5,5	5,5	0,5
	MOYENS GENERAUX ET AFFAIRES GENERALES	105,7	-0,8	85,7	16,0	3,1	0,1					
	PATRIMOINE	163,3	-54,7	36,6	13,3	4,8	4,1	0,4			49,4	
	<b>Total APPUI ET RESSOURCES</b>	<b>776,3</b>	<b>-124,8</b>	<b>497,7</b>	<b>41,9</b>	<b>21,7</b>	<b>15,4</b>	<b>8,4</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>	<b>54,9</b>	<b>0,5</b>
	CULTURE	111,9	11,6	71,6	22,2	12,1	1,9	7,2	7,5	0,8	0,3	
	SPORT	205,9	-33,7	140,8	3,0	6,2	15,7	6,0	0,4			
	<b>Total CULTURE ET SPORT</b>	<b>317,8</b>	<b>-22,2</b>	<b>212,4</b>	<b>25,2</b>	<b>18,4</b>	<b>17,5</b>	<b>13,2</b>	<b>7,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,3</b>	
	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE TERRITORIALE ET RELATIONS INTERNATIONALES	70,7	-2,8	20,6	4,3	8,9	11,1	1,8	1,8	15,6		4,0
	INNOVATION, FILIERES STRATEGIQUES, ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET RECHERCHE	251,7	-26,7	93,3	8,7	34,1	48,6	29,9	8,5	2,0		
	<b>Total DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, INNOVATION, ATTRACTIVITE TERRITORIALE</b>	<b>322,4</b>	<b>-29,5</b>	<b>113,8</b>	<b>12,9</b>	<b>42,9</b>	<b>59,6</b>	<b>31,7</b>	<b>10,3</b>	<b>17,6</b>		<b>4,0</b>
	AGRICULTURE, ALIMENTATION	89,9	-59,5	18,7	3,6	4,6	2,8	0,7				
	ENERGIE	47,2	-29,6	12,6	4,1	1,0						
	LITTORAL ET GESTION DES MILIEUX AQUATIQUES, PREVENTION DES INONDATIONS, ENVIRONNEMENT, PRESERVATION DES ESPACES NATURELS	252,1	28,1	148,4	40,6	38,6	17,1	20,1	11,5	2,5	0,7	0,7
	<b>Total ENVIRONNEMENT, ENERGIE, AGRICULTURE, PATRIMOINE NATUREL</b>	<b>389,2</b>	<b>-60,9</b>	<b>179,7</b>	<b>48,3</b>	<b>44,2</b>	<b>19,9</b>	<b>20,9</b>	<b>11,5</b>	<b>2,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>
	HABITAT ET LOGEMENT	1 142,5	61,9	254,4	33,4	103,9	144,6	165,7	153,6	155,9	175,8	17,0
	INCLUSION ET COHESION TERRITORIALE	23,8	1,2	17,5	3,3	2,7	1,5					
	RENOUVELLEMENT URBAIN	951,2	-167,6	339,7	61,5	115,5	102,1	63,9	48,5	21,0	16,8	14,5
	<b>Total HABITAT ET INCLUSION</b>	<b>2 117,5</b>	<b>-104,5</b>	<b>611,6</b>	<b>98,2</b>	<b>222,1</b>	<b>248,3</b>	<b>229,6</b>	<b>202,1</b>	<b>176,9</b>	<b>192,6</b>	<b>31,5</b>
	INFRASTRUCTURES VOIRIES	2 291,9	-62,8	1 480,2	129,3	214,6	178,6	96,7	80,8	42,0	4,5	2,5
	TRANSPORT	365,1	-60,7	77,7	9,5	18,6	20,5	19,0	35,9	35,0	32,4	55,8
	<b>Total MOBILITES INFRAS VOIRIE</b>	<b>2 657,1</b>	<b>-123,5</b>	<b>1 557,9</b>	<b>138,8</b>	<b>233,1</b>	<b>199,1</b>	<b>115,7</b>	<b>116,7</b>	<b>77,0</b>	<b>36,9</b>	<b>58,3</b>
	PROPRETE	30,7	1,1	23,5	6,9	1,4						
	<b>Total SERVICES COLLECTIFS</b>	<b>30,7</b>	<b>1,1</b>	<b>23,5</b>	<b>6,9</b>	<b>1,4</b>						
	<b>Total général</b>	<b>7 258,5</b>	<b>-512,9</b>	<b>3 565,2</b>	<b>411,9</b>	<b>636,3</b>	<b>607,1</b>	<b>450,6</b>	<b>378,1</b>	<b>304,3</b>	<b>291,0</b>	<b>101,1</b>

### 4.5.3 Présentation par grandes politiques publiques :

Ci-dessous les principales dépenses d'investissement inscrites dans la programmation des investissements :

#### 4.5.3.1 Mobilités durables, infrastructures et voirie :

La direction générale déléguée aux mobilités durables, infrastructures et Voirie est organisée autour de 3 trois pôles et 1 direction opérationnelle :

- Un pôle mobilité, qui est chargé d'établir l'offre de transport public sur l'ensemble du territoire métropolitain et de piloter l'exploitation du réseau par les différents opérateurs de transport ;
- Un pôle voirie, qui a vocation à créer de nouvelles voiries ; à porter la mise en œuvre des pistes cyclables projetés dans le cadre du plan vélo, et à entretenir le domaine viaire métropolitain ;
- Un pôle infrastructures de transport, qui a en charge le développement de nouvelles infrastructures de transports définies dans le PDM et notamment celles faisant l'objet du plan Marseille en Grand financé en partenariat avec l'Etat ;
- Une direction stratégies, études et programmation, qui réalise l'ensemble des études stratégiques et de faisabilité préalable au déploiement des nouveaux projets de mobilité. ;

#### 4.5.3.2 Aménagement Durable, Habitat, Inclusion, et Cohésion Territoriale

##### a. Fabrique des Projets Métropolitains

La Direction-Mission Fabrique des Projets Métropolitains pilote la coordination et l'insertion urbaine de projets à forts impacts pour la structuration et le rayonnement de la Métropole tout en répondant à des enjeux de qualité de vie au quotidien. Pour la période 2026-2028, deux projets sont concernés par cette démarche de pilotage transverse : l'insertion du futur tramway Arenc/National à Marseille et l'insertion de la Ligne Nouvelle Provence Côté d'Azur (LNPCA).

Les investissements portés pour la période 2026-2028 concernent la poursuite de missions déjà engagées pour la LNPCA et l'activation de la dynamique projet sur le tramway National. Pour 2026, 3,2 M€ de dépenses seraient proposés au titre de la Fabrique des projets Métropolitains au budget primitif.

##### b. Ingénierie Foncière et Patrimoniale

Entre 2025 et 2027, le budget d'investissement doit connaître une progression très soutenue, passant d'environ 20 M€ à près de 50 M€, soit une hausse de l'ordre de +150 % en deux ans. La dynamique s'accélère particulièrement entre 2026 et 2027, avec un quasi-doublement des crédits engagés. Cette montée en puissance traduit l'entrée simultanée en phase

opérationnelle de nombreux projets structurants, ainsi que l'achèvement de programmes majeurs. Cette programmation se matérialiserait par la conduite ou le lancement d'opérations d'envergure :

En 2026 :

- Réalisation de la médiathèque d'Entressen et livraison de la médiathèque d'Istres ;
- Rénovation des bâtiments du cadre de vie ;
- Finalisation ou montée en charge d'opérations patrimoniales.

En 2027 :

- Réaménagement de piscines ;
- Réhabilitation complète de la « Consigne à Images » – Maison des Projets ;
- Construction de technocentres (Cabucelle) ;
- Poursuite des opérations engagées en 2026.

À partir de 2027, la trajectoire budgétaire entrerait alors dans une phase de stabilisation à haut niveau, autour de 50 à 52 M€. L'exercice 2028 devrait rester quasi identique à 2027, avec un léger recul sans rupture de dynamique :

- Poursuite du programme de réhabilitation et construction de piscines (Notamment Auriol, Fos-sur-Mer et Vitrolles) ;
- Réalisation du technocentre Rabatau ;
- Continuité des opérations (équipements culturels, administratifs et techniques).

En parallèle, la Métropole poursuit ses investissements sur le patrimoine existant avec un budget de 13 M€ consacré annuellement au Gros Entretien Renouvellement (6 M€ pour les bâtiments de l'amélioration cadre de vie et 7 M€ pour le reste du parc).

### c. Cohérence Territoriale

Sur la période 2026-2028, le Pôle Cohérence Territoriale est chargé de définir et mettre en œuvre les objectifs stratégiques métropolitains en matière de planification stratégique et foncière, documents d'urbanisme et cadres réglementaires, programmation urbaine et transformation des territoires ainsi que politique de l'habitat et parcours résidentiels.

Structuré autour de quatre directions, le Pôle portera des politiques publiques à forts enjeux territoriaux, opérationnels et financiers, pleinement inscrites dans la Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) sur la période 2026-2028.

Aux orientations 2026 sont proposés 32 M€ crédits au titre de la Cohérence territoriale et 71 M€ au titre de la réalisation territoriale (dont 21 M€ relatif au solde des opérations du Plan de Rénovation Urbaine dont les conventions avec les financeurs seront définitivement clôturées au 31/12/2026).

#### 4.5.3.3 Transition environnementale, Eau, Culture et Sports

##### a. Transition écologique et énergétique

En termes d'opérations importantes sur 2026, le Pôle transition écologique et énergétique travaille activement sur les opérations suivantes :

- Travaux divers sur les différents massifs forestiers (4.4 M€) : chaque année, des travaux de gros entretiens et de remise en état des pistes DFCI sont faits pour permettre de maintenir les massifs en bon état ;
- Appui au développement des énergies renouvelables et récupération thermique (1.7 M€) : Installation de chaudières biomasse sur bâtiments, développement des réseaux de chaleurs à Martigues (logements sociaux) ou sur Coudoux avec une mise en service pour 1<sup>er</sup> semestre 2026, production d'énergie sur St Cannat ;
- Mise en œuvre du plan forêt bois métropolitain (1.4 M€) : la Métropole agrandit son patrimoine foncier sur 2026 avec plus de 3200 hectares de forêt qui seront acquis sur cette année en vue de préserver l'environnement ;
- La métropole va mener une étude importante sur l'identification des points noirs au niveau du territoire métropolitain pour ensuite mettre en place des actions pour résorber ces derniers ;
- Mise en sécurité des anciens dépôts massifs de scories – littoral des calanques (0.85 M€) : la Métropole continue sa participation à la dépollution des massifs des calanques ;
- Projets hydrauliques agricoles (0.8 M€) : des subventions sont accordées par la Métropole pour participer à l'entretien et la gestion du réseau d'irrigation et d'assèchement essentiel à l'activité agricole et à l'équilibre hydrologique sur le territoire de la Métropole ;
- Projet de développement des capacités productives agricoles (0.66 M€) : reconquête des friches agricoles.

#### b. Développement culturel, promotion et performance sportive

Plusieurs opérations de projets emblématiques sont à mettre en avant :

- Théâtre de l'olivier (16 M€) à Istres : convention de MOD avec la commune puisque la rénovation et le réaménagement de l'environnement du théâtre, continuum du centre-ville, permettra de consolider l'ouverture de ce dernier vers l'étang de l'olivier. Cette transformation majeure participe à la stratégie globale d'attractivité portée par la ville d'Istres en partenariat avec la Métropole.
- Construction de médiathèque à Istres (3 M€ avec une réévaluation des CP attendue suite reports 2025) : fin des mandats sur 2026 avec inauguration prévue 1<sup>er</sup> semestre ;
- Réhabilitation de la Médiathèque d'Entressen à Istres (1.8 M€) : les travaux ont commencé fin 2025 et durent 18 mois ;
- Projet de Médiathèque à Port St Louis du Rhône : début des études.
- Valorisation des sites sportifs métropolitains : Stadium de Miramas (0.55 M€) et Centre sportif Fontainieu à Marseille (0.24 M€).

#### c. Création, aménagement et gestion des zones d'activités portuaires

- Cale de mise à l'eau à Port St Louis du Rhône (1.2 M€) ;

- Modernisation des ports de plaisance : 4 M€/an ;
- Projet de réaménagement, extension et valorisation du port des heures claires et de ses abords sur la commune d'Istres.

#### d. Gestion des eaux pluviales urbaines et GEMAPI

- Travaux sur les réseaux et ouvrages pluviaux (25 M€ programmés en 2026)
- Financement des projets GEMAPI (4.5 M€ en 2026).

#### e. Eau

La Métropole poursuit le travail mené depuis des années :

- Phase 2 de l'alimentation en eau brute sur l'usine de Sainte Marthe (3.2 M€) ;
- Souterrains en eau (dont réhabilitation de radiers) (1.1 M€) ;
- Modernisation de l'usine de potabilisation de Sainte Marthe Marseille (0.79 M€).

#### f. Assainissement

Au niveau des réseaux d'assainissement, la microprogrammation de travaux sur l'ensemble du territoire porte les investissements à plus de 25 M€ sur l'année 2026.

Mais aussi des travaux plus spécifiques :

- Remplacement collecteur Huveaune (1.38 M€) ;
- Extension du réseau d'assainissement dans le quartier de Font Sainte à La Ciotat (0.29 M€) ;
- Réduction des enclaves quartier Blancarde Marseille (0.36 M€) ;
- Desserte sanitaire des cigales Allauch (0.33 M€) ;
- Extension de l'avenue des peintres roux (0.39 M€).

Des travaux importants sont également prévus sur les ouvrages assainissement :

- Station d'Épuration (STEP) de Rassuen (2.58 M€) ;
- STEP de Salon-de-Provence (0.4 M€) ;
- Modernisation de la station d'épuration de Martigues (0.34 M€) ;
- Renforcement de la capacité de la STEP de Miramas (0.32 M€) ;
- Nouvelle STEP de Cuges-les-Pins (0.12 M€).

#### 4.5.3.4 Développement économique :

Les principaux investissements programmés se déclinent comme suit :

- Soutien à l'investissement immobilier (entreprises créatrices de valeur et d'emplois, aide à l'installation de commerçants et artisans dans des locaux vacants des centres villes et villages) (0.9 M€) ;
- Attractivité des tournages et soutien aux productions de la filière cinéma, génératrices de retombées économiques, d'emplois et de rayonnement national et international du territoire (0.60 M€) ;
- Enseignement supérieur et recherche, notamment dans les sites universitaires accueillant des étudiants (2.5 M€) ;
- Hôpitaux, incluant la modernisation du pôle mère/enfant de l'APHM (2,4 M€) ;

- Construction d'immobilier économique dédié à l'accueil des entreprises innovantes sur le Technopole de l'Arbois et pour la nouvelle pépinière de Pertuis (3,7 M€) ;
- Modernisation et requalification des zones d'activités métropolitaines, ainsi que travaux de voirie et d'éclairage dans l'ensemble des bassins (9 M€) ;
- Aménagements routiers dédiés à l'accessibilité des zones économiques (1 M€) ;
- Modernisation et transformation du Grand Port Maritime de Marseille, dont le projet CENAQ d'électrification des navires à quai (0.9 M€).

Sur le périmètre du budget annexe « Immobiliers d'entreprise » :

- Poursuite des études sur la réhabilitation et la modernisation des pépinières d'entreprises sur l'Ouest de la Métropole (Istres, Fos-sur-Mer, Miramas).

Sur le périmètre du budget annexe « CFA » :

- Centre de Formation des Apprentis - Acquisitions et renouvellement de matériels nécessaires au fonctionnement et à l'activité pédagogique (0.3 M€).

#### 4.6 Les subventions perçues

Au cours des quatre dernières années, la Métropole a observé des évolutions significatives en matière d'octroi de subventions :

- Une réorientation des critères d'attribution, mettant l'accent sur des priorités telles que la transition énergétique, la protection de l'environnement, le développement durable, la cohésion sociale et l'amélioration de la qualité de vie ;
- Une concurrence accrue dans un contexte financier national qui affecte les capacités de financement des collectivités locales. Ce contexte incite les différentes collectivités à renforcer leur ingénierie financière pour équilibrer leur budget. En conséquence, de plus en plus déposent des dossiers pour solliciter des dispositifs de financement, générant ainsi une nouvelle concurrence pour les projets portés par la Métropole.

Concernant la **DSIL**, à partir de 2019, l'Etat a privilégié la stabilité de la dotation pour donner de la visibilité aux collectivités. Le montant socle national de la **Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)** a été fixé à 570 millions d'euros, avec un pic à 1 milliard d'euros pendant la période « relance » de 2020-2021. Pour l'année 2026, le montant de l'enveloppe de la DSIL est raboté jusqu'à descendre à 350 millions d'euros, s'inscrivant dans un contexte budgétaire globalement contraint pour les collectivités.

Pour mémoire, entre 2016 et 2021, la Métropole percevait annuellement 10 millions d'euros de DSIL, une somme qui a chuté à seulement 0,8 million d'euros en 2025. En 2023, 8 dossiers déposés avaient été validés, représentant un financement de 3,5 millions d'euros principalement utilisé pour le budget transport ainsi que pour la prévention et la gestion des déchets. L'année suivante, en 2024, 4 dossiers avaient été retenus pour une enveloppe de 3 millions d'euros, toujours au titre du budget transport et de la gestion des déchets. Enfin, en 2025, seulement 0,8 million d'euros ont été alloués pour 7 dossiers concernant le budget principal et la gestion des déchets.

Concernant le **Fonds Vert**, après des débuts ambitieux, il traverse une phase de contraction budgétaire importante. Doté de 2.5 milliards d'euros en 2024, puis de 1.15 milliards d'euros en 2025, il est de 850 millions d'euros en 2026.

La Métropole AMP a bénéficié de ce fonds en 2023, obtenant 20,3 millions d'euros pour financer 19 dossiers, dont 17 sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine. Ces 17 projets ont mobilisé un financement total de 18,7 millions d'euros, dont 12,1 millions d'euros bénéficiant au budget principal. En 2024, une enveloppe de 6,4 millions d'euros a été accordée pour cofinancer 11 dossiers, dont 5 sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine pour un montant de 0,6 million d'euros. En 2025, la Métropole a obtenu 1,4 million d'euros pour 4 dossiers, dont 3 portés directement par elle, pour un financement de 0,5 million d'euros.

Concernant le **Conseil Départemental**, il intervient dans le cadre du partenariat métropolitain. En 2023, il avait donné une suite favorable à 4 dossiers pour 1,3 M€ relevant du budget principal. En 2024, 7 dossiers ont reçu une issue favorable pour 1,5M€ euros. En 2025, 4 dossiers validés pour 0,17 M€.

Concernant la **Région Sud** Provence-Alpes-Côte d'Azur, elle s'inscrit dans le cadre du contrat « Nos territoires d'abord ». La Métropole Aix-Marseille-Provence avait obtenu en 2024, une enveloppe de 16,4 millions d'euros pour financer 21 dossiers relatifs au budget principal, au transport et à la gestion des déchets. 7 dossiers ont été déposés dans le cadre de cette enveloppe pour 4 millions d'euros en 2024. En 2025, la Métropole a obtenu 3,5 millions d'euros pour 10 projets dossiers relevant du budget principal et la prévention des déchets.

Concernant l'**Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse**, un contrat métropolitain, initialement conclu pour la période 2021-2023, a été prolongé jusqu'à fin 2024, avec un engagement financier global de 45,5 millions d'euros. Les actions menées dans ce cadre s'articulent autour de quatre objectifs : la lutte contre les pollutions domestiques et industrielles, l'adaptation au changement climatique, la gestion intégrée du grand cycle de l'eau ainsi que la communication et l'animation. Ces actions impactent plusieurs budgets : eau, assainissement, principal (pluvial urbain) et GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations).

En 2023, 32 dossiers avaient été validés pour un montant total de 4,4 millions d'euros. En 2024, ce sont 44 dossiers pour un financement total de 6,5 millions d'euros. Sur l'ensemble de la durée du contrat, 42,1 millions d'euros de subventions ont été notifiés, représentant 92 % de l'engagement contractuel.

Fort de résultats très positifs de ce premier contrat métropolitain, la Métropole, les services de l'État et l'Agence de l'Eau ont élaboré pour 2025 une nouvelle stratégie de contractualisation reposant sur la création d'un contrat tripartite dédié aux enjeux du petit cycle de l'eau. Ce nouveau contrat, couvrant la période 2025-2030, a pour ambition de mettre en œuvre les actions nécessaires à l'atteinte des objectifs du Schéma Directeur

d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et du Plan de Bassin d'Adaptation au Changement Climatique (PBACC), tout en assurant une cohérence avec les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux locaux (SAGE) ainsi que les schémas directeurs métropolitains pour l'eau, l'assainissement et le pluvial.

Construit autour de trois grands enjeux – la lutte contre les pollutions domestiques et une gestion durable des services d'assainissement, la préservation des ressources en eau, et la réduction des substances toxiques à la source –, ce programme prévoit 102 actions. L'engagement financier de l'Agence de l'Eau pour ce nouveau contrat s'élève à 60,75 millions d'euros.

Enfin, concernant le **contrat Plan de Mobilité « Marseille En Grand » (MEG) passé avec l'Etat** et concernant 15 opérations de transport, il a été avenanté en 2025 pour porter le montant d'aide à 500 M€.

Concernant l'exécution des aides accordées, la répartition des subventions pour l'ensemble des budgets sur les années 2024 et 2025 s'établit comme suit :

BUDGETS en M€	TITRE EMIS 2024 ET RAR	VOTE 2025	TITRES EMIS 2025 ET RAR	Orientations 2026
Budget principal	74	92	75	54
PGD	2	3	4	1
Eau	0	4	3	2
GEMAPI	0	0	1	0
Ports de Plaisance	1	8	10	5
Transports	83	125	195	60
Assainissement	5	9	3	6
MIN	0	0	0	0
Immobilier d'Entreprise	0	0	0	0
Opération d'aménagement	0	0	0	0
Parkings	0	0	0	0
Régie Action sociale	0	0	0	0
Crématorium	0	0	0	0
CFA	0	0	0	0
<b>Total général</b>	<b>165</b>	<b>241</b>	<b>291</b>	<b>128</b>

L'effort d'optimisation de la perception des subventions mené ces dernières années par la Métropole a permis d'atteindre un niveau de réalisation significatif. Globalement, un taux d'exécution de 77 % des subventions perçues a été constaté, un chiffre qui s'élève à 121 % en tenant compte des restes à réaliser. Cette sur-exécution s'explique par le déblocage anticipé par les services de l'Etat de 70 M€ prévus initialement sur 2026 dans le cadre du Plan MEG, de façon à optimiser l'exécution des crédits ouverts.

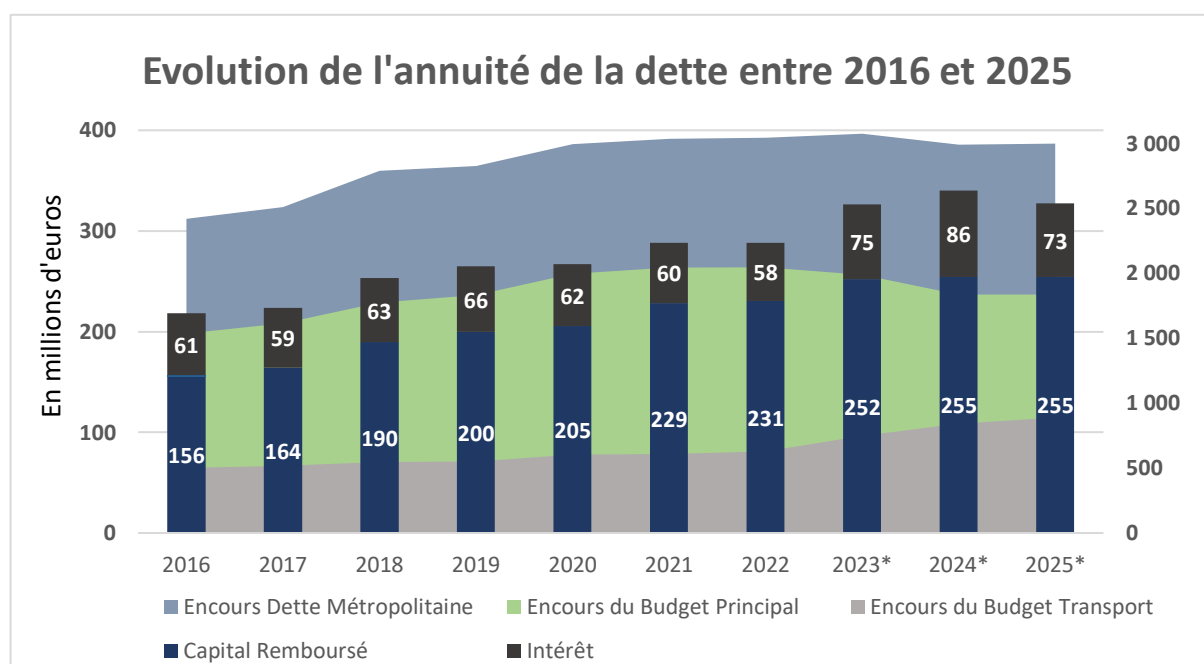
## 4.7 La dette

### 4.7.1 L'évolution de la dette de la métropole

A la fin de l'année 2025, **l'encours de dette consolidé de la Métropole se stabilise sous le seuil des 3 milliards d'euros**. L'encours de dette du budget principal s'établit à 1 836 millions d'euros, au même niveau qu'à la fin de l'année 2024. Celui du budget annexe « transports » continue à augmenter pour se fixer à 888 millions d'euros.

Cette stabilisation de la dette de la Métropole est conforme avec la trajectoire définie dans le Pacte Financier et Fiscal, malgré un contexte marqué par un budget principal contraint et un budget annexe « transports » supportant un haut niveau d'investissement, conformément aux engagements de la Métropole.

Le graphique, ci-dessous, illustre la stabilisation de la dette engagée depuis cinq ans, au travers notamment du niveau des annuités de dette de la Métropole, tous budgets confondus :



*\*Ces trois dernières années, afin d'optimiser ses frais financiers, la Métropole a procédé à plusieurs opérations de transfert inter-budgets désendettant ainsi les budgets excédentaires. Ces opérations représentent 42 millions d'euros pour l'année 2023, 18 millions d'euros pour 2024 et 15,5 millions d'euros pour 2025.*

Après plusieurs années de hausse, la Métropole a initié une baisse relative de son encours de dette en 2023 suivi d'un début de stabilité, parvenant ainsi à maîtriser ses charges financières et le remboursement de son capital. Et concernant l'exercice 2025, le recours à de nouveaux emprunts a été limité à hauteur du remboursement de capital. L'encours s'est d'ailleurs stabilisé en 2025, et est évalué à **255 millions d'euros**. Les charges d'intérêts diminuent de manière significative à **73 millions d'euros** sur cette même année, avec une baisse de 12 millions d'euros par rapport à 2024. Cette tendance s'explique par la baisse des taux d'intérêt variable indexés sur l'Euribor 3 mois.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2026, l'encours de la dette est composé de **63 % d'emprunts à taux fixe et 37% d'emprunts à taux variable**. De même, l'encours de dette de la métropole est entièrement sécurisé avec 99% des emprunts classés 1A dans la charte de bonne conduite Gissler :

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	<b>98,94%</b>	<b>0,55%</b>
	Montant en euros	2 967 M€	16,5 M€
	Nombre de produits	1	1
(B) Barrière simple. Pas d'effet de levier	% de l'encours	<b>0,00%</b>	<b>0,51%</b>
	Montant en euros	0,07 M€	15,3 M€

En 2026, le budget principal et le budget annexe « transports » de la Métropole s'inscrivent dans un contexte de contrainte budgétaire renforcé couplé à un fort niveau d'investissement. **Si l'objectif de stabilisation de la dette doit rester une priorité, il appartiendra d'arbitrer dans ce sens et de mobiliser les leviers nécessaires.**

Cela implique de reconstituer un niveau d'épargne propre permettant, au-delà du seul impératif d'équilibre (remboursement de la dette), de limiter l'endettement au maximum et poursuivre une trajectoire vertueuse de la dette. Il sera également essentiel de continuer à rechercher des **financements sécurisés à des conditions optimales**. A ce titre, la Métropole privilégiera des financements classés 1A dans la charte, à taux fixe ou à taux variable avec des conditions de sortie souples.

**Si l'objectif prioritaire devient le désendettement de la Métropole, l'effort sera encore plus conséquent.**

### La notation financière de la Métropole en 2025

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.

L'agence de notation internationale Fitch Ratings a confirmé en juin 2025 le profil de risque de la Métropole à « moyen-fort » en lui octroyant la note « AA- ». Cette note reflète de nouveau la robustesse des recettes de la Métropole ainsi que des dépenses soutenables qui lui permettront de conserver des ratios financiers satisfaisant à horizon 2029.

En septembre 2025, l'agence Fitch évalue le Profil de Crédit Intrinsèque (PCI) de la Métropole à « AA- » donc supérieur à la note souveraine. Néanmoins, la note finale étant plafonnée par celle de la France en raison de la forte influence exercée par l'Etat sur les compétences et la situation financière des collectivités. C'est la raison pour laquelle, en septembre 2025, en raison de l'abaissement par Fitch de la note souveraine de la France de « AA- » à « A+ », la note

financière de la Métropole a été revue à la baisse pour être identique à la note de l'Etat français.

### **Le ratio de capacité de désendettement (CDD)**

La Capacité dynamique de désendettement (CDD) est un critère de solvabilité qui représente 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.

Ce ratio, exprimé en années, se calcule en divisant l'encours de dette par l'épargne brute. Il pose un seuil de vigilance à 10 ans et un seuil d'alerte à 12 ans. La métropole l'a intégré dans son pacte financier et fiscal 2023-2026 en fixant des cibles de pilotage financier prudentielles selon une CDD à tenir inférieur à 8 ans pour le Budget Principal, à 10 ans en consolidé avec le Budget Annexe des transports.

Concernant le budget principal, cette capacité de désendettement (CDD) s'est améliorée en 2023 et 2024. Elle était de 6.9 années en 2024.

Avec l'atterrissage 2025, la CDD du budget principal atteindra 9,2 années et 10,7 années en consolidé avec le BA transports. La CDD du budget annexe « transports » serait facialement stabilisée à 15,8 années en 2025, malgré la livraison des équipements majeurs du plan MEG. Cela a été rendu possible grâce à une mesure de gestion conjoncturelle (reprise de provisions pour aider à l'équilibre budgétaire en 2025). En retraitant cette mesure, la CDD 2025 du budget annexe présente une dégradation importante de « plus de 4 années » atteignant près de 20 années. La maîtrise de l'endettement au budget principal permet de compenser cette accélération de l'endettement du budget annexe « transports » avec une CDD consolidée de près de 11 années. Malgré les impacts de la loi de finances 2025, la dégradation des niveaux de CDD a été limitée grâce à des leviers conjoncturels avec une optimisation de la gestion et notamment des appels de subventions ainsi que l'utilisation de la totalité du fonds de roulement antérieurement constitués sur ces deux budgets.

**En projection pour 2026, pour résoudre à minima la problématique d'équilibre réel de ces deux budgets, il conviendra de dégager 150 M€, voir jusqu'à 200 M€ d'épargne supplémentaire pour viser les ratios cible de CDD.**

Après obtention de l'équilibre réel et sans aller au-delà, le budget principal afficherait une CDD de 10,7 années et le budget annexe « transports » de 17 années, soit plus de 12 années en consolidé. **Ces ratios seraient donc dans les seuils d'alerte du Pacte FF et de forte dégradation.**

## 5. La trajectoire financière pluriannuelle

### 5.1 La trajectoire du budget principal

Les orientations 2026 présentées ci-avant s'inscrivent donc dans un contexte mêlant fortes contraintes budgétaires et résorption de l'autonomie financière des collectivités locales.

#### Peu de dynamisme sur l'essentiel des recettes

Ces contraintes budgétaires sont subies encore plus gravement par la Métropole Aix-Marseille-Provence, en raison de son niveau d'intégration (CIF nettement moins élevé que la moyenne des métropoles, de 6 points inférieurs) et de la dominante industrielle de son territoire. Cette composition particulière se reflète dans ses recettes réelles, à travers la part des compensations fiscales liées aux réformes successives d'allègements de la fiscalité économique (28% des recettes réelles 2025)<sup>31</sup>. Et les prélèvements de la loi de finances pour 2026 visent encore principalement et directement ces compensations issues de réformes fiscales successives. Ainsi, ces reversements de l'Etat ont été réduits de 39 M€ depuis 2024. Le constat est que ces réformes ont fortement réduit l'autonomie fiscale de la Métropole, tant en matière de pouvoir de taux que de dynamisme des assiettes foncières, et se caractérisent par un dynamisme en berne. De même, l'impact de la suppression de la CVAE et de la Taxe d'Habitation sur les résidences principales devait initialement être compensé par une recette elle aussi dynamique, via le reversement par l'Etat d'une quote-part de la TVA nationale. Or, après un gel en 2025, les débats sur le plafonnement de ces fractions de TVA en 2026 laisse entrevoir peu de perspectives de dynamique pour l'avenir, sur ce qui sont désormais les principales recettes du budget principal de la Métropole.

#### Une épargne déjà sous contrainte

La Métropole doit donc tenir compte de ce nouveau paradigme financier et absorber les impacts des lois de finances alors même que l'épargne de son budget principal est déjà contrainte par :

- Le ralentissement marqué de la dynamique de ses recettes fiscales en raison notamment de la moindre revalorisation forfaitaire des bases de taxes foncières (+0,8% pour 2026), avec des perspectives qui vont dans le sens d'une stabilisation sous les 2% ;
- La sortie progressive du bénéfice de la dotation de péréquation FPIC à horizon 2027 suite à la perte de son éligibilité (contributeur net de 4 M€ en 2026 contre bénéficiaire de 19 M€ en 2022). La métropole serait contributrice à hauteur de 13 M€ en 2028 ;
- Des charges toujours plus contraintes et difficile à rationaliser, avec un seuil de rigidité élevé car essentiellement composées de charges fixes :
  - **Les Attributions de Compensations reversées aux communes représentant 39 % des dépenses réelles de fonctionnement en 2025.** Il est rappelé que ce niveau

---

<sup>31</sup> Compensation « part salaire » de la taxe professionnelle ; compensation dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP) ; compensations de réduction de base des établissements CFE et TF ; suppression de la CVAE et substitution par une fraction de TVA nationale, ....

élevé des AC est partagé entre compensation effective des charges transférées et cristallisation à l'origine d'une partie de dynamiques de fiscalité des ex EPCI ayant fusionnés au sein de la Métropole ;

- **Les charges à caractère général constituée principalement de dépenses incompressibles ou rigides** (taxes foncières, énergies). La Métropole était parvenue à maîtriser la dynamique de ses dépenses de fonctionnement ces trois derniers exercices, par des efforts de gestion et sans remettre en cause son périmètre d'intervention dans les politiques publiques. Mais cette approche atteint ses limites et le niveau des charges nécessite aujourd'hui des priorisations fortes (241 M€ de charges à caractère général aux orientations 2026 soit +14 M€ par rapport à 2025).
- **Les subventions aux associations**, sur lesquelles toute action interroge au vu des impacts sur les acteurs partenaires du territoire. Une baisse de l'enveloppe de l'ordre de 4 M€ au BP 2026 est projetée.
- Par ailleurs, **la dynamique des dépenses de personnels** reste soutenue par les revalorisations salariales décidées par l'état depuis 2022 (+10 M€ sur le seul budget principal depuis 2022) ainsi que la hausse de 12 points de 2025 à 2028 des cotisations CNRACL (+ 15 M€ estimés sur le budget principal de 2025 à 2028 et +25 M€ tous budgets) et la poursuite du vieillissement de la pyramide des âges.
- Le financement de l'augmentation de la Dotation de Solidarité Communautaire (DSC) versée aux communes. Financée initialement à hauteur de 22 M€ dans le cadre du Pacte FF, la DSC a été portée progressivement à 44 M€ en 2024 et 66 M€ en 2025, sans ressource supplémentaire pérenne, sans hausse de fiscalité complémentaire et sans accord de révision à la baisse des AC des communes, par simple réaffectation des marges de manœuvre issues des efforts de gestion du moment, dans une approche conjoncturelle.
- Un service de la dette qui reste important (11% des recettes réelles en 2025), sous l'effet des taux d'intérêt élevés de ces dernières années alors que la métropole a fortement limité son recours à l'emprunt.

La Métropole a maintenu ses engagements en 2025 malgré les contraintes induites par la loi de finances afin de garder les investissements à la cible de 400 M€, continuer d'accompagner la trajectoire de montée en puissance du budget annexe « transports » et maintenir la solidarité financière auprès de ses communes. Sa situation financière s'en est trouvée fortement dégradée avec une épargne nette diminuée de 66 M€ par rapport à 2024 et une capacité dynamique de désendettement passant de 6,9 années à 9,2 années en 2025. Afin de limiter l'endettement au maximum, la Métropole a de plus consommé l'intégralité des marges (fonds de roulement) qu'elle avait reconstitué sous le pacte financier et fiscal actuel en 2023 et 2024 (79,6 M€ en 2024).

**L'épargne du budget principal est ainsi en repli de plus de 100 M€ au Budget Primitif 2026 par rapport à 2025 sous l'effet :**

- Des impacts négatifs de la loi de finances pour 2026 (impact net de -35 M€ par rapport à 2025<sup>32</sup>) pour l'essentiel en perte de recettes,
- De l'effet ciseaux entre un ralentissement marqué de la dynamique des recettes fiscales (+18 M€ seulement) et l'augmentation des charges de gestion « au fil de l'eau » (+20 M€) ;
- De la réduction du FPIC net pour -7 M€ entre 2026 et 2025 ;
- Des mesures conjoncturelles utilisées en 2025 pour compenser la loi de finances mais non reconductibles en 2026, soit -25 M€ (reprise exceptionnelle de résultats de budgets annexes excédentaires, ajustements à la baisse de provisions) ;
- De recettes exceptionnelles perçues en 2025 au titre de régularisations des années antérieures (-30 M€), notamment induit par l'optimisation de la gestion portée par la Métropole (résorption des comptes d'attentes, régularisation de rattachements).

**Au final, c'est un déséquilibre de la section de fonctionnement projeté à -76 M€ (Epargne nette négative) que le budget principal doit résoudre pour 2026 sur son seul périmètre.**

**Ci-dessous le tableau présentant la trajectoire du budget principal « au fil de l'eau » :**

Budget principal (en M€)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
<b>Chaîne de l'épargne</b>							
Produits de fct. courant	1 695	1 775	1 833	1 845	1 809	1 804	1 809
- Charges de fct. courant	1 377	1 419	1 545	1 619	1 668	1 681	1 695
<b>= Excédent brut courant (EBC)</b>	<b>318</b>	<b>356</b>	<b>288</b>	<b>226</b>	<b>141</b>	<b>123</b>	<b>114</b>
<b>+ Solde exceptionnel large</b>	<b>- 18</b>	<b>10</b>	<b>31</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>= Epargne de gestion (EG)</b>	<b>301</b>	<b>367</b>	<b>320</b>	<b>242</b>	<b>143</b>	<b>125</b>	<b>116</b>
- Intérêts	37	52	52	42	43	45	49
<b>= Eppargne brute (EB)</b>	<b>263</b>	<b>315</b>	<b>268</b>	<b>199</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>66</b>
- Capital	166	172	171	168	176	184	191
<b>= Epargne nette (EN)</b>	<b>98</b>	<b>143</b>	<b>97</b>	<b>31</b>	<b>- 76</b>	<b>- 104</b>	<b>- 124</b>
<b>Financement des investissements</b>							
Opérations d'équipement	383	278	372	421	405	400	400
Autres dépenses d'investissement	11	13	12	8	8	10	10
<b>Dépenses d'investissement hors annuité en capital</b>	<b>395</b>	<b>291</b>	<b>383</b>	<b>428</b>	<b>413</b>	<b>410</b>	<b>410</b>
Recettes d'investissement hors emprunt	193	149	174	148	183	153	154
<b>Emprunt d'équilibre (après résolution d'équilibre de fct et couverture de la charge de dette)</b>	<b>165</b>	<b>67</b>	<b>0</b>	<b>150</b>	<b>230</b>	<b>257</b>	<b>256</b>
Encours de dette projeté au 31/12/n - après équilibre	2 044	1 986	1 836	1 837	1 879	1 915	1 965
<b>CDD projetée au 31/12/n (en années)</b>	<b>7,8</b>	<b>6,3</b>	<b>6,9</b>	<b>9,2</b>	<b>18,8</b>	<b>23,9</b>	<b>29,6</b>
<b>Taux d'épargne brute (en %)</b>	<b>15%</b>	<b>18%</b>	<b>14%</b>	<b>11%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>

<sup>32</sup> Avec DILICO reconduit au prélèvement 2025 soit 21,9 M€ (plafonnement à 2% des recettes réelles de fonctionnement) mais restitution de 1/3 de 90 % du montant prélevé en 2025 soit +6,59 M€.

En tenant compte de la tendance passée sur les recettes exceptionnelles et de régularisations de gestion, ainsi que des taux d'exécution sur les charges depuis 2022, le solde du budget principal pourrait être amélioré de 20 à 30 M€ / an en moyenne. Cependant en raison des incertitudes très fortes pesant sur la gestion 2026 ainsi que sur la capacité à maîtriser les charges dans le contexte d'aléas actuels, les projections ne tiennent volontairement pas compte de ces niveaux de soldes exceptionnels.

Il est très probable que la prochaine loi de finances mette à nouveau à contribution la Métropole AMP. La trajectoire financière ci-dessus traduit une ponction reconduite à hauteur de 2026 hors réduction des compensations des établissements industriels (soit de l'ordre de 48 M€ en 2027 sur les principales ponctions 2026 et 34 M€ en tenant compte des restitutions du DILICO<sup>33</sup>). Cette projection traduit une vision conservatrice au vu des discussions qui se poursuivent au niveau de l'Etat. Dans le cas d'un scénario à contrainte de l'Etat desserrée, le besoin d'épargne pourrait être abaissé de 30 M€.

De plus, l'accélération de la politique de mobilité (extension de l'offre) induit des coûts nouveaux qui risquent d'impacter fortement le montant définitif de la contribution d'équilibre du budget principal au budget annexe « transports », pour accompagner le financement du Plan de Mobilité (**Epargne nette négative de -79 M€ du budget annexe « transports »**, besoin équivalent au minimum pour équilibrer le BP 2026).

Ainsi, cumulé avec le déficit structurel croissant du budget annexe « transports », **l'épargne à trouver en 2026 passerait à près de 150 M€ pour assurer à minima l'équilibre réel des deux budgets : principal et « transports »** (76 M€ + 79 M€).

Et au-delà de l'équilibre réel retrouvé, se pose aussi la question de respecter les ratios prudentiels cibles en 2026. Ce n'est alors plus 150 M€, mais un minimum de 200 M€ de marges de manœuvres pérenne qu'il conviendrait de reconstituer dès le budget primitif de l'exercice 2026 pour les équilibrer tout en respectant les ratios cibles.

Mais ces efforts seuls ne suffiraient pas à **rétablir la trajectoire de soutenabilité financière** dans laquelle s'est engagée la Métropole depuis 2023. La poursuite de la trajectoire d'investissement du seul budget principal à hauteur des ambitions, soit 400 M€ /an, impliquerait de lever 230 M€ d'emprunts d'équilibre en 2026 (plus de 250 M€/ an en moyenne 2026-2028). Si l'équilibre réel est rétabli, la capacité dynamique de désendettement (CDD) atteindrait plus de 10,5 années en moyenne, ce qui correspondrait à un niveau de vigilance de la capacité de désendettement.

**Pour maintenir une trajectoire soutenable de 2026 à 2028** (ratios cible du Pacte à 8 années de CDD), c'est idéalement 290 M€ sur les deux budgets et par défaut **un minimum**

---

<sup>33</sup> Baisse moyenne de la DGF de -3,5%, reconduite d'un prélèvement des variables d'ajustements de 13,9% /an, reconduite du DILICO, mais avec restitution de 90% du montant prélevé, lissée sur trois ans. Dans ce scénario, il est considéré que les ponctions sur les compensations des bases des établissements industriels ne seraient pas reconduites.

de 250 M€ à trouver dès 2026 et 40 M€ annuellement à trouver ensuite avant 2028 pour les transports.

Ainsi, cumulé avec le déficit structurel croissant du budget annexe « transports », l'épargne à trouver pour 2026 passerait à près de 150 M€ pour assurer à minima l'équilibre réel des budgets principal et « transports » (76 M€ + 79 M€) et jusqu'à 250 M€ pour rétablir une trajectoire de soutenabilité, avec une CDD stabilisé à 8 années au budget principal et 10 ans en consolidé avec le budget annexe « transports ».

#### Synthèse :

Besoin de reconstituer l'épargne dès 2026	Budget Principal	Budget annexe Transports	En cumulé : Budget Principal + Budget annexe Transports
Pour garantir l'équilibre réel 2026 à minima	76 M€	79 M€	150 M€
Pour garantir l'équilibre réel + les ratios cibles en 2026	+50 M€		200 M€
Pour s'inscrire dans une trajectoire de soutenabilité sur l'exercice 2026 (effort minimum)	+50 M€		250 M€

**Ainsi, la Métropole se trouve à échéance de l'adoption du Budget 2026, face à un cap d'épargne à reconstituer entre budget principal et budget annexe des transports, estimé de 150 M€ pour les équilibrer à minima et jusqu'à 250 M€ pour rétablir une trajectoire de soutenabilité sur l'exercice 2026.**

**Et pour maintenir les ambitions métropolitaines et une trajectoire de soutenabilité pluriannuelle à 2028, c'est un effort encore plus conséquent qu'il conviendrait de fournir, avec ce minimum de 250 M€ à dégager immédiatement en 2026 et +40 M€ annuels supplémentaires à 2028.**

**Ces efforts ne maintiendraient pas pour autant la Métropole dans une situation de confort lui permettant de faire face à de nouveaux chocs exogènes.**

Il appartiendra donc à l'assemblée délibérante dans le cadre des débats relatifs au budget primitif 2026, de mobiliser à juste mesure les leviers d'action qui permettraient de résoudre à minima la problématique d'équilibres à court termes. Parmi les leviers étudiés (voir détail partie 4.1.7 Les marges de manœuvre mobilisables) :

- Une mobilisation du levier fiscal en cohérence avec les communes membres (+1 point de taxe foncière équivaut à environ +28 M€ de produit) ;

- Une optimisation des charges et des priorisations de politiques publiques ;
- Une adaptation du programme d'investissement ;
- Une révision des reversements et dotations aux communes membres en cohérence avec la situation propre aux communes et à la Métropole en 2026 ;

Ces décisions devront permettre de préparer les conditions de la définition d'une nouvelle trajectoire de soutenabilité financière pour 2026-2032, qui pourrait être débattue avant fin 2026 dans le cadre du renouvellement du pacte financier et fiscal.

## 5.2 La trajectoire du budget annexe « transports »

La Métropole a placé les enjeux de mobilité au cœur de son projet de développement, engageant, une dynamique ambitieuse pour accélérer et renforcer les infrastructures de transports sur son territoire.

### Le Plan de Déplacement Métropolitain (PDM) : un investissement massif dans les mobilités

L'adoption à l'unanimité du PDM par les Conseillers métropolitains en décembre 2021 constitue une feuille de route collective à horizon 2030. Cette ambition se décline à travers plusieurs schémas structurants et 25 Plans locaux de mobilité initiés dont les premiers ont été adoptés en 2025. Cette vision de la mobilité métropolitaine s'est surtout concrétisée par le déploiement d'investissements majeurs essentiels pour rattraper le retard et atteindre les objectifs environnementaux fixés. Le PDM prévoit un investissement de 9,2 Md€ dont 7 Md€ entre 2022 à 2030, tous maîtres d'ouvrages confondus avec 4,8 Md€ relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Métropole.

### Les bases du financement de la politique de mobilité de la métropole AMP

Concernant le financement du programme d'investissement, celui-ci repose sur une combinaison entre subventions perçues (Etat, Conseil Départemental notamment) et recours à l'endettement (qui devra être remboursé par les excédents de la section d'exploitation). Et à cela s'ajoute le développement de tous les services associés à l'exploitation de ces équipements, dont la charge nouvelle (300 M€ par an à horizon 2030) vient se cumuler avec celle de la dette.

**Le financement de la politique de mobilité métropolitaine repose essentiellement sur trois leviers :**

- La fiscalité affectée dit « Versement Mobilité »
- La tarification à l'utilisateur

Le VM est payé par les entreprises de plus de 11 salariés. Il finance historiquement de l'ordre de 2/3 des besoins de la section d'exploitation du budget annexe alors que la tarification couvre autour de 1/5 des besoins.

- La subvention d'équilibre versée par le Budget Principal

Elle traduit un déséquilibre structurel du financement du budget annexe des transports et vient chaque année le compenser à titre résiduel. On devra toutefois s'interroger sur la juste répartition entre les différents leviers, le niveau des coûts et la capacité du budget principal à continuer d'assumer cette montée en charge liée au PDM alors qu'il est lui-même soumis à de fortes contraintes.

Ainsi, en phase de développement de la politique de mobilité, la question de la soutenabilité de la trajectoire financière du Budget Annexe des Transports reste le sujet clé qui conditionne la réussite du PDM.

### Les Dépenses d'investissement : Une métropole qui avance sur ses priorités

L'une des ambitions de la métropole a été de tripler la capacité d'investissements pour les mobilités en passant de 80 M€/an en moyenne entre 2017-2020 à 300 M€/an sur le budget annexe « transports ». La Métropole a respecté cet engagement chaque année en priorisant l'inscription de 300 M€ de dépenses à son budget annexe. Elle a réalisé en moyenne un investissement annuel de 260 M€ sur la période 2023-2025. Ces dépenses d'équipement intègrent prioritairement la mise en œuvre du Plan pluriannuel « Marseille en Grand » (MEG) et ses 16 projets identifiés<sup>34</sup> en concertation avec l'Etat (d'un montant de 2 Md€). **En 2026, six grands projets « MEG » sont partiellement ou totalement livrés :**

- La mise en circulation des premières rames du nouveau métro automatique de Marseille (Neomma) (coût de réalisation de 548 M€ avec les façades de quai) ;
- La mise en service des extensions Nord et Sud du tramway phase 1 (coût de 350 M€) ;
- Le BHNS entre Aubagne et Géménos (36,5 M€) ;
- Le BHNS « Zénibus » prolongé entre la zone commerciale de Plan de Campagne et la Zac des Florides à Marignane (26,5 M€) ;
- Le BHNS B4 à Marseille qui va permettre de relier le nord à l'est de la ville (31 M€).
- Et le Valtram, prolongement de la ligne de tramway sur Aubagne vers La Bouilladisse.

Plus globalement, la mise en œuvre du PDM concerne aussi d'autres programmes de mobilité sur l'ensemble du territoire avec notamment le plan vélo 2019-2030, la transition énergétique des dépôts de bus, le renouvellement/verdissement de la flotte de matériel roulant, la poursuite du déploiement de l'open-paiement, l'engagement de nouvelles études de faisabilité de tramway et BHNS, la finalisation du schéma d'armature ferroviaire et du Schéma TCSP ainsi que le montage avec la Région d'un dossier de financement du projet de SERM.

Fin 2025, environ 40 % du PDM ont été réalisés, soit un montant proche de 2 Md€. Un montant évalué à date à un peu plus de 1 Md€ de programmation du PDM sur 2026-2032 pourrait s'ajouter aux Autorisations de Programme (AP) déjà votées sur la précédente mandature.

---

<sup>34</sup> Le PEM de Saint-Antoine à Marseille a déjà été totalement livré avec ses aménagements fin 2023.

De plus, des investissements de mobilité et du PDM sont également portés au budget principal : En 2025, 126,8 M€ ont été réalisés comprenant des projets de voirie et des projets sous d'autres maîtrise d'ouvrage.

Il est à noter que la capacité d'investissement du budget annexe « transports » est une des composantes essentielles de son équilibre financier. La situation de la Programmation Pluriannuelle des Investissements (PPI) en 2026 ouvre des marges de discussions pour sa redéfinition sur le prochain mandat et le lancement d'une nouvelle phase de projets. A ce jour, la trajectoire du budget s'inscrit dans une capacité annuelle d'investissement cible de 300 M€.

### Une nouvelle stratégie de gestion patrimoniale avec portage des investissements

Un nouveau contrat d'obligation de service public (COSP) entre la Métropole et la RTM est entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2026 pour une durée de 8 années (2026- 2033). Il présente les caractéristiques d'un modèle concessif avec une gestion déléguée de type « affermage ». Il répond aux ambitions du plan MEG et confirme les projets d'extension et de modernisation du réseau avec plusieurs transitions majeures comme la bascule complète du parc de bus vers l'énergie électrique, l'arrivée de nouveaux matériels roulants, et la transformation des dépôts. Cette transition s'achevant avec la livraison du dépôt d'Arenc en 2031, les exercices suivants représenteront les premières véritables années de fonctionnement « nominal » du réseau.

Dans ce cadre, la Métropole assurera désormais la maîtrise globale de la stratégie patrimoniale (alors que précédemment elle déléguait une partie des investissements à la RTM). Elle reprend à sa charge le financement et la réalisation de l'ensemble des investissements nécessaires à l'exécution du service public. Cette PPI à reprendre a été évaluée provisoirement à près de 1,2 Md€ sur la durée du contrat, soit une moyenne annuelle de 149 M€. La RTM recentrera ainsi ses activités sur sa fonction d'opérateur et devra prendre en charge l'entretien et les réparations des biens et matériels nécessaires à l'exploitation au travers d'un programme dit de Gros Entretien Renouvellement (GER) qui s'établirait à 131 M€ sur la durée du contrat, soit un volume annuel moyen de 16 M€ /an.

Avec ce nouvel équilibre, la Métropole dispose de la gestion directe de l'investissement nécessaire à l'exploitation du réseau, lui octroyant une réelle maîtrise au moment de décliner ses priorités et d'en optimiser les coûts induits.

### Les Recettes d'investissement : Un financement exceptionnel dans le cadre du plan « Marseille En Grand »

Le financement du plan « MEG » repose sur le soutien exceptionnel de l'Etat, avec une assiette de près d'1 Md€. Cette enveloppe était composée à l'origine de 256 M€ de subventions et 744 M€ d'avances remboursables. La part de subventions a été doublée par l'Etat de 256 M€ à 500 M€ en 2025 contre le retrait du dispositif de l'avance remboursable, remplacé par un prêt bancaire classique (500 M€). Si l'apport complémentaire en subvention est appréciable, le retrait du dispositif de l'avance prive toutefois la métropole de l'opportunité d'un différé

de remboursement et nécessite la contractualisation de nouveaux emprunts sans délai. Cela vient impacter par anticipation le calendrier de remboursement et cela pèse aujourd'hui sur les équilibres du budget.

Sur la période 2022-2025, les investissements ont été financés à 43 % par des co-financements et pour 50 % par de l'emprunt. Le cadencement des appels de subventions aura permis de maîtriser la dynamique de l'endettement autour de + 5,6% en 2025 (contre +12,4 % en 2024 et +18,8% en 2023).

Pour les années à venir, et face à un volume d'investissement aussi lourd à porter, la Métropole devra préalablement s'assurer de l'optimisation de la part de co-financement afin de limiter le coût de la dette.

#### Les Dépenses d'exploitation : Une difficile équation face à un « mur » de dépenses

Le financement de la section d'exploitation soulève deux problématiques :

- Soutenir la forte dynamique des coûts existant ;
- Financer les coûts nouveaux liés à l'extension du service suite à la livraison des équipements du PDM.

Concernant les coûts existants et jusqu'en 2025, l'indexation à la hausse des contrats des opérateurs de mobilité délégués de la Métropole se révélait supérieure à la dynamique de ses recettes. La négociation de réfections annuelles sur rémunération était nécessaire pour garantir la soutenabilité de la trajectoire des coûts. L'adoption fin 2025 d'un nouveau Contrat d'obligation de service public avec le groupe mobilité RTM a vocation à lisser cet effort dans un souci de cohérence. Il conviendra de l'objectiver au vu de l'exécution effective du contrat.

Concernant le développement de l'offre de transport sur le plan quantitatif comme qualitatif, il va entraîner mécaniquement des dépenses d'exploitation supplémentaires, déjà estimées au PDM en 2022 à près de 300 M€ à horizon 2030.

En cumulant les deux, les charges à caractère général du budget annexe ont évolué de 645 M€ en 2022 à 761 M€ en 2025 malgré les réfections annuelles obtenues par la Métropole sur les rémunérations contractuelles de ses opérateurs sur la période. Le remboursement de la dette souscrite pour réaliser les investissements a quant à lui plus que doublé entre 2022 et 2026 (81 M€ en 2026 contre 42 M€ en 2022).

Pour compenser cette hausse continue, outre les cofinancements obtenus en investissement, la Métropole avait fait le choix dans son Pacte Financier et Fiscal pour la période 2023-2026, d'activer différents leviers en section d'exploitation :

- Une augmentation progressive et maîtrisée de la subvention d'équilibre versée par le budget principal, avec une cible à 155 M€ en 2026,
- Une hausse des recettes tarifaires en volume, par l'attractivité des réseaux (sans augmentation des tarifs),
- Ainsi qu'une rationalisation de l'offre, couplée à une maîtrise des coûts kilométriques.

Cependant le contexte inflationniste post Covid est venu impacter l'augmentation des rémunérations des opérateurs plus fortement que la dynamique des recettes. Et compte tenu de l'accélération de la politique de mobilité et de l'extension de l'offre, le budget annexe a dû intégrer ces coûts supplémentaires, occasionnant un déséquilibre supérieur aux prévisions et donc la mobilisation d'un montant de contribution d'équilibre 2025 du budget principal plus important que programmé (+26 M€, soit 161 au lieu de 135 M€).

### Un véritable « choc d'offre » de transports et une accélération dès 2025

L'accélération de la politique de mobilité se concrétise avec des extensions de service successives en 2025 dont le BHNS à Miramas, la mise en service du BHNS B4, l'extension du BHNS entre Marignane et Plan de Campagne, la mise en service du BHNS entre Aubagne et Gémenos, la mise en exploitation de dépôts, l'extension du Tramway Nord-Sud Phase 1. Elle est complétée par la phase 2 de l'évolution du réseau de Bus de Marseille, de l'évolution du réseau de Bus de La Ciotat et Ceyreste, le déploiement complet du nouveau réseau de bus à Allauch/Plan de Cuques ou encore le renforcement des services du Réseau Express Métropolitain.

Cette offre continuera à s'étendre sur le territoire en 2026, avec notamment l'automatisation progressive des deux lignes de Métro, la mise en service du « Val'tram », l'extension de l'Aix'press, la poursuite de l'évolution du réseau de bus de Marseille, de La Ciotat, la mise en service d'autocars à hydrogène sur le réseau Ulysse. D'autres évolutions se poursuivront également comme le projet de SERM, le développement du covoiturage et des mobilités douces ou actives avec une accélération des actions du plan Vélo.

**L'impact de ces extensions de service dès 2025, auxquels s'ajoutent l'offre nouvelle 2026, est estimé à +17,8 M€ de dépenses au BP 2026. La question de l'absorption de ces nouveaux coûts d'exploitation et leurs impacts sur la trajectoire du budget annexe devient cruciale à cette étape du développement des transports métropolitains.**

### Les Recettes d'exploitation : Un niveau de recettes structurellement insuffisant au vu des ambitions

Dans le modèle métropolitain actuel de financement de la mobilité, la dynamique des recettes d'exploitation reste nettement moins forte que la croissance des charges.

Les recettes tarifaires de la Métropole souffrent notamment de leur non indexation depuis sa création. En 2024, avec une hausse de + 7,7 % pour atteindre 144 M€, les recettes tarifaires retrouvaient seulement leur dynamisme d'avant crise sanitaire. La Métropole a investi toutefois dans de nombreuses mesures concourant à augmenter de façon importante ses recettes : la lutte contre l'insécurité et la fraude (renforcement des équipes de contrôle et des effectifs de sûreté et la mobilisation des services de sûreté, installations de portiques), la facilitation du parcours client ou la mise en place du site internet « LePilote ».

En 2025, la dynamique des recettes tarifaires a continué d'être portée par la poursuite de la généralisation de « l'Open Payment » et par une utilisation accrue des transports liée au développement de l'offre. Il est à noter que cette dynamique a été amoindrie par la nouvelle mesure de gratuité des transports en commun sur tout le territoire métropolitain à destination des enfants de moins de 10 ans et des personnes âgées de plus de 65 ans. Cette mesure implique une perte de recettes de l'ordre de 10 M€. In fine, la dynamique globale des recettes tarifaires 2025 est estimée à -0,9% par rapport à 2024. Pour les orientations 2026, les recettes tarifaires progresseraient en projection de +6,6%, mais en lien avec l'offre nouvelle (effet volume).

Le produit du Versement Mobilité (VM) a également connu une forte dynamique sur les exercices passés (+6,4% en 2023 et + 5,1 % en 2024) en raison des effets du contexte économique, et du dynamisme du tissu entrepreneurial métropolitain. Toutefois, cette évolution faiblit et devrait se stabiliser autour de +2 % au regard du ralentissement de l'inflation, soit à un niveau bien inférieur à l'évolution de charges à caractère général (projetées à +8,5% en 2026 et +3,8 % hors réfections forfaitaires de 2025). Le budget ne bénéficie pas de leviers significatifs sur ses ressources propres. Bien qu'ayant voté le taux plafond légal (2%), le VM ne représenterait que près de 54% des seules charges à caractère général en 2026, et les recettes tarifaires seulement 18%.

#### Le déplafonnement du Versement Mobilité versus l'indexation tarifaire, des sujets de discussion au niveau national

Le Versement Mobilité (VM) est un impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés. Il constitue aujourd'hui une ressource essentielle pour le financement des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) urbaines, tant en Ile-de-France qu'en régions. La question de son déplafonnement est centrale face aux besoins de financements croissants de l'ensemble des territoires en matière de mobilité. Elle appelle à des solutions pérennes, notamment à travers le déplafonnement du versement mobilité.

A ce jour, la fixation du taux du VM obéit en France à différents régimes, dont les deux plus importants en volume sont :

- En Ile-de-France, les taux s'échelonnent de 2.95% à 3.20%, selon la distance plus ou moins importante du cœur de l'agglomération parisienne et des plus importants quartiers d'affaires situés dans les Hauts de Seine,
- Hors Ile-de-France, le régime applicable aux plus grosses intercommunalités dont la Métropole Aix-Marseille-Provence, à savoir celles qui se sont dotées d'un transport en site propre, est l'application d'un taux maximum de 2%, uniforme sur le territoire.

Le sujet d'une hausse est porté régulièrement au plus haut niveau de l'Etat par les représentants des AOM. Dès 2023, la métropole avait essayé de son côté de mener une action de conviction auprès du législateur pour obtenir un déplafonnement au-delà de 2% associé à un zonage sur le modèle de ce qui existe en Ile-de-France. Sans succès.

En 2025, ce thème est revenu dans l'actualité dans le cadre de la conférence de financement des mobilités dite « Ambition France Transports » initiée par le ministre Philippe TABAROT. La demande exprimée par l'AMF, Intercommunalités de France et France Urbaine portait sur la possibilité pour chaque AOM de choisir le montant du VM. Mais celle-ci s'est traduite par une fin de non-recevoir du ministre. La mesure n'a pas été traduite dans son projet de loi-cadre pour le développement des transports.

Il est à noter que cette volonté des AOM vient à contre-courant de la politique d'allègements fiscaux en faveur des entreprises conduite par l'Etat avec une trajectoire de long terme. Cela laisse peu de perspectives d'aboutir avant les prochaines élections présidentielles.

De plus, la loi de finances 2025 a déjà permis aux régions, en tant qu'AOM locales de substitution ou AOM régionales, d'instaurer un versement mobilité « régional » plafonné à 0,15%, dont 10% redistribués aux communautés de communes.

Le projet de loi-cadre préfère ouvrir d'autres pistes. Dans le sillage des conclusions d'Ambition France Transports, il entend, selon son exposé du motif, « mobiliser davantage le levier de la tarification des transports, dont les recettes représentent aujourd'hui seulement 17 % des dépenses des AOM hors Île-de-France, un ratio significativement plus faible que dans les autres pays européens et en baisse constante depuis plusieurs décennies. »

Il propose à cette fin, d'indexer le tarif des tickets de bus ou des billets de train sur l'inflation. Afin de respecter la libre administration des collectivités consacrée dans la loi fondamentale, le texte précise que les AOM pourront, si elles le souhaitent, déroger à ce principe. Mais leur décision devra être motivée.

#### L'équilibre du budget soumis à de très fortes tensions dès 2025

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 cibles suivants :

Exercice	2023	2024	2025	2026
Montant cible prévu au Pacte FF	128 M€	128 M€	135 M€	155 M€

Or, en 2025, dans un contexte d'accélération de l'extension de l'offre, la contribution d'équilibre prévue initialement à 135 M€ s'est révélée insuffisante. La préparation budgétaire affichait un besoin complémentaire à couvrir de l'ordre de 94 M€ au Budget Primitif 2025. La Métropole a mis en œuvre des mesures pour équilibrer son budget, avec notamment :

- La concrétisation de 35 M€ de réfections forfaitaires sur rémunération négociée avec ses opérateurs ;
- Des mesures d'adaptation des opérations d'évolution du réseau, évaluées à 16 M€ de dépenses en moins ;

- Et une augmentation de la subvention d'équilibre versée par le budget principal de +26 M€, soit 161 M€ au total. Ce soutien supplémentaire au-delà de la trajectoire du Pacte FF, a été arbitrée après prise en compte de l'impact de la contribution au redressement des finances publiques imposée par l'Etat.

Ces mesures conjoncturelles, combinées à des recettes exceptionnelles, ont donné la possibilité d'atteindre une épargne nette estimée de 1,5 M€ en 2025 (contre 5,3 M€ en 2024 et -4,6 M€ en 2023) et de limiter l'endettement avec une capacité dynamique de désendettement (CDD) de 15,8 années (contre 15,4 en 2024 et 19,8 en 2023). Elles ont permis de passer le cap des livraisons des projets mais n'ont pas suffi à rétablir un équilibre durable pour ce budget. Sans reprise de provisions exceptionnelle, la CDD est structurellement en dégradation à près de 20 années.

### Un nouveau cap à franchir en 2026

En 2026, **le budget annexe fait face à ces difficultés structurelles avec un besoin de l'ordre de 80 à 90 M€ dès le Budget Primitif 2026**, avec une contribution d'équilibre projetée de 189 M€ (niveau 2025, soit 161 M€, complété par la dépense nouvelle de refacturation des frais de structure par le budget principal de +28 M€, soit en sus de la contribution d'équilibre prévue initialement à 155 M€).

Cette situation résulte directement :

- Du poids croissant de la dette suite à la livraison progressive des nouveaux équipements,
- Des extensions de service par le double effet d'accroissement de l'offre et des coûts de production,
- De la dynamique insuffisante des recettes au vu de l'ambition (pas d'ajustement du tarif appliqué et gratuités diverses, VM plafonné avec croissance uniquement sur les bases).

Cela interroge sur le risque d'une impasse financière, au vu des pertes cumulées au budget principal résultant de la contribution de la métropole au redressement des comptes publics de l'Etat au titre des lois de finances 2025 et 2026. Cela limite fortement la capacité du budget principal à renforcer son soutien au budget annexe.

**Ce déficit est appelé à se creuser de plus en plus sous la pression de la dynamique de l'offre et de la dette et le ralentissement de la dynamique des recettes.**

Au-delà de ce besoin immédiat, la poursuite de la politique d'investissement dans laquelle s'est engagée la Métropole nécessite de reconstituer un autofinancement complémentaire durable. Il convient en effet de limiter au maximum l'endettement porté par le budget annexe. Ainsi, les investissements prévus pour 2026 nécessiteraient, une fois la problématique structurelle d'équilibre réel réglée, de souscrire un emprunt de l'ordre de 150 M€, soit +94 M€ d'endettement sur l'exercice (+11%). Et en moyenne de 2026 à 2028, il conviendrait de lever

224 M€ d'emprunts nouveaux par an pour financer la trajectoire d'investissements, soit +51 % d'augmentation de l'encours à fin 2028.

**Il convient donc d'aller au-delà de la couverture de ce besoin immédiat de 80 à 90 M€ et de reconstituer un niveau d'autofinancement (épargne) permettant de limiter l'endettement du budget annexe.**

A l'instar du budget principal, les projections ne tiennent volontairement pas compte des niveaux de soldes exceptionnels de ces dernières années en raison des incertitudes très fortes pesant sur la gestion 2026 ainsi que sur la capacité à maîtriser les charges dans le contexte d'aléas actuels. Ce solde a atteint un montant positif de 15 M€ / an en moyenne depuis 2022.

**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	2027	2028
Produits de fct. courant	722	745	796	828	866	880	895
- Charges de fct. courant	664	720	731	777	865	896	927
<b>= Excédent brut courant (EBC)</b>	<b>58</b>	<b>26</b>	<b>65</b>	<b>52</b>	<b>2</b>	<b>- 16</b>	<b>- 32</b>
<b>+ Solde exceptionnel large</b>	<b>- 5</b>	<b>27</b>	<b>11</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>= Epargne de gestion (EG)</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>3</b>	<b>- 13</b>	<b>- 29</b>
- Intérêts	12	15	22	21	22	25	33
<b>= Eppargne brute (EB)</b>	<b>41</b>	<b>38</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>- 20</b>	<b>- 38</b>	<b>- 62</b>
- Capital	30	42	49	55	59	64	73
<b>= Epargne nette (EN)</b>	<b>11</b>	<b>- 5</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>- 79</b>	<b>- 102</b>	<b>- 135</b>
<b>Financement des investissements</b>							
Opérations d'équipement	154	196	278	267	238	331	331
<b>Dépenses d'investissement hors annuité en capital</b>	<b>154</b>	<b>196</b>	<b>278</b>	<b>267</b>	<b>238</b>	<b>331</b>	<b>331</b>
Recettes d'investissement hors emprunt	83	80	73	129	88	65	76
<b>Emprunt d'équilibre (après résolution d'équilibre de fct et couverture de la charge de dette)</b>	<b>50</b>	<b>159</b>	<b>130</b>	<b>100</b>	<b>151</b>	<b>266</b>	<b>255</b>
Encours de dette projeté au 31/12/n - après équilibre	630	748	841	888	982	1159	1340
<b>CDD projetée au 31/12/n (en années) avec épargne "au fil de l'eau"</b>	<b>15,4</b>	<b>19,8</b>	<b>15,4</b>	<b>15,9</b>	<b>- 50,1</b>	<b>- 30,3</b>	<b>- 21,5</b>
<b>CDD après résolution de l'équilibre réel</b>	<b>15,4</b>	<b>19,8</b>	<b>15,4</b>	<b>15,9</b>	<b>16,6</b>	<b>18,1</b>	<b>18,3</b>

**Face à ce mur de dépenses, la Métropole doit nécessairement, dès le Budget Primitif 2026, augmenter les recettes et/ou baisser les coûts d'exploitation afin d'équilibrer le budget annexe.**

Les solutions qui s'offrent à la Métropole sont exposées ci-après :

- **Un complément de subvention d'équilibre du budget principal** : La capacité du budget principal à renforcer son soutien au budget annexe « transports » est contrainte. Une revalorisation de cette contribution, au travers notamment d'une mobilisation équilibrée du levier fiscal, pourrait cependant, en complément d'autres leviers, permettre de couvrir à juste hauteur le besoin immédiat. Pour repère, un point de hausse de taxe foncière représente une recette supplémentaire de l'ordre de 28 M€. Un complément de subvention d'équilibre pourrait ainsi être proposé ;
- **Rééquilibrer les coûts d'exploitation tout en préservant la cohérence de l'offre** :
  - Fort d'un nouveau COSP qui fixe le cadre des relations financières avec la RTM, il conviendrait d'adapter la politique de l'offre aux conditions de soutenabilité financière. Une trajectoire concertée et sous contrainte doit être recherchée dans le cadre de la mise en œuvre de ce nouveau contrat : des sujets d'équilibre restent à trouver concernant les coûts de base, le transfert de l'actif / passif, l'indexation du contrat et l'intégration des évolutions d'offres.
  - Plus globalement, les charges du budget annexe doivent tenir compte d'un effort complémentaire au titre de la contribution au redressement des comptes publics imposée à la Métropole. Le travail de re-graphicage du réseau et de la rationalisation des coûts et des marges pourrait permettre de réduire la dépense. Ce travail de recherche d'équilibre avec les opérateurs et principalement la RTM dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau contrat permettrait de dégager des marges estimées à 17 M€.
- **Adaptation de l'offre, restructuration de service à faible fréquentation, et rationalisation des amplitudes horaires et du matériel roulant**. L'analyse de l'offre de transport et de ses indicateurs met en évidence des déséquilibres entre le niveau de service proposé et la fréquentation réelle sur certaines lignes, générant des coûts d'exploitation élevés pour une utilité limitée. La stratégie privilégierait une optimisation fine, visant à préserver la desserte territoriale tout en supprimant les kilomètres peu productifs. L'ensemble des mesures analysées pourraient permettre de réduire durablement la dépense d'exploitation tout en préservant la qualité de service essentielle : - 13,7 M€ en année pleine et 3,4 M€ estimés pour 2026 au prorata de l'année (4<sup>ème</sup> trimestre 2026).
- **Optimisation du stationnement et des nouvelles mobilités** : Les services de mobilités actives (IRVE, vélo, covoiturage), bien qu'essentiels à la transition écologique, présentent des déficits d'exploitation récurrents. La Métropole engagerait donc une optimisation de leur modèle économique afin d'en améliorer la soutenabilité financière par des mesures de rationalisation, de tarification et de transfert d'exploitation. Plusieurs leviers d'amélioration budgétaire pourraient permettre des

gains d'environ 10,9 M€ annuels (revalorisation tarifaire, suppression de dispositifs compensatoires historiques, mutualisation des charges d'exploitation, ...).

- **Augmenter les tarifs dès 2026 puis les indexer sur l'inflation :**

Depuis la création de la Métropole, aucune revalorisation tarifaire structurante et homogène n'a été mise en œuvre sur l'ensemble des réseaux urbains et interurbains (hormis la création des tarifs scolaires et des pass métropole et intégral), alors même que :

- Les coûts d'exploitation progressent fortement (énergie, masse salariale, maintenance),
- L'inflation cumulée érode le rendement réel des recettes,
- Les réseaux comparables au niveau national ont engagé des hausses régulières de tarifs (ex : Lyon).

Dans ce contexte, l'amélioration du taux de couverture par les recettes commerciales constitue un levier prioritaire, rapide et pérenne d'équilibre du budget annexe transport, complémentaire des actions de rationalisation des dépenses. Les objectifs de la démarche retenue seraient de :

- Revaloriser les recettes voyageuses de manière progressive et soutenable (hausse modérée des billets unitaires, revalorisation des abonnements, actualisation de certaines grilles historiques dont scolaires hors RTM) ;
- Rétablir une indexation régulière des tarifs sur l'inflation ;
- Cibler prioritairement les segments à faible élasticité-prix (occasionnels, aéroport, tourisme) ;
- Préserver l'accessibilité sociale (abonnements, publics spécifiques) ;
- Générer des recettes supplémentaires structurelles dès 2026.

Une augmentation sur tous les réseaux de +0,20 euros sur le prix unitaire du billet représenterait un gain annuel estimé de +2,6 M€ à +3,6 M€ alors qu'une augmentation de +0,80 € représenterait un gain annuel estimé de +7,2 à +10,8 M€. Ces titres concernent principalement des usagers occasionnels et touristiques, ce qui limite l'impact social.

Une augmentation des abonnements représenterait les gains suivants :

Mesure	Gain annuel estimé
Urbains +5€	+5,6 à 6,2 M€
Interurbains +5€ (hors pass)	+0,12 à 0,15 M€
Métropolitains +5€	+0,40 à 0,45 M€
Indexation inflation annuelle	+0,7 à 0,85 M€/an

L'augmentation ciblée des lignes de Car Marseille aéroport L91 (A1) et Aix aéroport 40 (A2) (+ 5 € sur le billet simple et + 9 € aller/retour) représenterait un gain estimé : +3,0 à 3,3 M€/an.

Concernant les abonnements scolaires hors RTM (+20 € plein tarif et maintien des réductions sociales) le gain estimé de +0,92 M€ (avec recommandation d'application à l'échéance d'une rentrée scolaire complète).

Le potentiel global est estimé **entre 13 et 22 M€ par an selon l'ambition retenue**, avec une mise en œuvre possible dès l'exercice budgétaire suivant. Si elle est décidée pour le quatrième trimestre 2026, on estime à environ 5,5 M€ de gain au prorata de l'année pour le scénario maximal. Une étude spécifique de tarification solidaire fondée sur le quotient familial est en cours afin de remplacer progressivement certaines gratuités générales par un ciblage social plus efficace.

- **Reprendre de façon anticipé l'excédent de fonctionnement dégagé en 2025** de 6,7 M€ au BP 2026. Cette mesure ne serait pas reconductible, et le fonds de roulement du budget annexe « transports » à zéro, donc sans aucune marge pour absorber des aléas de gestion ou des hausses des coûts liés au contexte géopolitique et économique.

Et beaucoup plus aléatoire :

- **Obtenir de l'Etat un différé de remboursement de l'avance COVID (75 M€)** de 3 années à partir de l'année 2026, accompagné d'un rééchelonnement sur 10 année supplémentaire : -9,4 M€ de charges de dette en 2026.

La combinaison et la temporalité de ces leviers impacteraient nécessairement les objectifs de dépenses et l'offre de service qui serait portée.

**A court terme, dans le scénario où l'ensemble de ces mesures seraient retenues avec application dès le 4<sup>ème</sup> trimestre 2026, le besoin d'équilibre du budget annexe serait ramené à 34 M€. La section de fonctionnement serait équilibrée mais l'autofinancement du budget annexe demeurerait insuffisant pour couvrir le remboursement en capital de la dette.**

**Par ailleurs, même si l'équilibre du budget est trouvé, l'emprunt d'équilibre qu'il conviendrait de mobiliser pour financer le volume des dépenses d'investissement induirait des charges de remboursement importantes pour l'exercice 2027 et suivants (+ 11 M€). Il convient donc d'aller au-delà du seul équilibre réel du budget annexe, et de reconstituer un niveau d'autofinancement permettant de limiter l'endettement du budget annexe.**

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

La Métropole, comme et plus encore que toutes les autres AOM au regard de l'ampleur de ses investissements et des besoins de nouveaux services de mobilité est confrontée à un véritable « mur » : La croissance « naturelle » des recettes ne peut suffire à couvrir les besoins. Le modèle de financement à long terme de cette nouvelle offre est donc à construire. Les réponses doivent nécessairement être multiples :

- Poursuivre les efforts de gestion de la Métropole et arbitrer en faveur des ressources pour les transports : la trajectoire d'augmentation de la subvention d'équilibre versée par le budget principal sera à trouver pour le prochain mandat.
- Construire avec les opérateurs délégués, des trajectoires coordonnées, sous contrainte de maîtrise des coûts, via la recherche de la performance (Accroissement de l'offre favorisant le report modal ; Augmentation de la productivité interne des opérateurs de la Métropole ; Augmentation de la vitesse commerciale).
- Harmoniser, simplifier et optimiser la tarification et son évolution (Déploiement d'un dispositif de tarification solidaire fondée sur le coefficient ; Maintien de disposition catégorielle ou des tarifs réduits en l'absence de prise en charge de l'employeur ou statutaires ; Evolution des tarifs pouvant se traduire par une hausse substantielle des recettes tout en conservant les tarifs actuels pour les métropolitains résidents, travailleurs ou étudiants ; Indexation des tarifs à l'inflation).
- Confirmer la trajectoire de gain de nouveaux usagers et la réduction de la fraude.
- Mobiliser de nouveaux leviers économiques structurants comme la reprise de la gestion du tunnel Prado Carénage et Prado Sud en 2033.
- Aboutir au déplafonnement du VM via un effort de conviction au niveau national : une augmentation du taux de VM de la Métropole AMP de +0,1 points (2,1%) représenterait +22 M€.
- Optimiser les opportunités de cofinancements.
- Préfigurer un Volet Mobilité n°2 du Plan Marseille en Grand pour le soutien aux dépenses d'investissements prévus dans le PDM et dans le projet SERM au-delà de l'enveloppe initiale.

Face au défi de la transition écologique des mobilités et de l'équité territoriale, la Métropole s'est engagée dans la construction d'une politique ambitieuse pour la mobilité durable afin d'amorcer ainsi un cercle vertueux d'investissements, tangibles et profitables au plus grand nombre de ses concitoyens.

Outre les débats sur les orientations budgétaires et le projet de budget 2026, la question des moyens à mobiliser durablement en faveur de la politique de mobilité pourra être abordée dans le cadre des discussions sur le prochain Pacte Financier et Fiscal métropolitain 2027-2032.

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

Les orientations 2026 de la compétence de Prévention et Gestion des déchets répondent à la combinaison d'un triple objectif :

- Sur le plan financier : Pérenniser la soutenabilité de la trajectoire financière du budget annexe (et son autonomisation), sous la contrainte de la dynamique des charges d'exploitation ;
- Sur le plan fiscal : Garantir une ressource suffisante de fiscalité déchet (TEOM) sur le territoire métropolitain, de manière à financer le service tant sur son volet fonctionnement qu'investissement ;
- Sur le plan opérationnel : Poursuivre l'harmonisation sur tout le territoire des processus de gestion des déchets, par la mise en œuvre des documents cadres structurants.

Ces trois objectifs coordonnés s'inscrivent dans le cadre d'une volonté de montée en puissance de la compétence qu'il conviendra de confirmer lors de la validation du projet du nouveau mandat.

#### **Evolutions opérationnelles**

Il est rappelé qu'après l'adoption d'un document unique de règlement de « collecte des déchets ménagers et assimilés », puis d'un règlement de la « Redevance Spéciale » applicable au 1er janvier 2024 sur l'ensemble de la Métropole, il a été délibéré en 2025 un nouveau règlement de fonctionnement unifié des 59 déchèteries que compte le territoire.

Ainsi, dans la continuité de cet élan, le budget 2026 devra intégrer les évolutions opérationnelles suivantes dans son périmètre de financement :

- La finalisation de la gestion unifiée de la collecte sur l'ensemble du territoire (sélective et ordures ménagères). Initiée sur la zone 3 en 2025, elle est étendue à la zone 1 et 2 avec une harmonisation des fréquences.
- La poursuite de cette harmonisation par application aux marchés publics de déchèteries et centres de transfert, dès le début de l'année 2026.

Ainsi, de 50 marchés avec des modes de fonctionnement différents, les prestations seront regroupées en 10 marchés avec des processus identiques. Il est à noter que ces nouveaux marchés publics apportent une cohérence territoriale avec un renfort de la qualité des prestations et de leurs suivis, mais aussi une actualisation à la hausse des prix. Et plus particulièrement pour les marchés de déchèteries où la hausse des objectifs de valorisation des déchets, imposés par la Région dans le cadre du SRADDET, demande la mise en œuvre de nouveaux systèmes de gestion notamment sur la valorisation des encombrants.

- Les actualisations suite à la renégociation par la Régie des Transports Métropolitain de son Contrat d'Obligation de Service Public (COSP). En effet, la RTM est le seul opérateur logistique en charge du transport des déchets pour les centres de transfert de Pertuis, Rousset

et Vitrolles. Les centres de transferts ferrés de Marseille sont, quant eux, exploités par marchés publics spécifiques, hors RTM.

- La poursuite de la progression de la valorisation des matières, dont le taux (40 %) reste inférieur aux objectifs nationaux (60%). Elle se traduit par la mise en œuvre sur l'ensemble du territoire métropolitain de la collecte de nouveaux gisements et flux de déchets :

- La collecte des cartons déposés en Points d'Apport Volontaire (PAV) initiée en 2025 sur la zone 3 est étendue sur la zone 1 et 2 en 2026. La prise en compte de ce nouveau gisement de déchets s'accompagne de la mise en place de colonnes dédiées et d'une prestation de service adaptée.
- La collecte des biodéchets est étendue à l'ensemble du territoire métropolitain. L'année 2025 a permis conformément à la réglementation définie par la loi AGECE, de mettre en place les équipements structurants, pour la collecte séparative visant la valorisation des déchets fermentescibles, représentant près de 30% du poids de des déchets ménagers et assimilés. Cette collecte séparative des « biodéchets », bien que compensée par la réduction de la fréquence de collecte des ordures ménagères résiduelles, nécessite de déployer des moyens adaptés. Et d'autant plus que les augmentations notables des dépenses pour ce nouveau flux de collecte séparative, concernent essentiellement le traitement (coût de transfert, de transport et de traitement).

### **Tendances budgétaires**

Concernant les dépenses de fonctionnement courant, l'organisation de la compétence par politiques publiques (prévention, collecte, tri et traitement) permet d'en projeter la répartition pour l'exercice 2026.

En matière de charges à caractère général (chapitre 011), elle est la suivante :

- 42 % au traitement des déchets. Ces prestations sont soumises à un très fort impact de l'augmentation de la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) ; une majoration de cette taxe ayant été introduite par décret pour toutes les tonnes traitées en enfouissement au-delà des objectifs du SRADDET
- 28% aux apports en déchèteries et en centre de transfert. Ils sont soumis à la révision des prix des marchés publics, liés notamment aux fluctuations des cours mondiaux des matières premières et de l'énergie
- 25% aux prestations de collecte
- 1% à la politique menée en matière de prévention

Concernant le pilotage des charges, les arbitrages sont permanents entre fortes contraintes liées à l'exploitation et maîtrise des coûts. Cet équilibre reste fragile et ne peut être maintenu qu'à la condition de poursuivre les efforts de gestion engagés. Ces derniers sont la concrétisation du travail d'harmonisation mené depuis 3 ans.

Comme évoqué précédemment, l'équilibre budgétaire intègre en 2026 les effets de l'approbation du nouveau règlement métropolitain de fonctionnement des déchèteries. Outre l'harmonisation des modes de fonctionnement, ce règlement entérine l'interdiction de l'accueil des déchets issus d'une activité économique. Cela devrait améliorer la qualité du service rendu aux administrés et entraîner une diminution des tonnages traités de l'ordre de 20%. Cela devrait permettre de stabiliser les dépenses dans ce contexte de marchés renouvelés et de déficit d'exutoires sur certains flux.

Ainsi, une fois pris en compte l'ensemble des données, l'évolution annuelle 2026 des charges à caractère général de fonctionnement (chapitre 011) est projetée à +5.71%.

En matière de charges de personnel (chapitre 012), il est projeté une augmentation sensible couplée avec l'objectif d'amélioration du service rendu.

En 2025, près de 150 agents de collecte des déchets ont été recrutés. Cet effort de renforcement des effectifs devrait se poursuivre en 2026 avec le recrutement prévu de 100 agents supplémentaires.

Au total, le personnel représente aujourd'hui 2 268 équivalents temps plein (ETP). Parmi eux, 80 % sont affectés aux activités de collecte, tandis que 20 % relèvent des missions de traitement, de valorisation et de prévention des déchets.

Sur le plan budgétaire, 143 M€ ont été consacrés aux charges de personnel lors du dernier exercice, dont 124 M€ au titre de la masse salariale. Pour 2026, le budget annexe des déchets prévoit 155 M€ de charges de personnel dont 138 M€ de masse salariale, soit une hausse globale de 14 M€ de masse salariale entre les deux exercices.

Ce renforcement des moyens humains permet d'accompagner l'évolution des besoins du service, dans un contexte où les missions liées à la gestion des déchets deviennent de plus en plus exigeantes et contraignantes.

Concernant les recettes de fonctionnement courant, l'essentiel est constitué du produit de la fiscalité affectée. A taux constant, le produit de la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) est estimé à 455 M€.

En complément, on retrouve le produit de la Redevance Spéciale qui est lui aussi impacté par l'harmonisation des modalités de gestion des déchets d'activité économique sur l'ensemble du territoire. Il devrait se stabiliser en 2026 autour de 30 M€. A cet effet, les principaux axes de travail à poursuivre concernent la fiabilisation de la base de données et la sensibilisation des nouveaux producteurs (dont les collectivités publiques).

En matière d'investissement, la programmation financière des travaux d'équipement 2026 confirme une montée en puissance amorcée dès 2025 (45 M€) par rapport aux exercices précédents (39 M€ réalisés en 2024). Ces investissements concernent le projet de création de plusieurs technocentres (Aix-en-Provence, Rousset, Marseille Cabucelle, Marseille Rabatau, Istres notamment), et de nouvelles alvéoles (cellules de stockage et tri) sur le Vallon du Fou à Martigues, ou encore de nouvelles déchetteries.

Les travaux de mise en conformité sur les ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement), initiés en 2025, seront poursuivis en 2026. C'est le cas pour les centres de transfert de Martigues, Vitrolles et Aubagne.

De nouveaux projets doivent être lancés au cours de l'exercice 2026 avec pour objectif principal de permettre à la Métropole de détenir son centre de tri, garantissant ainsi pour la collectivité la maîtrise du traitement d'une grande majorité du gisement de collecte sélective du territoire.

Dans le cadre de l'acquisition de matériels de collecte, la Métropole vise le verdissement du parc mobile à l'horizon 2030. L'ensemble des véhicules seront remplacés à compter de 2026 par des engins plus vertueux pour l'environnement.

Ainsi, en trajectoire, il est prévu de porter l'enveloppe d'investissement de 65 M€ en 2026 à 85 M€ en 2027 et 2028. Cette montée en puissance des dépenses d'équipement via la Programmation Pluriannuelle des Investissements est donc prise en compte ci-dessous dans la prospective financière.

### Tableau présentant la trajectoire financière du budget annexe « PGD » :

Budget Annexe Prévention et gestion des déchets en M€	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
<b>Chaîne de l'épargne</b>							
Produits fonctionnement courant	413	477	495	512	513	518	531
- Charges fonctionnement courant	396	401	430	430	464	485	507
<b>= Excédent brut courant (EBC)</b>	<b>17</b>	<b>76</b>	<b>65</b>	<b>82</b>	<b>49</b>	<b>33</b>	<b>24</b>
+ Produits exceptionnels larges	0	1	0	0	2	0	0
- Charges exceptionnelles larges	1	6	7	21	1	1	1
<b>= Epargne de gestion</b>	<b>16</b>	<b>71</b>	<b>59</b>	<b>61</b>	<b>50</b>	<b>33</b>	<b>24</b>
- Intérêts de la Dette	2	2	2	2	1	2	4
<b>= Epargne brute</b>	<b>14</b>	<b>69</b>	<b>57</b>	<b>60</b>	<b>49</b>	<b>30</b>	<b>20</b>
- Capital de la Dette	10	30	20	6	5	6	7
<b>= Epargne nette</b>	<b>5</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>53</b>	<b>43</b>	<b>24</b>	<b>13</b>
<b>Financement investissement</b>							
<b>DI hors annuité en capital</b>	<b>27</b>	<b>41</b>	<b>51</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>85</b>	<b>85</b>
dont Dépenses directes d'équipement	27	21	39	45	65	85	85
dont Remboursement anticipé	0	20	12	20	0	0	0
<b>Recettes Investissement hors emprunt</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>12</b>
<b>Emprunt d'équilibre</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>52</b>	<b>61</b>
<b>Capacité dynamique de désendettement</b>	<b>6,8</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0,5</b>	<b>1,2</b>	<b>3,5</b>	<b>7,9</b>

Concernant les grands équilibres, il est rappelé que depuis 2023, le Budget annexe de Prévention et Gestion des Déchets a obtenu son autonomisation. Il finance donc ses activités avec ses propres ressources et notamment par le produit de la TEOM.

L'épargne brute (ou autofinancement brut) s'est établie autour de 60 M€ sur les exercices 2023, 2024 et 2025 (atterrissage estimé). La reconstitution de l'épargne a été possible dès 2023 grâce à la mise en adéquation du niveau de service développé et de l'effort d'harmonisation fiscale des taux de TEOM des communes à 14%, en dehors de la ville de Marseille (18,10%). Elle a permis d'inscrire ce budget dans une trajectoire soutenable, avec un faible endettement.

En prospective, à produit de TEOM équivalent et dans les conditions d'exercice projetées aujourd'hui, elle a vocation à rester soutenable à horizon 2028. Ce produit se traduit par un taux moyen pondéré de 15,77% (455 M€) et correspond à la ressource nécessaire pour équilibrer l'exercice 2026 selon le scénario décrit.

Il est à noter qu'une baisse de taux relative pourrait être décidée dans une approche volontariste, mais à condition de mobiliser une partie du résultat cumulé de l'exercice 2025 (estimé proche de 40 M€), ce qui participerait à passer le cap de 2026. Cela nécessiterait toutefois de réinterroger le projet et son financement dès l'exercice 2027.

### **Vote de Taux de TEOM pour l'exercice 2026**

Il est rappelé que la Métropole, compétente en matière de gestion des déchets ménagers et assimilés, vote annuellement le taux de Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) qui est affectée au budget annexe « prévention et gestion des déchets ». Elle est due par tous les propriétaires de bien immobilier (sauf les usines), indépendamment de l'utilisation que ceux-ci peuvent faire du service public de collecte des ordures ménagères. Elle est calculée sur la même base que la taxe foncière sur les propriétés bâties, c'est-à-dire la valeur locative cadastrale déterminée par les services des impôts.

La Métropole AMP a été créée au 1<sup>er</sup> janvier 2016 par fusion de six EPCI ayant chacun son propre taux de TEOM.

Depuis 2016, le Conseil de la Métropole a délibéré à plusieurs reprises pour harmoniser progressivement le taux de TEOM, afin de lisser l'impact sur les contribuables et réduire la contribution du budget principal au budget annexe. Depuis 2023, ce taux est voté à 14 % pour 91 communes, sauf la ville de Marseille où le taux de 18,10 % a été maintenu conformément au pacte financier et fiscal 2023-2026. La Métropole peut continuer de voter des taux différenciés jusqu'en 2026.

Il appartiendra donc au Conseil de Métropole de délibérer d'ici le 30 avril 2026 pour fixer les taux, de façon à générer le produit fiscal nécessaire pour continuer de financer la compétence dans une trajectoire de soutenabilité, en adéquation avec le niveau de service attendu, les objectifs de transition retenus et le niveau d'investissement associé à cette ambition.

### **Harmonisation de Taux de TEOM à partir de l'exercice 2027**

En 2027, la Métropole aura le choix d'adopter un taux unique ou des taux différenciés. Dans ce deuxième cas, la Métropole devra définir dans les conditions prévues au 2 de l'article 1636 B undecies et au 1 du II de l'article 1639 A bis du Code Général des Impôts, des zones de perception de la TEOM sur lesquelles sera voté des taux différents en vue de proportionner le montant de la taxe à l'importance du service rendu apprécié en fonction des conditions de réalisation du service et de son coût. Il est à noter que la mise en œuvre de cette option à plusieurs taux nécessiterait de délibérer dès le 15 octobre 2026 sur le zonage. La délibération d'harmonisation des taux (taux unique ou taux différenciés) devra être adoptée avant le 15 avril 2027.

## 6. Conclusion

A l'ouverture de ce nouvel exercice, la trajectoire budgétaire de la Métropole Aix-Marseille-Provence s'inscrit dans une situation paradoxale : Mise à contribution par l'Etat au titre du redressement des comptes publics, entravée dans ses moyens d'actions par la perte de son autonomie fiscale et confrontée à la difficile équation à résoudre du financement du développement des transports publics, ses marges de manœuvres budgétaires sont fortement réduites. Et dans le même temps, les attentes des pouvoirs publics, des communes et des habitants sont toujours plus fortes en matière de transition écologique, de réindustrialisation, de cohésion et de solidarité territoriale. Et ce sans pouvoir espérer de soutien de l'Etat, dont les contraintes budgétaires conduisent et continueront très certainement dans les prochaines années, à faire des collectivités, une variable d'ajustement.

Dans cette conjoncture de très fortes tensions budgétaires, il appartiendra à l'assemblée délibérante dans une approche coordonnée des intérêts de la métropole et des communes, de définir les conditions permettant d'assurer un équilibre cohérent et durable du projet métropolitain.

Des décisions fortes et collectives sont donc à trouver dès le vote du budget primitif 2026 afin d'assurer le financement des politiques publiques et le maintien d'une capacité d'investissement. Les défis à venir sont importants, mais la Métropole dispose des ressources nécessaires pour passer ce cap et permettre au territoire de poursuivre son développement économique, sa transition environnementale et l'amélioration du quotidien de ses habitants.