

BUDGET ANNEXE

« TRANSPORTS »

RAPPORT DE PRÉSENTATION DU COMPTE FINANCIER UNIQUE

EXERCICE 2025

SOMMAIRE

1. Présentation générale du compte financier unique du budget annexe « transports »	3
2. La trajectoire financière du budget annexe « transports »	4
2.1 Les indicateurs d'exécution budgétaire du budget annexe « transports »	4
2.2 Les résultats du budget annexe « transports »	5
2.3 Les indicateurs de gestion du budget annexe « transports »	6
2.4 La dette du budget annexe « transports »	7
3. Le bilan de l'actif et du passif du budget annexe « transports »	8
4. La programmation pluriannuelle du budget annexe « transports »	9
5. La section d'exploitation du budget annexe « transports »	10
5.1 Les recettes d'exploitation du compte financier unique	10
5.2 Les dépenses d'exploitation du compte financier unique	12
6. La section d'investissement du budget annexe « transports »	14
6.1 Les dépenses d'investissement du compte financier unique	14
6.2 Les recettes d'investissement du compte financier unique	16

1. PRESENTATION GENERALE DU COMPTE FINANCIER UNIQUE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

A partir de l'exercice 2025, le compte financier unique (CFU) constitue le document budgétaire et comptable qui s'est substitué, à la fois au compte administratif et au compte de gestion¹.

Le compte financier unique constitue un levier pour la fiabilisation des comptes du secteur public local et facilite la mise en perspective des états financiers.

Sa présentation intègre un bilan, un compte de résultat et des annexes, par budget, apportant ainsi une vision patrimoniale. Les données d'exécution budgétaires et les informations patrimoniales sont désormais présentes au sein d'un même document.

Alors que le budget primitif, le budget supplémentaire et les décisions modificatives constituent des états de prévisions, le compte financier unique a pour objet de présenter les résultats de l'exécution budgétaire de l'année en permettant le rapprochement des autorisations votées par le Conseil de la Métropole avec les recettes et les dépenses réellement constatées sur l'exercice. Ces résultats sont repris au budget supplémentaire de l'année n+1.

En tant qu'Autorité organisatrice unique de la mobilité durable (AOM), la Métropole Aix-Marseille-Provence est chargée d'organiser et de gérer sur son territoire l'ensemble des transports publics. C'est le cas pour les réseaux urbains de bus, de tramway et de métro et pour les lignes interurbaines de cars entre les 92 communes de la Métropole et ses pôles d'activités économiques. La Métropole pilote 14 réseaux, y compris celui de Carreize, l'ex-réseau départemental de transport, pour n'en faire plus qu'un.

La Métropole définit l'offre de transports en commun, ses modalités d'exploitation, sa tarification et les investissements bénéficiant du versement mobilité.

L'exercice de la compétence mobilité sur le territoire métropolitain nécessite de résoudre les problèmes que rencontrent toutes les grandes agglomérations : congestion routière, autosolisme, pollution de l'air etc. en y intégrant la dimension multipolaire qui fait la particularité du territoire, et en accélérant les investissements afin de rattraper le retard accumulé. Pour Aix-Marseille-Provence, le défi est de desservir plusieurs villes-centres et pôles d'activités, éloignés les uns des autres, sur un territoire de 3 148 km², quatre fois plus grand que le Grand Paris et six fois plus grand que le Grand Lyon.

Le plan de déplacement métropolitain (PDM) prévoit un investissement massif dans les mobilités :

- ✓ Une feuille de route collective à horizon 2030 adoptée à l'unanimité par le Conseil de la Métropole en décembre 2021. Cette ambition se décline à travers plusieurs schémas structurants et 25 Plans locaux de mobilité initiés dont les premiers ont été adoptés en 2025.
- ✓ Le déploiement d'investissements majeurs essentiels à hauteur de 9,2 milliards d'euros dont 7 milliards entre 2022 à 2030 tous maîtres d'ouvrages confondus, avec 4,8 Md€ relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Métropole.

Le pacte financier et fiscal 2023-2026, a fixé comme objectif pour le budget annexe « transports », de tripler les investissements pour atteindre en moyenne un montant de 300 millions d'euros par an. Cet objectif s'inscrit dans le plan de déplacement métropolitain, afin de réaliser les investissements qui y sont programmés. Fin 2025, environ 40% du PDM ont été réalisés, soit un montant proche de 2 Md€.

¹ Article 2025 de la loi de finances pour 2024 et Délibération N° FBPA-026-17043/24/CM votée le 5 décembre 2024.

2. LA TRAJECTOIRE FINANCIERE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

2.1 LES INDICATEURS D'EXECUTION BUDGETAIRE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Les principaux indicateurs de gestion de l'exécution budgétaire de l'exercice 2025 se déclinent comme suit :

En K€	En K€	Montant total "voté" 2025	Montant réalisé 2025	Taux d'exécution 2025
Exploitation	Recettes totales	927 045,31	913 975,71	99%
	Dont recettes réelles	881 194,91	868 125,50	99%
	Dépenses totales	927 045,31	855 840,69	92%
	Dont dépenses réelles	821 530,08	812 060,56	99%
Investissement	Recettes totales	781 128,60	601 332,55	77%
	Dont recettes réelles	415 256,38	318 650,18	77%
	Dépenses totales	662 355,16	606 418,00	92%
	Dont dépenses réelles	356 147,76	321 665,54	90%

En 2025, en section d'exploitation, les **recettes** se sont élevées à **913 975,71 k€**, pour un montant voté de **927 045,31 k€**, soit un taux d'exécution de **99%**. Elles sont composées à hauteur de 95% de recettes réelles, dont 50% de recettes issues de la fiscalité, 26% des dotations et des participations, dont la participation du budget principal à hauteur de 161 000 k€, et 17% des produits des services, du domaine et ventes diverses.

Du côté des **dépenses**, le budget voté de **927 045,31 k€** a été exécuté à hauteur de **855 840,69 k€**, soit **92%** de réalisations. 95% des dépenses réelles composent les dépenses totales, dont 94% sont issues des charges à caractère général. Au sein de ces charges, nous retrouvons l'opérateur RTM représentant à lui seul 63%, pour un montant de dépense s'élevant à 536 841,52 k€.

En ce qui concerne l'investissement, il a été titré 601 332,55 k€ pour un montant de recettes votées de **781 128,60 k€**, soit un taux de réalisation de **77%**. S'agissant des dépenses, le taux de réalisation est de 92%, soit sur un montant de dépenses votées de **662 355,16 k€**, **606 418 k€** ont pu être mandatées.

Ainsi pour les dépenses réelles d'investissement qui incluent les dépenses d'équipement : sur un montant de dépenses réelles votées de **356 147,76 k€**, **321 665,54 k€** ont pu être mandatées, correspondant à un taux d'exécution de **90%**. Les opérations prévues ont été globalement réalisées, avec un niveau de mobilisation des crédits d'investissement pour ces opérations d'équipement en amélioration par rapport à 2024 (+4%).

2.2 LES RESULTATS DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Les résultats s'établissent comme suit :

Détermination du résultat cumulé à la fin de l'exercice 2025				
En K€		Investissement	Exploitation	Total cumulé
Recettes réalisées	A	601 332,55	913 975,71	1 515 308,26
Restes à réaliser en recettes	B	72 590,70	0,00	72 590,70
Dépenses réalisées	C	606 418,00	855 840,69	1 462 258,69
Restes à réaliser en dépense	D	0,00	0,00	0,00
Solde des réalisations de l'exercice (+/-)	E = A - C	-5 085,45	58 135,02	53 049,57
Résultats antérieurs reportés (+/-)	F	-118 773,45	0,00	-118 773,45
Solde pour l'investissement ou résultat de clôture pour l'exploitation (excédent /déficit)	G = E + F	-123 858,90	58 135,02	-65 723,87
Différence entre les restes à réaliser (+/-)	H = B - D	72 590,70	0,00	72 590,70
Résultat cumulé (excédent /déficit)	I = G + H	-51 268,20	58 135,02	6 866,83

Le solde des réalisations de l'exercice 2025 pour le budget annexe « transports » fait apparaître un excédent de **53 049,57 k€**, tenant compte d'un déficit d'investissement de 5 085,45 k€ et d'un excédent d'exploitation de 58 135,02 k€.

En intégrant les résultats antérieurs reportés en investissement de -118 773,45 k€, traduisant le niveau des dépenses d'équipement réalisées au cours de l'exercice, le résultat de clôture 2025 s'établit à **-65 723,87 k€**.

Les restes à réaliser en recettes d'investissement, d'un montant de **72 590,70 €**, viennent toutefois compenser le déficit de clôture pour porter le résultat cumulé d'investissement à -51 268,20 k€ et permettent de dégager un résultat cumulé 2025 excédentaire de **6 866,83 k€**.

Cet excédent cumulé sera affecté lors du budget supplémentaire.

2.3 LES INDICATEURS DE GESTION DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Epargne de gestion courante	= recettes de gestion courante - dépenses de gestion courante (hors solde exceptionnel et financier et provisions réelles) => Capacité courante de financement de l'établissement hors politique d'endettement
Epargne de gestion	= Epargne de gestion courante + solde exceptionnel large => Capacité de la collectivité à dégager de l'autofinancement après prise en compte des éléments non liés à la gestion courante (résultat exceptionnel).
Epargne brute	= recettes réelles d'exploitation - dépenses réelles d'exploitation => Capacité d'autofinancement brute (CAF) de la section d'investissement
Epargne nette	= épargne brute - annuité en capital de la dette => Capacité d'autofinancement nette de la section d'investissement
Capacité dynamique de désendettement (en année)	= encours de dette "n" / Epargne brute => capacité théorique de la collectivité à rembourser sa dette (nombre d'années théoriques qu'il faudrait à la collectivité pour rembourser l'intégralité de sa dette en y consacrant la totalité de son épargne brute).

En K€	CA 2024	Total "voté" 2025	CFU 2025	CA 2024/ CFU 2025	
				en K€	en %
<i>Recettes de gestion courante</i>	796 413,73	841 372,22	828 467,39	32 053,66	4,0%
<i>Dépenses de gestion courante</i>	731 308,91	784 978,16	776 656,62	45 347,71	6,2%
Epargne de gestion courante (EBG)	65 104,82	56 394,06	51 810,77	-13 294,05	-20,4%
Taux d'épargne de gestion courante (Taux d'EBG)	8,2%	6,7%	6,3%		
<i>Recettes exceptionnelles larges (77 + 78 +76) hors nature 775</i>	23 471,29	36 459,48	39 658,11	16 186,82	69,0%
<i>Dépenses exceptionnelles larges (67 +68 + 66112)</i>	12 301,38	14 791,31	14 661,19	2 359,81	19,2%
Résultat exceptionnel large	11 169,91	21 668,17	24 996,91	13 827,01	123,8%
Epargne de gestion (EBG + résultat exceptionnel)	76 274,73	78 062,23	76 807,69	532,96	0,7%
Taux d'épargne de gestion	9,3%	8,9%	8,8%		
<i>Recettes réelles</i>	819 885,03	881 194,91	868 125,50	48 240,47	5,9%
<i>Dépenses réelles</i>	765 360,25	821 530,08	812 060,56	46 700,32	6,1%
Epargne brute (EBE)	54 524,78	59 664,83	56 064,94	1 540,16	2,8%
Taux d'épargne brute (Taux d'EBE)	6,7%	6,8%	6,5%		
Annuité en capital de la dette (16 sauf le 16449 et 165)	49 221,07	54 915,90	54 541,33	5 320,25	10,8%
Epargne nette (ENE)	5 303,71	4 748,92	1 523,61	-3 780,10	-71,3%
Taux d'épargne nette (Taux d'ENE)	0,6%	0,5%	0,2%		
Encours de dette (au 31/12 de l'exercice)	840 730,00	840 730,00	886 187,33		
Capacité dynamique de désendettement	15,42	14,09	15,81		

Les soldes intermédiaires de gestion du budget annexe « transports » se dégradent légèrement avec l'évolution plus dynamique des dépenses (+6,2%) que des recettes (+4%) de gestion courante.

Cette tendance est liée à l'augmentation des coûts des charges à caractère général, et plus précisément à la hausse des coûts de l'opérateur RTM suite à des ajustements opérés durant l'exercice d'un montant de 44 860k€, portant sur les différents contrats ainsi que les principaux indexés.

La hausse des coûts a été compensée par une hausse de la participation du budget principal au budget annexe « transports ». Elle s'est établie à 161 000 k€ en 2025, contre 128 000 k€ en 2024, soit une augmentation de 33 000 k€.

Bien que le rythme de progression des dépenses réelles soit supérieur à celui des recettes réelles, le volume des recettes réelles reste supérieur à celui des dépenses, permettant ainsi une augmentation du volume de l'épargne brut en 2025.

L'annuité de la dette est en hausse de +11% du fait de la mobilisation d'emprunt l'année précédente pour assurer le financement des équipements de mobilité. Ainsi, l'annuité de la dette entraîne mécaniquement une **diminution de l'épargne nette**, passant de **5 303,71 k€ à 1 384,02 k€**, soit un taux d'épargne nette de 0,2%, traduisant une très faible capacité d'autofinancement des investissements.

2.4 LA DETTE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

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

	Stock de dette au 31/12/2024 (a)	Remboursement du capital de la dette en 2025 (b)	Dont provision pour emprunt obligataire en 2025* (b')	Emprunt d'équilibre 2025 (c)	Stock de dette au 31/12/2025 (a)-(b)+(b')+(c)
Volume	840 730 K€	54 541 K€	1 749 K€	100 000 K€	886 189 K€

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

Au 31 décembre 2025, l'encours de dette du budget s'élève à 886 189 k€, en hausse de 45 459 k€ sur l'exercice, représentant l'écart entre le remboursement et les nouveaux emprunts.

3. LE BILAN DE L'ACTIF ET DU PASSIF DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

Le tableau ci-dessous présente un bilan synthétique de l'actif et du passif du budget annexe « transports » :

Actif net (en k€)	2024	2025	Evolution 2024-2025 en %	Passif (en k€)	2024	2025	Evolution 2024-2025 en %
Immobilisations incorporelles (nettes)	95 435,89 €	29 963,15 €	-68,6%	Fonds propres	987 843,43 €	1 124 670,13 €	13,9%
Immobilisations corporelles (nettes)	1 719 152,09 €	2 002 228,48 €	16,5%	Provisions pour risques et charges	16 948,16 €	4 138,12 €	-75,6%
Immobilisations financières	1 092,08 €	1 092,08 €	0,0%	Dettes financières à long terme	835 491,75 €	882 472,18 €	5,6%
Total actif immobilisé	1 815 680,06 €	2 033 283,71 €	12,0%	Dettes à court terme	243 626,39 €	151 094,52 €	-38,0%
Total actif circulant	256 135,69 €	144 089,05 €	-43,7%	Comptes de régularisations	13 385,05 €	40 385,80 €	201,7%
Compte de régularisation	25 479,03 €	25 387,99 €	-0,4%				
Total actif	2 097 294,78 €	2 202 760,75 €	5,0%	Total passif	2 097 294,78 €	2 202 760,75 €	5,0%

Le bilan prévisionnel présente une évolution marquée entre 2024 et 2025, avec une hausse globale de +5% du total actif et passif net.

L'actif immobilisé augmente de +12% traduisant les importants efforts d'investissements sur les équipements de mobilités.

Concernant le passif, les fonds propres augmentent de +13,9%, ce qui traduit la part d'autofinancement cumulé des investissements. Les provisions pour risques et charges chutent de manière significative (-75,6%), dû à une reprise importante dans l'année des provisions pour litiges. Les dettes financières à long terme affichent une augmentation (+5,6%) du fait de la mobilisation de la progression de l'endettement du budget annexe en 2025.

4. LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DU BUDGET ANNEXE « TRANSPORTS »

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

Libellé du programme	Libellé de l'autorisation de programme	Montant de l'autorisation de programme au 31/12/2025	Montant réalisé au 31/12/2024	Montant annuel des crédits de paiements réalisés en 2025	Montant réalisé au 31/12/2025	Taux d'avancement au 31/12/2024	Ratio de couverture* (en année)
Transport	ENTREtenir ET EXPLOITER LES RESEAUX DE TRANSPORT GESTION MDTURE 2020-2026	151 460 K€	25 995 K€	21 095 K€	47 091 K€	31%	4,9
	CONSTRUIRE DES RESEAUX DE TRANSPORT PROJET MDTURE 2020-2026	2 110 780 K€	1 032 991 K€	239 289 K€	1 272 280 K€	60%	3,5
	SOUS-TOTAL	2 262 240 K€	1 058 987 K€	260 384 K€	1 319 371 K€	58%	3,6
Logistique	LOGISTIQUE GESTION MDTURE 2020-26	25 K€	8 K€	3 K€	11 K€	44%	4,7
Numérique	NUMERIQUE GESTION MDTURE 2020-26	1 200 K€	268 K€	250 K€	517 K€	43%	2,7
Parc Automobile	PARC AUTOMOBILE GESTION MDTURE 2020-26	230 K€	93 K€	119 K€	213 K€	92%	0,1
	SOUS-TOTAL	1 455 K€	369 K€	372 K€	741 K€	51%	1,9
	TOTAL GENERAL	2 263 695 K€	1 059 355 K€	260 756 K€	1 320 112 K€	58%	3,6

* Rapport entre le reste à mandater de l'autorisation de programme au 31 décembre de l'exercice et le montant des crédits de paiements réalisés de

Au 31 décembre 2025, le stock d'autorisations de programme (AP) du budget annexe « transports » s'élève à **2 263 695 k€**.

Le programme « transport » demeure prépondérant et représente l'essentiel du volume d'AP, avec un total de **2 262 240 k€**. Il se décline en deux autorisations distinctes :

- ✓ « **Entretien et exploiter les réseaux** » : le montant de l'AP atteint **151 460 k€** suite à une revalorisation de 103 000 k€ au budget principal 2025. Au 31 décembre 2025, le montant réalisé s'élève à **47 091 k€**, soit un taux d'avancement de **31%**. Cette évolution reflète la poursuite des acquisitions de matériel roulant et des aménagements sur les pôles d'échanges ;
- ✓ « **Construire les réseaux** » : le montant de l'AP demeure stable à **2 110 780 k€**. Le cumul des réalisations atteint **1 272 280 k€**, portant le taux d'avancement à **60%**, en nette progression par rapport à 2024. Cette dynamique confirme l'avancement soutenu des grands projets structurants du territoire tels que NEOMMA, le tramway Nord-Sud, les différents BHNS...

Les programmes transversaux complètent cette architecture :

- ✓ « **Logistique** » : le taux d'avancement atteint **44%**, pour un montant réalisé de **11 k€** ;
- ✓ « **Numérique** » : le montant réalisé s'élève à **517 k€**, soit un taux d'avancement de **43%**, traduisant la montée en charge des projets digitaux ;
- ✓ « **Parc automobile** » : avec **213 k€ réalisés**, le taux d'avancement atteint **92%**

Au global, le taux d'avancement des autorisations de programme s'établit à **58%** au 31 décembre 2025.

Le taux d'affectation des autorisations de programme votées est de 100%.

Le montant des autorisations de programme à annuler en application des règles de caducité est nul.

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

5.1 LES RECETTES D'EXPLOITATION DU COMPTE FINANCIER UNIQUE

En K€	CA 2024	Total "voté" 2025	CFU 2025	Taux d'exécution	Evolution CFU
Recettes réelles	819 885,03	881 194,91	868 125,50	99%	6%
Recettes de gestion courante	796 413,73	841 372,22	828 467,39	98%	4%
70 - Produits des services, du domaine et ventes diverses	149 819,36	157 759,96	147 175,53	93%	-2%
73- Fiscalité locale	429 273,74	444 190,00	437 917,15	99%	2%
74 - Dotations et participations	195 251,73	224 363,93	226 324,46	101%	16%
75 - Autres produits de gestion courante	21 891,80	14 953,15	16 877,14	113%	-23%
013-Atténuation des charges	177,10	105,19	173,12	165%	-2%
Autres recettes d'exploitation	23 471,29	39 822,69	39 658,11	100%	69%
76-Produits financiers	3 194,34	3 765,04	3 230,54	86%	1%
77 - Produits exceptionnels	15 765,16	23 116,00	23 615,92	102%	50%
78 - Reprises sur provisions semi-budgétaires	4 511,80	12 941,65	12 811,65	99%	184%
Recettes d'ordre	40 968,61	45 850,40	45 850,22	100%	12%
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	40 968,61	45 850,40	45 850,22	100%	12%
043 - Opération ordre intérieur de la section	-	-	-		
Total recettes d'exploitation	860 853,63	927 045,31	913 975,71	99%	6%
R 002 Résultat reporté ou anticipé			-		
Total des recettes d'exploitation cumulées	860 853,63	927 045,31	913 975,71	99%	6%

Les recettes d'exploitation du budget annexe « transports » poursuivent la dynamique de croissance entamée en 2021. Elles progressent cette année de +6% par rapport à 2024 pour atteindre **913 975,71 k€**, pour un taux de réalisation correspondant à 99%. Cependant, la progression observée est principalement due à une part plus importante de la participation du budget principal. Il y a également une hausse du versement mobilité (VM), ainsi que des produits exceptionnels ayant contribué à l'amélioration des recettes.

Les recettes tarifaires subissent une baisse de -2%. Plusieurs variations sont constatées :

- ✓ Une fréquentation très forte et exceptionnelle en 2024 grâce aux jeux olympiques, qui n'est plus présente en 2025, évaluée à 3 900 k€ ;
- ✓ La mise en place de la mesure de gratuité à partir du 1^{er} septembre 2025 pour les usagers de moins de 11 ans et de plus de 65 ans entraînant une perte estimée à environ 2 500 k€ ;
- ✓ La fin du contrat avec JC DECAUX concernant la redevance sur les abris voyageurs a entraîné la perception d'une recette de 837 k€ en 2024 qui n'est plus présente en 2025 ;
- ✓ Une croissance de presque 40% pour les recettes des locations de vélos à assistance électrique, soit +775 k€, et s'expliquant par l'élargissement de l'offre avec plus de 200 vélos supplémentaires mis à disposition en 2025 ;
- ✓ Dans la continuité de 2024, la généralisation de l'open payment à tous les modes de transports se consolide passant de 13 468 k€ à 17 672 k€, soit une hausse de 4 204 k€ (+31%).

Le versement mobilité est la contribution versée par les entreprises et organismes publics ou privés de plus de 11 salariés, situés dans le périmètre métropolitain, et destinée au financement des transports en commun. Son taux reste inchangé depuis 2017, fixé à 2% sur l'ensemble du territoire de la Métropole. Pour le budget annexe « transports », cette recette représente près de 50% des recettes d'exploitation. En 2025, elle s'élève à

437 917 k€, soit une hausse de +2% par rapport à 2024. Cette progression s'explique principalement par l'augmentation de la masse salariale des redevables de la taxe et par une dynamique positive de l'emploi, notamment dans les secteurs des services et de l'industrie.

Concernant les **dotations et participations**, elles s'établissent à **226 324 k€**, soit une croissance de +16% du fait de la participation du budget principal. Elle s'est établie à 161 000 k€ en 2025, contre 128 000 k€ en 2024 afin de soutenir les charges d'exploitation et les coûts de rémunération de nos opérateurs de transports.

Les produits de gestion courante enregistrent une baisse de -23% pour atteindre **16 877,14 k€**, en raison du caractère exceptionnel de certaines recettes constatées l'an précédente. En effet, le produit des forfaits post stationnement s'élevait à 6 602 k€ en 2024, incluant des rattrapages de trimestres antérieurs, contre 4 770 k€ en 2025, correspondant à un niveau plus courant. De la même manière, les recettes issues de la société du mobilier urbain d'Aix-Marseille-Provence (SMUAMP) avaient été particulièrement élevées en 2024 en raison de la signature du nouveau contrat concernant le nettoyage, la maintenance et l'exploitation publicitaire, ainsi que de l'encaissement d'un droit d'entrée de 7 732 k€ relatif aux abris voyageurs du territoire métropolitain. L'exercice 2025 retrouve ainsi un niveau de recettes plus conforme à la normale.

Sur le volet des produits financiers, ils augmentent très légèrement (+1%) du fait du produit des ICNE, les intérêts accumulés sur un emprunt entre la dernière échéance de paiement et la clôture de l'exercice comptable, mais qui ne sont pas encore réglés à cette date. Ils correspondent à des charges financières déjà dues, mais non encore payées.

Les recettes exceptionnelles enregistrent une hausse de +68% passant de **15 765 k€ à 23 615,92 k€**, s'expliquant par une augmentation des pénalités sur les marchés en 2025, passant de 1 764 k€ en 2024 à 10 013 k€.

S'agissant des reprises sur provisions, celles-ci s'élèvent à **12 811 k€**, soit une évolution de +184% liée à la reprise de l'avance COVID ainsi que deux reprises de provisions liées aux contentieux CEGELEC et TRANSDEV respectivement pour 1 800 k€ et pour 1 796k€.

Enfin, **les recettes d'ordre** s'établissent à **45 850 k€**, en progression de +12% par rapport à 2024. Elles sont principalement constituées des dotations aux amortissements des subventions perçues, traduisant la dynamique d'investissement portée par les opérations en cours.

5.2 LES DEPENSES D'EXPLOITATION DU COMPTE FINANCIER UNIQUE

En K€	CA 2024	Total "voté" 2025	CFU 2025	Taux d'exécution	Evolution CFU
Dépenses réelles	765 360,25	821 530,08	812 060,56	99%	6%
Dépenses de gestion courante	731 308,91	784 978,16	776 656,62	99%	6%
011 - Charges à caractère général	711 375,72	766 983,96	761 301,92	99%	7%
012 - Charges de personnel et frais assimilés	13 252,06	15 346,69	13 158,88	86%	-1%
65 - Autres charges de gestion courante (sauf 6586)	6 005,40	1 926,52	1 582,36	82%	-74%
014 - Atténuations de produits	675,73	721,00	613,46	85%	-9%
Autres dépenses d'exploitation	34 051,33	36 551,92	35 403,94	97%	4%
66 - Charges financières	21 955,65	21 961,15	20 943,29	95%	-5%
67 - Charges exceptionnelles	10 872,30	12 281,23	12 151,11	99%	12%
68 - provisions	1 223,38	2 309,54	2 309,54	100%	89%
Dépenses d'ordre	41 038,49	105 515,22	43 780,13	41%	7%
023 - Virement à la section d'investissement	-	45 118,54	-	0%	n/a
042 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	41 038,49	60 396,68	43 780,13	72%	7%
Total des dépenses d'exploitation cumulées	806 398,74	927 045,31	855 840,69	92%	6%

Les dépenses totales d'exploitations pour l'exercice 2025 s'établissent à **855 840 k€**, en progression de 6% par rapport à 2024.

Ces dépenses sont majoritairement portées par les 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. Elles représentent 89% des dépenses d'exploitations, et sont en hausse de +7%.

Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des coûts de l'opérateur principal RTM. En 2025, ces coûts enregistraient une hausse de +9%, passant de 479 483 k€ à 522 204 k€,

Ces coûts concernent l'exploitation du réseau de référence - métro tramway et bus de Marseille -, avec un montant de 360 760 k€ en 2025 contre 328 017 k€ en 2024, soit +10%, la compensation financière des dotations aux amortissements, aux emprunts et aux charges financières portées par la RTM, en hausse de +9% (61 780 k€ contre 56 671 k€ en 2024), et les lignes interurbaines reprises de la RDT13 + 10% (37 945 k€ contre 34 542 k€ en 2024).

Par ailleurs, le coût de maintenance hors RTM augmente de 3 435 k€ pour atteindre les 13 264 k€, en grande partie du fait de la maintenance et des réparations effectuées par le prestataire Citybike, en lien avec l'extension de la flotte de vélo.

Les charges de personnel des agents métropolitains affectées au budget annexe « transports » s'élèvent à **13 158,88 k€** en 2025, un montant stable par rapport à 2024, avec un taux d'exécution de 86%, le montant prévisionnel étant voté sur la base du plafond d'emploi.

Les autres charges de gestion courante enregistrent une baisse de -74%, s'établissant à **1 582,36 k€**, résultant de la fin des régularisations de TVA à reverser en 2024 (3 910 k€) liées aux opérations mixtes intégrant des travaux de voirie et au paiement d'une condamnation à l'entreprise Cegelec opéré en 2024 (517 k€).

Les autres dépenses d'exploitation évoluent de +4%, se déclinant comme suit :

- ✓ Les frais financiers s'élèvent à 20 943,29 k€, en baisse de -5% par rapport à 2024 ;

- ✓ Les charges exceptionnelles enregistrent une hausse de +12%, résultant principalement d'un montant plus important liés aux protocoles indemnitaires et à la régularisation des rattachements (+2 510 k€) ;
- ✓ Une dotation pour dépréciation des actifs circulants en hausse de 1 086 k€.

Les dépenses d'ordre s'élèvent à 43 780,13 k€, en augmentation de +7% par rapport à 2024, reflétant l'amortissement de nouveaux biens intégrés à l'actif de la Métropole.

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

6.1 LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT DU COMPTE FINANCIER UNIQUE

En K€	CA 2024	Total "voté" 2025	CFU 2025	Taux d'exécution	Evolution CFU
Dépenses réelles	327 458,95	356 147,76	321 665,54	90%	-2%
Dépenses d'équipement	273 703,10	288 541,69	260 756,24	90%	-5%
Opérations d'équipement	273 703,10	288 541,69	260 756,24	90%	-5%
Opérations pour le compte de tiers	4 534,78	12 690,16	6 367,97	50%	40%
458 - Opérations pour le compte de tiers	4 534,78	12 690,16	6 367,97	50%	40%
Dépenses financières	49 221,07	54 915,90	54 541,33	99%	11%
16 - Emprunts et dettes assimilées	49 221,07	54 915,90	54 541,33	99%	11%
Dépenses d'ordre	46 583,11	306 207,40	284 752,46	93%	511%
040 - Opérations de transfert entre sections	40 968,61	45 850,40	45 850,22	100%	12%
041 - Opérations patrimoniales	5 614,50	260 357,00	238 902,24	92%	4155%
Total dépenses d'investissement	374 042,06	662 355,16	606 418,00	92%	62%
D 001 Solde d'exécution négatif reporté		118 773,45		0%	n/a
Total des dépenses d'investissement cumulées	374 042,06	781 128,60	606 418,00	78%	62%

En 2025, les dépenses totales d'investissement s'établissent à 606 418 k€, soit une hausse de +63%, majoritairement du fait des dépenses d'ordre.

Les dépenses d'équipement se sont établies à 260 756 k€, soit une baisse de -5% par rapport à 2024, qui avait constitué un pic d'investissement pour les projets Métropolitains. L'année 2025 marque l'accomplissement de certains de ces projets les plus structurants, avec la mise en service sur la commune de Marseille de la phase 1 du tramway Nord-Sud, reliant la station Gèze à La Gaye. Cette extension de plus de 6 km vient doubler le nombre de stations sur cette ligne, permettant d'améliorer la mobilité urbaine et d'offrir une meilleure desserte des zones résidentielles et des pôles d'activités du sud de Marseille. L'extension de cette ligne de tramway intègre non seulement la réouverture du parking relais Sainte-Marguerite Dromel, véritable pôle multimodal qui facilite les connexions entre les lignes de bus, de métro et de tramway, mais elle permet également de desservir le PEM Capitaine Gèze, situé au Nord de la ville, offrant ainsi une meilleure accessibilité et une fluidité accrue pour les déplacements entre les différents modes de transport.

Plusieurs Bus à haut niveau de service (BHNS) ont également pu être mis en service, à commencer par le BHNS B4, permettant de relier le nord à l'est de Marseille, circulant entre les stations Gèze et La Fourragère. Offrant un nouveau mode de transport à plus de 45 000 habitants. L'opération prévoit également l'aménagement d'espaces de circulation « actifs », avec des pistes cyclables, voies piétonnes, espaces aménagés et végétalisés.

L'extension du BHNS ZENIBUS, reliant les communes de Marignane, Saint-Victoret, Vitrolles et Les Pennes-Mirabeau, a lui aussi pu être finalisé fin 2025, pour une mise en service le 5 janvier 2026. Cette extension permet de doubler le nombre de voyageurs quotidiens dans des pôles économiques et zones commerciales majeures du territoire. A l'occasion du lancement de cette extension, l'opérateur du réseau, Transdev a déployé 22 nouveaux bus fonctionnant au gaz naturel (GNV).

Enfin, le BHNS Aubagne-Gémenos a pu voir le jour courant septembre 2025, reliant le pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare d'Aubagne aux zones d'activités des Paluds, de Camp de Sarlier, de la Martelle jusqu'à Plaine de Jouques, situé à Gémenos, permettant ainsi une alternative à la voiture pour plus de 12 000 salariés. Une piste cyclable végétalisée suivant le tracé a pu être intégrée tout au long de la ligne et un parking relais sur la route de Gémenos permettant la correspondance avec les lignes du réseau métropolitain.

Concernant les autres gros projets effectués dans l'année, il faut noter l'avancée des travaux du Val'Tram, représentant 64 060 k€ de dépenses sur 2025, soit plus d'un tiers du montant de l'opération. Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway en exploitation sur Aubagne, dans la vallée de l'Huveaune, jusqu'à La Bouilladisse, en passant par La Destrousse, Auriol et Roquevaire. Le projet empruntera la plateforme de l'ancienne voie ferrée, dite de Valdonne, sur 13,2 km.

Par ailleurs, **le remboursement en capital lié à l'emprunt atteint 54 541,33 k€** en 2024, en hausse de +11%, reflet mécanique de l'évolution de l'encours de dette constatée sur l'exercice.

Enfin, **les dépenses d'ordre s'élèvent à 286 345,11 k€**. Elles comprennent l'amortissement des subventions d'investissement perçues, pour un montant de 45 850,22 k€ (+12%, avec un taux d'exécution de 100%), ainsi que la régularisation des écritures d'intégration d'études et de travaux en compte définitif, pour un montant de 238 902,24 k€.

6.2 LES RECETTES D'INVESTISSEMENT DU COMPTE FINANCIER UNIQUE

En K€	CA 2024	Total "voté" 2025	CFU 2025	Taux d'exécution	Evolution CFU
Recettes réelles	240 361,99	415 256,38	318 650,18	77%	33%
Recettes d'équipement	193 924,83	308 938,36	223 712,24	72%	15%
13 - Subventions d'investissement (reçues) (sauf le 138)	63 702,68	161 318,44	122 025,50	76%	92%
16 - Emprunts et dettes assimilées (hors 165, 166, 16449)	130 000,00	146 470,22	100 000,00	68%	-23%
20- Immobilisations incorporelles	7,52		8,93		
23- Immobilisations en cours	214,63	1 149,70	1 677,81	146%	682%
Opérations pour le compte de tiers	9 107,28	11 380,09	0,00	0%	-100%
458 - Opérations pour le compte de tiers	9 107,28	11 380,09	0,00	0%	-100%
Recettes financières	37 329,88	94 937,94	94 937,94	100%	154%
10- Dotations, fonds divers, réserves	37 329,88	94 937,94	94 937,94	100%	154%
Recettes d'ordre	46 652,99	365 872,22	282 682,37	77%	506%
021 - Virement de la section de fonctionnement		45 118,54			
040 - Opérations d'ordre de transfert entre sections	41 038,49	60 396,68	43 780,13	72%	7%
041 - Opérations patrimoniales	5 614,50	260 357,00	238 902,24	92%	4155%
Total recettes d'investissement	287 014,99	781 128,60	601 332,55	77%	110%
R 001 Solde d'exécution positif reporté ou anticipé					
Total des recettes d'investissement cumulées	287 014,99	781 128,60	601 332,55	77%	110%

En 2025, les recettes d'investissements du budget annexe « transports » se sont établies à 678 515,91 €, en hausse significative de +136%, s'expliquant principalement par un montant important de subventions reçues et de la sortie des immobilisations en cours sur le volet des écritures d'ordres, venant compenser les dépenses d'ordre d'intégration en compte définitif.

Concernant les subventions, le montant total perçu s'élève à 122 025,50 k€, en hausse de +92%. Ce montant ne tient pas compte des restes à réaliser, soit les recettes engagées mais qui ne sont pas encore encaissées au 31 décembre 2025, se chiffrant à 72 590,70 k€. Cette progression s'explique par la poursuite des versements d'acomptes perçus au titre de « Marseille en grand » (MEG) entamée en 2024, pour un total de 94 372,64 k€ sur l'exercice 2025. Les principaux projets MEG financés cette année concernent l'extension du tramway Nord-Sud phase 1 (47 263,88 k€), NEOMMA (22 071,01 k€) et les différents BHNS (14 864,23 k€). Pour rappel, les avenants aux conventions MEG ont pu être passés dans l'année, portant le montant total des subventions accordées de 256 000 k€ à 500 000 k€.

Le reste des subventions perçus par les autres financeurs se répartit comme suit :

- ✓ L'Etat - hors MEG - participe à hauteur de 14 732,66 k€, au titre de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) pour soutenir financièrement les projets tels que l'accessibilité aux stations de métros pour les personnes à mobilité réduite, les pôles d'échanges multimodal (PEM), les parcs relais (Cap Horizon) et les BHNS ;
- ✓ La Région finance à hauteur de 2 436,42 k€ les opérations de BHNS ;
- ✓ Le Département participe pour un montant de 81 760,79 k€ au financement des investissements du tramway Nord-Sud (39 780,27 k€), du Val'Tram (25 001,87 k€) et du BHNS Aubagne (15 535,51 k€).

Le recours à l'emprunt s'établit à 100 000 k€, en nette diminution de -23%. Cette moindre mobilisation de l'emprunt a été permise par le volume important des appels de fonds de subventions sur l'exercice.

Les recettes financières s'établissent à 94 937,94 k€, majoritairement du fait de l'affectation du résultat 2024 pour un montant de 92 421,55 k€. Il faut également noter une recette au titre du fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) à hauteur de 2 516,38 k€.

Enfin, les recettes d'ordres s'élèvent à 282 682,37 k€, composées des dotations aux amortissements pour 43 780,13 k€, ainsi que la contrepartie des dépenses d'ordres d'intégration en compte définitif pour un montant de 238 902,24 k€.