

DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION N°183
DU 23 FEVRIER 2026

Administrateurs présents :

BATOUX Marie – BEN SAID Azzedine – BIAGGI Solange – CIRILLO Jean-Luc – GHEORGHIEV Dimitri – GROS Frédéric – LACAUX Jean-Michel – PAGANELLI Djamila – PILA Catherine – REBOULIN Jean-Claude – ROBIN Pierre – VESELAJ Frédéric.

Administrateurs absents et représentés :

GUARINO Valérie représentée par Catherine PILA – SIMON Laurent représenté par BIAGGI Solange

Administrateurs absents :

ALVAREZ Martial – AMIEL Michel – BAQUIER Cyrille – BLUM Roland – CHARROUX Gaby – DELETRAZ François – DORIOLE Alexandre – GERARD Jacky – GRANIER Hervé – GUELLE Frédéric – MOLINO André – PONS Henri – REAULT Didier – ROUSSET Alain – VENTRON Amapola – VIGOUROUX Frédéric.

DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2026

PREAMBULE

Conformément aux dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales, un rapport sur les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels envisagés ainsi que sur la structure et la gestion de la dette doivent être présentés à l'organe délibérant dans un délai de dix semaines précédant l'examen du budget (article L.1612-26 et alinéa 2 de l'article L.2312-1 du CGCT).

Le débat d'orientations budgétaires porte sur les orientations générales à retenir pour l'exercice considéré et, éventuellement, les exercices suivants.

Il s'insère dans les mesures d'information du public sur les affaires locales et permet aux membres du conseil d'administration d'exprimer leurs vues sur une politique budgétaire d'ensemble.

Il permet également à l'ordonnateur de faire connaître ses choix budgétaires prioritaires et les modifications à apporter par rapport au budget antérieur.

Le débat qui doit avoir lieu sur la base de ce rapport de présentation participe donc directement à l'élaboration du budget primitif pour 2026 qui sera présenté au prochain conseil d'administration prévu fin février 2026.

L'année 2026 présente plusieurs enjeux majeurs puisqu'elle s'inscrit dans le contexte suivant :

- **Un nouveau Contrat d'Obligation de Service Public (COSP)** approuvé par le conseil métropolitain et par le conseil d'administration de la RTM en décembre 2025, conclu pour la période 2026-2033. Il s'agit donc de la première année de mise en œuvre.
Or, si le périmètre d'activités est inchangé, ce contrat est différent de celui prévalant jusqu'alors s'agissant des mécanismes financiers qui vont nécessiter d'adapter nos outils, notre comptabilité analytique et notre pilotage financier et budgétaire. Il implique également une redéfinition de nos indicateurs de performance et des modalités de suivi, dans une logique de transparence et d'efficience accrue.
- **Une évolution significative de l'offre** : après le déploiement des nouveaux réseaux de La Ciotat et Allauch - Plan-de-Cuques à l'été 2025, et de la nouvelle offre bus sur la commune de Marseille au 1^{er} septembre 2025, le budget 2026 sera marqué par le déploiement de la 1^{ère} phase de l'extension du tramway T3 depuis janvier 2026.
- **La raréfaction tendancielle des moyens financiers des Collectivités** faisant plus que jamais nécessité, pour tous, de veiller à ce que chaque euro dépensé soit un euro utile et que les différents gisements de recettes soient optimisés. Cela suppose une vigilance renforcée sur les coûts d'exploitation, le maintien de la rationalisation des dépenses, et une mobilisation active des leviers de recettes (développement commercial, lutte contre la fraude, valorisation du patrimoine, etc.).

En conclusion, le budget 2026 devra être élaboré avec une rigueur renforcée, dans un contexte de transformation profonde des mécanismes contractuels, de tension accrue sur les ressources publiques, et de développements significatifs de l'offre de transport au cours de l'année à venir.

La mise en œuvre du nouveau COSP et le déploiement des projets structurants imposent une gouvernance budgétaire solide, réactive et transparente.

Ce budget devra ainsi permettre de concilier ambition de service public, soutenabilité financière et adaptation aux nouvelles exigences de pilotage.

I. LES ACTIVITES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

I.1. L'OFFRE DE TRANSPORT 2026

Les hypothèses retenues pour le budget 2026 en termes d'offre de transport correspondent à l'offre de référence telle que contractualisée au nouveau COSP. Il s'agit plus précisément de l'offre telle qu'elle est déployée depuis le 12 janvier 2026 c'est-à-dire incluant l'extension de la ligne tramway T3 et ses impacts sur les lignes de bus associées.

Les évolutions d'offre 2026, y compris pour l'offre du Valtram et la restructuration du réseau bus associée sur le réseau Aubagne (mise en service prévue fin août 2026), ne sont pas encore connues et/ou chiffrées et feront l'objet d'un avenant ou d'un dossier d'évolution d'offre, conformément à ce qui est prévu au COSP.

Les productions kilométriques et chiffrages d'exploitation associés seront donc intégrés en cours d'année au moment des décisions modificatives budgétaires les plus proches.

A amplitude inchangée, l'injection, au cours de l'année 2026, de rames de métro automatiques sera sans impact sur les kilomètres à produire et plus globalement sur l'offre et les coûts, ces rames devant être pilotées par un conducteur de rame en attendant le remplacement total des rames anciennes sur chaque ligne et l'installation de portes palières.

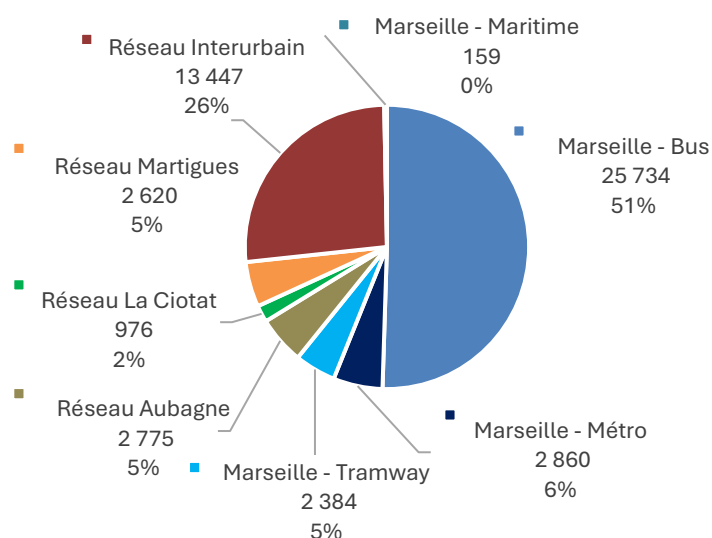
Ainsi, l'offre de transport 2026 s'élève à 55,2 millions de kilomètres, soit en légère hausse de +431 000 kilomètres par rapport au budget 2025 (*pour mémoire, la restructuration du réseau bus Marseille mise en œuvre en septembre 2025 avait été projetée en avril au budget 2025*).

	R2024	B 2025	B 2026	Ecart B2026 /B2025
--	-------	--------	--------	--------------------------

en milliers de km (km totaux)

Marseille BUS	23 473	25 060	25 734	674
Marseille METRO	2 938	2 883	2 860	-22
Marseille TRAM	1 471	1 716	2 384	668
Marseille MARITIME	170	159	159	0
INTERURBAIN	13 928	14 729	13 447	-1 282
Réseaux FILIALES (hors TAD - PMR - TESH)	6 274	6 170	6 371	201
SOUS-TOTAL	48 255	50 718	50 957	240
TAD -PMR-TESHM	4 788	4 061	4 252	191
TOTAL	53 043	54 778	55 209	431

Répartition de l'offre kilométrique 2026
hors TAD - PMR - TESH (en millier de km HLP inclus)



Les principales évolutions sont présentées ci-après.

I.1.a - ACTIVITE URBAINE – Réseau Marseille

▪ Bus

L'évolution de la production kilométrique 2026 (mesurée en km totaux) s'explique principalement par :

- L'extension en année pleine de la restructuration du réseau bus déployée en septembre 2025 (+ 900 000 km) ;
- L'impact de l'extension de la ligne de tramway T3 sur les lignes bus associées (- 120 000 km).

En 2026, le graphique précédent montre que le réseau bus Marseille représente 51% de la production kilométrique de la RTM tous réseaux et tous modes confondus, hors TAD – PMR et TESH.

▪ Métro

L'offre métro reste stable avec un prévisionnel de 2,9 millions de kilomètres en 2026.

▪ Tramway

L'offre tramway augmente de 668 000 kilomètres du fait de l'extension Nord et Sud de la ligne T3 à compter du 12 janvier 2026.

▪ Activités maritimes

Les kilomètres des navettes maritimes, du ferryboat et du Frioul sont estimés à 159 000 km, soit à un niveau identique à celui estimé au budget 2025.

I.1.b - ACTIVITE INTERURBAINE

▪ Réseau Interurbain

L'ensemble des lignes exploitées par l'établissement interurbain représente 13,4 millions de km en 2026, soit 30% de l'offre globale 2026 hors TAD – PMR et TESHM.

La baisse par rapport au budget 2025 s'explique notamment par l'arrêt de l'exploitation par la RTM des activités réalisées depuis le dépôt de Chateaurenard le 31 août 2025.

▪ Le Vélo+

La flotte totale de vélos électriques devrait être portée à 2500 dès début 2026.

Afin de poursuivre le développement de l'activité sur le territoire métropolitain, une boutique sera ouverte à Aix-en-Provence courant 1^{er} trimestre.

I.1.c – RESEAU ULYSSE MARTIGUES

L'offre kilométrique du réseau de Martigues reste stable avec un prévisionnel de 2 620 000 km.

I.1.d – RESEAU CIOTABUS

L'offre kilométrique du réseau de la Ciotat augmente en 2026 du fait de la mise en place du nouveau réseau de bus en juillet 2025 (effet année pleine, de l'ordre de 30%).

I.1.e – RESEAU AUBAGNE

L'offre kilométrique 2026 tient compte de la mise en service en septembre 2025 du BHNS reliant la gare d'Aubagne au parc d'activités de Gémenos.

Les évolutions d'offre 2026 du Valtram et la restructuration du réseau bus associée sur le réseau Aubagne non encore connues et/ou chiffrées ne sont pas prises en compte et seront intégrées en cours d'année.

I.1.f – TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD), TRANSPORT DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR) ET TRANSPORT DES ELEVES EN SITUATION DE HANDICAP (TESH)

L'activité principale de transport des personnes à mobilité réduite (TAD PMR) est portée par le service Mobimétropole et représente 2,6 millions de kilomètres en 2026.

L'activité TAD PMR sur le territoire d'Aubagne et du Pays de l'Etoile portée par la filiale TRANSCOOL 13 représente quant à elle 225 000 km.

TRANSCOOL 13 exploite également l'activité de transport des élèves en situation de handicap sur la commune de Marseille, soit 553 000 km commerciaux en 2026.

Les autres activités de TAD réalisées sur les réseaux de La Ciotat, Martigues et Marseille représentent environ 0,5 M de km.

I.2 LES OBJECTIFS EN MATIERE DE QUALITE DE SERVICE, D'ENGAGEMENT DE FREQUENTATION ET DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE

I.2.a – Lutte contre la fraude

L'opérateur Interne a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude sur l'ensemble du Réseau.

Les objectifs généraux et les taux de contrôles répressifs à effectuer, par modes et par réseaux, ainsi que les modalités de contrôle sont déterminées dans le COSP.

A fin 2025, les effectifs dédiés au sein de la Direction de la Sûreté sont de 311 ETP pour les réseaux urbains + 99 ETP pour le GAP réseau Marseille. Pour le réseau interurbain, ce sont 20 ETP dédiés à la lutte contre la fraude.

A effectifs constants, les objectifs fixés au contrat pour l'année 2026 sont les suivants :

→ Les objectifs annuels de taux de contrôle répressif ont été fixés à 2% pour les réseaux urbains et 5% pour le réseau interurbain.

Pour mémoire, le nouveau COSP prévoit l'application de pénalités en cas de non atteinte des taux de contrôle répressifs.

→ Pour les réseaux urbains, l'objectif de baisse du taux de fraude constaté par réseau et par mode est de -2%.

Pour mémoire, le nouveau COSP prévoit un mécanisme de bonus-malus sur l'atteinte des objectifs de diminution de la fraude.

I.2.b – La Qualité de Service

La Métropole Aix-Marseille-Provence fait de la qualité de service voyageurs l'une de ses priorités pour améliorer l'attractivité du service et augmenter la fréquentation du réseau.

La RTM s'inscrit pleinement dans cette trajectoire et met tout en œuvre pour atteindre les objectifs fixés par l'Autorité Organisatrice en matière de qualité de service.

Dans le nouveau COSP, le système qualité de service intègre des indicateurs de qualité produite et des indicateurs de qualité perçue. Le référentiel et les objectifs restent cependant à finaliser entre la Métropole et la RTM au cours de l'année 2026 pour une application envisagée à partir de 2027 pour l'urbain Marseille et avec une date d'application restant à définir pour les autres réseaux.

Pour mémoire, le nouveau COSP prévoit un mécanisme de bonus-malus sur l'atteinte des objectifs en matière de qualité de services (applicable à compter de 2027).

I.2.c – Engagement de recettes

Les recettes tarifaires issues de la vente de titres pour le transport et les services de mobilité forment l'engagement de recettes de l'Opérateur Interne.

Ne sont pas prises en compte dans l'engagement de recettes et l'intéressement de l'Opérateur Interne aux recettes, celles issues :

- Du transport des élèves et des étudiants en situation de handicap ;
- Des « toucher de quai » dans les gares routières et PEM ;
- Du BHNS d'Aix.

Compte tenu de la mise en œuvre des projets de développement et d'extension d'offre, et des engagements pris par la RTM pour améliorer l'attractivité du réseau et lutter contre la fraude, le contrat prévoit pour 2026 un objectif d'évolution des recettes de + 3% (soit +2% effet fraude et +1% d'objectifs de conquête de la clientèle).

A noter que la méthodologie de valorisation des recettes proposée au contrat permet de neutraliser les impacts de modifications de la grille tarifaire et notamment de la gratuité pour les moins de 11 ans et plus de 65 ans mise en œuvre depuis septembre 2025.

Pour mémoire, le nouveau COSP prévoit également un mécanisme de bonus-malus sur l'atteinte des objectifs de recettes.

II. LES ACTIVITES FERROVIAIRES ET DE GESTION DES DECHETS

II.1. LES MISSIONS CONFIEES AU COSP

L'établissement ferroviaire a en charge, au titre du COSP, les missions suivantes :

- Prestations de transfert et de transport de déchets,
- Prestations d'entretien de voies du Centre de Transfert Nord,
- Prestations d'entretien et de maintenance des voies ferrées et des passages à niveau des lignes Pas-des-Lanciers – La Mède et Arles – Fontvieille,
- L'entretien et la maintenance des matériels roulants (locomotives, caissons, ...).

Les modifications de périmètre par rapport au contrat précédent sont les suivantes :

- Fin de l'exploitation des Centres de transfert Sud et Nord (CTS et CTN)

Les prestations d'exploitation des CTN et CTS (qui consistent notamment à réceptionner les déchets dans des fosses, puis à les transférer dans les caissons), intégralement sous-traitées, ne sont plus confiées à la RTM mais reprises par la Métropole au 1^{er} janvier 2026. Concrètement, les marchés de sous-traitance afférents ont été transférés à l'Autorité Organisatrice. Cela n'a donc pas d'impact sur le dimensionnement des équipes RTM dédiées aux autres activités sur ces mêmes centres.

En effet, la RTM continue bien d'assurer les prestations de traction ferroviaire des déchets ménagers entre le CTN et le CTS, et le Centre de Traitement Multi-filières des Déchets « EVERE » à Fos-Sur-Mer.

- 3 nouveaux Centres de transferts routiers

En 2026, la RTM assure l'exploitation de 5 centres de transfert (CT) routiers dont 3 nouveaux à compter du 1^{er} janvier 2026. Il s'agit des centres de transfert de Pertuis, Vitrolles et Rousset.

En synthèse, les prévisions de tonnages transportés pour 2026 à partir des 7 centres de transfert sont les suivantes :

	Ordures ménagères	Emballages
Tonnages transportés par camion		
Ensuès	32 600	
La Ciotat	30 000	
Pertuis	16 820	2 100
Rousset	11 250	2 300
Vitrolles	17 350	80
TOTAL prévisionnel 2026	108 020	4 480
Tonnages transportés par train		
CT Nord	230 000	
CT Sud	135 000	
TOTAL prévisionnel 2026	365 000	0

II.2. LES ACTIVITES ACCESSOIRES

Le secteur ferroviaire se caractérise par des charges fixes particulièrement élevées, indépendantes du volume de trafic :

- Infrastructure lourde : construction, entretien et modernisation des voies, aiguillages, systèmes de signalisation, gares, etc. Ces investissements sont indispensables indépendamment des volumes en transit.
- Matériel roulant : l'achat et l'entretien des trains représentent un coût important, souvent amorti sur le long terme.
- Personnel spécialisé : conducteurs, aiguilleurs, agents de maintenance, contrôleurs, etc., nécessitent une formation longue et une présence continue, quelle que soit la fréquence des trains.
- Systèmes de sécurité : les normes de sécurité ferroviaire imposent des dispositifs technologiques et humains rigoureux.

À ces exigences s'ajoute une complexité organisationnelle importante :

- Gestion opérationnelle : planification des sillons horaires, coordination de la maintenance préventive, interactions avec les autorités de régulation...
- Systèmes informatiques spécialisés : des outils performants sont indispensables pour assurer la continuité et la sécurité du service, et leur mise en œuvre et leur maintenance génèrent des coûts fixes importants.

Enfin, la fiabilité et la performance du service dépendent aussi de la redondance et de la capacité de réaction face aux aléas :

- Une structure de taille suffisante est nécessaire pour mobiliser des ressources de secours (matériel de réserve, personnel de remplacement).
- Elle peut aussi entretenir un service régulier malgré les incidents, les pannes ou autres aléas d'exploitation.

Dans ce contexte, le volume d'activité est un enjeu important pour permettre de réaliser des économies d'échelle et réduire le coût des prestations ferroviaires payées par la Métropole tout en assurant un service public fiable, sûr et économiquement satisfaisant.

Ainsi, l'Etablissement ferroviaire de la RTM a pour stratégie de développer ses activités accessoires. Il réalise d'ores et déjà le transport de pétrole pour la raffinerie TOTAL La Mède ou encore le transport de bois pour la centrale de Gardanne. Il réalise également des opérations de maintenance pour le compte de tiers (GPMM, opérateurs ferroviaires).

La mise en œuvre et l'exploitation du service de proximité de fret ferroviaire à horizon court terme s'inscrit dans cette logique pour permettre ces économies d'échelles, au-delà de sa contribution à la décarbonation du territoire et à la décongestion de son réseau routier.

Le budget 2026 tiendra compte des contrats en cours et des volumes d'activité accessoires réalisés annuellement. Pour 2026, le montant total des recettes accessoires est évalué à 3,2 M€ HT.

Pour mémoire, le COSP prévoit un reversement de 15% du chiffre d'affaires de ces activités (la RTM utilisant des biens propriété de la Métropole pour les réaliser).

III. LA SECTION D'EXPLOITATION

III.1. LES RECETTES D'EXPLOITATION

III.1.a – Rémunérations versées par la Métropole au titre du COSP

Les rémunérations des différentes missions confiées à la RTM, en application du contrat, actualisées de l'indexation prévisionnelle pour 2026, sont détaillées dans le tableau ci-après :

Activité	Rémunérations COSP 2026-2033	2026 (hors RVP)
Transport Voyageurs	Forfait de charges	537 917 253
Transport Voyageurs	Rémunération des missions d'études, d'AMO et MOAD (forfait de 3,6 M€ inclus au forfait de charges)	-
Transport Voyageurs	Compte GER	15 244 158
Transport Voyageurs	TAD PMR TESHM	19 368 860
Transport Voyageurs	Entretien et Maintenance des équipements billettique, SAE et Info voyageurs	2 658 299
Ferroviaire/Déchets	Rémunération forfaitaire Exploitation des centres de transfert	3 265 499
Ferroviaire/Déchets	Transport ferroviaire des déchets	3 018 383
Ferroviaire/Déchets	Transport routier des déchets	2 403 547
Ferroviaire/Déchets	Manœuvre ferroviaire CT Nord	389 104
Ferroviaire/Déchets	Entretiens des caissons-wagons	545 226
Ferroviaire/Déchets	Entretiens Parc Locomotives	3 201 761
Ferroviaire/Déchets	Entretien des voies ferrées support de la prestation transport de déchets	79 188
Ferroviaire/Déchets	Entretien des passages à niveaux et des voies ferrées	1 651 419
Ferroviaire/Déchets	Compte GER	130 000
Toutes rémunérations	Indexation prévisionnelle 2026	4 556 930
TOTAL des REMUNERATIONS 2026 – Indexation prévisionnelle incluse		594 429 627

En synthèse, le montant total des rémunérations attendu de l'Autorité Organisatrice s'élève à **594 M€ HT** contre **553 M€** prévus au budget primitif 2025.

III.1.b – Autres Recettes d’Exploitation

Les autres recettes projetées pour le budget 2026 sont principalement :

- Les recettes annexes pour un montant de 4,9 M€ dont 3,2 M€ pour les redevances publicitaires et 0,9 M€ au titre des PV et Infractions tarifaires,
- Les recettes accessoires pour 4,1 M€ dont 3,2 M€ au titre des prestations ferroviaires et 0,9 M€ pour les services occasionnels ;
- Les quote-part de subventions d’investissements à hauteur de 2,9 M€ ;
- Les productions d’immobilisation relatives aux opérations d’investissement portées par la RTM évaluées à 4,4 M€ pour 2026, en baisse par rapport aux années précédentes du fait des modifications de portage des investissements. Le budget inclut dans le forfait de charges le montant de 3,6 M€ HT au titre des temps passés sur les projets réalisés au nom et pour le compte de la Métropole. Des ajustements à la hausse pourront être réalisés dans l’année au regard du suivi des temps passés ;
- Des produits exceptionnels constitués des pénalités de retard en application des marchés en cours et évalués à 3 M€ en 2026, ou encore des reprises sur provisions liées aux contentieux dont l’issue est envisagée en 2026.

III.2. LES DEPENSES D’EXPLOITATION

Les principales dépenses d’exploitation sont présentées ci-après :

III.2.a – Effectifs et Dépenses de Personnel

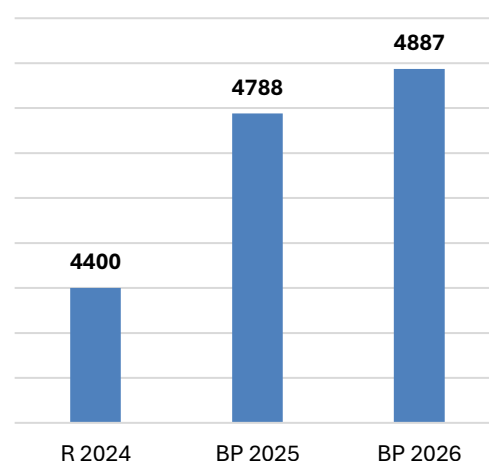
Les dépenses de personnel constituent le poste budgétaire le plus important avec un montant prévisionnel de 354 M€ sur un budget total de 627 M€ soit 56%.

• Evolution prévisionnelle des ETP

Le budget prévisionnel 2026 sera établi sur une projection de +100 ETP soit une hausse de 2,1% portant le montant total des ETP à 4 887 (EPIC uniquement) contre 4788 en 2025 qui s’explique principalement par :

- L’augmentation de l’offre kilométrique présentée en première partie du présent rapport, s’expliquant à la fois par le nouveau réseau bus de Marseille (extension en année pleine de la nouvelle offre déployée en septembre), et par l’extension de la ligne T3 du tramway (soit au total +66 ETP),
- Les besoins nouveaux pour les interventions sur les P+R, la gestion des points d’arrêt ou encore l’entretien et la maintenance des équipements d’information voyageurs

Evolution des ETP (EPIC RTM)



pour répondre aux nouveaux périmètres d'intervention et aux nouvelles exigences de la Métropole (+10 ETP),

- La hausse de 13 ETP pour l'établissement ferroviaire dont 5 ETP au titre de la reprise des trois nouveaux centres de transfert des déchets ménagers, et +2 ETP dans le cadre de la préparation de la mise en œuvre du projet SPFF (subvention BEI),
- Ou encore la hausse des effectifs du service Le Vélo+ au regard de l'augmentation de la flotte de 1000 vélos électriques et de l'ouverture d'une nouvelle boutique à Aix-en-Provence (+7 ETP).

- **Evolution prévisionnelle des dépenses de personnel**

Les dépenses de personnel sont évaluées à 354 M€ en 2026, contre 327 M€ en 2025, soit une hausse de 8,4%.

Cette évolution s'explique par plusieurs facteurs :

- La hausse des ETP détaillée précédemment (+2%) ;
- L'impact en année pleine des mesures NAO appliquées en 2025 (+ 4 % appliqués en juin 2025) ;
- La hausse significative des heures de nuit due principalement à l'entretien du matériel roulant ainsi qu'au développement de l'offre Bus et TW dont l'impact est évalué à +1,5M€ en 2026 (+0,7%) ;
- Enfin, la hausse projetée des charges dont notamment la mutuelle santé, l'impact prévisionnel des mesures GVT, les NAO 2026 ou encore l'effet des accords de substitution intervenus au sein des établissements ferroviaire et interurbain faisant suite au transfert des activités de l'ex RDT13.

III.2.b – Charges à caractère général

Les charges à caractère général sont estimées à 211,1 M€, soit en augmentation de près de 18 M€ par rapport aux projections 2025.

Evolution prévisionnelle 2024-2026

Achats et Services Extérieurs- en millions d'euros			
chapitre 11			
	2024	2025	B 2026
Budget Primitif Total	188,2	180,1	211,1
Budget Supplémentaire et DM	2,4	13,2	
Budget	190,6	193,3	211,1
Réalisé *	184,6	192,8	

(*) Estimation au 31/12/2025

Cette évolution s'explique par plusieurs facteurs :

- Une enveloppe prévisionnelle pour les opérations Grands Entretien et Renouvellement (GER) à hauteur de 15,4 M€ incluant principalement des opérations de grandes révisions des organes des matériels roulants, mais également des escaliers mécaniques et des ascenseurs, ou encore des opérations de remise à niveau de signalisation, des remplacements de rails de courbes, etc. ;
- Une augmentation des prestations d'entretien et de nettoyage due aux nouveaux périmètres d'intervention et aux nouvelles exigences du COSP pour la gestion des P+R, gares routières et PEM ou encore pour l'entretien des points d'arrêts (+ 0,7 M€) ;
- Une hausse significative concernant l'achat des pièces détachées estimée à +7 M€ compte tenu de l'arrivée progressive des nouveaux bus électriques et des nouvelles rames de tramway ;
- Les nouveaux marchés d'assurances conduisant à une hausse de 2,2 M€ ;
- La sous-traitance d'exploitation est en hausse de 2,2 M€ en raison de l'augmentation de la sous-traitance des transports routiers des déchets ferroviaires liée aux trois nouveaux centres de transfert confiés à la RTM à compter du 1^{er} janvier 2026 (ces prestations étant antérieurement payées directement par la Métropole à ses prestataires). A noter qu'une étude portant sur l'internalisation de ces transports routiers doit être réalisée.

A l'inverse, les coûts d'énergie sont en baisse du fait principalement de la baisse des coûts du gaz :

BUDGET GAZ			
GAZ	Réalisé 2024	Budget 2025	Budget 2026
Montant HT	1 285 970 €	1 429 000 €	485 000 €
Conso Kwh	6 900 000	8 200 000	7 524 500
Prix de la molécule	0,19 €	0,17 €	0,06 €
GNV	Réalisé 2024	Budget 2025	Budget 2026
Montant HT	2 799 175 €	2 750 000 €	701 000 €
TOTAL	4 085 145 €	4 179 000 €	1 186 000 €

On constate que le prix de la molécule achetée a fortement baissé puisqu'il était à 0,19 € en 2024 contre 0,06 € en 2026. Ainsi, le budget total est estimé à 1,186 M€ HT en 2026, à comparer à 4,179 M€ en 2025.

Les coûts de l'électricité sont stables (0,13 € / kwh) concernant les dépenses supportées par l'Etablissement urbain mais en baisse significative concernant les dépenses de l'Interurbain (nouveau marché lancé à l'échelle de l'EPIC). En conséquence, le budget global d'électricité est stable (10,7M€) tandis que la consommation augmente.

En effet, pour mémoire, le budget 2026 a été conçu sur l'hypothèse théorique d'un ratio de 18% de kilomètres réalisés en routier par des véhicules électriques sur les réseaux urbains, conformément aux hypothèses du COSP.

III.2.c – Autres Charges

En dehors des dépenses de personnel et des charges à caractère général détaillés aux paragraphes précédents, les autres dépenses sont principalement constituées par :

- Les charges d'amortissements estimées à 31,6 M€ pour 2026, soit en nette diminution du fait du transfert d'une part importante de l'actif de la RTM au 31/12/2025 à la Métropole et des nouvelles orientations concernant le portage des investissements.

A noter qu'un travail important reste à réaliser en 2025 pour aboutir à la signature d'un protocole de transfert des biens avec la Métropole et arrêter les montants définitifs.

En effet, il est rappelé que, à la date de fin du précédent contrat (31/12/2025), une part importante des investissements réalisés par la RTM n'est pas amortie.

Or, le mécanisme de rémunération du précédent contrat en matière d'investissement (R2) correspond au remboursement par l'AO des amortissements tout au long de la durée de vie du bien.

La Métropole n'aura donc financé au 31/12/2025 que la part amortie des biens inscrits à l'actif de la RTM (nette du montant des subventions non encore reprises), ce qui nécessitera un financement de la part non-amortie soit la valeur nette comptable (VNC).

Le protocole de fin de contrat permettra de traiter ces sujets (reprise d'actif et de passif), de manière à éviter toute charge exceptionnelle à supporter par la RTM.

Ces éléments seront repris dans un budget modificatif.

- Les intérêts du remboursement de la dette qui sont évalués à 10,5 M€ ;
- Enfin, les charges spécifiques et exceptionnelles incluant le reversement de 15% des recettes accessoires à la Métropole, le paiement des pénalités contractuelles, l'estimation des provisions pour risques et charges ou encore le paiement prévisionnel des contentieux dont l'issue peut être envisagé en 2026.

IV. LA SECTION D'INVESTISSEMENT

IV.1. LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT

IV.1.a – Opérations réalisées par la RTM – sur fonds propres

Conformément au Programme Pluriannuel d'Investissement de la RTM, annexé au nouveau COSP, les dépenses d'investissement financées sur fonds propres (chapitre 23) restent élevées en 2026 avec un montant total prévisionnel de **113,6 M€**. A noter que 88 M€ concernent des opérations déjà engagées

par la RTM au 1^{er} janvier 2026, qu'il a été convenu de poursuivre et de finaliser avant d'être reprises par la Métropole.

Les principaux investissements sont les suivants :

- Opérations d'infrastructure pour le renouvellement de **bâtiments** : 43,3 M€ dont :
 - 28,4 M€ pour le dépôt Saint Pierre,
 - 4,6 M€ pour celui de La Rose,
 - 5,6 M€ pour la rénovation des stations de métro.
- Acquisition de **matériel roulant** d'exploitation et technique : 35 M€. Il s'agit principalement des investissements suivants :
 - GR bogies du métro (15,2 M€),
 - Solde pour l'acquisition des dernières rames de tramway (12,5 M€),
 - Achat de la flotte VL (5,5 M€).
- **Equipements industriels et informatiques** : 35,3 M€ dont :
 - 14,3 M€ des portes palières Neomma,
 - 7,1 M€ pour les Systèmes d'information et équipements informatiques,
 - 2,7 M€ d'acquisition d'un locotracteur,
 - 2 M€ pour la ventilation des stations (en lien avec le projet NEOMMA).

IV.1.b – Opérations réalisées au nom et pour le compte de la Métropole

En sus de ses programmes d'investissements, la RTM se voit confier la maîtrise d'ouvrage déléguée d'un nombre important de projets, conformément aux nouvelles orientations de la Métropole concernant le portage financier des investissements.

A ce stade, ne seront prévues au budget primitif que les opérations concernant des conventions de mandat déjà effectives. Pour les autres projets, les conventions de mandat doivent être élaborées puis délibérées par la Métropole et par la RTM. Les crédits afférents seront donc inscrits en cours d'année, au moment des budgets modificatifs les plus proches.

Le montant total des crédits inscrits pour les opérations confiées et réalisées au nom et pour le compte de la Métropole ayant déjà fait l'objet d'une délibération est de **166,3 M€** pour 2026.

Les montants proposés par opération sont les suivants :

- 9622L : Acquisition matériel roulant (tous matériels et établissements) : 160,4 M€
- 9311L : Reconstruction dépôt Bus d'Arenc : 3,8 M€
- 9402L : Finalisation de la « reprise des travaux de la Grande Halle d'Aix » : 0,6 M€
- 9403L et 9501L : Etudes et Travaux pour la Transition énergétique du dépôt d'Aix : 1 M€
- 9401L : Poursuite des études du Service de Proximité de Fret Ferroviaire (SPFF) : 0,4 M€
- 9501L : Mise en place provisoire ligne aérienne du tramway : 80 K€
- 9404L : L'acquisition d'une station d'alimentation en GNV : 12 K€

IV.1.c – Autres dépenses d'investissement

Les autres dépenses d'investissement sont :

- Les immobilisations financières (prêts aux personnels et contribution employeur Action Logement) : 1,4 M€ ;
- Les remboursements de la dette : 35,2 M€ ;
- Et la contrepartie des opérations d'ordre de transfert entre sections (chapitre 040) : 8,3 M€.

IV.2. LES RECETTES D'INVESTISSEMENT

Les principales recettes d'Investissement 2026 sont :

- Les recettes perçues au titre des conventions de mandat détaillées dans le paragraphe précédent à hauteur de 166,3 M€,
- Les opérations d'ordre de transfert entre sections – chapitre 040 (en contrepartie des dépenses de fonctionnement) comprenant notamment les dotations aux amortissements : 40 M€
- Le recours à l'emprunt à hauteur de 108 M€ permettant de financer l'équilibre de la section d'investissement.

V. SYNTHÈSE BUDGET 2026

En synthèse :

	Dépenses	Recettes
Section Fonctionnement	626,7 M€	626,7 M€
Section Investissement	320,4 M€	320,4 M€
TOTAL BUDGET	945,1 M€	945,1 M€

Il est pris acte de la tenue du Débat d'Orientation Budgétaire de la RTM pour l'exercice 2026, fondé sur le rapport présenté ci-dessus.

Certifiée conforme
Fait à Marseille, le 23 février 2026
La Présidente du Conseil d'Administration
Catherine PILA