

DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION N°186
DU 16 JUIN 2026

Administrateurs présents :

BATOUX Marie – BOUSTILLA Ouahid – COUQUEBERG Olivier – FURACE Josette – GATIAN Audrey – GHALI Samia – HUE Nicolas – HUGUET Pierre – JABOULAY Clara – LACAUX Jean-Michel – LANGOMAZINO Lucas – MAINI Jean-Marc – MOLINO André – MONNIER Christophe – PELLICANI Christian – ROSSI Julien – SERRUS Jean-Pierre – SIMMARANO Romain – VIGOUROUX Frédéric.

Administrateurs absents et représentés :

CHARROUX Gaby représenté par MOLINO André – CHEVALIER Éric représenté par FURACE Josette – DROUOT Arnaud représenté par GATIAN Audrey – KESSACI Amine représenté par LANGOMAZINO Lucas.

Administrateurs absents :

GUARINO Valérie.

COMPTABILITE ANALYTIQUE DE L'EXERCICE 2025

PREAMBULE

La comptabilité analytique a pour vocation de compléter les données issues de la comptabilité générale en apportant une lecture plus fine et opérationnelle des coûts et des recettes.

Elle constitue, à ce titre, un outil essentiel d'aide au pilotage, permettant d'optimiser la gestion publique et de renforcer la pertinence de la prise de décision stratégique.

Le présent rapport a pour objectif de présenter les principales analyses issues des travaux de comptabilité analytique réalisés au titre de l'exercice 2025.

Périmètre et organisation des analyses

Les charges et les recettes de la RTM, établissement public industriel et commercial (EPIC) structuré en trois établissements, sont analysées selon une double approche :

- Une présentation par établissement ;
- Un regroupement par mode de transport ou activité.

Cette organisation permet une lecture à la fois structurelle et fonctionnelle des données financières.

Méthodologie retenue

La méthode des coûts complets est appliquée dans le cadre de cette analyse. Elle consiste à intégrer l'ensemble des charges, qu'elles soient directes ou indirectes, ces dernières faisant l'objet d'une répartition selon des clés analytiques adaptées.

Le rapport propose également une analyse comparative des prix de revient au kilomètre pour chacun des modes de transport.

Cette analyse repose sur la méthodologie décrite ci-avant.

Par ailleurs, les charges sont ventilées par mode selon deux grandes catégories :

- Les charges directes d'exploitation ;
- Les charges de structure.

Cette distinction permet de déterminer un sous-total des dépenses de fonctionnement, correspondant à la norme professionnelle retenue par l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF), facilitant ainsi les comparaisons sectorielles.

La méthodologie est présentée de manière détaillée en page 72 de la maquette analytique.

PRESENTATION DES PRINCIPAUX RESULTATS & INDICATEURS

Résultats par Etablissement

Le résultat comptable de l'exercice 2025, ventilé par Etablissement (cf. page 6 maquette analytique), met en exergue des situations contrastées selon les périmètres d'activité.

- **Etablissement urbain :**

- Résultat excédentaire de 12,1 M€, en recul par rapport à 2024 (15,5 M€).

- **Etablissement interurbain :**

- Résultat déficitaire de 6,2 M€, qui s'explique principalement par plusieurs facteurs cumulatifs :
 - Impact des kilomètres non réalisés : La perte de rémunération liée aux services non effectués, combinée aux pénalités appliquées par la Métropole pour les courses annulées, est estimée à 3,4 M€.
À noter que ces modalités financières (perte de chiffre d'affaires et pénalités) ont été modifiées dans le cadre du nouveau COSP.
 - Hausse des coûts de maintenance : Les dépenses liées aux pièces détachées, à l'entretien/réparation et aux services extérieurs enregistrent une augmentation significative d'environ 2 M€.
 - Augmentation des coûts de gardiennage : Les charges progressent d'environ 0,3 M€, notamment en raison des vols subis sur le dépôt d'Aubagne, dans l'attente du déploiement du plan de sécurisation périmétrique des sites de l'établissement interurbain.

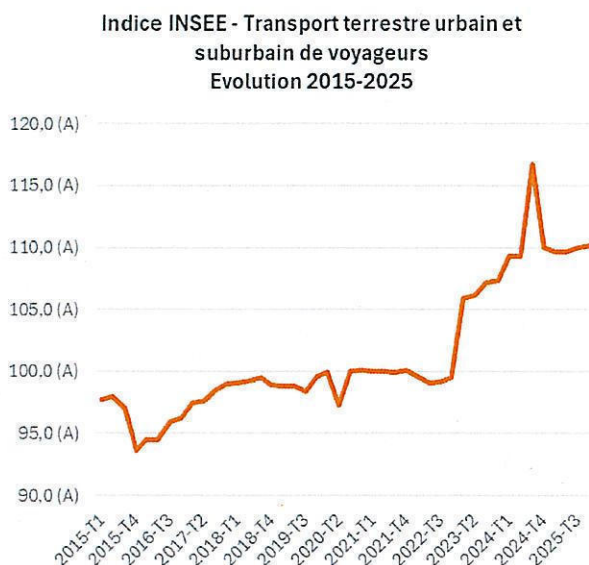
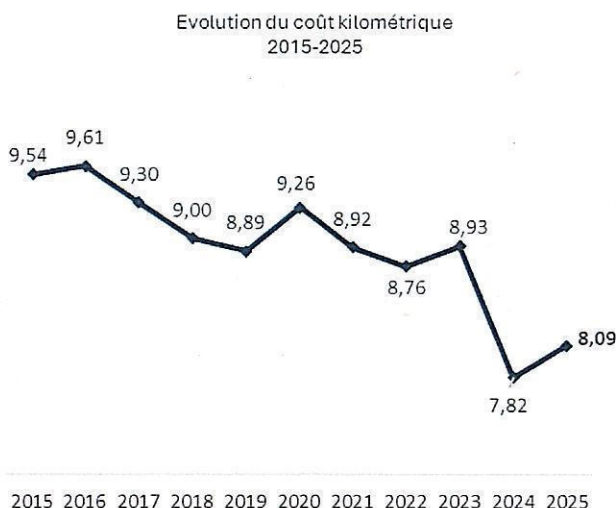
- **Établissement ferroviaire :**

- Un résultat quasi à l'équilibre (-160 K€) :
 - Les activités réalisées dans le cadre des missions de service public, confiées à la RTM via le COSP, sont en léger déséquilibre du fait notamment des coûts de maintenance et d'entretien du patrimoine de la Métropole, confié à la RTM.
À noter que ces modalités financières ont été renégociées dans le cadre du nouveau COSP.
 - Les activités réalisées hors champ du COSP, sont juste à l'équilibre.

Coûts kilométriques (activités urbaines et interurbaines)

Le prix de revient kilométrique **complet** s'élève à 9,80 €.

Cependant, l'UTPF retient comme définition du coût kilométrique les charges hors dotations aux amortissements et provisions et hors charges financières et exceptionnelles. Il s'établit ainsi à **8,09 €/km**.



Etabli sur la base des coûts 2021 hors inflation, l'objectif du projet d'entreprise PACTE prévoyait un ratio de 7,05 €/km à horizon fin 2025. Sur la période, l'inflation (indice sectoriel du transport terrestre urbain et suburbain de voyageurs) a atteint près de 11 %. **Si on retire cet effet inflationniste, le coût kilométrique 2025 se situe à 7,31 €/km**, soit un résultat légèrement supérieur à l'objectif ambitieux qui avait été fixé, équivalent au dernier coût kilométrique connu pour le réseau de Lyon en 2022 et donc hors inflation 2023-2025 (données UTPF). Dans ce contexte, la trajectoire de gains de productivité poursuivie depuis plusieurs années a permis de contenir les coûts de production, malgré un environnement marqué par une forte inflation et une phase majeure de transition énergétique au sein de la RTM.

Endin, le **taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales (R/D)** s'affiche à **28,6% contre 29,6% 2024**, ce qui est dans la moyenne des grands réseaux. Il convient toutefois de noter que ne sont pris en compte dans ce calcul que les seules recettes qui transitent par la RTM.

Sur le rapport présenté et après en avoir délibéré, le Conseil d'Administration décide d'approuver le Compte Financier Analytique 2025.

Certifiée conforme

Fait à Marseille, le 16 juin 2026

La Présidente du Conseil d'Administration

Samia GHALI