

NOTE FINANCIÈRE



16 DÉCEMBRE 2021

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

ÉTUDE DES MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE COUVERTURE DU COÛT D'EXPLOITATION

L'évaluation financière du Plan de Déplacement Urbain comprend différents aspects budgétaires, liés à la nature générale et prospective du document. La première partie s'attache à l'ensemble des coûts d'investissements induits par le projet, qu'ils soient portés par la Métropole, une autre collectivité publique, ou d'ailleurs les investisseurs privés. La seconde partie s'attache plus spécifiquement au budget annexe des transports de la Métropole, en recettes et en dépenses, pour l'investissement et le fonctionnement.

La projection financière du Plan de Mobilité détaille chacune des actions, dont plus de 200 opérations distinctes.

Elle comprend des incertitudes liées au niveau d'étude très variable d'un projet à l'autre. Les hypothèses suivantes ont été retenues pour les coûts :

- coût total d'opération, hors taxes, en investissement ;
- année de valeur selon l'année d'étude sans actualisation ni amortissement ;
- non prise en compte des co-financements croisés ;
- hors matériel roulant (inclus dans cout de fonctionnement), sauf renouvellement du métro.

BUDGET 2020-2030
7008 MILLIONS €

UN SYSTÈME DE TRANSPORT PERFORMANT



UN SYSTÈME ROUTIER RÉINVENTÉ INNOVANT, EFFICACE ET DURABLE



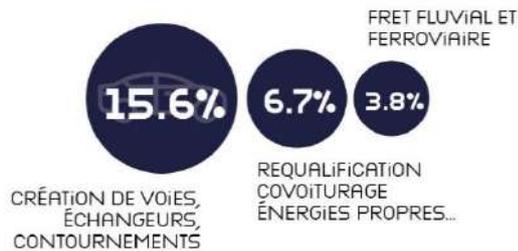
BUDGET 2020-2030

7008 MILLIONS €

UN SYSTÈME DE TRANSPORT
PERFORMANT



UN SYSTÈME ROUTIER RÉINVENTÉ
INNOVANT, EFFICACE ET DURABLE



DES ESPACES
PUBLICS
PARTAGÉS ET
ATTRACTIFS

UN SYSTÈME VÉLO
GLOBAL



DES SERVICES
DE MOBILITÉS
AGILES ET
ACCESSIBLES

SE DONNER
LES MOYENS
DE RÉUSSIR

LE COÛT GLOBAL

L'ensemble du projet du Plan de Mobilité nécessite des investissements de près de 9,2 milliards d'euros, certains projets se prolongeant au-delà de 2030, en particulier la LN PCA.

Sur la période 2020-2030, le plan d'action nécessite plus de 7 milliards d'euros d'investissement. A cette condition, il est possible d'atteindre les objectifs environnementaux, de diminuer la circulation et donc la saturation, de faire réaliser des économies aux ménages et de presque doubler le nombre d'habitants bénéficiant d'une desserte en THNS.

Un premier exercice de phasage des investissements dans le temps montre une montée en charge rapide des besoins d'investissements, avec un doublement du niveau des investissements portés par le budget annexe des transports entre 2020 et 2021, lié aux grands projets de THNS en cours d'étude. Cette progression aura encore vocation à s'amplifier dans les années suivantes pour atteindre un rythme d'environ 350 à 400 millions d'euros par an dans la seconde moitié de la durée du Plan de Mobilité, tous types de travaux confondus.

Un rééquilibrage en faveur des alternatives à la voiture solo

Le principal poste de dépense d'investissement du Plan de Mobilité, avec plus de 4,2 milliards d'euros, concerne le développement des transports à haut niveau de service. L'essentiel de ce montant se partage entre modes ferrés, avec des valeurs similaires d'environ 1 milliard d'euros pour chacun des modes : le train (REM et LN PCA), le métro et le tramway.

Les différents projets de Bus+ ainsi que le REM par car viennent compléter les modes lourds pour 580 millions d'euros environ (460 M€ dans le levier " Système TC performant " et 100 M€ pour l'aménagement de voies dédiées autoroutières dans le levier Route Durable). L'intermodalité entre ces réseaux au niveau des pôles d'échanges est un enjeu majeur nécessitant un investissement d'environ 247 millions d'euros.

Action		Cout (M€)
Un projet clé : la ligne nouvelle PCA		2307
TC01	Soutenir la LN PCA	2307
TC01-1	LN PCA Phase 1	353
TC01-2	LN PCA Phase 2	1954
TC01-3	Modernisation des voies littorales à Marseille	0,0
Un réseau express métropolitain Train+Car		837
TC02	Un schéma "Armature ferroviaire" avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	1,0
TC03	Trois axes "TER+" à haut niveau de service	422
TC03-1	Seconde phase de modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix	182
TC03-2	Troisième phase de modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix	235
TC03-3	Electrification de la ligne Marseille-Gardanne-Aix	5,0
TC04	Investir dans les autres corridors ferroviaires	274
TC04-1	Première phase de modernisation de la voie de la Côte Bleue	40
TC04-2	Seconde phase de modernisation de la voie de la Côte Bleue	52
TC04-3	Troisième phase de modernisation de la voie de la Côte Bleue	72
TC04-4	Modernisation de la voie des Alpes	110
TC05	Réaliser le Val'tram entre Aubagne et la Bouilladisse	140
TC06	26 lignes Car+ d'ici 2025	0
+200 km de lignes à haut niveau de service		2982
TC07	Renouveler le métro (projet NEOMMA)	492
TC08	Mettre en accessibilité la totalité des stations de métro	210
TC08-1	Six stations de métro	52
TC08-2	Station Saint Charles	28
TC08-3	Seize stations	130
TC09	Etendre les THNS à Marseille	1982
TC09-1	Bus+ B4	26
TC09-2	Bus+ B5 (hors aménagement de voirie compris dans l'opération BUS)	10
TC09-3	Bus+ B3 vers Allauch	0,03
TC09-4	Métro Est	806
TC09-5	Poursuite Bus+ B1	20
TC09-6	Tramway Blancarde - Dromel	63
TC09-7	Tramway Les Caillols-La Barasse	216
TC09-8	Tramway Nord-Sud phase 1	320
TC09-9	Tramway Nord-Sud phase 2	256
TC09-10	Tramway Quatre Septembre	83,1
TC09-11	Tramway St-Charles - Belle-de-Mai	152
TC09-12	Transport par câble Saint Antoine Hôpital Nord	30

TC10	Quatre lignes de Bus+ pour Aix-en-Provence	135
TC10-1	Gare Routière - PAAP - La Duranne	80
TC10-2	Hauts de Brunet - Malacrida	55
TC11	Des Bus+ dans les villes moyennes	162
TC11-1	Istres	6,4
TC11-2	Martigues - Port-de-Bouc	19
TC11-3	Miramas	5,1
TC11-4	Salon-de-Provence	10
TC11-5	Vitrolles - Rognac - Berre	34
TC11-6	Chronobus	35
TC11-7	Prolongement du Zénibus	22
TC11-8	Transport par câble gare Vitrolles - Aéroport	31
TC12	Un schéma directeur des TCSP	0,4
Moderniser les réseaux de proximité		136
TC13	Réorganiser les réseaux de proximité	52
TC13-1	Sites propres entrée de ville Aix	14
TC13-2	Lignes structurantes Marseille	37,6
TC13-3	Etude de restructuration des réseaux urbains et interurbains bus et cars	0,0
TC14	Finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus	73
TC15	Expérimenter les navettes maritimes sur l'Etang de Berre	10
TC16	Restructurer les services de transports scolaires	0,0
TC17	100% du réseau de transport public propre en 2030	0,0
TC17-1	Une station GNV pour le dépôt des bus de Vitrolles	0,0
TC17-2	Programme bus électrique (véhicules et dépôts)	0,0
TC18	Expérimenter les navettes autonomes	1,4
TOTAL		6262

Action		Cout (M€)
93 PEM Métropolitains		284
PEM01	Investir dans 93 PEM	283,9
PEM02	Un schéma d'intermodalité par PEM	0,0
PEM03	Améliorer la qualité de l'intermodalité	0,3
PEM04	Développer et expérimenter des services	0,0
PEM05	10000 places nouvelles en parking-relais	0,0
Des lieux accordés à leur environnement		0,0
PEM06	Prendre en compte la hiérarchie des PEM dans les PLUI et nourrir le futur SCOT	0,0
PEM07	Mettre en cohérence le développement urbain dans les zones bien desservies	0,0
TOTAL		284

Les aménagements en faveur des modes actifs – marche et vélo – nécessitent 670 M€ d'investissement entre 2020 et 2030, auxquels il convient d'ajouter les actions de requalification de voies en boulevards urbains (280 M€). La montée en puissance des investissements cyclables, nécessaires pour atteindre une part modale de 7% en 2030, se retrouve dans un budget estimé à 328 millions d'euros. Les financements prévus par le Plan de Mobilité d'Aix-Marseille Provence sont comparables voire supérieurs à ceux d'autres PDU de métropoles.

Action		Cout (M€)
Un réseau cyclable maillé et sécurisé		293
V01	500 km d'axes structurants	150
V02	200 km d'itinéraires cyclables à vocation de loisirs	43
V03	Renfort du réseau cyclable secondaire et de proximité	100
V04	Un guide technique des aménagements cyclables	0,0
Des services pour faciliter l'usage du vélo		33
V05	50 000 places de stationnement public d'ici 2030	12
V06	Le stationnement dans les logements, les entreprises...	1,0
V07	Des services de vélos et de trottinettes en libre-service	15
V08	Une aide à l'acquisition de vélos	1,0
V09	2000 vélos en location longue durée	2,0
V10	Autorisation du vélo dans certains transports	0,0
V11	Des services vélos au sein des principaux pôles d'échanges	2,0
Former et sensibiliser les habitants		2,0
V12	Soutien aux associations de promotion des modes actifs	1,0
V13	Des dispositifs soutenant l'écomobilité scolaire	1,0
V14	Des évènements et guides sensibilisant le grand public	0,0
TOTAL		328

Action		Cout (M€)
Agir pour les piétons		341
EP01	Un schéma directeur des modes actifs	0,25
EP02	Réaliser un Plan piéton	0,2
EP03	Accompagner la requalification et l'apaisement de l'espace public	340
EP04	Un guide d'aménagement et d'occupation	0,2
EP05	Finaliser les PAVE	0,2
Améliorer les livraisons urbaines		1,3
EP06	Harmoniser les réglementations	0,2
EP07	Créer des lieux de rupture de charge	0,5
EP08	Intégrer la logistique urbaine dans les espaces privés	0,0
EP09	Des aires de livraison fonctionnelles et disponibles	0,3
EP10	Accompagner les nouveaux modes de livraison	0,3
EP11	Un schéma directeur et une charte de la logistique	0,0
Réguler le stationnement		1,6
EP12	Un schéma métropolitain du stationnement	0,2
EP13	1000 véhicules en autopartage	0,8
EP14	Maintenir la place des taxis sur l'espace public	0,0
EP15	Etendre les zones payantes ou réglementées	0,0
EP16	Le stationnement intelligent	0,0
EP17	Extension de la tarification "Noctambule"	0,0
EP18	Optimiser l'usage des garages des résidents	0,0
EP19	Réduire le stationnement dans les pôles d'emploi	0,0
EP20	Expérimenter la mutualisation des parkings	0,0
EP21	Réguler le stationnement des deux-roues motorisés	0,0
EP22	Des emplacements dédiés aux nouvelles mobilités partagées	0,3
EP23	Organiser le stationnement des cars de tourisme	0,3
TOTAL		343,8

Le levier « Un système routier réinventé, innovant, efficace et durable » comprend une grande diversité d'actions. Elles peuvent être regroupées en trois grandes catégories :

- 468 M€ en faveur des actions de report modal (sites propres sur voie rapide), de développement de la voiture propre et partagée et la requalification en boulevards urbains ;
- 264 M€ en faveur des actions de report modal de la logistique vers le ferroviaire ou le fluvial ;
- Plus d'un milliard d'euros, concernent le développement des voies nouvelles, échangeurs ou contournements.

Ce dernier poste ne représente que 16% du budget du Plan de Mobilité. Il correspond pour deux tiers à des actions de maîtrise d'ouvrage d'Etat (42%), en particulier le contournement de Martigues et la liaison Fos-Salon (69%), ou du Département (26%).

Action		Cout (M€)
Améliorer la santé et l'environnement		32
R01	Une Zone à Faibles Emission Mobilité en centre-ville de Marseille	2,0
R02	1000 points de recharge électrique	5,0
R03	Développer le gaz naturel renouvelable	6,0
R04	Expérimenter la filière hydrogène	2,0
R05	Résorber les points noirs du bruit	17,2
R06	Lutter contre les accidents de la route	0,0
Un réseau routier optimisé		1608
R07	Un schéma stratégique des voies structurantes	0,7
R08	100 km de sites propres sur autoroute ou voie rapide	100
R09	Développer le covoiturage	9,0
R10	Mettre en cohérence les vitesses	0,0
R11	Expérimenter la route intelligente	0,0
R12	Réaliser les contournements à l'ouest de la Métropole	437
R12-1	Contournement de Martigues Port-de-Bouc	145
R12-2	Fos - Salon	227
R12-3	Mise à 2x2 voies de la RD268 à Fos	55
R12-4	Requalification RN568 Fos-sur-Mer	5
R12-5	Requalification RN568 Martigues Port-de-Bouc	5
R13	Aménager la RN296 à Aix-en-Provence	18,6
R14	Améliorer la RD9 à Martigues	35
R15	Compléter les boulevards urbains de rocade à Marseille	335
R15-1	Boulevard Urbain Sud	250
R15-2	Requalification en surface de la L2	21
R15-3	Requalification Cap Pinède-Capitaine Gèze	64
R16	Requalifier des voies en boulevards urbains	330
R16-1	Autres requalifications - Conseil de territoire MPM	146
R16-2	Requalification de la RD568 (Estaque)	16
R16-3	Requalification de la rue Turcan (RD5 Martigues)	2,5
R16-4	Requalification de la traversée de Saint Mitre (RD5)	2,5
R16-5	Requalification du chemin de Saint-Antoine à Saint-Joseph	12
R16-6	Requalification du Jarret	60

R16-7	Requalification RD4 Marseille	18
R16-8	Tunnel Mathys	23
R16-9	Tunnel Schloesing	50
R17	Compléter les échangeurs	123,9
R17-1	A55-RD9	6,7
R17-2	A7-R113 l'Agavon	0,0
R17-3	Accès au CEA à Cadarache (A51)	7,2
R17-4	Belcodène (A52)	18,2
R17-5	Entrée sud-ouest d'Aix-en-Provence phase 1	14
R17-6	Entrée sud-ouest d'Aix-en-Provence phase 2	50
R17-7	La Fossette et la Transhumance	5,8
R17-8	Salon Nord	22
R18	Aménager des contournements locaux	219
R18-1	Barreau de liaison Sud Miramas	6,7
R18-2	Contournement de Peyrolles (RD96)	25
R18-3	Contournement Ouest des Milles	27
R18-4	Déviation de Célony (RD7N)	23
R18-5	Déviation de Roquefort-la-Bédoule (RD559A)	4,0
R18-6	Déviation de Saint Cannat (RD7N)	42
R18-7	Déviation de Saint Pons (RD543)	38
R18-8	Déviation Ouest de Pertuis (RD973)	15
R18-9	Liaison A8-RD6 La Barque à Fuveau	22
R18-10	Liaison RD9 - RD65 Aix Sud	12
R18-11	Pont de la Guiramande	5,0

Une grande logistique plus durable **264**

R19	Un schéma directeur de la logistique	0,16
R20	Création d'une instance de coordination métropolitaine sur la logistique	0
R21	Un observatoire des flux logistiques	0
R22	Renforcer l'armature de fret ferroviaire et fluvial	161
R22-1	Gare de triage de Miramas	20
R22-2	Chantier multimodal à Mourepiane	29
R22-3	Accès ferroviaire de Mourepiane	10
R22-4	Extension de Clésud	10
R22-5	Desserte ferroviaire des bassins ouest	23,2
R22-6	Jonction ferroviaire Fos - Graveleau	16
R22-7	Canal fluvial vers Darse 2	48
R22-8	Electrification des quais bassins Est	4,6
R23	Création d'un service public de fret ferroviaire	103
R24	Favoriser l'innovation logistique	0
R25	Favoriser de nouveaux modèles logistiques	0

TOTAL **1904**

Action	Cout (M€)
Une tarification plus juste, plus simple et plus efficace	28,0
S01 Deux zones tarifaires	0,0
S02 Simplifier les gammes tarifaires	0,0
S03 Dématérialiser les titres	0,0
S04 Choisir la meilleure solution de mobilité	28
S05 13 Agences de mobilité	0,0
S06 Une voiture disponible si nécessaire	0,0
Une mobilité inclusive	5,0
S07 Une tarification sociale homogène	0,0
S08 Des plateformes d'aide à la mobilité	5,0
S09 Généraliser les transports dédiés aux personnes à mobilité réduite	0,0
TOTAL	33,0

Action	Cout (M€)
La Métropole pilote stratégique	0,0
M01 Des schémas directeurs pour approfondir le PDU	0,0
M02 Associer le comité des partenaires et le Conseil de Développement	0,0
La Métropole maître d'ouvrage	1,0
M03 Créer une structure de mise en œuvre et de financement	0,0
M04 Décliner le PDU au plus près des communes : les Plans Locaux de Mobilité	1
M05 Une action publique plus durable	0,0
La Métropole animatrice de la mobilité	0,3
M06 Expérimenter le budget participatif mobilité	0,1
M07 Aider chacun à changer ses déplacements	0,1
M08 Des lieux d'aide à la mobilité inclusive pour les publics sensibles	0,0
M09 Les entreprises, les établissements scolaires (...) acteurs de la mobilité durable	0,0
M10 Sensibiliser et communiquer sur une mobilité durable	0,1
M11 Accompagner l'innovation	0,0
La Métropole évalue et observe la mobilité	0,5
M12 Un observatoire partenarial de la mobilité	0,1
M13 Appréhender la mobilité par les groupes témoins	0,0
M14 Une actualisation régulière des pratiques de déplacements	0,4
TOTAL	1,8

ÉTAT DES LIEUX DU BUDGET ANNEXE TRANSPORT

La Métropole est, depuis 2016, Autorité organisatrice de la mobilité durable sur son territoire (AOM). Elle définit l'offre de transports en commun, ses modalités d'exploitation, sa tarification et les investissements bénéficiant du versement transport. Dans ce cadre, le 12 décembre 2016 a été adopté l'Agenda de la Mobilité exposant la stratégie et les priorités en faveur d'une mobilité plus durable sur le territoire Métropolitain.

Par ailleurs, depuis 2016, les évolutions suivantes ont été observées allant dans le sens d'une plus grande lisibilité et efficacité des actions métropolitaines :

- les budgets annexes « transports » des anciens EPCI ont été fusionnés ;
- dans le cadre des lois MAPTAM et NOTRe, réorganisant la compétence transport public au bénéfice de la Métropole, les transferts à la Métropole de la RDT13 et des compétences de transport interurbain, de transport routier urbains de personnes et de transport scolaire ont été opérés au 1er janvier 2017 ;
- l'harmonisation des taux de versement transport a été finalisée avec un taux porté à 2 % sur l'ensemble du périmètre de la Métropole. Par ailleurs, afin de garantir l'égalité fiscale sur le territoire métropolitain, le Conseil de la Métropole a également harmonisé, au 1er janvier 2017, les critères de restitution (remboursement) du versement transport.
- La Métropole a confié l'exploitation du Réseau de Transport Ulysse à la Régie des Transports Métropolitains et l'exploitation du réseau du pays d'Aubagne et de l'Etoile au groupement Façoneo - RTM.

Le compte administratif 2018 du budget annexe transport de la Métropole s'équilibre en fonctionnement à 665 millions d'euros environ. Les recettes apportées par le Versement Transport s'élèvent à 334,5 millions d'euros, et les recettes tarifaires à 125 millions d'euros. La section d'investissement s'équilibre quant à elle à 127 millions d'euros et un déficit de 2.31 millions d'euros.

L'évolution des charges d'exploitation du budget annexe transport, de l'ordre de 6 % est en nette augmentation : elle est principalement liée à l'indexation des rémunérations des exploitants et à un développement modéré de l'offre. Elles ne sont pas compensées par une augmentation corrélative des recettes.

En matière d'investissement, le recours à la dette progresse de 7 % et la part de financement par l'emprunt atteint aujourd'hui 79 % du budget.

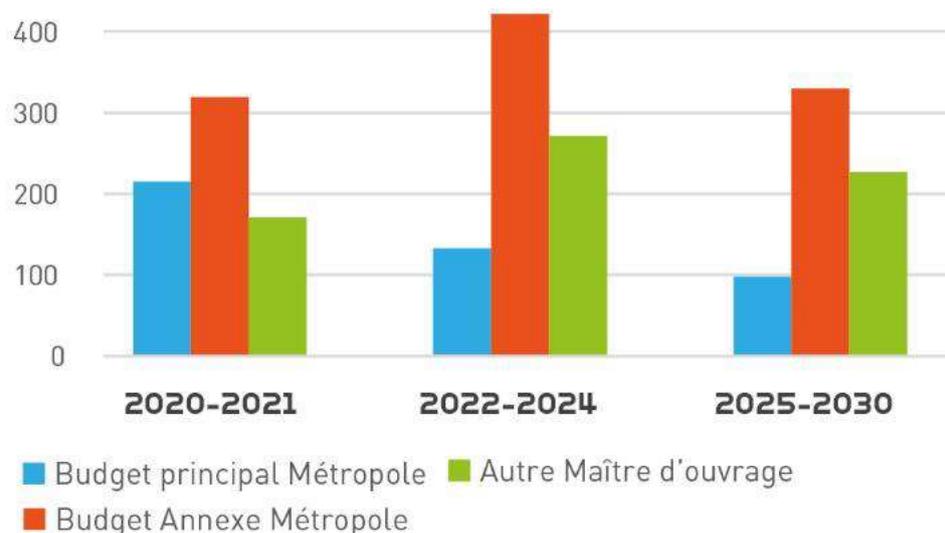
MODALITES DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

L'Agenda de la Mobilité métropolitaine, adopté à l'unanimité par le Conseil de la Métropole en décembre 2016, préfigurait le présent Plan de Mobilité en termes de stratégie générale mais aussi de programme d'investissements, faisant apparaître un besoin de financement à hauteur de 3,5 milliards d'euros d'ici 2025 et de plus de 10 milliards d'euros à l'horizon 2035.

La Métropole entend souligner l'implication de l'Etat dans le financement des projets structurants de transports collectifs. Ainsi, un amendement à la loi de finances 2022 prévoit de débloquer un milliard d'euros pour les transports métropolitains du quotidien dans le cadre du Plan « Marseille en Grand », dont 256 millions sous la forme d'une subvention publique. Cette subvention sera portée par le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), dans le cadre de son budget initial pour 2022 qui sera adopté d'ici la fin de l'année 2021, et le solde sous forme d'avance remboursable.

La réalisation du présent Plan de Mobilité suppose que des moyens financiers soient mis en place à la hauteur de ces besoins. Tout en apportant un certain nombre d'ajustements, de précisions et de compléments au programme défini par l'Agenda de la mobilité métropolitaine, le programme d'investissements prévu par le Plan de Mobilité en matière de transports reste, en rythme annuel, similaire à celui de l'Agenda, pour la part qui relève du budget de la Métropole.

INVESTISSEMENT ANNUEL PAR PÉRIODE



Le budget annexe transport

Pour atteindre les objectifs de report modal, de réduction des pollutions et des émissions de gaz à effet de serre, un investissement du budget annexe des Transports compris entre 350 et 400 millions d'euros par an se confirme comme indispensable. Il faut noter que ce montant est comparable à celui que le Sytral, autorité organisatrice de la Mobilité de l'aire urbaine lyonnaise a pu investir depuis une vingtaine d'années sur un périmètre comparable en taille et en population, avec le soutien des collectivités qui en sont membres. Ce n'est donc pas un chiffre inatteignable, moins encore si on le compare aux 35,6 milliards d'euros du projet Grand Paris Express.

Avec ses ressources actuelles et le niveau d'endettement qu'il porte, le budget annexe des transports de la Métropole est capable de porter un montant annuel d'investissements compris entre 100 et 150 millions d'euros, subventions incluses. Pour ce qui dépend d'elle, la Métropole s'engage à produire un effort budgétaire exceptionnel, dont l'ampleur dépend de discussions en cours avec l'État.

Il s'agit donc de mobiliser des ressources supplémentaires à hauteur de 150 à 200 millions d'euros par an en moyenne. Les annonces du Président de la République, accompagnée par les autres collectivités locales, permettront de répondre à l'ambition partagée par tous, portée par le Plan de Mobilité, dans le cadre de la future gouvernance partenariale de la structure dédiée.

Le budget principal

Le programme d'investissements du Plan de Mobilité repose aussi sur le budget principal de la Métropole, composé pour l'essentiel des états budgétaires spéciaux des territoires. Les investissements portés par ce budget sont :

- d'une part, les investissements en matière de voirie, pour la partie qui relève de la Métropole (à ce jour, principalement sur le Conseil de Territoire de Marseille Provence et, dans une moindre mesure, sur celui d'Istres ouest Provence et du Pays d'Aix) ;
- d'autre part les contributions apportées par la Métropole à des projets sous d'autres maîtrises d'ouvrage, principalement SNCF Réseau pour des projets de modernisation et de développement du réseau ferroviaire.

Le niveau des investissements requis est comparable à celui des dernières années mais le Plan de Mobilité appelle à davantage de priorisation des investissements de maintenance du patrimoine et de requalification des espaces publics au profit des modes actifs.

Les autres maîtres d'ouvrages

Le Plan de Mobilité mobilise également d'autres maîtres d'ouvrage que la Métropole et leurs capacités de financement.

En matière de voirie, l'effort budgétaire attendu de la part de l'Etat, du Département et des Communes n'est pas exceptionnel du point de vue quantitatif mais, là aussi, c'est la nature des projets qui doit être infléchie dans le sens de la stratégie du Plan de Mobilité, vers plus de partage d'espace public et de multimodalité.

En matière ferroviaire, le projet LN PCA et les opérations connexes impliquent un niveau d'investissement sans précédent à l'échelle de la décennie du Plan de Mobilité mais aussi de la suivante, qui verra notamment se réaliser la traversée et la gare souterraines de Marseille.

Ces opérations indispensables ne sont pas envisageables sans une contribution décisive de la part de l'État au titre du réseau ferré national. Un établissement public régional en cours de création aura vocation à organiser ce financement.

MODALITES DE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT

S'agissant du fonctionnement, le Plan de Mobilité suppose également un effort important pour développer les services à hauteur des besoins. Le coût net de l'offre supplémentaire, lié principalement au Réseau Express Métropolitain et aux THNS, est estimé à l'horizon 2030 à environ 100 millions d'euros par an, auquel se rajoutent les charges supplémentaires liées à l'indexation des contrats (environ 185 millions d'euros à l'horizon 2030).

L'objectif de la Métropole est de parvenir à financer cet effort par les moyens suivants :

- stabilité du concours du budget général à hauteur de 120 millions d'euros par an ; l'augmentation de ce montant, si elle devait être retenue dans le cadre du futur plan de mandat, devrait se faire en priorité au profit de la capacité d'autofinancement et donc des investissements, le déficit de fonctionnement des réseaux (= coûts d'exploitation - recettes commerciales - versement transport) doit donc être maintenu à son niveau actuel. Pour cela, le Plan de Mobilité prévoit plusieurs actions qui visent à contenir le coût de fonctionnement (TC13, TC16, ...), ainsi que la mobilisation accrue de solutions innovantes (TAD, navettes adaptatives, covoiturage) pour les dessertes de proximité.
- perspectives de croissance permettent d'envisager une progression annuelle moyenne du versement mobilité de 2,7% ;
- progression des recettes à hauteur de 47 millions d'euros par an, par la diminution de la fraude, une augmentation de la fréquentation des réseaux, favorisée notamment par l'ensemble des actions marketing et de changement de comportement, et à une stabilité en euros constants de la recette par usager ;
- effort de maîtrise des coûts kilométriques et rationalisation des réseaux.

Ainsi que l'a démontré le document discuté en conseil de métropole le 26 septembre 2019, la gratuité des transports se traduirait par un besoin de financement supplémentaire de l'ordre de 200 millions d'euros. Le Plan de Mobilité n'a pas retenu cette hypothèse faute de pouvoir identifier les moyens de couvrir cette dépense supplémentaire.

La gratuité des transports

Ainsi que l'a démontré le document discuté en conseil de métropole le 26 septembre 2019, la gratuité des transports se traduirait par un besoin de financement supplémentaire de l'ordre de 200 millions d'euros. Le PDU n'a pas retenu cette hypothèse faute de pouvoir identifier les moyens de couvrir cette dépense supplémentaire.

DES GAINS DE POUVOIR D'ACHAT

Un usage plus faible de la voiture a pour conséquence directe une diminution du budget qui lui est consacré.

L'évaluation des coûts est faite à ratio 2017 constants, donc sans prendre en compte des hausses de cout de carburant, de l'entretien ou du prix d'achat des voitures. Les tendances récentes de prix de l'énergie et de hausse des coûts d'entretien laissent supposer que ces hypothèses ont pour effet de minorer l'effet positif du PDU sur le budget des ménages. Il est par ailleurs considéré que le prix d'achat d'une voiture électrique est similaire à celui d'une voiture thermique dès 2025 primes déduites.

L'estimation du coût du stationnement s'appuie sur des hypothèses d'un coût moyen horaire et de hausse du taux de respect (20 à 80%) à confirmer par le schéma directeur du stationnement.

Enfin, le développement de l'autopartage (action EP12) et plus globalement la baisse du nombre de déplacement en voiture entraine une baisse de la motorisation d'environ 18 000 voitures, soit 2% du parc métropolitain.

Au vu de ces différentes hypothèses, les actions du PDU ont pour effet de diminuer le budget des ménages de plus de 500 M€ par rapport au scénario tendanciel, soit plus de 11% du budget total actuel pour la mobilité.

	2017	2030 tendanciel	2030 PDU
Entretien et énergie	2,2 Md €	+120M€	- 384 M€
Achat de véhicules	2 Md€	-	- 72 M€
Stationnement	40M€	-	+18 M€
Transports en commun	121 M€	+5M€	+45 M€
Solde	4,4 Md€	+125M€	-393 M€

Plan de mobilité

DE LA MÉTROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE
2020/2030

