

PRESENTATION DU RAPPORT

19 janvier 2009

SOMMAIRE

- **SYNTHÈSE GÉNÉRALE DE L'ANALYSE RÉTROSPECTIVE**
- **RELATIONS AVEC LES SATELLITES ET COMMANDE PUBLIQUE**
- **PRESTATIONS RÉCIPROQUES ENTRE MPM ET LES COMMUNES**
- **PROSPECTIVES**

SYNTHÈSE GÉNÉRALE DE L'ANALYSE RÉTROSPECTIVE État financier de la collectivité

État financier de la collectivité

LIBELLE	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Epargne de gestion	26 824 513	82 064 157	-101 367	31 365 014	109 486 749	80 363 659
intérêts courus	13 818 851	12 937 838	11 486 697	14 665 621	30 744 678	38 991 926
Epargne brute	13 005 662	69 126 319	-11 588 065	16 699 393	78 742 071	41 371 733

Le niveau d'autofinancement, rapporté au stock de la dette (1,1 milliards d'euros), est dramatiquement bas, comme le montre la comparaison avec les autres Communautés Urbaines.

État financier de la collectivité

- A partir de 2005, les investissements, portant notamment sur le métro et le tramway (qui représentent plus de **37%** des dépenses 2002-2007), subissent une forte croissance. Compte tenu du très faible autofinancement de la section de fonctionnement, la hausse de l'investissement a induit mécaniquement une **explosion de la dette** :

	2003	2004	2005	2006	2007	TOTAL
Investissements	98 781 008	165 148 549	366 072 821	481 099 588	414 109 113	1 624 510 366
Dette 31/12	231 857 175	420 206 444	712 446 460	927 613 468	1 077 421 914	

État financier de la collectivité

- Ce n'est pas le niveau de dette qui est élevé à la Communauté urbaine (rapportée à la population), mais le **rapport entre l'épargne brute et ce niveau** (40 millions pour 1,1 milliards, donc inférieur à 4%). Ceci engendre une capacité de désendettement de plus de 26 ans en 2007, une situation intenable sur le moyen terme → cf. benchmarking
- La hausse du taux de la TP et l'introduction de la fiscalité mixte en 2005 ont apporté un ballon d'oxygène à MPM d'environ **85 millions** d'euros. Pourtant, les ressources de la Collectivité restent très en deçà de celles des autres communautés urbaines. Ce phénomène s'explique principalement par le **très faible niveau de fiscalité par habitant** (245 euros/habitant contre, par exemple 332 à Lille et 409 à Lyon), dû à des **bases fiscales** relativement faibles et surtout, concernant la **taxe professionnelle, très peu dynamiques** : seulement 7% de croissance sur 5 ans de 2002 à 2007.

État financier de la collectivité

- Ce facteur fiscal n'est pas compensé par la **dotation globale de fonctionnement, la plus faible des CU** (178 euros/habitant pour une moyenne dans la catégorie de 227), et est aggravé par **le taux de reversement de la fiscalité** (attribution de compensation et DSC) : 91% pour MPM, alors que les autres CU sont toutes sous le seuil de 66%.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE DE L'ANALYSE RÉTROSPECTIVE

Points notables

TEOM & traitement des OM

- La mise en service de l'incinérateur en avril 2010 induira un surcoût (cf. prospective). Par ailleurs, si l'utilisation d'Entressen était interrompue pour quelque cause que ce soit avant la mise en service cet incinérateur, nous estimons le surcoût annuel à **32 millions** d'euros.
- Il convient de définir un **zonage** avec le niveau de services rendus et corrélativement des **taux différenciés** pour la TEOM. Ceci nécessite une étude spécifique, de préférence en 2009.

Personnel

- En 2003, 18% de la rémunération principale était distribué aux non-titulaires, contre 8 % en 2007 du fait de la **forte titularisation des contractuels** durant cette période.
- **L'absentéisme** atteint un niveau inquiétant : 12,42% en 2005 (98.997 jours, soit environ 455 ETP sur une base de 218 jours travaillés).
- Le choix de l'assemblée délibérante d'une **nature forfaitaire des primes propriété semble s'écarter du cadre réglementaire applicable.**

Contribution au Bataillon des Marins Pompiers

- La base sur laquelle est calculée la participation de la Communauté urbaine est majorée de 10 000 000 €, **majorant donc sa contribution d'un million d'euros depuis 2006.**

Attribution de compensation et dette conventionnelle

- **L'attribution de compensation reversée aux communes membres n'a pas été calculée sur des bases sécurisées.**
- Les conditions de détermination du montant de l'attribution de compensation pour chacune des communes de la CUMPM sont donc contestables pour au moins quatre raisons :
 - *Les 18 communes n'ont pas toutes été traitées de la même façon et la Ville de Marseille a fait l'objet d'un traitement particulier ;
 - *Il n'y a eu aucun contrôle a posteriori de la réalité des charges transférées ;
 - *Certaines charges transférées ont pu être sous-estimées¹²,

Attribution de compensation et dette conventionnelle

- Aujourd'hui, il n'est pas possible de contester cette attribution de compensation, dans l'absence d'éléments incontestables pour revenir en arrière et justifier une modification du montant pour une ou plusieurs des communes membres de MPM. La seule possibilité consisterait en un accord unanime, dans les mêmes formes que celui intervenu en 2001.
- Néanmoins, **plusieurs anomalies** appellent les commentaires suivants

Attribution de compensation et dette conventionnelle

- *L'absence de détermination précise de l'intérêt communautaire des compétences transférées maintient des difficultés de prise en charge par l'EPCI ou les communes membres de certaines activités (eaux pluviales, voirie,...). En particulier, la situation sur le pluvial doit être clarifiée, notamment compte tenu des risques élevés de besoins d'investissements dans le futur.*
- Par delà le calcul stricto sensu de l'AC, il convient de signaler que les dispositions de la loi qui prévoyaient le **transfert de plein droit des actifs immobiliers** et des contrats attachés à la compétence n'ont pas été pleinement respectées, et il subsiste de nombreuses incertitudes qu'il faudrait lever une par une : propriété des terrains d'Entressen, transfert de l'ensemble des parkings, biens mis à disposition de la RTM, transfert du siège de MPM,...

Attribution de compensation et dette conventionnelle

- *L'absence de prise en charge des conséquences économiques futures des transferts effectués* : l'embauche en grand nombre de personnel dans les services transversaux – et de catégories supérieures) ou les engagements de travaux lourds comme ceux de l'Axe nord littoral ou les dépenses futures indispensables du tunnel Prado Carénage n'ont fait l'objet d'aucune analyse.
- *L'incohérence du transfert de la dette des communes* : les contrats eux mêmes n'ont pas été transférés, au mépris des principes dégagés par la loi Chevènement qui prévoyait le transfert de plein droit de l'ensemble des biens et contrats de toute nature affecté aux compétences transférées. Le préjudice pour MPM est évalué à **9,5 millions** d'euros sur la période 2003-2008, et **2,9 millions** sur 2009-2014.

Attribution de compensation et dette conventionnelle

- *Les ratios par habitant des transferts effectués sont de nature à faire peser un doute sérieux sur la cohérence des montants retenus.* Ce ratio s'établirait, pour la Ville de **Marseille**, à **147 euros** environ par habitant. Si cela semble dans la moyenne (**150 euros**), l'on peut cependant se demander comment ce ratio n'est pas plus élevé, Marseille devant, par hypothèse, supporter de lourdes charges dans les compétences transférées.

Budget annexe Ports

- Au total, depuis 2002, **19 215 749 €** de crédits de paiement sur des autorisations de programmes relatifs aux ports ont été mandatés sur le budget principal, contre seulement 1 075 873 € sur le budget annexe ports.
- Le coût global cumulé du **déficit réel** du Budget annexe des ports représente aujourd'hui près de **20 millions d'Euros** pour 24 ports et 8600 anneaux, soit au moins la moitié du produit de la fiscalité ménages. On peut estimer qu'une **rationalisation et une harmonisation des AOT** dans les DSP concernées, accompagnées d'une augmentation significative, permettrait de réduire très fortement ce déficit et au moins de le ramener à son niveau de 2004.

Qualité du processus et des documentaires budgétaires

- Nous recommandons la création rapide de **budgets annexes Ordures Ménagères et Transports** (et ZAC à terme), à l'instar de ce qui est pratiqué dans d'autres CU (cf. benchmarking en §2.4).
- Les **flux inter-budgets** sont mal reflétés dans les comptes administratifs. Un « forfait raisonnable » devrait être mis en place pour tous les budgets annexes dès 2010, sur le modèle de ce qui existe aujourd'hui pour l'assainissement, et une réflexion plus approfondie sur la comptabilité analytique devrait être initiée.

Qualité du processus et des documentaires budgétaires

- Le **contrôle de gestion** au sein de la Collectivité est très **insuffisant**, et certaines anomalies identifiées (**coût des assurances excessif à cause du taux d'accident – 71% ! -**, **consommation anormale de carburant**, **politique de subventionnement**,...) pourraient être corrigées si un tel service existait (aujourd'hui limité à un seul agent). Les compétences de ce service devraient en outre inclure le contrôle de la gestion déléguée (rapport des délégataires,...).

Qualité du processus et des documentaires budgétaires

- Les comptes administratifs doivent être analysés de manière rigoureuse, ce qui devrait constituer une tâche du contrôle de gestion. Aucune **revue analytique** (cf. §1.3.1) n'est menée, ce qui conduit à des **pertes d'historique** et rend difficile l'étude pluriannuelle des comptes (cf. par exemple le compte 611 en §1.3.1.1).
- En outre, nous observons plusieurs problèmes de **rattachement** (factures de la Direction des transports de 2007 passées en 2008, rattrapage des conventions avec Marseille de 2007 en 2008, compensations tarifaires RTM, intérêts moratoires,...).

Qualité du processus et des documentaires budgétaires

- La **frontière entre exceptionnel et courant** est trop poreuse (ex. inscription de subventions récurrentes ou des compensations tarifaires RTM en exceptionnel). En outre, les montants en exceptionnel sont très élevés, notamment en 2002 et 2003, et perturbent l'analyse de l'épargne.
- De même, la **frontière entre fonctionnement et investissement** est parfois « contournée » (subvention à la RTM partiellement en investissement certaines années et entièrement en fonctionnement pour d'autres, subvention du CG13 en 2006 inscrite en fonctionnement mais portant sur de l'investissement).

Qualité du processus et des documentaires budgétaires

- Le **suivi de la dette** devrait être renforcé (existence de deux logiciels de suivi n'indiquant pas toujours des données cohérentes, problème de la dette conventionnelle, consolidation d'une ligne de trésorerie en 2004 mal comptabilisée ?).

Qualité du processus et des documentaires budgétaires

- Le **processus budgétaire n'est pas suffisamment encadré**. Il est, par exemple, surprenant que nous n'ayons pas pu obtenir au 20 décembre 2008 un état des consommations réelles, avec rattachement, du budget 2008. Plus généralement, il convient d'instaurer des circuits d'engagement et de paiement plus clairs et moins décentralisés, et de revoir les AP/CP pour les mettre en perspective avec les ressources réelles de la Collectivité.

RELATIONS AVEC LES SATELLITES ET COMMANDE PUBLIQUE

Suivi des satellites

- Sur les satellites en général, nous recommandons des **rencontres régulières** (trimestrielles) entre les Directions de ces structures et la Direction Générale de MPM. Par ailleurs, les relations avec certaines de ces structures (RTM, SEM,...) ont donné lieu à une accumulation de conventions et d'avenants qu'il serait opportun de consolider.
- En outre, l'obligation de **production d'un rapport annuel** des mandataires de la Collectivité administrateur de SAEMML n'est à notre connaissance respectée dans aucune des SAEMML dont la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole est actionnaire.

DSP portuaires

- Les redevances d'occupation et les tarifs pratiqués par les délégataires ou occupants soulèvent des difficultés. Par ailleurs, on notera que pour des obligations contractuelles similaires d'animation, certaines DSP prévoient une **subvention de la collectivité sans que les justifications** juridiques n'apparaissent comme établies.
- Dans le cadre du port de la Pointe Rouge confié en DSP à YCPR, il existe un contentieux avec le Conseil général qui date de la construction. MPM pourrait avoir à reverser la somme d'environ 130 000 euros et devrait apurer sa dette au fil des exercices. Une **transaction** paraît souhaitable.

DSP parkings

- Les **équilibres financiers** des parkings au profit de MPM sont **fragiles** pour plusieurs motifs détaillés en §3.1.3.2.
- De plus et concernant les parkings donnés en concession, les conditions contractuelles peuvent être revues, pour l'essentiel, entre 2008 et 2010. Compte tenu des éventuelles difficultés des exploitants, la Communauté pourrait être amenée à devoir intervenir. Il en sera nécessairement ainsi si MPM souhaitait mettre en place un **tarif résident**, pour le moment souvent inexistant.

DSP parkings

- MPM et la Ville de Marseille sont en contentieux sur la propriété du parking *Bourse*, expressément transféré à la Communauté dans le cadre du transfert de compétence. La Ville a décidé de céder ce parking à Vinci dans le cadre d'une promesse de vente, alors que ce parking avait été construit dans le cadre d'un bail à construction consenti par la Ville à Vinci. Si le tribunal devait conclure à son intégration dans le service public, le bail serait nul. MPM qui pourrait alors légitimement revendiquer la propriété du parking *Bourse* devrait néanmoins assumer l'ensemble des conséquences de cette disqualification.

DSP parkings

- La Ville de Marseille occupe des places de parking dans le parking de l'*Hôtel de Ville* désormais transféré dans le cadre du transfert de compétences. La Ville doit verser à MPM le montant des occupations correspondantes à réception d'un titre de recettes. Aucun **titre** n'a encore été émis à ce jour par l'EPCI qui ne peut donc, à ce jour, réclamer un quelconque montant financier. **Il est important de le faire au plus vite pour assurer le remboursement.**

Eau et assainissement

- La **substitution** de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole à la Ville de Marseille n'a fait l'objet d'aucun acte juridique. Le **débat sur le mode de gestion futur** doit être préparé dès 2009, et les liens capitalistiques dans la Société des Eaux de Marseille doivent se **décroiser**.
- Le prix de l'eau n'est pas excessif sur le territoire de la Collectivité, même s'il se situe plutôt dans la **moyenne haute**.

SOMIMAR et délégation du MIN

- Il convient de rétablir des rapports « normaux » entre la Communauté urbaine et la société, dont elle est l'actionnaire majoritaire, notamment en termes de **versement de la redevance**. En outre, il est urgent de prendre une décision sur **l'avenir de Saumaty** et de la L2. De plus, SAUMATY et ARNAVAUX font l'objet d'un seul MIN et d'un seul service public et il semble impossible de l'éclater de la seule volonté de l'autorité délégante comme c'est le cas aujourd'hui.

Marchés OM

- Certains marchés de prestations de nettoyage ont fait l'objet de **marchés négociés permettant des discussions tarifaires non rapportées dans les dossiers de procédure**. Le rapport d'analyse retient seulement le résultat qui fait état d'une baisse de plus de 65% par rapport à l'offre initiale d'un candidat alors que les autres candidats maintiennent leur proposition. Une telle baisse inexpliquée impose une **vigilance certaine sur ces marchés de nettoyage lors de la prochaine mise en concurrence prévue pour 2009**. Il semble de plus que les différents lots ont été attribués à chacun des candidats présentés, ce qui pourrait soulever des interrogations.

Commande publique

Points forts

- Procédures et documents constitutifs du DCE très formalisés
- Analyse préalable de la disponibilité des crédits avant l'enclenchement du processus de publication
- Possibilité d'analyse de la pertinence de la commande en phase préalable (projet de délibération si accompagné du DCE)

Commande publique

Points faibles

- Actualisations réglementaires des seuils ?
- DCE pas toujours transmis en phase préalable
- Disparité des pratiques de formalisation des synthèses d'analyse des offres par les DO
- Processus d'analyse préalable des besoins entre niveau central et DO : pratiques récurrentes de 'marchés de jointures'
- Données d'analyse budgétaire plus que de gestion sur les marchés, faiblement voire pas exploitées par les parties prenantes

Commande publique

- Les nouveaux seuils réglementaires de 2009, notamment celui de 4 000 euros relevé à 20 000 euros pour les marchés sans formalité, accordent un **nouvel espace de liberté qu'il convient de maîtriser**. L'absence d'un système efficient de **suivi**/calendrier des marchés constitue un risque juridique pour MPM, mais également opérationnel (risque d'occurrence de marché périmé pour certains achats).

RTM et mission métro-tramway

- Les récentes conventions passées avec la Régie ont le mérite de clarifier la situation. **Les flux financiers semblent aujourd'hui nécessaires et suffisants.** Toute modification des conditions d'exploitation de la RTM décidée par l'Autorité Organisatrice devrait se traduire par une compensation tarifaire versée par celle-ci à la RTM (allongement des horaires ou baisse du prix des tickets par exemple).
- Il convient désormais d'établir en collaboration avec la Direction de RTM un **plan d'investissement** sur un horizon de 5 ans au moins et de préparer la nouvelle « DSP in house » à conclure *fin 2009*.
- En revanche, il est nécessaire de définir le **rôle de la mission métro-tramway**, et de définir le **contrôle** qu'il convient d'exercer sur cette structure.

Marseille Aménagement

- Il serait opportun de négocier un « **pacte d'actionnaires** » avec la Ville de Marseille (cette démarche pouvant être appliquée à d'autres satellites) et de mener une réflexion sur la création parallèle d'une **SPLA**.

Gestion des contentieux

- La gestion des contentieux n'appelle pas de commentaire particulier. Au titre des différents contentieux, l'on peut craindre des condamnations de la Communauté Urbaine à hauteur de :
 - **2,3 M€** au titre de l'exercice 2009 se répartissant en 1 M€ au titre des dommages de travaux publics Tramway et **1,3 M€** au titre des autres contentieux ;
 - **1M€** sur l'exercice 2010 au titre des contentieux généraux connus à ce jour.

PRESTATIONS RÉCIPROQUES ENTRE MPM ET LES COMMUNES

Prestations réciproques

- Un premier bloc de conventions concerne la mise à disposition de personnel de la DGRH de la Ville de Marseille auprès de MPM, pour assurer une assistance sur différentes missions de gestion de ressources humaines. Ces conventions sont aujourd'hui caduques, le Président de la Communauté urbaine ayant souhaité que MPM gère désormais directement l'ensemble de ces missions.
- En ce qui concerne la mutualisation des services informatiques et le service d'information géographique, leur évolution s'inscrit dans le projet **d'autonomie** informatique –souhaitable - élaboré par la Direction des Technologies et de l'Informatique de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en septembre 2008 pour la période 2009-2011.

Prestations réciproques

- Les autres conventions qui demeurent doivent être réexaminées en tenant compte de **l'intérêt communautaire** que peut avoir MPM à exercer ces compétences au nom et pour le compte des communes membres d'une part et de la compensation financière qui y est prévue en appréciant le coût réel direct et indirect que supporte l'EPCI du fait de cet exercice.
- Les **conditions financières** méritent d'être revues, y compris les délais de paiement.

Prestations réciproques

- Une question **d'opportunité** se pose pour les missions relevant des services **Tourisme et Congrès, Commerce, Enseignement Supérieur et Recherche**, les personnels concernés travaillant aujourd'hui à 100% pour le compte de la Ville de Marseille (DDEAI). Ces services Commerce et Tourisme pourraient être proposé aux 17 autres communes sur la base d'une nouvelle convention.

Prospective

- **4 SCENARII:**
 - **Continuité**
 - **Maintien de la capacité de désendettement à 26 ans**
 - **Amélioration de 26 à 20 ans sur 2 mandatures**
 - **Amélioration de 26 à 20 ans sur 1 mandature**

Continuité

Principales hypothèses :

- Sur les charges à caractère général :
- 16M€ en 2010 puis 20M€ annuels de dépenses de fonctionnement supplémentaires dus à l'incinérateur
- diminution du poste assurance en 2008 due à la baisse de la prime responsabilité civile
- Sur les charges de personnel :
- hausse globale de 4,8% en 2009 puis augmentation annuelle de 3,5% ensuite

Continuité

- Sur la fiscalité :
- taxe professionnelle : diminution des bases de 5,5M€ en 2009, hausse annuelle de 1% ensuite.
- fiscalité ménage : hausse de 1% des bases des taxes foncières et de 3% de la taxe d'habitation
- hausse du taux de la taxe professionnelle de 0,49 point en 2009, taux de fiscalité ménage stable
- TEOM : hausse a minima: convergence vers un taux unique de 14,8% en 2014

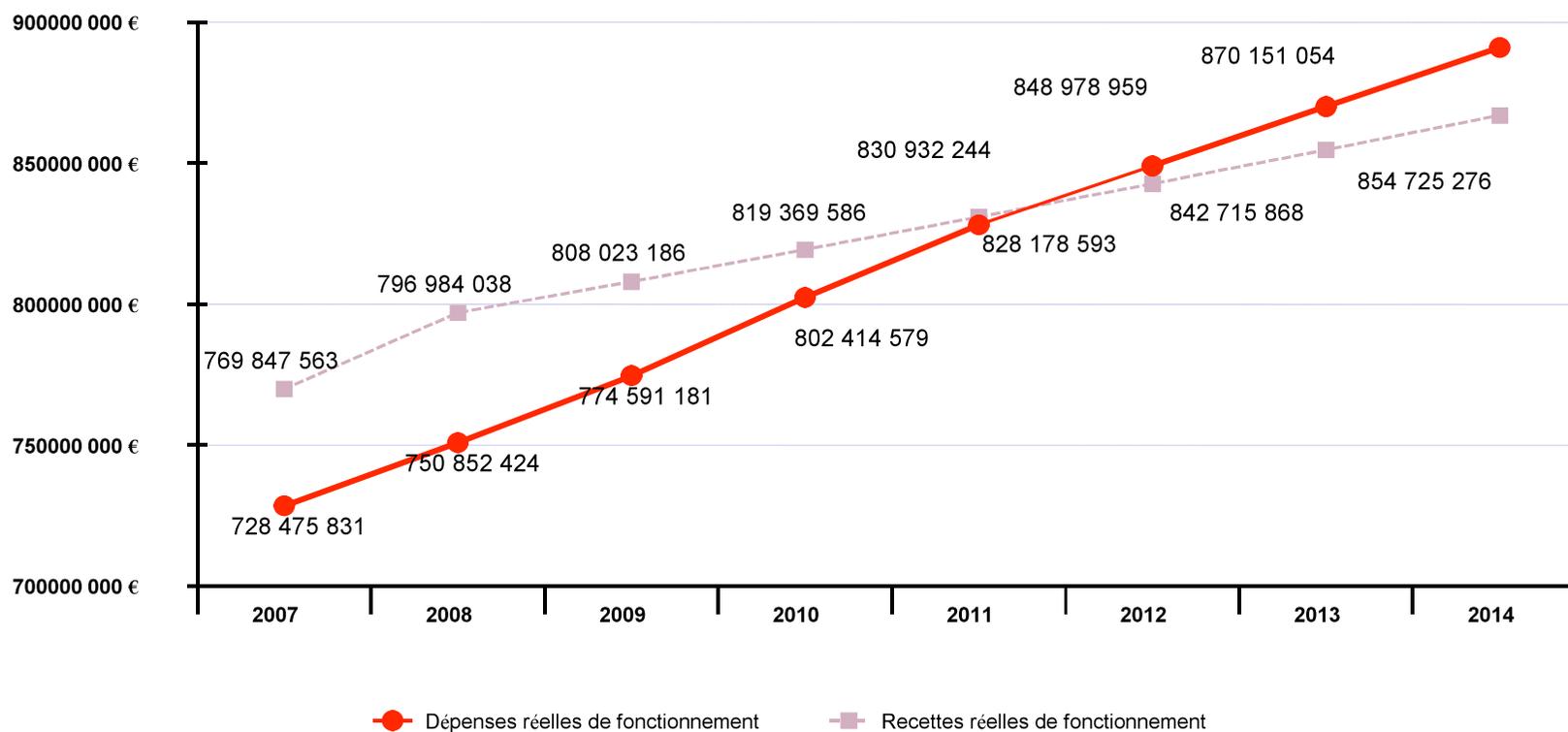
Continuité

- Sur les autres produits de fonctionnement :
- 5,1M de recettes supplémentaires annuelles dues au marché sur le mobilier urbain
- Sur les dépenses d'investissement :
- 100M€ destinés à la ligne 2 du tram, étalés de 2010 à 2012
- 267M€ d'investissement estimés en 2010, puis hausse annuelle suivant l'inflation (hors dette, prolongement des lignes de métro et de tramway, dette RTM et construction du réseau pluvial)
- Prolongement de la ligne de métro : 89M€ en 2009 et 28M€ en 2010
- Prolongement de la ligne de tramway : 31M€ en 2009 et 4M€ en 2010

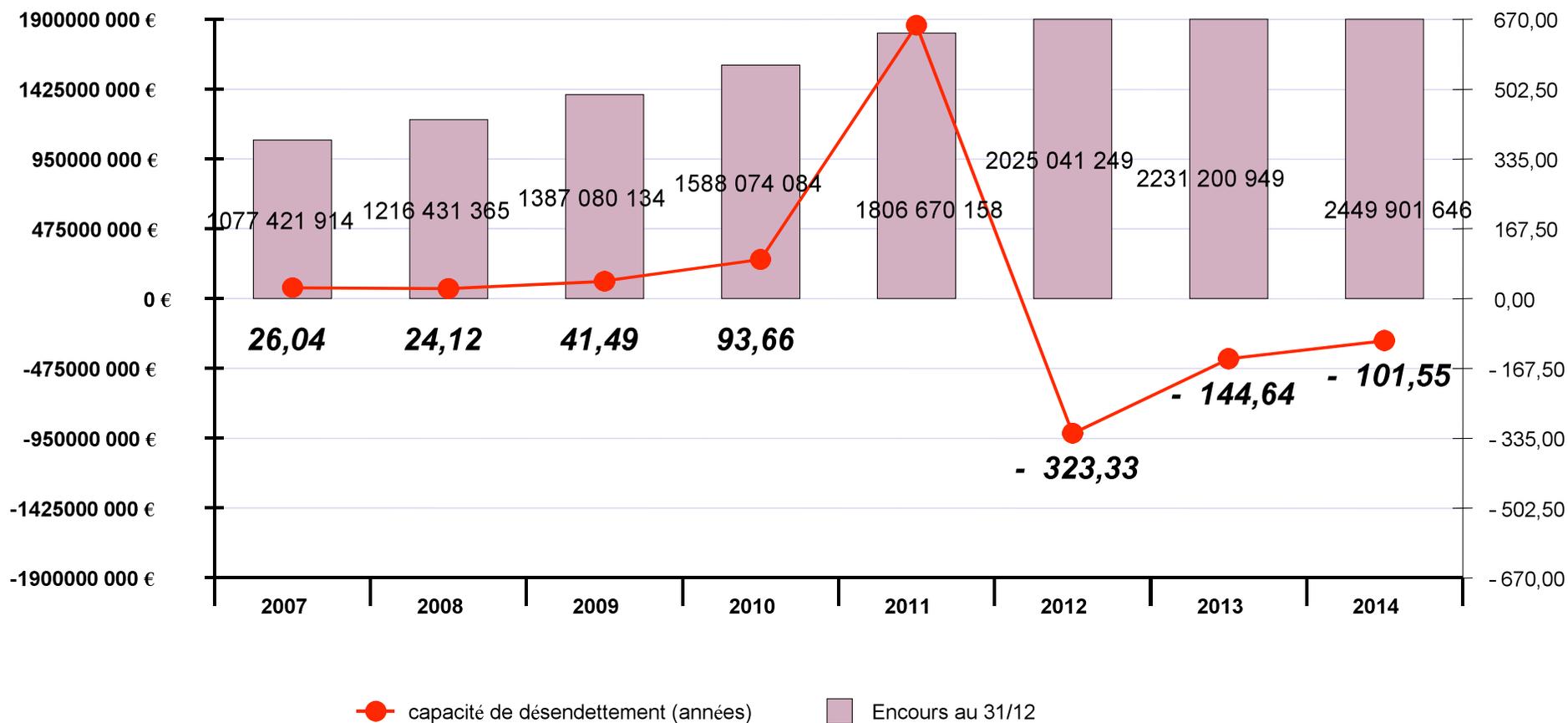
Continuité

- Sur les recettes d'investissement :
- FCTVA : taux de 15,482% appliqué à 80% des dépenses d'équipement
- Subventions : 62M€ en 2009, 67M€ en 2010 ; 42M€ en 2011 ; 15% des dépenses d'investissement (hors dette) subventionnées dès 2012
- les nouveaux emprunts (à compter de 2009) sont amortis sur 15 ans au taux de 4,27 %
- Autres évolutions :
- Pluvial : 7M€ en dépenses et recettes d'investissement
- Remboursement de la dette RTM : en dépenses : 27M€ en 2009, 30M€ par an de 2010 à 2013 et 16M€ en 2014; 13M€ annuels en recette jusqu'en 2013

Continuité



Continuité



Maintien à 26 ans

- Sur les dépenses de fonctionnement :
- une hausse annuelle de 1 % des charges à caractère général dès 2010
- diminution de 10% du poste carburant en 2009, stabilisation ensuite
- une hausse annuelle de 2 % des charges de personnel dès 2010 notamment grâce à une gestion rigoureuse de l'absentéisme
- prise en compte de la contribution versée par l'Etat à la ville de Marseille au titre du bataillon des marins pompiers permettant la diminution de la subvention de la communauté urbaine de un million d'euro par an

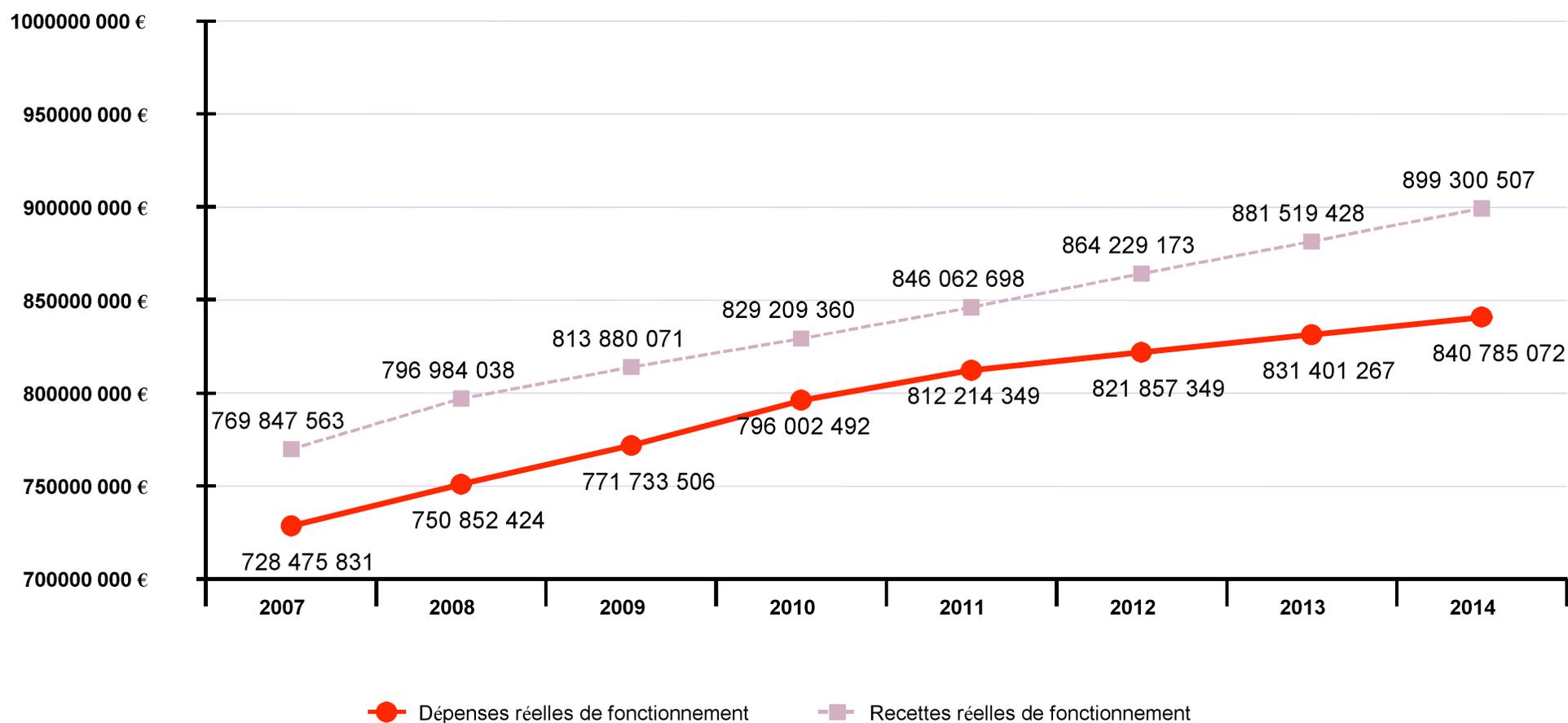
Maintien à 26 ans

- Sur les recettes de fonctionnement :
- Hausse des taux de la fiscalité ménage de 3 % en 2010 et 3 % en 2012
- Convergence progressive vers une harmonisation du taux de la TEOM à 17,521% en 2014 (avec hausse des taux dès 2010)
- Récupération rétroactive en 2009 de 3M€ de trop-versés à la ville de Marseille au titre du bataillon des marins pompiers
- Diminution des charges d'intérêt sur la dette conventionnelle de 1,3M en 2009, 1M en 2010, 0,7M en 2011, 0,5M en 2012, 0,4M en 2013 et 0,25M en 2015

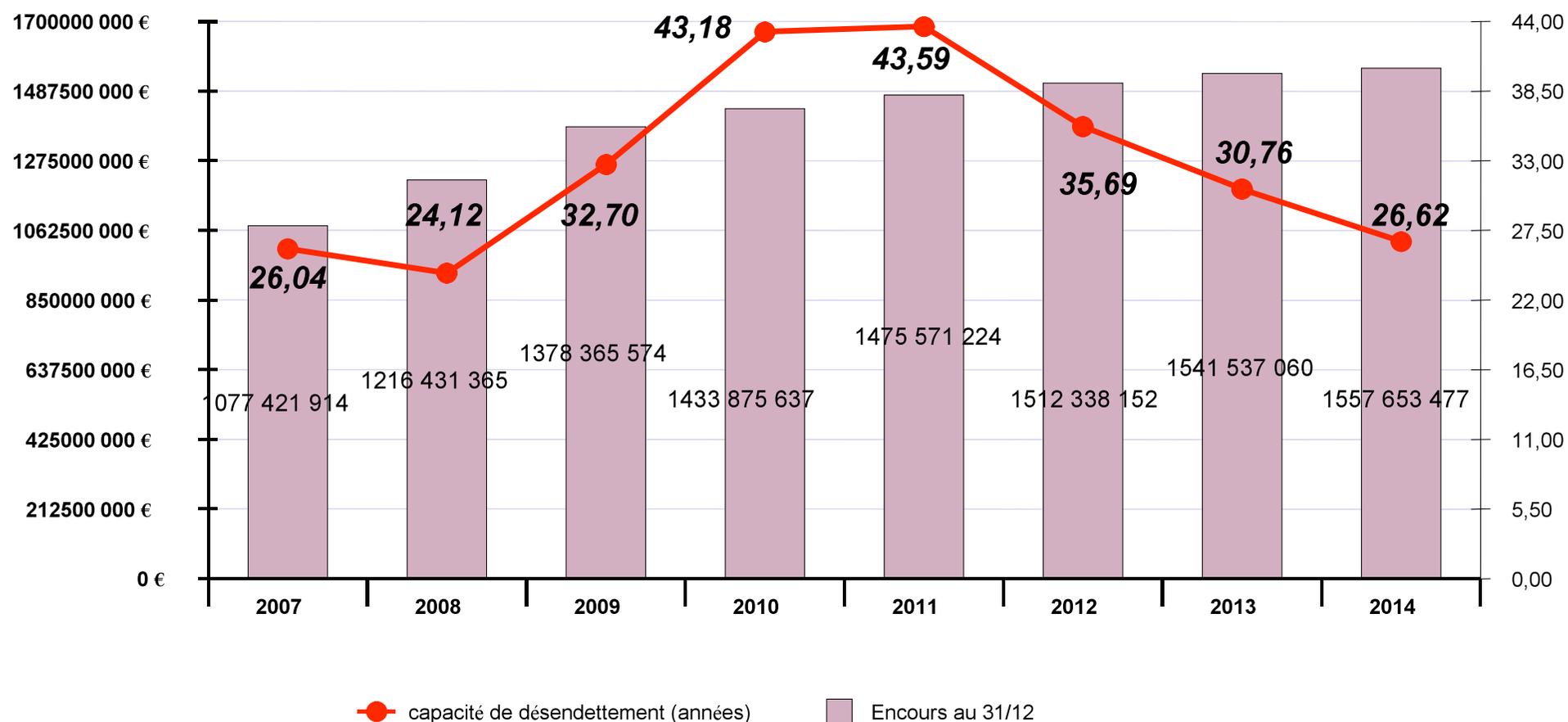
Maintien à 26 ans

- Sur les dépenses d'investissement :
- Suppression des 100M€ destinés à la ligne 2 du tramway
- 175M€ d'investissement estimés en 2010, puis diminution annuelle de 7 % pour atteindre 131M€ en 2014 (hors dette, prolongement des lignes de métro et de tramway, remboursement de la dette RTM construction du réseau pluvial)
- Sur les recettes d'investissement :
- Subventions d'investissement: 62M en 2009, 67 en 2010 ; 21% des dépenses d'investissement (hors dette) subventionnés dès 2011
- 2010 à 2012: récupération annuelle de 3M€ sur la dette conventionnelle

Maintien à 26 ans



Maintien à 26 ans



Maintien à 26 ans

Sous scénario

- Une augmentation de 5 % des taux de la fiscalité ménage en 2009 apporterait de 1,8M€ à 2M€ par an de produit supplémentaire et permettrait surtout à la Communauté urbaine de bénéficier d'une marge de manœuvre supplémentaire sur son taux de taxe professionnelle (sous réserve que les communes relèvent également leurs taux).
- En effet, une hausse de ses taux de fiscalité ménage (TH, TF, TFNB), cumulés à une autre du taux moyen pondéré des communes membres permettraient à la Communauté urbaine d'augmenter son taux de taxe professionnelle, qui peut aujourd'hui croître de seulement 0,49 point. Cette marge de manœuvre sera consommée dès l'année 2009.

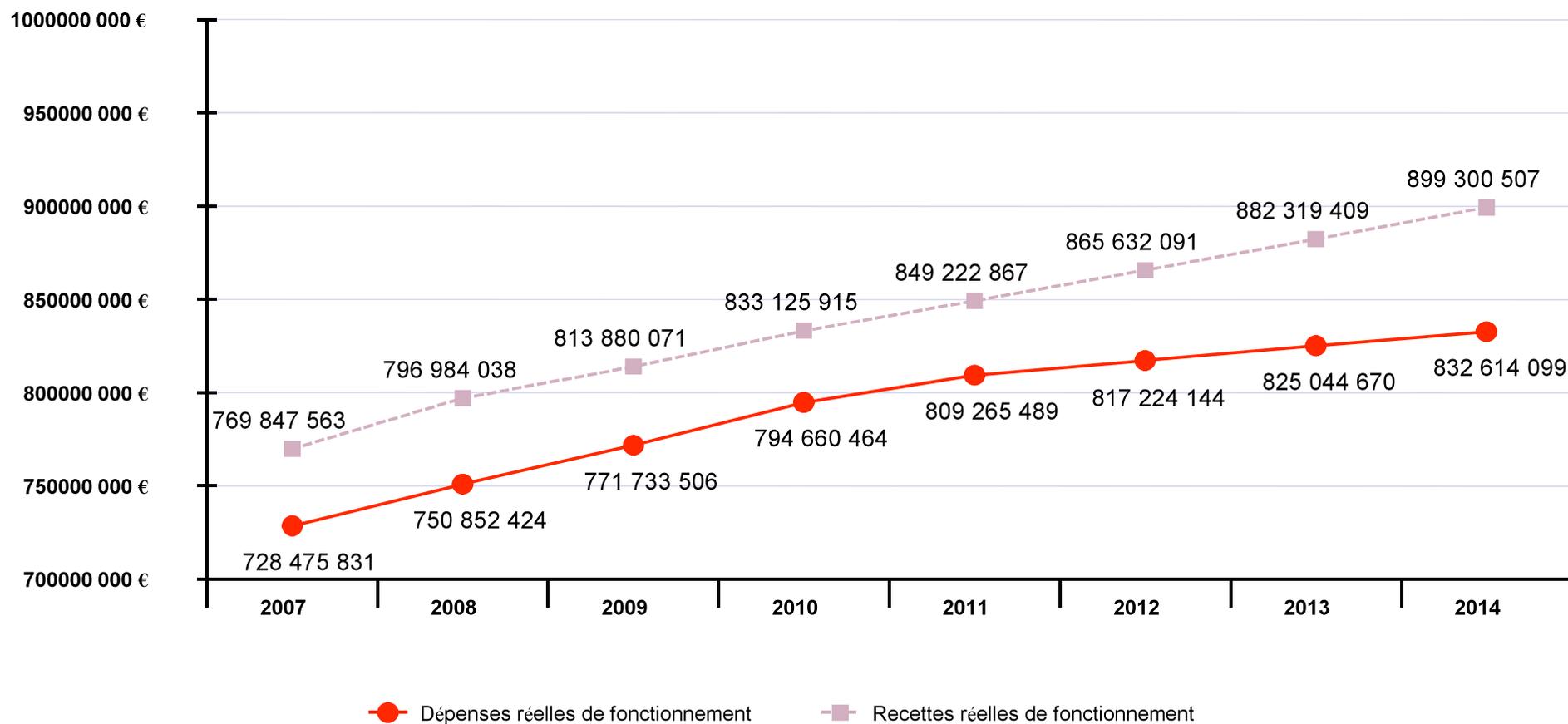
Amélioration de 26 à 20 sur 2 mandats

- Dépenses de fonctionnement :
- des dépenses de personnel augmentant de 1% par an dès 2010
- Recettes de fonctionnement :
- un taux de TEOM convergent à 17.521 % en 2014, avec une hausse plus forte en 2010
- hausse des taux de la fiscalité ménage de 6 % en 2010
- hausse annuelle de 3 % du produit apporté par l'impôt sur les ordures ménagères dont sont taxés les commerçants grâce à une gestion plus active de cette taxe

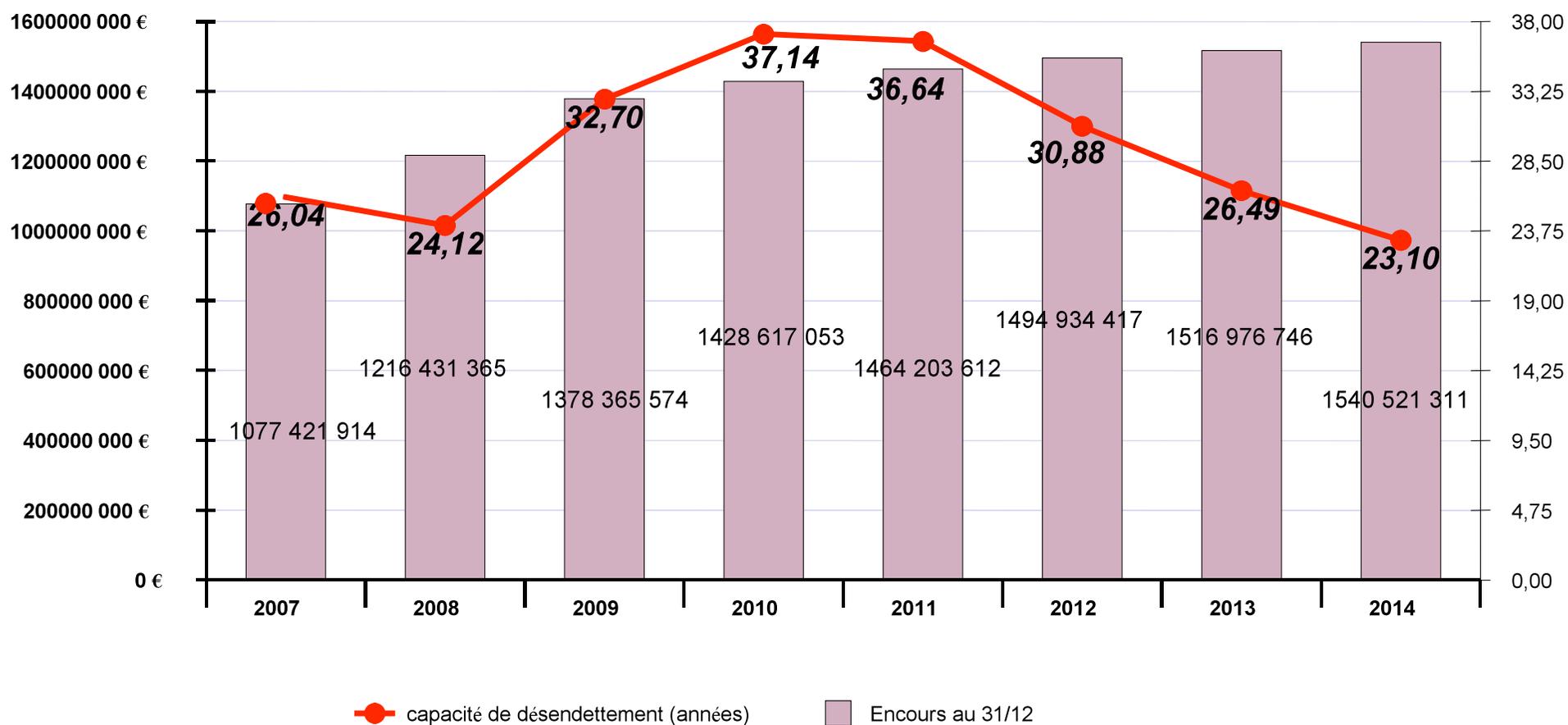
Amélioration de 26 à 20 sur 2 mandats

- Les montants des investissements (hors dette, prolongement des lignes de métro et de tramway, dette RTM et construction du réseau pluvial) s'élèvent à 175M€ en 2010, diminuent de 7 % par an jusqu'en 2013, puis augmentent de 7% en 2014(150M€).
- La part des subventions d'équipement restent identiques à ceux du scénario 2 (62M en 2009, 67 en 2010 ; 21% des dépenses d'investissement (hors dette) subventionnés dès 2011).

Amélioration de 26 à 20 sur 2 mandats



Amélioration de 26 à 20 sur 2 mandats



Amélioration de 26 à 20 sur 1 mandat

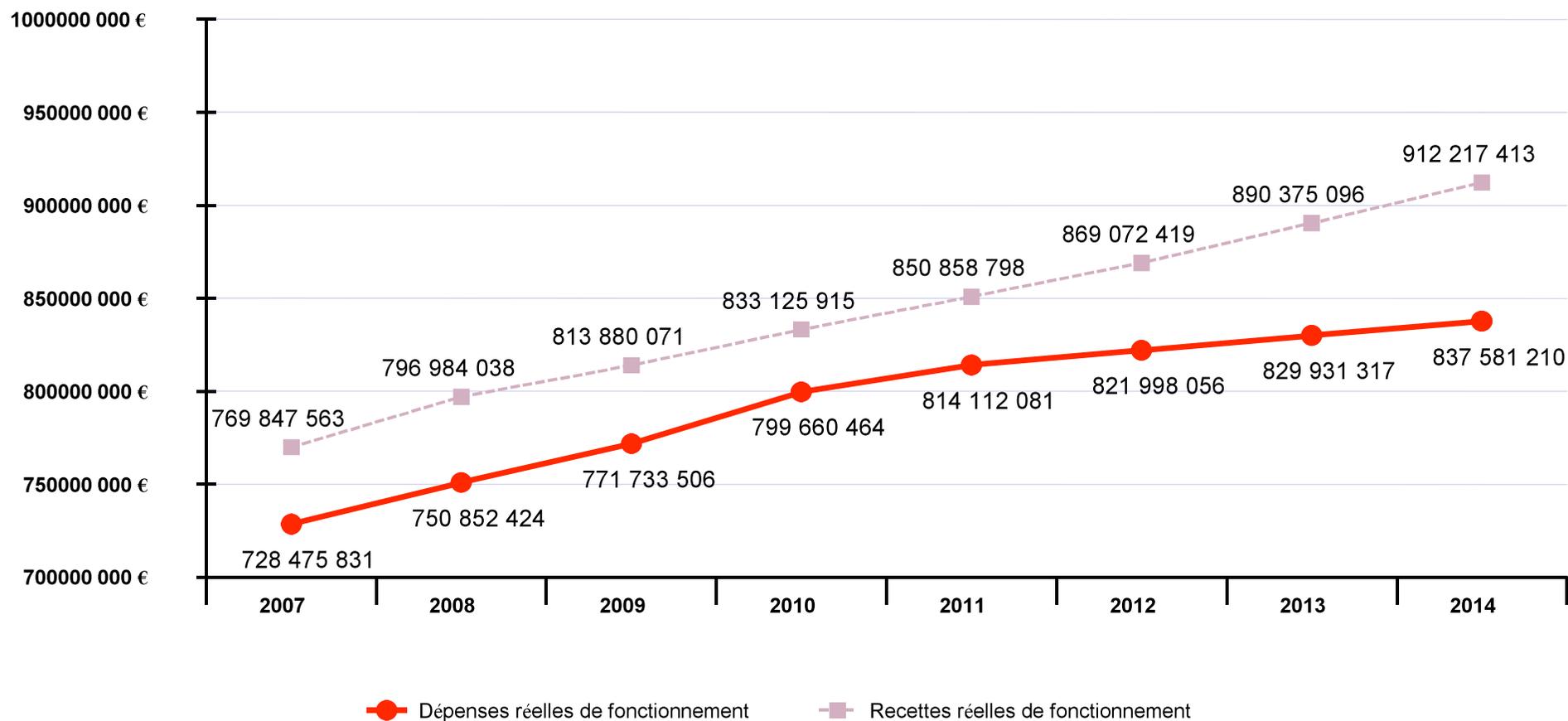
- Bases fiscales :
- Hausse annuelle des bases du foncier bâti de 1% par an en 2009 et 2010, de 2% de 2011 à 2014, impliquant ainsi une hausse du produit de la TEOM
- Hausse des bases de la taxe professionnelle de 1% de 2009 à 2012 et de 3% de 2013 et 2014 grâce notamment à la création de nouvelles ZAC
- Dotation de solidarité communautaire :
- Une DSC augmentant de 5M€ en 2010, bénéficiant notamment aux communes sur laquelle le produit prélevé au titre de la TEOM augmente le plus fortement

Amélioration de 26 à 20 sur 1 mandat

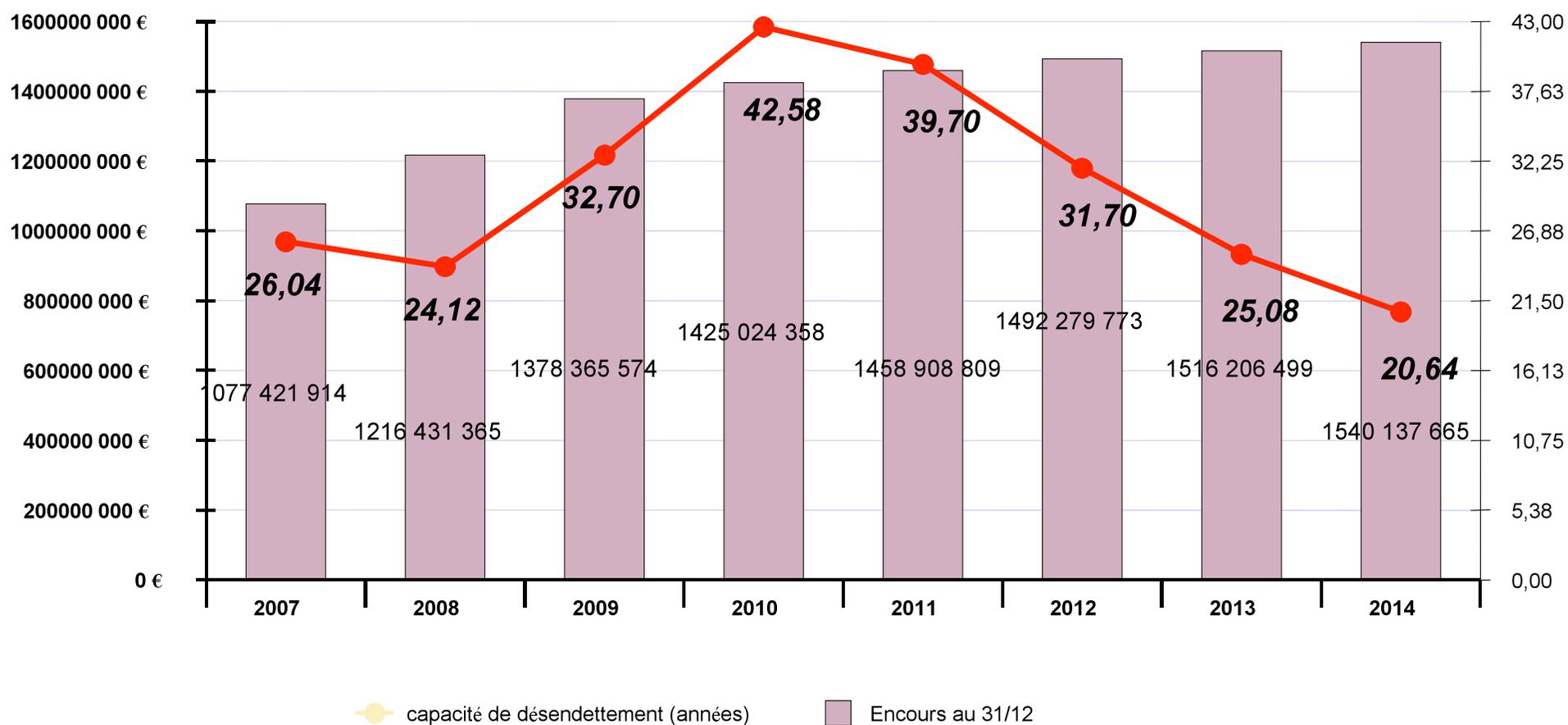
Investissement :

- Subventions d'investissement: 62M en 2009, 67M en 2010 ; 23% des dépenses d'investissement (hors dette) subventionnés dès 2011
- Dépenses d'investissement : 175M€ en 2010, hausse annuelle de 2% ensuite, pour atteindre 190M€ en 2014
- Emprunt :
- Les emprunts souscrits à compter de 2009 sont amortis sur **20 ans**, toujours au taux de 4,27%

Amélioration de 26 à 20 sur 1 mandat



Amélioration de 26 à 20 sur 1 mandat



Comparaisons entre les différents scénarii

Remarques sur les budgets annexes: ports, eau & assainissement

Comparaisons entre les différents scénarii

Indicateurs	Contributions directes		Produit TEOM		Dépenses réelles de fonctionnement		Dépenses d'investissement		Encours de la dette au 31 décembre N		Capacité de désendettement (en année)	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Scénario 1	309 685 020	322 809 724	130 815 069	143 049 188	802 414 579	891 091 198	444 771 411	443 887 976	1 588 074 084	2 449 901 646	93,66	-101,55
Scénario 2	310 797 444	325 260 666	136 549 981	169 348 975	795 820 530	840 244 046	319 053 000	266 338 603	1 433 875 637	1 557 653 477	43,18	26,62
Scénario 2 bis	311 539 061	324 821 992	136 549 981	169 348 975	795 819 543	840 659 424	319 053 000	266 338 603	1 431 239 538	1 557 023 926	42,06	26,72
Scénario 3	311 914 080	325 260 666	139 349 901	169 348 975	794 660 464	832 614 099	319 261 585	271 397 942	1 428 617 053	1 540 521 311	37,14	23,1
Scénario 4	311 914 080	331 374 322	139 349 901	148 105 455	799 660 464	837 581 210	305 847 979	273 269 265	1 425 024 358	1 540 137 665	42,58	20,64

Remarques sur les budgets annexes

Budget annexe « ports »

- C'est le budget principal qui assume la majeure partie des équipements relevant de la compétence ports.
- Or, le prix de l'anneau est relativement faible dans les 24 ports gérés par la Communauté urbaine. Une rationalisation de celui-ci apporterait un excédent de fonctionnement supplémentaire permettant ainsi de financer une plus grande partie des investissements relatifs aux ports par le budget annexe.

Remarques sur les budgets annexes

Budgets annexes « assainissement » et « eau »

- La renégociation des contrats (cf. rapport rétrospectif) fera probablement baisser la part délégataire sur le prix de l'eau et l'assainissement, ouvrant ainsi la porte à une légère hausse de la part revenant à la Communauté urbaine et permettant ainsi de couvrir une partie du financement de l'infrastructure de dégagement en mer (coût : environ 100M€ dont 70% à la charge de la Communauté urbaine dans la situation actuelle, voire 100 % selon la décision du Tribunal administratif portant sur la compétence « pluvial »)
- Ceci n'améliorera pas le budget principal, et les budgets annexes n'ont pas vraiment besoin de recettes supplémentaires. Toutefois, cela permettrait de diminuer la dette des deux budgets annexes, donc d'améliorer la capacité de désendettement consolidée. Et, dans la mesure où toutes les charges (assurances, carburants,...) ne sont pas transférées sur ces budgets annexes, la hausse de la « surtaxe » leur permettrait verser un « forfait », suivant des clés de répartition, au budget principal, ce qui dans ce cas soulagerait ce dernier.
- MPM peut aussi durant les négociations choisir d'augmenter la redevance d'occupation du domaine public. Cela lui permettrait alors d'abonder son budget principal mais elle devra payer de la TVA supplémentaire (5,5 %) et la part délégataire diminuera dans une moindre mesure, ce qui laissera à la Communauté urbaine une plus faible marge de manœuvre pour augmenter sa surtaxe.