

## Annexe 5

### **Annexe au Budget 2025 de Bordeaux Métropole – Motivations et calculs présidant à la détermination des subventions d'équilibre au titre de l'article L. 2224-2 du CGCT**

S'agissant des budgets des services publics à caractère industriel et commercial exploités en régie, affermés ou concédés, l'article L. 2224-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit qu'ils doivent être équilibrés en recettes et dépenses. Toutefois, dans certaines situations, liées aux caractéristiques et aux conditions d'exploitation du service, ce principe de base ne peut être respecté qu'au prix du versement par les collectivités publiques d'une subvention, dans des cas limitativement énumérés par la loi, destinée à compenser une insuffisance de recettes propres au service ou un excédent conjoncturel de charges.

Dans ce cadre, l'article L. 2224-2 du CGCT autorise le versement, à l'appui d'une délibération dûment motivée adoptée par l'assemblée délibérante, d'une subvention du budget principal destinée à assurer l'équilibre des services concernés.

S'agissant plus particulièrement des services de transport public de personnes, les articles L.1221-12 et L.1512-2 du code des transports ont introduit des dispositions dérogatoires destinées à pallier l'absence de couverture des investissements réalisés par les seules recettes tarifaires et le caractère structurellement déficitaire de ce service public.

Certains services gérés par Bordeaux Métropole entrant dans le cas des dispositions précitées nécessitent ainsi le versement par le budget principal d'une subvention destinée à assurer l'équilibre de leurs comptes respectifs.

Il est cependant précisé que dans le cadre de l'optimisation de ses marges de manœuvre, Bordeaux Métropole continuera à étudier, pour l'ensemble des services concernés, les conditions d'une maîtrise de leur déficit d'exploitation dans le but d'atteindre, à terme, leur équilibre, et, en cas d'impossibilité, la manière de le réduire significativement et durablement, tout en garantissant un égal accès pour tous à ces services publics.

S'agissant du **Service extérieur des pompes funèbres**, le budget primitif pour 2025 s'établit en mouvement budgétaires, comme suit :

<b>Mouvements budgétaires</b>	<b>Dépenses</b>	<b>Recettes</b>
Inscriptions d'exploitation	201 650,00	75 300,00
<b>Besoin de financement (subvention)</b>		<b>126 350,00</b>
Total Section d'exploitation	201 650,00	201 650,00
Total Section d'investissement	-	-
<b>Total général</b>	<b>201 650,00</b>	<b>201 650,00</b>

La section d'exploitation fait ressortir un besoin de financement de 126 350,00 €, contre 115 400,00 € au budget primitif 2024.

Cette hausse de la subvention s'explique essentiellement par la baisse des recettes attendues que ne compense pas celle, moins importante, des dépenses d'exploitation.

Dans ces conditions, il s'avère indispensable que le budget principal verse en 2025 une subvention de fonctionnement à cette activité, d'un montant de **126 350,00 €**, en application du 1° de l'alinéa 3 de l'article L.2224-2 du CGCT, répondant aux exigences du service public imposant des contraintes particulières de fonctionnement.

Concernant le **budget annexe du Crématorium**, le budget primitif se présente en mouvements budgétaires comme suit :

Mouvements budgétaires	Dépenses	Recettes
Inscriptions d'exploitation	2 120 500,00	1 578 500,00
<b>Besoin de financement (subvention)</b>		<b>542 000,00</b>
Total Section d'exploitation	2 120 500,00	2 120 500,00
Total Section d'investissement	508 500,00	508 500,00
<b>Total général</b>	<b>2 629 000,00</b>	<b>2 629 000,00</b>

La section de fonctionnement fait ressortir en 2025 un besoin de financement de 542 000,00 € justifiant le versement d'une subvention de fonctionnement en baisse par rapport à 2024 (655 930,00 €).

La baisse du recours à une subvention d'équilibre résulte des charges à caractère général et des charges de personnel liées au fonctionnement direct du crématorium en diminution entre les deux exercices, avec notamment de moindres dépenses d'énergie anticipée (350 000,00 € contre 400 000,00 € en 2024) et de masse salariale (-30 000,00 €).

Dans ce contexte, il s'avère indispensable que le budget principal verse en 2025 une subvention de fonctionnement à cette activité, d'un montant de **542 000,00 €**.

S'agissant du **Service de gestion des équipements fluviaux**, le budget primitif se présente en mouvements budgétaires comme suit :

Mouvements budgétaires	Dépenses	Recettes
Inscriptions d'exploitation	1 837 400,00	1 232 400,00
<b>Besoin de financement (subvention)</b>		<b>605 000,00</b>
Total Section d'exploitation	1 837 400,00	1 837 400,00
Inscriptions Section d'investissement	1 132 610,00	732 610,00
<b>Besoin de financement (subvention)</b>		<b>400 000,00</b>
Total Section d'investissement	1 132 610,00	1 132 610,00
<b>Total général</b>	<b>2 970 010,00</b>	<b>2 970 010,00</b>

La section d'exploitation fait ressortir un besoin de financement de 605 000,00 € contre 870 000,00 € au budget primitif 2024.

Le service connaît une légère baisse des recettes attendues de l'activité touristique fluviale, compensée par une recette liée à la reprise de provisions devenues sans objets pour 170 000,00 €. A contrario, le budget annexe de Régie voit également ses charges à caractère général diminuer en raison d'efforts de gestion faits sur différents postes de dépenses (achats de fournitures, prestations sous-traitées, carburant). Comme en 2024, le budget intègre la régularisation de l'autorisation d'occupation temporaire (AOT) due annuellement au Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) pour 250 000,00 € ainsi que des dépenses d'entretien et de réparation courantes des équipements fluviaux, en baisse, à 65 000,00 €. Sont par ailleurs intégrées les charges de structure refacturées par le Budget principal à hauteur de 132 200,00 €.

Enfin, la subvention prévisionnelle tient compte de l'intégration dans le patrimoine du service des immobilisations des communes liées au transfert de la compétence tourisme, dont certaines non totalement amorties, pour un montant de 649 610,00 €, en hausse et représentant 35% des dépenses de fonctionnement (contre 32% en 2024).

Dans ces conditions, il s'avère indispensable que le budget principal verse en 2025 une subvention de fonctionnement à cette activité, d'un montant de **605 000,00 €** en application du 1° de l'alinéa 3 de l'article L.2224-2 du CGCT, les exigences du service public imposant des contraintes particulières de fonctionnement.

En outre, eu égard au programme des travaux de construction et de rénovation rendus nécessaires par l'activité fluvio-maritime, représentant plus de 1M€ d'investissements en 2025, le budget annexe de la Régie fait apparaître également un déficit à sa section d'investissement rendant indispensable le versement d'une subvention d'investissement par le budget principal à hauteur de **400 000,00 €**, en application du 2° de l'alinéa 3 de l'article L.2224-2 du CGCT prévoyant cette faculté « *Lorsque le fonctionnement du service public exige la réalisation d'investissements qui, en raison de leur importance et eu égard au nombre d'usagers, ne peuvent être financés sans augmentation excessive des tarifs.* ».

S'agissant enfin du **Service des transports**, le budget primitif se présente en mouvements budgétaires comme suit :

Mouvements budgétaires	Dépenses	Recettes
Inscriptions d'exploitation	418 895 921,00	375 825 921,00
<b>Besoin de financement (subvention)</b>		<b>43 070 000,00</b>
Total Section d'exploitation	418 895 921,00	418 895 921,00
Total Section d'investissement	187 632 025,00	187 632 025,00
<b>Total général</b>	<b>606 527 946,00</b>	<b>606 527 946,00</b>

Le projet de budget prévoit une hausse des recettes du service de 7,5 M€, soit près de 104 M€, ainsi que du versement mobilité qui est porté à 251 M€ (contre 237,5 M€ en 2024). Par ailleurs, les charges d'exploitation sont également anticipées en forte hausse de près de 16 M€, soit 336,8 M€ en 2025. Le dynamisme de ces dépenses découle principalement de l'augmentation de la contribution forfaitaire d'exploitation (CFE) versée par Bordeaux Métropole au délégataire et évaluée à 331 M€ (contre 313,8 M€ en 2024), traduisant notamment les effets de l'inflation qui demeure notable. Enfin, comme pour le Budget primitif, le Budget annexe des transports est confronté au renchérissement des charges de personnel (+420 k€). A contrario, le budget prévoit une baisse importante des charges exceptionnelles (-9,5M€), l'année 2024 ayant été marquée par l'inscription de 10M€ liées au pré contentieux liant Bordeaux Métropole à Kéolis.

Dans ce contexte, s'agissant de la section d'exploitation, la différence entre les dépenses prévisionnelles, d'un montant de 418,9 M€ et les recettes propres du service, d'un montant total de 375,8 M€, fait apparaître une insuffisance de financement de 43,07 M€, qui ne peut donc être couverte par une augmentation de tarifs.

La subvention attendue du budget principal s'établirait ainsi pour 2025 à 43,07 M€, contre 48,93 M€ au BP 2024, conformément aux articles L. 1221-12 et L. 1512-2 du code des transports et par dérogation à l'article L. 2224-1 du CGCT.