

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Jeudi 21 mai 2026

BUDGET PRINCIPAL - COMPTE FINANCIER UNIQUE 2025

Paul Euzière

Conseiller municipal de Grasse

Conseiller communautaire

Président du groupe « *Grasse à Tous* »

Ce Compte Financier Unique 2025 de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse présente une collectivité qui demeure, objectivement, dans une situation financière stable avec notamment un endettement qui reste, pour le moment, contenu.

Mais précisément parce que ce document est sérieux, il faut regarder ce qu'il révèle aussi en creux : des fragilités structurelles, une sous-exécution importante des investissements, et surtout une dépendance croissante du budget communautaire en particulier dans le domaine très coûteux des transports.

Le premier enseignement de ce CFU, c'est **l'écart considérable entre les investissements annoncés et ceux réellement réalisés.**

Le document indique :

50,59 millions d'€ d'autorisations budgétaires en Investissement ; mais **seulement 27,35 millions effectivement exécutés.**

Donc, **plus de 23 millions d'€ d'investissements prévus n'ont pas été réalisés** sur l'exercice.

C'est-à-dire qu'à peine un peu plus de la moitié des investissements programmés ont effectivement été exécutés.

Même en tenant compte des Restes à réaliser -8,38 millions d'€ reportés- le décalage demeure très important.

Il relativise fortement le volontarisme affiché dans les politiques communautaires : dans la mobilité ; la transition écologique ; les équipements structurants ; la patrimoine communautaire.

Nous avons donc une collectivité qui programme beaucoup, annonce beaucoup, mais qui peine manifestement à transformer les crédits votés en réalisations concrètes.

C'est un premier point.

Autre réalité préoccupante : le dossier des transports publics.

Car derrière les présentations qui se veulent rassurantes du budget annexe de la régie Régie « Sillages », les chiffres racontent une autre histoire.

Le Budget transport représente à lui seul : **16,57 millions d'€** de dépenses d'exploitation dont plus de 14 millions pour la seule Délégation de Service Public.

14 millions d'€, c'est un niveau élevé pour une agglomération de notre taille.

Et surtout, **ce budget n'est équilibré qu'à travers des transferts massifs depuis le budget principal de la CAPG.**

Ce CFU le dit explicitement : **9,2 millions d'€ proviennent du Versement Mobilité ; 6,9 millions d'€ supplémentaires sont versés directement par le Budget Principal** au titre de la Contribution de service public.

Sur 17,49 millions d'€ de recettes du budget transport, environ 16,1 millions proviennent directement de la fiscalité ou du budget communautaire.

Les recettes tarifaires propres (billetterie) ne représentent que **42 790 € sur 17,49 millions d'€** de recettes, soit **0,24 % du financement.**

Le réseau est financé à 97 % par des dotations publiques, presque exclusivement par la CAPG elle-même via le Versement Mobilité et la « contrainte de service public ».

Ce constat n'est pas une critique du principe du transport public. Aucun réseau urbain en France ne s'autofinance intégralement.

Mais ici, **le problème est celui de l'échelle et de la soutenabilité.**

Nous avons un territoire vaste, éclaté, peu dense, avec des contraintes topographiques fortes.

Cela produit mécaniquement **un coût élevé par kilomètre exploité et un faible taux de couverture par les recettes usagers.**

Or, **le CFU ne fournit aucun indicateur essentiel :**

- pas de coût par voyage,
- pas de fréquentation détaillée,
- pas de taux de couverture,
- pas d'évolution du coût par ligne,
- pas d'analyse prospective.

Autrement dit : **nous connaissons le coût global du système, mais pas réellement son efficacité économique.**

Le transport absorbe une part croissante des marges financières de la CAPG.

Or nous voyons déjà apparaître plusieurs tensions :

- des investissements communautaires largement sous-exécutés ;
- une dépendance très forte à la fiscalité ;
- et des dépenses futures qui vont continuer à augmenter avec :

la transition énergétique, l'électrification des flottes, les infrastructures de mobilité, et un projet au coût faramineux comme le BHNS.

La vraie question est donc celle-ci :

La CAPG pourra-t-elle durablement maintenir un modèle de transport consommant plus de 16 millions d'€ par an – sans compter l'investissement et le fonctionnement du BHNS- tout en continuant à financer les équipements publics, la gestion de l'eau et de l'assainissement, l'adaptation climatique, et les besoins croissants des 23 communes de la CAPG ?

Le CFU ne répond pas à cette question.

Et c'est probablement sa principale faiblesse.

Parce qu'un compte financier ne devrait pas seulement constater les équilibres de l'année écoulée. Il devrait aussi éclairer les choix futurs.

Or ici, nous avons surtout un document comptable descriptif, mais très peu de vision stratégique.