

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 8 octobre 2020

Rapport n° 2020/444 et 548

BUDGET 2020

DECISION BUDGETAIRE MODIFICATIVE N°1

Sommaire

I - SECTION DE FONCTIONNEMENT	5
1. LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT : +1 745,858 M€	5
1.1 Exploitation régulière : +1 766,347 M€.....	5
1.2 Autres charges : -4,500 M€.....	6
1.3 Constitution d'une provision : +15,800 M€.....	7
1.4 Ecritures d'ordre : amortissement : - 33 M€.....	7
1.5 Virement à la section d'investissement : +1,210 M€.....	7
2. LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : 1 745,858 M€.....	7
2.1. Versement mobilité : - 1 000 M€.....	8
2.2. Les recettes tarifaires SNCF : 623 M€.....	9
2.3. La TICPE : - 15 M€.....	9
2.4. Compensation et Avance remboursable de l'Etat : + 2 155 M€	9
2.5. Autres recettes et subventions : + 14,3 M€	10
2.6. Ecritures d'ordre : -32 M€	10
2.7. Ecritures d'affectation du résultat 2019 : 1,260 M€	10
II - SECTION D'INVESTISSEMENT	10
1. LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT : +518,633 M€	11
1.1 Réajustements des investissements majeurs : -84,439 M€.....	11
1.2 Les écritures de reprise de résultat 2019.....	12
2. LES RECETTES D'INVESTISSEMENT : +518,633 M€.....	13
2.1. Subventions aux projets CPER : + 80 M€.....	13
2.2. L'affectation du résultat de fonctionnement excédentaire : 541,512 M€	13
2.3. L'emprunt : -75,689 M€	13

La décision modificative n°1 au budget 2020 reprend les principales conséquences de la crise sanitaire estimées à date, sur la section de fonctionnement du budget d'Île-de-France Mobilités et l'accord trouvé avec l'Etat :

- En recettes de fonctionnement :
 - o Le soutien financier de l'Etat retranscrit dans le protocole d'accord entre Île-de-France Mobilités et le Premier Ministre représentant 2,155 milliards d'euros, reparti entre un montant de compensation au titre de la perte de VM, selon le dispositif acté en LFR n°3 et une avance remboursable à compter de 2023 versée par l'Etat fin 2020 au titre de la perte de recettes tarifaires et du différentiel entre le versement mobilité estimé au BP 2020 et la perte de versement mobilité constatée mais non compensée par le dispositif voté en LFR3 ;
 - o L'impact à la baisse sur le versement mobilité 2020 est estimé à – 1 Md€ ;
 - o La perte de TICPE à la suite de la moindre vente de carburant pendant le confinement, estimé à -15 M€.

- En dépenses de fonctionnement : la baisse des recettes tarifaires liée au confinement ainsi que la prévision du moindre usage des transports en commun par les voyageurs en 2020, estimée à 1,6 Md€ TTC pour l'ensemble du système de transport se traduit compte tenu du protocole conclu et des dispositions contractuelles applicables par une augmentation des contributions versées aux opérateurs de transport. Le coût net pour Île-de-France Mobilités, déduction faite de la TVA, des mécanismes contractuels d'intéressement aux recettes et des économies réalisées par la SNCF sur les péages, s'élèverait à 1,155 Md€. D'autres ajustements contractuels, plus à la marge, sont également pris en compte.

Sans le protocole de soutien de l'Etat, Île-de-France Mobilités n'aurait pu assurer l'équilibre de sa section de fonctionnement : il aurait fallu alors prendre des mesures drastiques pour abaisser les coûts de fonctionnement avec les opérateurs et/ou augmenter ses ressources propres, soit les contributions statutaires et les recettes tarifaires.

- Sont également prises en compte les premières conséquences de la renégociation en cours du contrat avec la SNCF, contrat qui devrait être signé en décembre prochain, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2020. Il prévoit notamment le changement de régime de rémunération qui se rapproche de celui appliqué aux délégations de services publics et en cohérence avec le programme de modernisation de la billettique : afin de faciliter l'appréhension de la tarification francilienne par les opérateurs et en cohérence avec la reprise en main par Île-de-France Mobilités de la gestion du SI services, Île-de-France Mobilités percevra dorénavant les recettes tarifaires encaissées par la SNCF pour son compte. Ce dispositif de régie intéressée entraîne notamment :

- l'inscription de la prévision d'encaissement de la part des recettes tarifaires encaissées par la SNCF pour le compte d'IDFM, au budget de fonctionnement d'IDFM à hauteur de 623 M€ ;

- En parallèle, la contribution d'IDFM à la SNCF augmente à due concurrence pour couvrir le niveau de charges précédemment financé par les recettes que la SNCF encaissait pour son propre compte.

Cette modification va entraîner des écritures de régularisations comptables qu'il convient de préparer pour qu'elles soient effectives en 2020, juste après la signature du contrat en décembre. Compte tenu de ce court délai par rapport à la fin de gestion budgétaire, il est proposé d'opérer ces inscriptions budgétaires prévisionnelles dès la DM1, sachant qu'une DM2 pourra venir ajuster les crédits ouverts.

- La décision modificative revoit également la prévision de dépenses d'investissement d'Île-de-France Mobilités, sachant que les effets de cette crise sanitaire sur les projets d'investissement notamment matériels roulants ferrés sont encore en cours d'évaluation par les opérateurs. Les principaux mouvements concernent à la hausse les projets d'investissement sous la maîtrise d'ouvrage d'IDFM et à la baisse les crédits au titre du rachat des dépôts et matériels roulants bus dans le cadre de la mise en concurrence. Les modalités financières et fiscales de ces opérations ayant été clarifiées, les rachats pèseront sur 2021 plutôt que sur 2020. Compte tenu du succès rencontré par le dispositif de soutien à l'achat des vélos à assistance électrique, il est par ailleurs proposé de compléter de 15 M€ les crédits alloués à la politique vélo en 2020.

- Cette DM1 reprend, enfin, les écritures comptables relatives à l'affectation du résultat 2019, issues du compte financier 2019 voté en juin dernier.

I - SECTION DE FONCTIONNEMENT

1. LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT : +1 745,858 M€

Dépenses de fonctionnement	BP 2020	DM1	Crédits ouverts
Exploitation régulière RATP	2 163 879 000	861 159 000	3 025 038 000
Exploitation régulière SNCF	2 482 195 000	866 340 000	3 348 535 000
Exploitation régulière CT3-DSP	894 249 000	38 848 000	933 097 000
Autres(VAE, covoit.,PAM, TAD ...)	46 454 000	2 918 281	49 372 281
PMB et Information voyageurs	48 894 720	713 000	49 607 720
Transport scolaire	136 769 000	-	136 769 000
Chèque mobilité	1 300 000	-	1 300 000
Améthyste anciens combattants	8 000 000	-	8 000 000
IFER	77 900 000	-	77 900 000
Redevance accès SNCF Réseau	159 724 200	-	159 724 200
charges financières	59 954 000	-	59 954 000
Coûts de gestion du VT	59 593 000	9 800 000	49 793 000
Masse salariale	30 990 800	1 130 000	32 120 800
Charges fonctionnement	23 895 680	664	23 896 344
Etudes	25 580 816	538 225	26 119 041
Impôts et taxes	2 015 000	-	2 015 000
Provision	38 000 000	15 800 000	53 800 000
Amortissement	396 000 000	33 000 000	363 000 000
Autres		-	
Virement de sect.	503 810 429	1 210 435	505 020 864
Total dépenses de fonct.	7 159 204 645	1 745 857 605	8 905 062 250
Total dépenses réelles de fonct.	6 221 394 216	1 761 847 170	7 983 241 386

1.1 Exploitation régulière : +1 766,347 M€

L'essentiel de cet accroissement prévisionnel des crédits tient aux impacts de la crise sanitaire, soit pour environ 1,155 Md€ :

- une baisse des recettes de trafic de l'ordre de 1,6 Md€ TTC soit 1,455 Md€ hors taxe dont environ 110 M€ au titre de la prise en charge du protocole relatif au remboursement pour les voyageurs titulaires d'un abonnement annuel ou mensuel actif au 1er avril 2020, pour la période du 1er avril au 11 mai 2020, conformément à la délibération du Conseil n° 2020/150 du 17 avril 2020 ;
- la prise en charge par les opérateurs d'une partie de cette baisse des recettes selon les mécanismes contractuels et selon le protocole signé avec l'Etat, estimé à 230 M€ ;
- les moindres péages non réglés par la SNCF Voyageurs à SNCF Réseau du fait de l'offre réduite pendant le confinement estimés à 80 M€ ;

Auxquels s'ajoute, en conséquence du confinement, une révision à la baisse du coût de l'offre nouvelle prévisionnel RATP, avec notamment un écart sur le coût en 2020 du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen du fait du décalage de la date de mise en service et la suppression de nuits festives dans le Métro.

Enfin, le changement de paradigme relatif au régime financier du contrat SNCF 2020-2023, qui sera signé en décembre 2020, entraîne l'inscription en dépenses de fonctionnement d'un montant de 623 M€ et d'un montant à due concurrence, en recettes de fonctionnement. Ces inscriptions sont donc globalement neutres budgétairement. En effet, à compter de la signature du contrat avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2020, Île-de-France Mobilités percevra les recettes tarifaires, encaissées par la SNCF : Île-de-France Mobilités deviendra alors exploitant fiscal. Cette modification va entraîner des écritures de régularisations comptables qu'il convient de préparer pour qu'elles soient effectives en 2020, juste après la signature du contrat en décembre. Compte tenu de ce court délai par rapport à la fin de gestion budgétaire, il est proposé d'opérer ces inscriptions budgétaires prévisionnelles dès la DM1. La conclusion de la négociation du contrat avec la SNCF pourra entraîner une révision des crédits inscrits et fera l'objet d'une décision modificative n°2.

Ce montant de 623 M€ correspond :

- aux recettes tarifaires que la SNCF encaissait pour son propre compte, recettes qui seront dorénavant inscrites en recettes du budget d' Île-de-France Mobilités. Cette prévision tient compte des pertes de recettes du fait de la crise sanitaire ;
- et symétriquement à la part des charges SNCF précédemment couvertes par les recettes qu'elle encaissait pour son propre compte qui se trouveront désormais couvertes par une majoration de la contribution versée par Île-de-France Mobilités.

Enfin, à la suite du traitement de l'ensemble des demandes de remboursement au titre de l'AME, un solde de crédits de 4 M€ est inscrit.

Les crédits supplémentaires de 1 766 M€ sont donc proposés selon la décomposition suivante :

	RATP	SNCF	CT3	Total
BP 2020	2 163 879 000	2 482 195 000	894 249 000	5 540 323 000
Estimation effets covid				-
Perte RT yc protocole confinement	874 530 000	322 320 000	38 636 000	1 235 486 000
Moindres péages SNCF		- 80 000 000		- 80 000 000
	874 530 000	242 320 000	38 636 000	1 155 486 000
Moindre offre nelle	- 16 139 000			- 16 139 000
	858 391 000	242 320 000	38 636 000	1 139 347 000
effet régie		623 000 000		623 000 000
	858 391 000	865 320 000	38 636 000	1 762 347 000
solde AME 2019	2 768 000	1 020 000	212 000	4 000 000
Total DM1	861 159 000	866 340 000	38 848 000	1 766 347 000

1.2 Autres charges : -4,500 M€

Il s'agit pour l'essentiel :

- un accroissement de crédits de 2,4 M€ correspondant à l'ajustement du dispositif de covoiturage à la suite des grèves de décembre et janvier et le nouveau dispositif conformément aux conventions validées ;
- L'ajustement à la baisse des frais de gestion du versement mobilité, proportionnel à la baisse de la recette pour -9,8 M€ ;

- Une hausse de la masse salariale afin de tenir compte de la moindre vacance de postes et des recrutements plus rapides que prévu au BP 2020, effets liés certainement à l'environnement incertain induit par la crise sanitaire, pour 1,130 M€.

1.3 Constitution d'une provision : +15,800 M€

Il est proposé au Conseil de constituer une provision pour charges pour 15,8 M€ en application du Protocole d'accord avec les opérateurs relatif au dispositif de remboursement destiné aux bénéficiaires de l'Aide Médicale d'Etat ayant acquis un forfait plein tarif ou un forfait réduit à 50% alors qu'ils auraient été éligibles à une réduction de 75% entre novembre 2018 et juin 2020. Ce protocole est soumis au vote du Conseil du 8 octobre 2020. Le montant fera l'objet de facturations des opérateurs de transport en 2021.

1.4 Ecritures d'ordre : amortissement : - 33 M€

Le montant des amortissements est revu en fonction des investissements réalisés au titre de l'année 2019, dont le montant a été arrêté au compte financier. Cette écriture est budgétairement neutre globalement puisque reprise pour le même montant en recettes d'investissement (Cf. article II.2).

1.5 Virement à la section d'investissement : +1,210 M€

Les dépenses et les recettes estimées induisent une modification du virement à la section d'investissement permettant ainsi d'équilibrer la section de fonctionnement.

2. LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : 1 745,858 M€

Outre l'exercice usuel de réajustement des crédits, il s'agit pour Île-de-France Mobilités de transcrire les effets prévisionnels de la crise sanitaire COVID19.

Recettes de fonctionnement	BP 2020	DM1	Crédits votés
VM	4 908 369 000	- 1 000 000 000	3 908 369 000
Recettes Tarifaires SNCF		623 000 000	623 000 000
Contributions statutaires	1 305 309 239	-	1 305 309 239
Transport scolaire	135 802 206	- 535 000	135 267 206
Subventions tarification RIF	99 840 000	-	99 840 000
autres subventions et recettes	62 500 000	14 300 000	76 800 000
TICPE	91 000 000	- 15 167 000	75 833 000
Redevance accès SNCF Réseau	159 724 200		159 724 200
Recettes diverses et exceptionnelles	1 660 000		1 660 000
Aide financière de l'Etat		2 155 000 000	2 155 000 000
Reprise de provisions	16 000 000		16 000 000
Affectation du résultat 2019		1 259 605	1 259 605
Ecritures d'ordre	379 000 000	- 32 000 000	347 000 000
Total recettes de fonctionnement	7 159 204 645	1 745 857 605	8 905 062 250
Total recettes réelles de fonctionnement	6 764 204 645	1 777 857 605	8 542 062 250

2.1. Versement mobilité : - 1 000 M€

Pour 2020, Île-de-France Mobilités avait prévu au budget primitif un produit du versement mobilité de 4 908 M€ dont 4 870 M€ de versement mobilité et 38 M€ de compensation au titre de l'exercice 2020. Cette prévision reposait sur :

- la prévision de versement mobilité établie pour 2019 soit 4 696 M€ hors compensation de l'Etat ;
- la poursuite du ralentissement de la croissance de la masse salariale, en lien avec les prévisions du PLFSS, soit un taux de 2,5% fondé d'une part sur la prévision de l'Etat concernant l'évolution de la masse salariale privée au niveau national (2,80%) et d'autre part, sur le poids du secteur public et de la progression mesurée de ses dépenses de personnel (1,2% par hypothèse) ;
- l'impact de la hausse des taux du VM au 1^{er} janvier 2020 soit +58 M€.

Île-de-France Mobilités n'avait pas retenu dans sa prévision. Le Projet de Loi de Finances pour 2020 n'étant alors pas encore voté. La loi de finance a finalement prévu une diminution de moitié de la dotation versée par l'Etat aux autorités organisatrices de mobilité depuis 2016, soit environ 18 M€ pour Île-de-France Mobilités, au titre de la compensation de rehaussement du seuil de déclenchement du VM de 9 à 11 salariés. Il convient donc d'en tenir compte dans la prévision actualisée pour 2020.

Par ailleurs, le niveau d'atterrissage du VM en 2019 a été inférieur de 11 M€ à ce qui était prévu.

Toutes choses égales par ailleurs, hors impact de la crise sanitaire, la prévision de VM devrait donc être abaissée de 29 M€.

A cela s'ajoutent les conséquences de la crise sanitaire à savoir les effets cumulés :

- du chômage partiel pendant le confinement, les arrêts maladie et la garde d'enfants qui sont les effets les plus importants en valeur absolue ;
- du chômage partiel des activités concernées après la date du déconfinement (tourisme, évènementiel, sport, culture) ;
- et l'impact de la crise économique induit par la crise sanitaire avec une hypothèse de non croissance de la masse salariale (hypothèse initiale de 2,5%) et une augmentation prévisionnelle du chômage.

Ces effets ne sont pas encore connus. L'Acoss, organisme qui collecte l'essentiel du VM pour le compte d'Île-de-France Mobilités, ne se prononce pas non plus sur leur estimation. Le montant définitif de VM 2020 sera connu en février 2021.

Lors d'une réunion entre l'ACOSS et le GART le 11 septembre dernier, l'ACOSS a précisé que :

- la baisse actuelle de l'assiette de VM correspond plutôt à l'assiette de chômage partiel pendant le confinement, ce qui fait dire que les licenciements craints n'ont pas encore eu lieu. La baisse des effectifs et les fermetures d'entreprises seraient en train d'être discutées en cette rentrée. Des incertitudes demeurent donc sur leur niveau et leur temporalité ;

- Le rythme de recouvrement des versements reportés par les employeurs vient brouiller les estimations. La bonne surprise depuis juillet est qu'une partie des employeurs ont régularisé leurs créances spontanément. En revanche, pour ceux qui n'ont pas encore payé, les échéanciers de régularisation sont en cours de validation sachant que la durée de l'échéancier dépendra des secteurs d'activité et de la manière dont ils ont été impactés par la crise sanitaire.

Globalement, à ce stade, il est estimé que la recette de VM sera inférieure de 1 milliard d'euros par rapport à la prévision arrêtée au BP 2020.

2.2. Les recettes tarifaires SNCF : 623 M€

Il s'agit de la perception des recettes tarifaires que la SNCF va percevoir pour le compte d'Île-de-France Mobilités, dans le cadre du nouveau contrat d'exploitation avec la SNCF qui devrait être signé en décembre prochain, avec un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2020.

Cette estimation tient compte de la baisse des recettes liées à la crise sanitaire.

2.3. La TICPE : - 15 M€

Une baisse de la TICPE a été estimée à 15 M€ à la suite de la chute brutale des ventes de carburant pendant la période de confinement et aux impacts de la crise économique.

2.4. Compensation et Avance remboursable de l'Etat : + 2 155 M€

Le soutien financier de l'Etat retranscrit dans le protocole d'accord entre Île-de-France Mobilités et le Premier Ministre représentant 2,155 milliards d'euros, repartit entre :

- un montant de subvention exceptionnelle de fonctionnement couvrant les pertes de versement mobilité. Cette subvention est prévue à l'article 21 de la 3^{ème} loi de finances rectificative pour 2020 et est égale à la différence entre les recettes de versement mobilité qui seront constatées en 2020 et la moyenne des bases de VM des années 2017 à 2019 auxquelles sont appliqués les taux de VM 2019.

Un acompte de 425 M€, inscrit en LFR3 2020 a été versé à IDFM, le 7 septembre 2020. Le solde de la subvention sera versé en 2021 une fois l'exécution 2020 arrêtée ;

- Une avance remboursable, sans intérêts, qui, selon l'engagement du Premier Ministre, sera inscrite dans le prochain projet de loi de finances rectificative pour 2020. Ce montant permettra de compenser :

- les pertes de recettes de trafic donc la compensation aux transporteurs incombe à Île-de-France Mobilités (sachant qu'environ 15% des pertes de recettes de trafic restent à la charge de la SNCF et de la RATP compte tenu de l'application des clauses contractuelles usuelles) minoré des économies sur les péages versés à SNCF Réseau ;

- l'éventuelle quote-part des pertes de versement mobilité non couvertes par la subvention exceptionnelle ci-dessus.

Un montant prévisionnel sera versé à Île-de-France Mobilités en décembre 2020 après promulgation de la loi de finance rectificative pour 2020 et sera ajusté en 2021 au regard des pertes réellement constatées.

Le remboursement de l'avance s'effectuera, sans intérêts, sur une durée maximale de 16 ans. Un différé d'amortissement a pu être négocié jusqu'en 2023. La chronique des remboursements a pu être modérée sur les premières années afin de garantir sa soutenabilité. Le protocole prévoit ainsi un montant minimal à rembourser de : 30M€ en 2023, 30M€ en 2024, 40M€ en 2025, 60M€ en 2026, 80M€ en 2027 et 90M€ en 2028 puis d'un montant égal à 1/10^{ème} de l'avance initiale, ce afin de tenir compte des marges de manœuvre financières d'Île-de-France Mobilités.

2.5. Autres recettes et subventions : + 14,3 M€

Cette rubrique regroupe notamment :

- le montant définitif de CVAE remboursé par la RATP selon les dispositions de l'avenant n°8¹, estimé à 42 M€ au BP 2020, a été réévalué à 59 M€ in fine, soit 16 M€ de plus ;
- la prise en charge par l'Etat pour 2 M€ au titre de l'achat de masques par Île-de-France Mobilités distribués dans les gares pour un cout de 6,6 M€ et des régularisations de subventions.

2.6. Ecritures d'ordre : -32 M€

Il s'agit d'ajuster ces recettes d'ordre. Il s'agit des recettes relatives à la neutralisation des subventions versées et à l'amortissement des subventions versées. Cette écriture est neutre budgétairement puisque ces montants sont repris en dépenses de la section d'investissement (Cf. II.1).

2.7. Ecritures d'affectation du résultat 2019 : 1,260 M€

Conformément au compte administratif voté le 10 juin dernier, l'excédent de résultat a été affecté en recettes de fonctionnement.

II - SECTION D'INVESTISSEMENT

A ce stade, la DM n°1 ne prend en compte que peu de régularisations relatives à la crise sanitaire sur les projets d'investissement, effets qui sont encore en cours d'évaluation par les opérateurs RATP et SNCF.

Les principaux mouvements de crédits concernent :

- à la hausse, les projets d'investissement sous la maîtrise d'ouvrage d' Île-de-France Mobilités ;
- le renforcement de la politique vélo d' Île-de-France Mobilités ;

¹ à la suite d'un contrôle fiscal, l'administration fiscale a convenu que la contribution C2 ne devait pas être incluse dans le calcul de la CVAE, ce qui induit une baisse de la fiscalité à régler par la RATP. Cette dernière ayant perçu le remboursement par l'administration fiscale des montants trop-perçus, ce montant sera reversé à Île-de-France Mobilités en 2020

- et à la baisse les crédits au titre du rachat des dépôts et matériels roulants bus dans le cadre de la mise en concurrence des contrats CT3, à la suite de la clarification des modalités financières et fiscales de ces opérations.

1. LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT : +518,633 M€

Dépenses d'investissement	BP 2020	DM1	dont virements exceptionnels	Crédits ouverts
Investissements majeurs	2 106 555 000	- 84 439 278		2 022 115 722
<i>dont Subventions d'équipement versées</i>	1 751 599 000	- 146 315 000		1 605 284 000
dont Matériel roulant ferré	1 181 820 000	- 9 500 000		1 172 320 000
dont Matériel roulant de surface (bus,tw, vélo)	300 040 000	- 122 400 000	- 88 000 000	177 640 000
dont Amélioration QS	259 739 000	- 14 415 000		245 324 000
dont Développement des réseaux	10 000 000	-		10 000 000
<i>dont Maîtrise d'ouvrage infrastructures</i>	156 542 000	152 575 722	150 000 000	309 117 722
<i>dont COB : achat foncier/COB, construction</i>	198 414 000	- 90 700 000	- 64 000 000	107 714 000
Autres (immobilisations, opé comptables)	13 649 600	2 054 000	2 000 000	15 703 600
Remboursement du capital	144 290 000	-		144 290 000
Reprises & Neutralisation des subv versées	379 000 000	- 32 000 000		347 000 000
Restes à réaliser				-
Opérations d'ordre	23 000 000	-		23 000 000
Resultat d'investissement reporté yc RAR		633 018 091		633 018 091
Total dépense d'investissements	2 666 494 600	518 632 813	-	3 185 127 413
Total dépenses réelles d'invest.	2 264 494 600	- 82 385 278	-	2 182 109 322

1.1 Réajustements des investissements majeurs : -84,439 M€

- Les principaux mouvements concernent les crédits revus à la baisse de -122,400 M€ au titre des matériels roulants de surface :
 - du fait de la clarification des modalités financières et fiscales des opérations de rachat des bus, dans le cadre de la mise en concurrence des CT3 : afin de neutraliser l'impact fiscal, ces achats doivent être concomitants avec la date de mise en service des DSP. Aussi, les crédits prévus de 100 M€ sont annulés et pèseront sur 2021 plutôt que sur 2020 sans impact sur les dates de mise en service des nouveaux contrats ;
 - du fait de la crise sanitaire qui conduit au décalage sur 2021 de décaissements au titre du subventionnement de l'achat des bus aux opérateurs CT3 ou à l'acquisition des bus via la CATP, soit un ajustement d'environ -37 M€ sur les crédits 2020 ;
 - ces mouvements sont partiellement compensés par une augmentation du budget de +15 M€, dédié à la politique vélo, via la prise en charge par Île-de-France Mobilités de subventions à l'achat de vélos à assistance électrique par les particuliers et Véligo Location. L'enveloppe prévue au BP 2020 relative à l'aide à l'achat est en effet en passe d'être consommée alors que les demandes continuent à affluer. Il est donc proposé de la compléter pour la porter à 30 M€ afin de répondre à l'ensemble des demandes prévisionnelles sur l'exercice 2020 et accompagner ainsi efficacement le développement rapide de l'usage du VAE.

- Les crédits affectés aux projets sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités sont quant à eux revus à la hausse de 61,875 M€ au titre des actualisations suivantes :
 - les crédits inscrits au BP 2020 doivent être revus à la hausse 152,275 M€ à la suite des demandes des mandataires, notamment au titre des projets T9, T4 et T12 ;
 - en parallèle du traitement du rachat des bus dans le cadre de la mise en concurrence des CT3, les crédits au titre des rachat des COB sont revus à la baisse de 90 M€. En effet, les modalités financières et fiscales de ces opérations ayant été clarifiées, les rachats pèseront sur 2021 plutôt que sur 2020, sans impact sur le calendrier de mise en service des nouveaux contrats de délégation de service public.

- Par ailleurs, les crédits au titre des subventions versées pour l'amélioration de la qualité de service sont abaissés de 14 M€ en fonction du retard de la bonne réception des dossiers de demandes d'appels de fonds et du décalage de la signature du contrat SNCF notamment au titre de l'information voyageurs ou du PMB.

- Enfin, la SGP nous a informés d'un ajustement à la baisse de 9,5 M€ sur le projet d'acquisition du matériel roulant du GPE du fait de la crise sanitaire.

Comme prévu par les dispositions de la nomenclature budgétaire M57, une partie de ces mouvements a été réalisée dans le cadre de la délégation du directeur général par une décision de virement exceptionnel (n° 2020/0350 du 29 juillet 2020) afin de permettre la bonne poursuite du mandatement des dépenses des projets sous maîtrise d'ouvrage.

Des ajustements d'autorisations de programme sont proposés pour un montant global de 195 M€ afin d'engager les prochaines conventions au titre de la conversion énergétique des COB (Cf. rapport 2020/468-491) pour 54 M€, la signature d'une convention avec la SNCF pour le programme de billettique pour 46 M€, pour le projet T4 pour 15M€ et pour engager les acquisitions foncières nécessaires à la construction de COB pour 80 M€.

1.2 Les écritures de reprise de résultat 2019

Conformément à la décision relative à l'affectation du résultat 2019, le résultat cumulé en investissement est inscrit, y compris les restes à réaliser, soit un montant de 633 018 091 €.

2. LES RECETTES D'INVESTISSEMENT : +518,633 M€

Recettes d'investissement	BP 2020	DM1	Crédits ouverts
Emprunt	1 477 914 171	- 75 689 652	1 402 224 519
Produit des amendes	138 770 000		138 770 000
Subventions	120 000 000	80 000 000	200 000 000
Autres recettes	7 000 000	4 600 000	11 600 000
Ecritures comptables de régularisation	23 000 000		23 000 000
Amortissement immobilisations	396 000 000	- 33 000 000	363 000 000
Restes à réaliser			-
Affectation résultat de fonct.		541 512 030	541 512 030
Virement sect. de fonction.	503 810 429	1 210 435	505 020 864
			-
Total recettes d'investissements	2 666 494 600	518 632 813	3 185 127 413
Total recettes réelles d'invest.	1 766 684 171	8 910 348	1 775 594 519

2.1. Subventions aux projets CPER : + 80 M€

Les dépenses relatives aux projets sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités progressant, le montant des appels de fonds auprès des financeurs de ces projets CPER est également revu à la hausse de 80 M€.

2.2. L'affectation du résultat de fonctionnement excédentaire : 541,512 M€

Conformément à la décision relative à l'affectation du résultat 2019, il est inscrit l'excédent de fonctionnement capitalisé afin de couvrir notamment le besoin de financement de la section d'investissement à hauteur de 541 512 030,11 €.

2.3. L'emprunt : -75,689 M€

L'enveloppe d'emprunt prévue au budget primitif de 1 477 M€ est revue à la baisse de 75 M€ afin d'équilibrer la section d'investissement. Ce montant comprend les écritures relatives aux restes à réaliser arrêtés au compte financier 2019, à hauteur de 85 M€ au titre du solde de la dette levée en 2019 mais encaissée seulement en 2020.

Cette diminution tient notamment au report sur 2021 du rachat des dépôts et matériels roulants bus dans le cadre de la mise en concurrence des CT3 et les 1ers effets de la crise sanitaire sur les projets.

Les deux sections sont équilibrées en recettes et en dépenses.