

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 14 avril 2021

Rapport n° 20210414-081 à 20210414-083

**CONTRAT ENTRE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES ET LA  
REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS POUR  
LA PERIODE 2021-2024**

Le projet de contrat à conclure avec la RATP pour la période 2021-2024, est le fruit des négociations entamées dès le début 2020 conformément au mandat donné par le Conseil d'administration. En conformité avec les objectifs de ce mandat, des avancées majeures ont été obtenues pour Île-de-France Mobilités et pour les franciliens.

## **1. Un contrat plus exigeant**

L'amélioration de la qualité de l'offre et de la qualité de service rendu aux voyageurs reste une priorité pour Île-de-France Mobilités. Les indicateurs de mesure de la qualité et les mécanismes d'incitations financières associés ont été remaniés et renforcés afin d'être davantage incitatif (cf. annexe). Le dispositif de bonus/malus dont l'enveloppe financière annuelle était fixée à 25 M€ depuis 2012, a été restructuré et renforcé pour atteindre une enveloppe annuelle de 100 M€, dont 43 M€ au titre de la ponctualité et 57 M€ pour la qualité de service (contre respectivement 10,7 M€ et 14,3 M€ dans le contrat précédent).

Au-delà de l'augmentation des enveloppes de bonus/malus, de nouveaux indicateurs ont été introduits et sont soumis à des mécanismes d'incitations financières, notamment :

- Le respect du taux de desserte en gares sur les lignes du RER A et B
- La ponctualité par branches et tronçon central sur les lignes du RER A et B
- Pour le Métro, un nouvel indicateur de régularité aux heures creuses sera mis en place
- L'information voyageurs en cas de travaux ou de grève.
- Le délai de contact à distance en 1mn30 en début de contrat et 1min en fin de contrat (métro/RER) en plus du délai de contact en station en 3min, soumis à pénalité
- L'information des voyageurs sur le délai de remise en service des ascenseurs ou escaliers mécaniques
- La qualité du contact voyageur à distance tramway
- La sécurité, confort de conduite à bord des trams et des bus
- La disponibilité de la vidéoprotection à bord des métros, RER et trams

Une exigence plus forte est portée sur les performances de la RATP suite aux investissements massifs financés par Île de France Mobilités.

Le contrat prévoit également de renforcer le suivi de la performance des lignes de bus, ce qui passe par une coordination accrue avec les gestionnaires de voirie.

En matière de qualité de service, plus de trois quarts des objectifs ont été réhaussés dès le début du contrat. Certains ont été sensiblement réhaussés : information voyageurs dynamique à bord des trains, propreté en gares et dans les trains, qualité du contact voyageur.

A l'image de ce qui a été négocié avec la SNCF, le contrat ne comporte pas de clauses exonératoires permettant à la RATP de neutraliser les indicateurs pour ne pas payer de pénalités.

Face à la croissance du volume de travaux sur le réseau ferré en Île-de-France, un dispositif spécifique est également mis en place pour suivre et contrôler la qualité de l'offre et du service en cas de travaux. Le dispositif de suivi des travaux programmés sur le réseau ferré francilien et de leur impact sur les voyageurs est également renforcé. Des diagnostics, pilotés par Île-de-France Mobilités, des dispositifs de prise en charge des voyageurs en cas de travaux seront mis en œuvre annuellement afin de mesurer de manière objective la qualité du service

rendu. Les résultats de ces diagnostics sont également soumis à un mécanisme d'incitation financière.

Enfin, le contrat marque une étape importante d'une part en systématisant le remboursement des voyageurs en cas de « situation inacceptable » sur les RER A et B : lorsque la ponctualité des voyageurs est inférieure ou égale à 80 % sur un axe de ligne pendant trois mois ou plus sur une année civile, la RATP s'engage à rembourser les voyageurs concernés, possédant un abonnement mensuel ou annuel, selon les modalités suivantes :

- Lorsque la ponctualité est inférieure ou égale à 80 % pendant 3 à 5 mois entiers (non nécessairement continus) sur l'année civile : remboursement à la hauteur d'un demi-forfait mensuel ;
- Lorsque la ponctualité est inférieure ou égale à 80 % pendant 6 à 9 mois entiers (non nécessairement continus) sur l'année civile : remboursement à la hauteur d'un forfait mensuel ;
- Lorsque la ponctualité est inférieure ou égale à 80 % pendant plus de 9 mois entiers (non nécessairement continus) sur l'année civile : remboursement à la hauteur d'un forfait et demi mensuel.

## **2. Un contrat davantage orienté sur les voyageurs**

L'accroissement de l'enveloppe de bonus/malus permet de renforcer le poids de l'enquête perception, réalisée par Île-de-France Mobilités : l'incitation financière associée à la perception des voyageurs a été multipliée par 10 et passe ainsi de 2,5 M€ dans le contrat précédent à 25 M€ dans le nouveau contrat. 30% de cette enveloppe correspond à des objectifs fixes de satisfaction des voyageurs par ligne, et 70% tient compte de l'évolution (à la hausse comme à la baisse) de la satisfaction des voyageurs d'une année sur l'autre. L'incitation financière passe également à la ligne pour le métro, le tramway et le RER (en augmentant le volume d'enquêtes) pour davantage de finesse dans les résultats.

S'agissant de la ponctualité, l'évaluation de la performance est revue pour correspondre à la vision des voyageurs :

- Le calcul des bonus/malus sur l'ensemble des RER A et B est effectué désormais de manière hebdomadaire pour éviter de lisser le résultat sur le mois et de manière mensuelle pour le métro ;
- les objectifs de bonus/malus sur la régularité ne sont plus les mêmes pour toutes les lignes de métro mais différenciés selon 3 catégories de lignes : automatiques (L1 et 14), modernisées (L3, 5 et 9) et classiques.
- La mesure de la ponctualité des réseaux de surface est regroupée par catégories :
  - Les sous-réseaux bus sont regroupés en « bus Paris », « bus Petite Couronne », « Noctilien » et « Bus en Site Propre »
  - Les sous-réseaux tramways seront regroupés en fonction des lignes T1/T2-T3a-T3b/T5-T6-T7-T8.

A noter que les indicateurs produits par RATP devront, à terme, être validés par un organisme extérieur, selon des modalités à définir conjointement avec Île-de-France Mobilités.

S'agissant de la qualité de service, Île-de-France Mobilités reprendra à son compte et suivant ses propres modalités, la mesure des indicateurs évalués par enquêtes clients mystères à partir de la dernière année du contrat. Les incitations financières sont désormais calculées au

groupe de lignes (sur le métro, le tram et le bus) et à la ligne (pour le RER) pour un suivi plus fin de la qualité de service.

Enfin, les dispositifs relatifs aux grèves sont étendus aux weekends pour les RER A et B et clarifiés pour lever les ambiguïtés du contrat précédent.

En matière d'information voyageurs, le nouveau contrat remet à plat avec des exigences plus fortes et plus précises les temporalités de diffusion d'une information voyageurs en fonction de chaque type de situations (normale, perturbée prévue (Grève, Travaux, etc.), imprévue) et sur l'ensemble des canaux de diffusion (Equipements en stations/gares, dans les véhicules et sur les médias à distance). Les temporalités de transmission des informations voyageurs auprès d'Île-de-France Mobilités ont également été affinées, afin de proposer aux voyageurs un service cohérent et de qualité.

En matière de billettique, le nouveau contrat prend en compte le rôle croissant d'Île-de-France Mobilités et la prise en main de la billettique en répartissant les responsabilités entre RATP et Île-de-France Mobilités dans ce domaine. Ce contrat fixe les principes de fonctionnement entre RATP et le coordonnateur de l'exploitation billettique piloté par Île-de-France Mobilités.

Les évolutions billettiques programmées ouvriront Navigo liberté + à l'ensemble de l'Île-de-France et préparent la mise en œuvre d'une architecture connectée pour de nouvelles perspectives en matière de produits tarifaires.

Des ambitions partagées dans la perspective des Jeux-Olympiques et Paralympiques 2024 ont été inscrites pour moderniser les services, avec notamment l'enrichissement des informations temps réel de disponibilité des équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs, etc.) ou d'informations sur les charges à bord des véhicules. Des développements de solution de guidage dans les espaces intérieurs notamment pour venir en aide aux PMR, sont prévus à cet horizon.

En matière de sûreté, le contrat traduit et amplifie la délibération du Conseil d'administration du 12 décembre 2019 avec le renforcement des équipes du GPSR, des agents de sécurité privée et la hausse des patrouilles de gendarmerie.

### **3. Une plus grande cohérence du réseau francilien**

Le nouveau contrat renforcera la cohérence du réseau francilien, en plaçant le réseau RATP dans le contexte de ce réseau grâce aux évolutions suivantes :

- Toutes les communications seront soumises et convenues avec Île-de-France Mobilités ;
- Sur les réseaux sociaux et presse et en communication travaux :
  - Formalisation d'un process notamment pour l'harmonisation des prises de parole ;
  - Mise en place de gabarits communs pour tout le réseau francilien pour les communiqués de presse et les dossiers de presse.
- Mise en place de réunions transverses pour partager les lignes éditoriales / projets à venir à destination de la presse et des réseaux sociaux ainsi que les grandes thématiques à venir ;
- Communication travaux : mise en place d'un process de validation systématique par Île-de-France Mobilités. La vision globale sur les travaux sera ainsi portée par Île-de-France Mobilités ;

- Mise en cohérence de l'information voyageurs statiques avec le réseau francilien.

Concernant la mobilité servicielle (dît « le MaaS »), le contrat définit les conditions de développement de services numériques et la cohérence avec l'ensemble de la chaîne de services (Information Voyageurs, Billettiques, « Nouvelles Mobilités », accessibilité).

Le site internet, les réseaux sociaux font l'objet d'une stratégie de rapprochement avec les médias d'Île-de-France Mobilités pour rationaliser les coûts et définir les meilleures propositions de valeurs pour le voyageur en améliorant la réactivité de mise à jour et la cohérence de l'information voyageurs.

En outre, toute mise en service d'un nouveau Média financé dans le cadre du contrat doit obtenir l'accord d'Île-de-France Mobilités. Une pénalité est prévue en cas de mise en service non prévue.

#### **4. Un cadre financier rénové**

Tout d'abord, le modèle économique du contrat est transformé, avec la mise en œuvre d'un dispositif de type « régie intéressée », à l'instar de ce qui est mis en œuvre dans le cadre de la mise en concurrence des réseaux OPTILE. Dans cette optique, les « recettes directes » (résultant de la vente des titres de transport) sont collectées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités. Compte tenu des particularités de la RATP, une saisine rédigée conjointement a été adressée au Conseil d'Etat afin de s'assurer de la régularité du montage proposé. En cas de réponse positive du Conseil d'Etat, ces recettes impacteront donc directement le budget d'Île-de-France Mobilités (en cas de réponse négative, il conviendra d'adapter le contrat pour restaurer le modèle de rémunération en vigueur dans le contrat 2016-2020).

Toujours en convergence avec le modèle économique des contrats mis en concurrence, le nouveau contrat prévoit la mise en œuvre d'un intéressement de la RATP aux validations comptabilisées sur les réseaux de surface.

En matière financière, la trajectoire de rémunération à offre constante s'inscrit dans une dynamique de productivité. La rémunération ainsi négociée s'élève à 4 625 M€ HT en 2021 (après prise en compte des recettes voyageurs) et à 4 479 M€ HT en 2024. A noter que la rémunération du GI devra faire l'objet d'une approbation par l'Autorité de Régulation des transports, conformément à la LOM et au décret n°2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP.

Enfin, les modalités de partage des gains de productivité sont transformées. La restitution à Île de France Mobilités, sous forme d'investissements supplémentaires, du quart de l'écart (s'il est positif) entre de la capacité d'autofinancement réelle et capacité d'autofinancement prévisionnelle, est remplacée par une diminution de la rémunération versée à la RATP, dans le cas où le résultat net de la RATP dépasse certains seuils.

## **5. Une ambition réaffirmée en matière de modernisation des réseaux et une gouvernance des investissements profondément transformée**

Le contrat permet de poursuivre et renforcer la dynamique de modernisation des réseaux. Le plan d'investissement passe ainsi de 8,5 G€ sur 5 ans à 8,4 G€ sur 4 ans. Île-de-France Mobilités prend une part décisive au financement des investissements : les subventions d'investissements prévues par Île-de-France Mobilités s'élèvent à 3,1 G€ tandis que les subventions du CPER sont estimées à 1,9 G€. Ainsi, les taux de subvention sur les investissements de renouvellement de l'opérateur de transport (sur le matériel roulant, les centres bus, l'information voyageurs...) passent à 100%.

Au-delà de la poursuite du renouvellement du matériel roulant et de la transition énergétique, le nouveau contrat marque un effort sur la rénovation, la désaturation et aux services en gare et stations, dont les investissements sont poursuivis dans une logique d'innovation et d'amélioration des conditions d'accueil des voyageurs. Un effort particulier est ainsi mis concernant le confort et la propreté en gare : avec un programme d'investissement "coups de propre" inédit s'élevant à 60M€ pour permettre des interventions rapides de remise à niveau d'une dizaine de gares et stations par an ainsi qu'un plan "création de 100 toilettes en gare" d'ici 2024.

L'intermodalité est également renforcée avec une première phase de déploiement de 5000 places de stationnement vélos et la mise à l'étude de 5000 autres dans les premiers temps de contrat ainsi qu'un programme de développement des écostations bus en nette augmentation (47M€ contre 23M€ sur le PQI précédent).

Le contrat prévoit également des investissements importants, pour la modernisation des systèmes d'information pour l'information voyageurs dont l'objectif est d'améliorer en continue la réactivité de l'information voyageurs. Des investissements concernant la modernisation du RER B avec la mise en œuvre d'un nouveau programme d'afficheurs en gares précisant aux voyageurs les missions de chaque train et les perturbations en cours.

La gouvernance des investissements est transformée pour marquer d'une part le rôle central de l'Autorité Organisatrice dans le pilotage et la coordination des investissements et d'autre part la place d'Île-de-France Mobilités dans le financement direct des investissements. Dans le cadre de la gouvernance conjointe des projets stratégiques et ceux dépassant une enveloppe de 40 M€, Île-de-France Mobilités aura un accès renforcé aux informations et dans la prise de décision, sans préjudice des prérogatives de la RATP en matière de gestion des infrastructures...

Dans le cadre de la refonte de la gouvernance, des investissements, Île-de-France Mobilités met un œuvre un dispositif innovant d'incitation au respect des coûts des investissements du gestionnaire d'infrastructures. Celui-ci supportera une pénalité en cas de dépassement du coût des projets. Afin d'inciter la RATP à maîtriser ses dépenses, elle percevra un bonus en cas d'économie (à caractéristiques du programme inchangées).

## **6. Un contrat qui prépare la mise en concurrence**

Le contrat conclu pour la période 2021-2024 est le dernier contrat négocié de gré à gré avec la RATP, s'agissant du réseau de bus. Le nouveau contrat permet d'anticiper les évolutions à venir et précise les engagements de la RATP à l'échéance du contrat.

Le contrat prévoit en particulier les modalités de mise en œuvre d'une transition vers les futures sociétés dédiées d'exploitation (transfert des biens, conditions de réversibilité des SI...) ainsi que la transmission des données nécessaires à la mise en œuvre des appels d'offre.

Dans cette perspective, le contrat détaille le régime de propriété intellectuelle attachée aux différents biens affectés à l'exécution du service sur le réseau de bus.

Enfin, le changement de taux de subvention d'Île-de-France Mobilités sur les biens de retour et de reprise permet de lisser la charge pour Île-de-France Mobilités et réduira la valeur de reprise de ces biens à l'échéance de la fin des droits d'exploitation de la RATP.

## **7. Impact budgétaire de la signature du contrat**

La signature du contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP, rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2021, entraîne des ajustements budgétaires liés au changement de régime financier à savoir la régie intéressée, comme pour le contrat signé en 2020 avec la SNCF. 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 les opérateurs de transport pour son compte. Il s'ensuit mécaniquement un mouvement neutre budgétairement :

- l'inscription en recettes de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités, de la part des recettes tarifaires prévisionnelles encaissées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités ;
- et à due concurrence, la révision à la hausse des dépenses de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités correspondant aux charges précédemment couvertes par les recettes qui étaient directement encaissées par la RATP.

A ce mouvement sont ajoutés les gains de la négociation qui conduisent à une réduction (à périmètre comparable) des dépenses de fonctionnement de 76 M€ pour l'exercice 2021.

Par ailleurs, la signature du contrat entraîne également des ajustements relatifs au matériel roulant essentiellement liés à la convention Bus 2021/2024, votée en février dernier.

Enfin, les mouvements budgétaires qui résultent de la délibération d'affectation du résultat 2020 (délibération n° 20210414-077) sont pris en compte.

Ces mouvements sont détaillés dans les tableaux annexés au rapport. Deux délibérations sont proposées au vote pour acter ces mouvements budgétaires et le vote des autorisations de programme liées aux projets de matériel roulant.

**Il est ainsi proposé au Conseil :**

- ▶ **D'adopter le contrat à conclure avec la RATP pour la période 2021-2024.**
- ▶ **De mandater le directeur général pour adapter le contrat dans le cas où l'avis du Conseil d'Etat sur la régie intéressée serait négatif et signer le contrat le cas échéant ainsi modifié.**
- ▶ **De valider la décision modificative n°1 au budget nécessaire pour permettre l'exécution du contrat, ainsi que les autorisations de programme liées aux projets de matériel roulant.**

\*\*\*\*\*

## Annexe

### Détail des mouvements budgétaires liés essentiellement à la signature du contrat RATP

#### En section de fonctionnement :

recettes de fonctionnement	BP 2021	DM 1 2021	Crédits ouverts
VM	4 700 000 000		4 700 000 000
Contributions statutaires	1 314 446 404		1 314 446 404
Recettes Tarifaires	812 747 000	2 177 000 000	2 989 747 000
Transport scolaire	135 592 000		135 592 000
Aide financière de l'Etat	1 000 000 000		1 000 000 000
Subventions tarification RIF	98 536 000		98 536 000
Autres subventions et recettes	55 631 000		55 631 000
TICPE	91 000 000		91 000 000
Redevance accès SNCF Réseau	0		0
Reprise de provisions	0		0
Recettes diverses et except.	2 260 000	374 593 106	376 853 106
Ecritures d'ordre	347 000 000		347 000 000
<b>Total recettes de fonct.</b>	<b>8 557 212 404</b>	<b>2 551 593 106</b>	<b>11 108 805 510</b>
<b>Total recettes réelles de fonct.</b>	<b>8 210 212 404</b>	<b>2 551 593 106</b>	<b>10 761 805 510</b>

Les recettes tarifaires que la RATP va percevoir pour le compte d'Île-de-France Mobilités dans le cadre du nouveau contrat d'exploitation sont estimées à 2 177 M€.

Conformément aux écritures d'affectation du résultat, l'affectation de l'excédent de fonctionnement correspond au montant inscrit en recettes diverses. Les écritures relatives à l'affectation du résultat sont détaillées de manière schématique comme suit :

- La section d'investissement étant déficitaire, il y a lieu d'avoir recours à la procédure dite « affectation du résultat ». Cette dernière permet de combler le besoin de financement de la section d'investissement en « affectant » en recettes d'investissement le montant nécessaire à l'article : 1068-excédents de fonctionnement capitalisé. Le résultat de la section de fonctionnement minoré par la procédure dite « d'affectation du résultat » permet de déterminer l'excédent de fonctionnement à reporter (002-excédents de fonctionnement) de 374,593 M€.

Dépenses de fonctionnement		BP 2021	DM 1 2021	Crédits ouverts
Exploitation régulière	Exploitation régulière SNCF	3 295 192 875		3 295 192 875
	Exploitation régulière CT3	854 114 000		854 114 000
	Exploitation régulière RATP	2 587 004 900	2 100 500 000	4 687 504 900
	DSP	115 898 000		115 898 000
	PMB et information voyageurs	38 344 120		38 344 120
	Autres	50 184 338		50 184 338
Transport scolaire	Transport scolaire	150 733 000		150 733 000
Tarification sociale	Améthyste-autre tarification	6 600 000		6 600 000
	Chèque mobilité	1 300 000		1 300 000
Redevances / taxes	Redevance accès SNCF Réseau	160 560 898		160 560 898
	IFER	77 013 384		77 013 384
Gestion dette et VT	Charges financières	70 527 715		70 527 715
	Coûts de gestion du VT	54 211 000		54 211 000
Budget courant	Charges de fonctionnement	28 976 956		28 976 956
	Etudes	31 801 223		31 801 223
	Impôts et taxes	4 638 525		4 638 525
	Masse salariale	32 889 950		32 889 950
Autres charges	Amortissement	370 000 000		370 000 000
	Provisions	0		0
	Virement de sect.	627 221 519	451 093 106	1 078 314 626
Dépenses exceptionnelles	Dépenses exceptionnelles	0		0
		0		0
<b>Total dépenses de fonct.</b>		<b>8 557 212 404</b>	<b>2 551 593 106</b>	<b>11 108 805 510</b>
<b>Total dépenses réelles de fonct.</b>		<b>7 559 990 884</b>	<b>2 100 500 000</b>	<b>9 660 490 884</b>

- En dépenses de fonctionnement, sont inscrites les dépenses correspondant aux charges précédemment couvertes par les recettes qui étaient directement encaissées par la RATP. A noter que le résultat des négociations conduit à une réduction (à périmètre comparable) du budget de 77 M€ pour l'exercice. Ce nouveau contrat fait l'objet d'une imputation comptable appropriée au nouveau dispositif de rémunération à savoir la nature comptable 611 chapitre 011 en lieu et place du chapitre 65.

Mathématiquement, les dépenses et les recettes estimées de fonctionnement induisent une modification du virement à la section d'investissement permettant ainsi d'équilibrer la section de fonctionnement, de 451 M€.

### **En section d'investissement :**

Dépenses d'investissement		BP 2020	DM 1 2021	Crédits ouverts
Investissements majeurs	Matériel roulant ferré	1 303 379 600		1 303 379 600
	Matériel roulant de surface	308 445 400	57 700 000	366 145 400
	Rachat MR - MEC	97 500 000		97 500 000
	Amélioration QS	318 908 320		318 908 320
	Convention pluri-projets SNCF	189 600 000		189 600 000
	Projets d'infrastr. ss MOA	174 001 500		174 001 500
	COB (foncier, travaux, acqu.)	181 719 000		181 719 000
	Développement des réseaux	0		0
At. et Instal. Fixes SNCF	181 600 000		181 600 000	
Autres (immo.,opé. comptables)	Autres (immo.,opé. comptables)	14 977 800	3 105 238	18 083 038
Remboursement du capital	Remboursement du capital	170 930 247		170 930 247
Reprise/Neut. des sub. versées	Reprise/Neut. des sub. versées	347 000 000		347 000 000
Opérations d'ordre	Opérations d'ordre	23 000 000		23 000 000
Résultat d'invest. reporté	Résultat d'invest. reporté	0	132 813 994	132 813 994
		0		0
	<b>Total dépenses d'invest.</b>	<b>3 311 061 867</b>	<b>193 619 232</b>	<b>3 504 681 099</b>
	<b>Total dépenses réelles d'invest.</b>	<b>2 941 061 867</b>	<b>193 619 232</b>	<b>3 134 681 099</b>

Les ajustements en matière de dépenses d'investissements portent sur essentiellement deux aspects.

Une révision à la hausse de subventions au titre du matériel roulant de surface : 58 M€ en CP et 472 M€ en AP. Sont inscrits les crédits nécessaires au paiement de l'échéancier de la convention de financement 2021-2023 avec la RATP relative à l'acquisition du matériel roulant bus (445 M€ en AP et 53 M€ en CP) votée en février dernier. Cette inscription est complétée du financement du renouvellement des Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur (SAIEV) embarqués à bord des bus pour 23,4 M€ en AP et 4,7 M€ en CP.

Conformément à l'arrêté des comptes 2020, il est inscrit :

- les restes à réaliser 2020 à hauteur de 3,105 M€ correspondent aux dépenses engagées au cours de l'exercice budgétaire écoulé mais non mandatées au 31 décembre 2020 ;
- le solde d'exécution de la section d'investissement reporté de 132,813 M€, soit le solde entre les recettes et les dépenses d'investissement de l'exercice (soit 486 M€) auquel est ajouté le besoin de financement de l'exercice précédent (soit -618 M€).

Recettes d'investissement	BP 2021	DM 1 2021	Crédits ouverts
Emprunt	1 944 070 348	-393 393 107	1 550 677 241
Produit des amendes	138 770 000		138 770 000
Subventions	200 000 000		200 000 000
Autres recettes	8 000 000		8 000 000
Virement sect. de foncion.	627 221 519	451 093 106	1 078 314 626
Affectation du résultat	0	135 919 232	135 919 232
Autres écritures d'ordre	23 000 000		23 000 000
Dotations aux amortissements	370 000 000		370 000 000
	0		0
<b>Total recettes d'invest.</b>	<b>3 311 061 867</b>	<b>193 619 232</b>	<b>3 504 681 099</b>
<b>Total recettes réelles d'invest.</b>	<b>2 290 840 348</b>	<b>-257 473 875</b>	<b>2 033 366 473</b>

Le besoin de financement de la section d'investissement correspond au cumul du résultat d'investissement de clôture (déficit de 132,814 M€) et du solde des restes à réaliser (déficit 3,105 M€). En effet, l'affectation du résultat doit couvrir le besoin de financement de la section d'investissement n-1, tel qu'il apparaît au compte administratif.

Il est inscrit le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement pour 451,093 M€.

En conséquence, le montant de l'emprunt est abaissé de 393,393 M€ afin d'assurer l'équilibre de la section d'investissement.

*NB : Le projet de contrat transmis est confidentiel et les annexes sont consultables exclusivement par les administrateurs, sur place et sur demande auprès du Secrétariat du Conseil.*