

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du jeudi 9 décembre 2021

Rapport n° 20211209-302 à 20211209-303

**BUDGET PRIMITIF 2022 ET VOTE DES AUTORISATIONS DE
PROGRAMME**

L'élaboration du budget 2022 se déroule comme en 2021 dans un contexte de persistance des effets de la crise sanitaire et économique liée à la Covid-19.

En 2021, les ressources d'Île-de-France Mobilités ont été fortement affectées, avec un coût de la crise estimé à 1,3 Md€ HT. Comme en 2020, l'État a apporté son soutien financier mais celui-ci n'a pas couvert l'intégralité des pertes estimées. En effet, celui-ci s'est élevé à 800 M€ et a pris la forme d'une avance remboursable à taux zéro.

Au budget 2022, il est pris comme hypothèse la fin progressive de la crise sanitaire actuelle, liée à une couverture vaccinale satisfaisante et aux mesures sanitaires obligatoires avant l'entrée sur le territoire français.

Pour autant, en 2022, les ressources d'Île-de-France Mobilités devraient être plus de 700 M€ en-deçà de leur niveau projeté avant l'émergence de la crise. C'est pourquoi, sans aide de l'État ou sans ressources supplémentaires, une adaptation des dépenses est nécessaire et est intégrée dans ce budget. En effet, les autres leviers financiers d'Île-de-France Mobilités sur les recettes, à savoir une augmentation des contributions des collectivités membres ou la hausse des tarifs, ne sont ni à la hauteur des besoins, ni envisageables compte tenu du contexte social fragile et de la nécessité d'encourager les usagers à revenir dans les transports en commun.

Dans l'attente d'une aide de l'Etat ou de ressources complémentaires, il est ainsi proposé d'intégrer des mesures d'économies ou des étalements de dépenses qui sont détaillées dans le présent rapport. Ces mesures permettent d'adopter un budget équilibré.

Plus généralement, les dépenses réelles de fonctionnement, progressent fortement par rapport au BP 2021 (+22%), du fait, d'une part, des effets de la crise sanitaire et d'autre part, du changement de périmètre induit par la signature du contrat avec la RATP en avril 2021, sous forme de régie intéressée. Par rapport au projet de troisième décision modificative, l'évolution des dépenses réelles de fonctionnement diminuent de 1,7 %.

En ce qui concerne les principales recettes de fonctionnement que sont les recettes tarifaires et le versement mobilité, elles connaîtraient en 2022 une dynamique plus prononcée qu'anticipé dans le rapport d'observations budgétaires, tout en restant à un niveau inférieur à celui que l'on pouvait esquisser avant la survenance de la crise :

- Les recettes tarifaires atteindraient 95 % de leur volume d'avant la crise ;
- Les recettes de versement mobilité connaîtraient une croissance soutenue, reflet de la dynamique des encaissements constatés à l'amorce du dernier trimestre 2021.

Les dépenses d'investissement réelles, quant à elles, sont en progression de +32% par rapport au budget primitif 2021 au vu :

- de la montée en charge, bien que maîtrisée, des projets de renouvellement de matériel roulant et de l'acquisition des biens dans le cadre de la mise en concurrence progressive des contrats d'exploitation des bus en grande couronne ;
- de l'accroissement des travaux sur les nouvelles infrastructures, essentiellement de tramway, sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités ;
- de la prise en compte des nouveaux contrats avec la SNCF et la RATP, qui prévoient une augmentation des investissements financés par subventions, pour le matériel roulant mais aussi pour le renouvellement des ateliers et des équipements ;
- de la poursuite du soutien aux nouvelles mobilités comme le vélo à assistance électrique (DSP Véligo et dispositif de subventionnement de l'acquisition de vélos par les franciliens), le covoiturage ;

Le montant de l'emprunt à lever s'élèverait à près de 2,822 Md€. Son coût sera optimisé grâce à la notation financière d'Île-de-France Mobilités et à l'accès au marché obligataire.

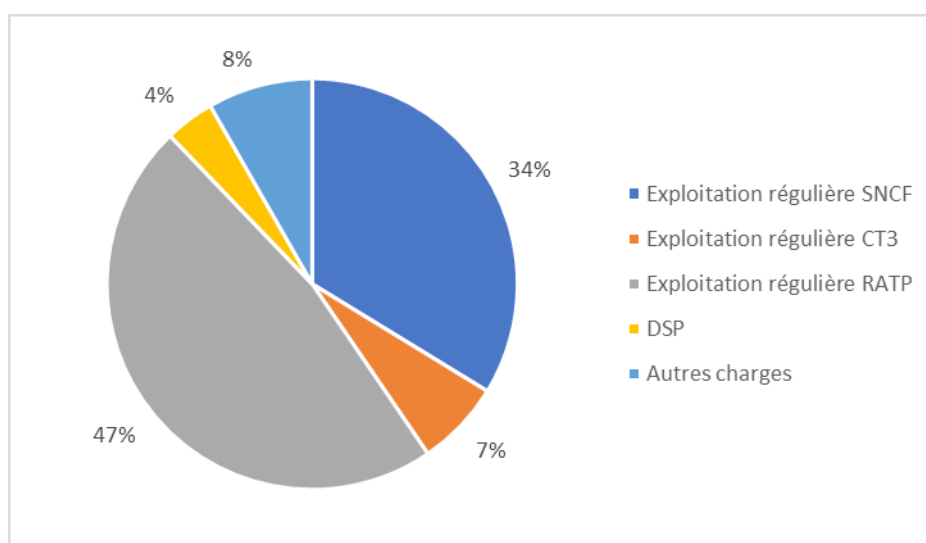
| Les chiffres clés d'Ile-de-France Mobilités - Budget Primitif 2022 | | | | |
|--|------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| Chiffres clés | BP - 2021 | BP - 2022 | Evol BP22 vs BP21 | Var BP22/BP21 |
| DEPENSES DE FONCTIONNEMENT | 8 557,212 | 10 485,998 | 1928,785 | 23% |
| Exploitation régulière SNCF | 3 295,193 | 3 276,476 | -18,717 | -1% |
| Exploitation régulière CT3 | 854,114 | 654,800 | -199,314 | -23% |
| Exploitation régulière RATP | 2 587,005 | 4 599,300 | 2012,295 | 78% |
| DSP | 115,898 | 378,960 | 263,062 | 227% |
| PMB et information voyageurs | 38,344 | 53,695 | 15,351 | 40% |
| Autres | 50,184 | 46,072 | -4,112 | -8% |
| Transport scolaire | 150,733 | 156,788 | 6,055 | 4% |
| Améthyste-autre tarification | 6,600 | 6,600 | 0,000 | 0% |
| Chèque mobilité | 1,300 | 1,200 | -0,100 | -8% |
| Redevance accès SNCF Réseau | 160,561 | 164,093 | 3,532 | 2% |
| IFER | 77,013 | 77,550 | 0,537 | 1% |
| Charges financières | 70,528 | 85,929 | 15,401 | 22% |
| Coûts de gestion du VT | 54,211 | 49,000 | -5,211 | -10% |
| Charges de fonctionnement | 28,977 | 47,418 | 18,441 | 64% |
| Etudes | 31,801 | 41,976 | 10,175 | 32% |
| Impôts et taxes | 4,639 | 3,630 | -1,008 | -22% |
| Masse salariale | 32,890 | 38,808 | 5,918 | 18% |
| Amortissement | 370,000 | 414,000 | 44,000 | 12% |
| Provisions | - | - | 0,000 | 0% |
| Virement de sect. | 627,222 | 389,701 | -237,520 | -38% |
| Chiffres clés | BP - 2021 | BP - 2022 | Evol BP22 vs BP21 | Var BP22/BP21 |
| RECETTES DE FONCTIONNEMENT | 8 557,212 | 10 485,998 | 1928,785 | 23% |
| Aide Etat COVID | 1 000,000 | - | -1000,000 | -100% |
| Autres subventions et recettes | 55,631 | 9,000 | -46,631 | -84% |
| Avance Remboursable Etat | - | - | 0,000 | 0% |
| Contributions publiques D.S.P. | - | 33,749 | 33,749 | 0% |
| Contributions statutaires | 1 314,446 | 1 332,849 | 18,402 | 1% |
| Ecritures d'ordre | 347,000 | 390,000 | 43,000 | 12% |
| Recettes diverses et except. | 2,260 | 3,300 | 1,040 | 46% |
| Recettes Tarifaires | 812,747 | 3 404,000 | 2591,253 | 319% |
| Subventions tarification RIF | 98,536 | 98,536 | 0,000 | 0% |
| TICPE | 91,000 | 88,000 | -3,000 | -3% |
| Transport scolaire | 135,592 | 135,182 | -0,410 | 0% |
| VM | 4 700,000 | 4 991,382 | 291,382 | 6% |
| Chiffres clés | BP - 2021 | BP - 2022 | Evol BP22 vs BP21 | Var BP22/BP21 |
| DEPENSES D'INVESTISSEMENT | 3 311,062 | 4 207,368 | 896,306 | 27% |
| Matériel roulant ferré | 1 303,380 | 1 576,575 | 273,195 | 21% |
| Matériel roulant de surface | 308,445 | 331,139 | 22,694 | 7% |
| Amélioration QS | 318,908 | 423,757 | 104,849 | 33% |
| At. et Instal. Fixes SNCF | 181,600 | 116,000 | -65,600 | -36% |
| COB (foncier, travaux, acqu.) | 181,719 | 417,550 | 235,831 | 130% |
| Convention pluri-projets SNCF | 189,600 | 228,981 | 39,381 | 21% |
| Projets d'infrastr. ss MOA | 174,002 | 346,451 | 172,450 | 99% |
| Rachat MR - MEC | 97,500 | 125,000 | 27,500 | 28% |
| Autres (immo., opé. comptables) | 14,978 | 14,665 | -0,312 | -2% |
| Remboursement du capital | 170,930 | 214,250 | 43,320 | 25% |
| Reprise/Neut. des sub. versées | 347,000 | 390,000 | 43,000 | 12% |
| Opérations d'ordre | 23,000 | 23,000 | 0,000 | 0% |
| Résultat d'invest. reporté | - | - | 0,000 | 0% |
| Chiffres clés | BP - 2021 | BP - 2022 | Evol BP22 vs BP21 | Var BP22/BP21 |
| RECETTES D'INVESTISSEMENT | 3 311,062 | 4 207,368 | 896,306 | 27% |
| Emprunt | 1 944,070 | 2 821,897 | 877,827 | 45% |
| Produit des amendes | 138,770 | 138,770 | 0,000 | 0% |
| Subventions | 200,000 | 250,000 | 50,000 | 25% |
| Autres recettes | 8,000 | 170,000 | 162,000 | 2025% |
| Autres écritures d'ordre | 23,000 | 23,000 | 0,000 | 0% |
| Dotations aux amortissements | 370,000 | 414,000 | 44,000 | 12% |
| Affectation du résultat | - | - | 0,000 | 0% |
| Virement sect. de foncion. | 627,222 | 389,701 | -237,520 | -38% |

A. LE DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE ET DE NOUVEAUX PROJETS POUR LES VOYAGEURS ENTRAINENT L'ACCROISSEMENT DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT

I. Les dépenses de fonctionnement :10 485,998 M€

| Dépenses de fonctionnement | | BP - 2021 | Total crédits ouvert 2021 | BP - 2022 | Var BP22/BP21 |
|----------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------|-------------------|----------------|
| Exploitation régulière | Exploitation régulière SNCF | 3 295,193 | 3 320,518 | 3 276,476 | -0,57% |
| | Exploitation régulière CT3 | 854,114 | 948,201 | 654,800 | -23,34% |
| | Exploitation régulière RATP | 2 587,005 | 4 710,265 | 4 599,300 | 77,78% |
| | DSP | 115,898 | 144,515 | 378,960 | 226,98% |
| | PMB et information voyageurs | 38,344 | 47,473 | 53,695 | 40,03% |
| | Autres | 50,184 | 53,547 | 46,072 | -8,19% |
| Transport scolaire | Transport scolaire | 150,733 | 157,633 | 156,788 | 4,02% |
| Tarification sociale | Améthyste-autre tarification | 6,600 | 6,600 | 6,600 | 0,00% |
| | Chèque mobilité | 1,300 | 1,200 | 1,200 | -7,69% |
| Redevances / Taxes | Redevance accès SNCF Réseau | 160,561 | 160,561 | 164,093 | 2,20% |
| | IFER | 77,013 | 76,920 | 77,550 | 0,70% |
| Gestion de la dette / V.M. | Charges financières | 70,528 | 62,280 | 85,929 | 21,84% |
| | Coûts de gestion du VT | 54,211 | 54,211 | 49,000 | -9,61% |
| Budget courant | Charges de fonctionnement | 28,977 | 38,987 | 47,418 | 63,64% |
| | Etudes | 31,801 | 30,889 | 41,976 | 31,99% |
| | Impôts et taxes | 4,639 | 4,645 | 3,630 | -21,74% |
| | Masse salariale | 32,890 | 33,773 | 38,808 | 17,99% |
| Autres charges | Amortissement | 370,000 | 408,000 | 414,000 | 11,89% |
| | Provisions | - | 0,196 | - | 0,00% |
| | Virement de sect. | 627,222 | 383,405 | 389,701 | -37,87% |
| Total | | 8 557,212 | 10 643,817 | 10 485,998 | 22,54% |
| Total réel | | 7 559,991 | 9 852,412 | 9 682,297 | 28,07% |
| Total ordre | | 997,222 | 791,405 | 803,701 | -19,41% |

Le poids des principales politiques d'Île-de-France Mobilités sont les suivants :



1. Contributions aux opérateurs de transport : 8,893 M€ (+ 2 041 M€, +29,8%/BP 2021)

- Le budget 2022 proposé regroupe deux types de relations financières avec les opérateurs de transport, les montants ne sont donc pas strictement comparables avec les crédits votés au BP 2021.
 - D'une part, pour le modèle de régie intéressée adopté pour les contrats avec la SNCF, la RATP et par les opérateurs privés de bus mis progressivement en concurrence, le dispositif financier de ces contrats est le suivant :
 - Île-de-France Mobilités ne verse plus une subvention d'équilibre couvrant un différentiel entre des charges et des recettes tarifaires collectées par les opérateurs pour leur propre compte ;
 - mais Île-de-France Mobilités verse une contribution couvrant le prix de la prestation de transport réalisée par les opérateurs, qui dans ce cadre, collectent des recettes tarifaires pour le compte d'Île-de-France Mobilités.

Les contributions ainsi versées augmentent mathématiquement par rapport aux précédents contrats cependant Île-de-France Mobilités inscrit des recettes tarifaires à son budget de fonctionnement. Ce changement de régime financier est neutre en solde. Cette évolution a bien été opérée dès le budget primitif 2021 pour le contrat SNCF puisqu'il a été signé en 2020. En revanche, le contrat avec la RATP n'a été signé qu'en avril 2021 avec une intégration des crédits en décision modificative n°1 au budget 2021, ce qui explique l'ampleur du différentiel de crédits entre les budgets primitifs 2021 et 2022.

- D'autre part, les contrats CT3 restent sur le modèle « historique », mais basculent progressivement en délégations de services publics. Le montant des crédits affectés aux CT3 diminuent alors que ceux affectés aux délégations de service publics augmentent progressivement.

Ces éléments expliquent les évolutions des crédits entre 2021 et 2022. En comparant les données du BP 2022 aux crédits votés 2021 (après DM3), les crédits sont en baisse de 230 M€ soit -2,5%.

- Plus précisément, les crédits proposés au BP 2022 sont fondés sur :
 - les maquettes financières contractuelles en vigueur ;
 - une prévision de l'indexation contractuelle soutenue et fondée sur des indices connus et une hypothèse d'inflation de 1,5%, conformément à l'hypothèse du projet de loi de finances pour 2022. L'indexation globale pour le contrat RATP se porte à +1,90% et à +2,50%, pour la SNCF. La différence tient au plafonnement dans le contrat RATP de l'indice des salaires dans les transports. Par ailleurs, la hausse des prix de l'énergie rend ce poste de coût sensible ;
 - la rémunération dite R2 qui couvre les charges de capital relatives aux actifs immobilisés par les opérateurs en baisse à la suite de l'évolution des règles de subventionnement des actifs (qui sont de plus en plus subventionnés à 100% dans les nouveaux contrats) et des matériels radiés de la SNCF en application du protocole de réforme du matériel roulant ;
 - l'absence de budgétisation des incitations financières comme le partage du risque aux recettes, l'intéressement aux validations et les bonus/malus. Une première estimation de ces effets pour la RATP et SNCF serait de l'ordre de 133 M€. Cependant, l'incertitude forte quant au niveau de reprise du trafic voyageurs en 2022 après la crise sanitaire d'une part et les niveaux de référence d'indicateurs de qualité de service fortement perturbés par la crise en 2021 d'autre part, ne permettent pas une estimation fiable, aussi il est proposé de ne pas inscrire ces crédits.
 - des surcoûts liés au nettoyage supplémentaire induit par la crise sanitaire financés à ce stade à 7 M€, moindre que les années précédentes, la demande ayant été faite aux opérateurs d'optimiser les dépenses de nettoyage non liées au COVID pour financer les nettoyages liés au COVID.

- Concernant les crédits au titre des délégations de service publics, un transfert progressif de charges va s'opérer entre les actuels contrats CT3 et les futurs contrats de délégations de services publics : le calendrier prévoit la contractualisation de onze délégations de services publics et un marché public en 2022 contre huit délégations de services publics et un marché public en 2021. Au total, trente-sept contrats CT3 seront ainsi absorbés en 2022 après vingt-huit en 2021.

La somme des crédits affectés aux délégations de service publics/marchés publics et aux CT3 progressent de presque +7% par rapport au budget primitif 2021 en affichage mais après retraitement des recettes tarifaires et celles perçues des collectivités territoriales, elle diminue de 4%.

Est également pris en compte un montant de 4,5 M€ au titre de l'indemnisation d'opérateurs de transport ayant répondu aux délégations de services publics mais dont l'offre ne serait pas retenue.

- Concernant l'offre à voter en 2022, l'enveloppe d'offre nouvelle est limitée au strict nécessaire pour couvrir :
 - Les coûts de pré-exploitation du T12 limités à la maintenance et au gardiennage des rames, mais ne permet pas de financer les autres coûts de préexploitation, dont le montant n'est d'ailleurs pas fixé car encore en discussion avec la SCNF ;
 - Les coûts de mise en service du prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux dont la mise en service est prévue tout début 2022 ;
 - la mise en service du T13 prévue en juillet 2022 ;
 - le prolongement de la ligne 12 à Aubervilliers prévu en juin 2022.

Par ailleurs, il est proposé :

- de ne pas budgéter les coûts de pré-exploitation pour Eole à l'Ouest, dont le retard n'est pas encore connu ;
- de décaler une partie des formations de 2022 sur 2023 pour la conduite des RER NG sur le RER D.

Les dépenses liées aux contrats représentent 92% des dépenses réelles de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités et s'établissent ainsi :

- Pour la RATP : 4 599 M€
- Pour la SNCF : 3 276 M€
- Pour les CT3 : 655 M€
- Pour les DSP : 379 M€

2. La poursuite des politiques de transport et de nouvelles mobilités plus adaptées à des besoins spécifiques : 99,768 M€ (+11,239 M€, +31,85%/BP 2021)

L'augmentation de ce budget est liée au renforcement des nouvelles mobilités et à l'amélioration des déplacements en Île-de-France par de nouvelles applications pour les voyageurs.

a) *Services améliorant la mobilité : 38,26 M€ (-3,492 M€/BP2021)*

- Les nouvelles mobilités : 20,91M€ (+3,91M€/BP 2021)

Sont inscrits notamment :

- o les crédits nécessaires pour le renforcement de la politique vélo avec la prise en compte des coûts d'exploitation de la délégation de service public vélos à assistance électrique à hauteur de 14,86 M€ hors subvention d'investissement pour 20 000 vélos à assistance électrique et 500 vélos cargo au 1^{er} janvier 2021 ;
- o 1,25 M€ au titre des frais de gestion du dispositif de subventionnement des particuliers pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (+44% par rapport au BP 2021 lié à l'augmentation du nombre de dossiers et les révisions de prix) et 0,84 M€ pour les prestations afférentes ;
- o le renforcement de l'offre de covoiturage et la poursuite de la mise en service de navettes autonomes jusqu'en juin 2022 avec une enveloppe de 2,65M€ ;
- o les crédits pour les transports à la demande pour 4,35M€.

- Les autres services : 12 M€ (-0,5 M€/BP2021)

Ces crédits permettent de financer les dispositifs Pour Aider à la Mobilité (PAM) à travers des conventions avec les conseils départementaux ainsi que le transport à la demande. Ce montant est presque stable par rapport à 2021 et correspond aux demandes des départements.

b) *De nouvelles applications pour les voyageurs : 53,695 M€ (+15,351M€/BP2021)*

Cette catégorie comprend notamment les coûts d'hébergement et d'exploitation pour les projets Vianavigo 3, l'IVTR (l'Information Voyageur en Temps Réel) et pour le SI Services nécessaire à l'exploitation du programme de modernisation de la billettique.

L'essentiel des évolutions de coûts à la hausse est lié à l'infogérance informatique du système billettique en pleine évolution.

c) *Autres services permettant l'amélioration du service de transport : 10,079 M€ (+2,27M€/ BP 2011)*

Cette rubrique regroupe pour l'essentiel :

- o Les bonus prévus contractuellement pour les ouvrages d'intermodalité labélisés pour inciter l'amélioration de leur exploitation (5,8 M€), dont 2,5 M€ au titre de la gratuité. Ce montant progresse de 0,2 M€ à la suite de l'augmentation progressive du nombre de places labélisées et de l'augmentation du nombre de Parcs relais labélisés offrant

- o le dispositif de gratuité ;
- o La poursuite du renforcement de la sécurité dans les bus de grande couronne en partenariat avec la gendarmerie nationale pour 0,714 M€ ;
- o La prise en charge des titres de transport des policiers de grande couronne pour 1,6 M€ ;
- o La mise en œuvre du partenariat avec la Région Île-de-France relatif aux Maisons Région Solidaire afin de loger décentement les personnes en situation de précarité sans domicile fixe vivant dans le métro : 0,725 M€ de crédits sont inscrits ;
- o Les coûts des études PDU pour 0,95 M€ et la prise en charge des coûts d'entretien et consommation électrique des équipements du site propre 393 pour 0,290 M€.

3. Une progression du budget des transports scolaires :156,788 M€ (+6 M€, +4,0%/BP 2021)

Ce budget augmente essentiellement du fait de la croissance du nombre d'élèves transportés en transport adapté (comme constaté chaque année depuis 2015), évaluée entre 3% et 7% selon les départements et de l'augmentation du coût par élève. Cela est dû notamment au plus grand nombre de rotations engendrées par une gestion individualisée des emplois du temps par les établissements scolaires (notamment en adaptation aux mesures prises par les établissements scolaires en raison du COVID).

4. La gestion de la tarification sociale : 7,8 M€ (- 0,1M€, -1,3%/BP 2021)

Cette ligne intègre la distribution des chèques mobilité (1,2 M€) et le financement de l'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste, en subventionnant les départements (6,6 M€). Cette dépense est ajustée en fonction des demandes des départements.

5. Croissance continue de la fiscalité sur le matériel roulant ferré propriété d'Île-de-France Mobilités - IFER : 77,550 M€ (+0,5 M€, +0,7%/BP 2021)

Île-de-France Mobilités est redevable de l'IFER, impôt institué par la Loi Grand Paris¹, sur le matériel roulant dont Île-de-France Mobilités est propriétaire depuis la loi ORTF. Son montant, y compris les frais de recouvrement est estimé à 77 M€. Cet impôt permet à la Société du Grand Paris de financer une partie des travaux d'infrastructure nécessaires au nouveau réseau. Le montant en légère hausse est cohérent avec la progression moyenne de cet impôt sur les trois dernières années.

6. Une hausse de la redevance d'accès SNCF Réseau :164,093 M€ (+ 3 M€, +2,2%/BP 2021)

Les péages SNCF Réseau payés dans le cadre du contrat avec la SNCF comportent trois composantes :

- la redevance de réservation (RR) calculée sur la base des kilomètres réservés, en fonction du type de ligne et de l'heure de passage ;
- La redevance de circulation (RC) calculée sur la base des kilomètres circulés ;
- La redevance d'accès (RA) dont le montant forfaitaire est arrêté dans le document de référence du réseau.

Règlementairement, la redevance d'accès doit être versée directement par l'autorité organisatrice de la Mobilité à SNCF Réseau. C'est pourquoi seule celle-ci apparaît directement dans les comptes d'Île-de-France Mobilités.

¹ Loi du 3 juin 2010, article 11

7. Charges liées à la dette : 85,829 M€ (+ 15 M€, +21,8%/BP 2021)

Il s'agit :

- des intérêts des emprunts levés depuis 2012 et à mobiliser en 2022 pour un montant total de 52 M€, en hausse de 7% du fait principalement de la levée de nouveaux emprunts et le paiement des coupons liés aux émissions de novembre 2020, mai et novembre 2021 ;
- des frais bancaires de type commission de non-utilisation induits par la gestion de lignes de trésorerie destinées à couvrir le programme de Neu CP et des commissions prévisionnelles dues sur les prêts à contracter en 2022 (commission d'engagement sur prêts bancaires, de placement sur émission obligatoire ainsi que des frais d'administration de l'émission obligatoire). Le montant de ces commissions est estimé à 8,25 M€.
- des intérêts courus non échus en forte progression (25,4 M€ soit + 12,4 M€ par rapport à 2021) à la suite de l'augmentation du recours aux émissions obligataires dont le paiement des intérêts est annuel.

Cette prévision repose sur l'hypothèse d'une mobilisation en 2022 du contrat de la Banque Européenne d'Investissement d'un montant de 240 M€, de la mobilisation d'emprunts auprès d'établissements bancaires pour un montant de 350 M€ ainsi que l'utilisation du programme EMTN (green bonds et placements privés) permettant des émissions obligataires à titre principal et de l'appel éventuel à d'autres financements (Schuldschein, Namensschuldverschreibung) pour couvrir le solde des besoins.

8. Frais liés au versement mobilité : 49 M€ (-5,2 M€, -9,6%/BP 2021)

Ces crédits prennent en compte les frais versés aux organismes collecteurs du versement mobilité à hauteur de 49 M€ soit 0,98% du versement mobilité à percevoir.

Le montant de cette ligne est en baisse par rapport au BP 2001 car aucun nouveau crédit n'est inscrit au titre des remboursements effectués en faveur des employeurs qui logent ou transportent eux-mêmes leurs salariés (environ 8 M€ en 2021), le solde des crédits affectés en 2021 devrait être suffisant pour traiter les dossiers reçus.

9. Budget de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités : 131,832 M€ (+ 33 M€, +34,1%/BP 2021)

Le budget de fonctionnement qui regroupe les études, les prestations de conseil, la masse salariale et les coûts de fonctionnement courant de la structure augmente par rapport au budget primitif 2021.

Par rapport aux crédits votés, le budget augmente de 34% mais par rapport aux crédits votés fin 2021, ce budget est en baisse de 1%.

a) *Etudes générales, CPER, Contrats Particuliers et autres : 42 M€ de crédits de paiement (+ 10 M€, +32,0%/ BP 2021)*

Les crédits 2021 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan pour 13 M€. Les crédits correspondent aux expertises menées par Île-de-France Mobilités sur les études conduites par les opérateurs dans le cadre des schémas directeurs et des dossiers présentés par la SGP au conseil d'Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux études de divers projets de développements d'infrastructures et de dépôts. Ces études augmentent (+5,5 M€) du fait de la montée en puissance de la programmation des projets,

- Etudes sous MOA IDFM pour réaliser le programme réaménagement des pôles gares et intermodalité, prévu dans le PDUIF pour 6 M€ (+2M€),
- les audits et les études générales pour 23 M€, ces crédits sont stables par rapport au BP 2021 et concernent, outre les études habituelles, la poursuite des audits menés sur les contrats RATP/SNCF/CT3, les études pour la préparation de la mise en concurrence notamment.

b) Frais de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités : 47,418 M€ (+ 18,441M€/ +63,6%/ BP 2021)

Pour rappel, les frais de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités se composent principalement de dépenses récurrentes (location des locaux, charges locatives...) qui ne connaissent qu'une très légère progression.

L'augmentation des frais de fonctionnement concerne essentiellement les charges locatives avec +14,5 M€, notamment des COB permettant l'exploitation des DSP et pour environ +4 M€ sur les frais de formation, les primes d'assurances et diverses autres dépenses de moindre importance.

c) Dépenses de personnel et d'action sociale : 38,808 M€ (+5,9 M€, +18,0%/ BP 2021)

L'augmentation (+6 M€) des dépenses de personnel et d'action sociale comporte :

- la clause de revoyure contractuelle et l'effet de report de la réduction de la vacance structurelle en 2021 qui a un impact de 2 M€ sur l'année 2022 ;
- la prise en compte d'un objectif de 5 % de vacance de poste soit 24 postes vacants sur un total de 488 postes permanents. La réduction de la vacance de poste se chiffre à 1,2 M€ sur le BP 2022 par rapport au niveau de la vacance 2021 ;
- l'évolution de carrière des agents et le financement des renforts votés en conseil d'administration.

d) Les impôts locaux : 3,630 M€ (-1 M€, -21,7 %/BP 2021)

Île-de-France Mobilités doit s'acquitter des impôts fonciers des terrains dont elle est propriétaire, dans le cadre des projets d'infrastructure et pour la construction de dépôts de bus. Le montant est ajusté en fonction des avis d'imposition réceptionnés.

10. Les amortissements : 414,000 M€ (+44 M€, 11,9%/BP 2021)

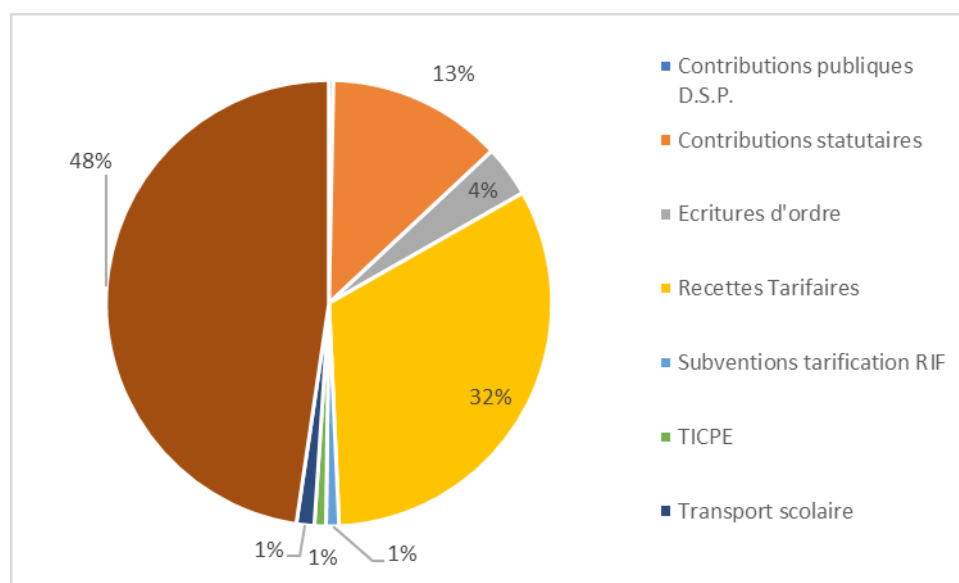
Ils constituent une dépense de fonctionnement, qui ne donne pas lieu à décaissement, et une recette d'investissement puisqu'ils sont intégrés dans le calcul de la capacité d'autofinancement.

11. Virement à la section d'investissement : 389,701 M€ (-237 M€, -37,9%/BP 2021)

Ce virement prend en compte la nécessité pour Île-de-France Mobilités de dégager de l'autofinancement pour financer ses investissements.

II. Les recettes de fonctionnement : 10 469,616 M€

| Recettes de fonctionnement | BP - 2021 | Total crédits ouvert 2021 | BP - 2022 | Var BP22/BP21 |
|--------------------------------|------------------|---------------------------|-------------------|---------------|
| Aide Etat COVID | 1 000,000 | 800,000 | - | -100% |
| Autres subventions et recettes | 55,631 | 109,946 | 9,000 | -84% |
| Avance Remboursable Etat | - | - | - | 0% |
| Contributions publiques D.S.P. | - | - | 33,749 | 0% |
| Contributions statutaires | 1 314,446 | 1 314,446 | 1 332,849 | 1% |
| Ecritures d'ordre | 347,000 | 347,000 | 390,000 | 12% |
| Recettes diverses et except. | 2,260 | 408,140 | 3,300 | 46% |
| Recettes Tarifaires | 812,747 | 2 559,156 | 3 404,000 | 319% |
| Subventions tarification RIF | 98,536 | 98,536 | 98,536 | 0% |
| TICPE | 91,000 | 91,000 | 88,000 | -3% |
| Transport scolaire | 135,592 | 135,592 | 135,182 | 0% |
| VM | 4 700,000 | 4 780,000 | 4 991,382 | 6% |
| Total | 8 557,212 | 10 643,817 | 10 485,998 | 23% |
| Total réel | 8 210,212 | 10 296,817 | 10 095,998 | 23% |
| Total ordre | 347,000 | 347,000 | 390,000 | 12% |



1. Le versement mobilité : 4 991 M€ (+291 M€, +6%/BP 2021)

Le versement mobilité est acquitté par les employeurs franciliens de plus de 11 salariés, sur la masse salariale. Il s'agit de la recette la plus importante d'Île-de-France Mobilités (50 % des recettes réelles de fonctionnement).

Au versement mobilité 2021 ajusté en DM2, soit un montant de 4 780 M€, est appliqué (après avoir déduit la compensation de l'Etat au titre de la hausse du seuil de 9 à 11 salariés) :

- une hausse des salaires de 2,5% selon l'hypothèse retenue par la Banque de France en septembre dernier ;
- une hypothèse de croissance en volume de +1,5% compte tenu de la hausse constatée des perceptions au second semestre 2021 et des prévisions optimistes pour 2022, à l'instar de celles présentées au projet de loi de financement de la sécurité sociale ;
- et la compensation de l'Etat au titre de la hausse du seuil de 9 à 11 salariés prévue au titre de 2022 de 18 M€ (montant stable).

Il résulte de ces hypothèses une estimation du versement mobilité pour 2022 de 4 991 M€, soit un montant supérieur de 291 M€ à la prévision d'atterrissage 2021.

2. Les recettes tarifaires : 3 404 M€ (+2 591M€, +319%/BP 2021)

Compte tenu du contexte d'incertitude actuelle liée à la gestion de la crise de la Covid-19 et de ses impacts en 2021, il est proposé de retenir comme hypothèse, un niveau de recettes tarifaires égal à 95% des recettes tarifaires perçues en 2019, les années 2020 et 2021 n'étant pas représentatives. Le montant global de recettes est donc estimé à 3 912 M€ TTC, avant mise en œuvre du bouclier tarifaire comme décidé par le conseil d'octobre dernier. Avec la prise en compte de la mise en service de cette mesure au premier semestre 2022, le montant des recettes serait ramené à 3 863 M€ TTC.

Dans le cadre du changement de régime financier des contrats d'exploitation avec la SNCF, la RATP et de la signature progressive des délégations de service public de transport bus en grande couronne, Île-de-France Mobilités perçoit les recettes tarifaires liées à ces contrats. Seules les recettes relevant des contrats CT3 ne sont pas inscrites au budget d'Île-de-France Mobilités.

Aussi, au budget 2022, il est donc proposé d'inscrire un montant de 3 404 M€ HT, le différentiel avec le montant de 3 863 M€ TTC s'explique par la TVA non budgétaire et la part des recettes relevant des CT3.

3. Les contributions statutaires : 1 314,446 M€ (+18 M€, +1,4%/BP 2020)

Elles sont calculées conformément à l'article R 1241-46 du Code des Transports portant statut d'Île-de-France Mobilités : elles contribuent à équilibrer la section de fonctionnement. Les apports de chaque membre sont individualisés dans le tableau ci-après.

| | Taux statutaires | CP 2021 | CP 2022 | Ecart CP2021/CP2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|
| Contributions statutaires | 100,00% | 1 314 446 403,67 € | 1 332 848 653,32 € | 18 402 249,65 € |
| Région | 51,00% | 670 367 665,98 € | 679 752 813,19 € | 14 045 101,19 € |
| Ville de Paris | 30,38% | 399 328 817,63 € | 404 919 420,88 € | 8 366 473,88 € |
| CD92 | 7,74% | 101 738 151,55 € | 103 162 485,77 € | 2 131 550,77 € |
| CD93 | 3,75% | 49 291 740,68 € | 49 981 824,50 € | 1 032 727,50 € |
| CD94 | 3,01% | 39 564 837,66 € | 40 118 744,46 € | 828 935,46 € |
| CD78 | 1,59% | 20 899 697,92 € | 21 192 293,59 € | 437 876,59 € |
| CD91 | 0,98% | 12 881 574,21 € | 13 061 916,80 € | 269 886,80 € |
| CD95 | 0,91% | 11 961 461,19 € | 12 128 922,75 € | 250 609,75 € |
| CD77 | 0,64% | 8 412 456,85 € | 8 530 231,38 € | 176 252,38 € |

4. Les recettes au titre du transport scolaire : 135,182 M€ (-0,4 M€ ;-0,3%/BP 2021)

- La DGD : 128,102 M€

A la suite du transfert de compétences en matière de transport scolaire, l'État compense, par le versement d'une dotation, une partie des dépenses engagées par Île-de-France Mobilités. Le montant inscrit correspond au montant perçu chaque année depuis 2016, cette subvention n'étant pas actualisée par l'État.

- Les subventions et recettes reçues des conseils départementaux et des familles au titre des transports scolaires : 7,080 M€

5. Les subventions et autres recettes : 144,585 M€ (-12M€, -7,6%/BP 2021)

Elles se répartissent ainsi :

- *Subvention Région pour la tarification sociale : 72,440 M€*

La Région intervient depuis 2006 dans le soutien aux déplacements en Île-de-France des personnes les plus démunies. Il est proposé de reconduire la participation de la Région pour le même montant que celui voté en 2021.

- *Subvention Région Imagine' R : 23,900 M€*

La Région soutient également le transport des jeunes en Île-de-France. Il est donc proposé d'inscrire en 2022 la participation de la Région au financement de la carte Imagine « R » pour un montant de 23,900 M€, montant stable.

- *Subvention Région Gratuité jeunes en insertion : 2,196 M€*

La Région prenant en charge le coût de cette mesure, il convient d'inscrire en recettes la contrepartie des dépenses prévues au titre de cette mesure. Cette recette est stable.

- *Contribution des collectivités locales dans le cadre des DSP Bus : 33,749 M€*

Dans le cadre des DSP dont la mise en service est prévue en 2022, les collectivités locales contribuent au coût du service comme précédemment. Cependant, le circuit financier évolue du fait des DSP : ces contributions étaient précédemment versées directement à l'opérateur de transport. Dans le cadre des DSP, elles sont encaissées directement par Île-de-France Mobilités. Ces contributions sont estimées en cohérence du calendrier de mise en service des DSP. Cette recette n'était pas prévue au BP 2021 dans l'attente de la signature des conventions.

- *Autres recettes : 12,3 M€*

Elles sont constituées :

- d'un montant de 9 M€ d'indemnité à percevoir de la SNCF au titre du projet de convention de cession à SNCF TER de 11 rames AGC de la ligne P financées par Île-de-France Mobilités ;
- ainsi que des produits financiers (3,3 M€) compte tenu des taux négatifs actuels auxquels Île-de-France Mobilités se refinance à court terme.

6. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 88 M€ (-3 M€ ;-3,3%/BP 21)

La TICPE est une ressource dont bénéficie Île-de-France Mobilités depuis 2017, dans le cadre des négociations sur le financement du Passe Navigo à tarif unique. S'agissant de la prévision de l'exercice 2022, il est proposé de retenir la moyenne des trois dernières années d'encaissement de cette dotation de l'État soit un montant de 88 M€.

7. Écritures comptables relatives à la neutralisation des amortissements et la reprise des subventions : 390 M€ (+43 M€, +12,4%/BP 2021)

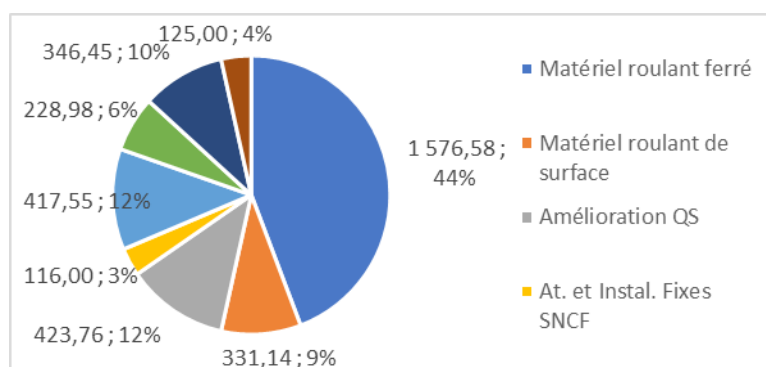
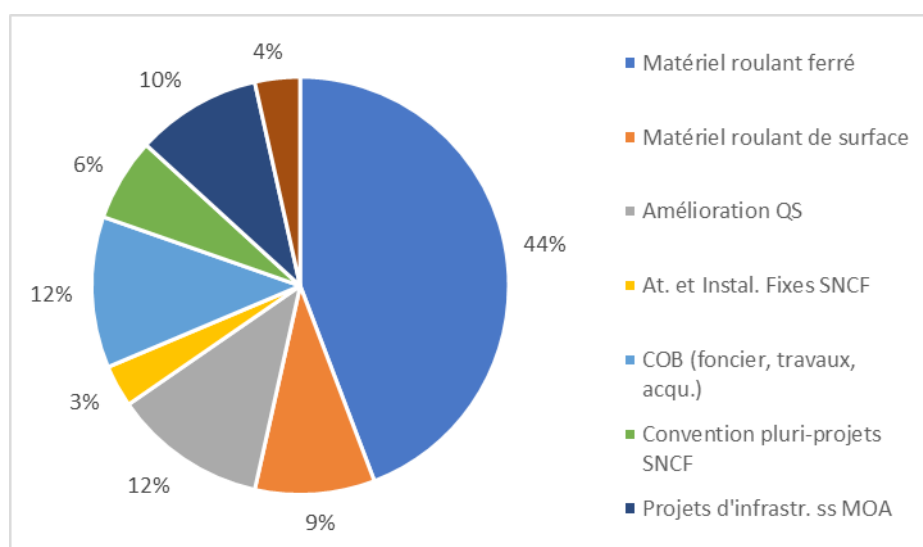
La reprise de subventions (116,320 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (276,600 M€) optionnelle, sont des écritures d'ordre budgétaire qui allègent la charge d'amortissement des subventions d'équipement versées, constatée en dépenses de la section de fonctionnement (cf. point A.1.10). En contrepartie, une dépense d'investissement (cf. point B.I.9) pour chacune de ces écritures est prévue strictement égale à ces recettes de fonctionnement.

Ces mouvements sont donc neutres sur l'équilibre général du budget.

B. LA POURSUITE DE L'AMBITIEUSE POLITIQUE D'INVESTISSEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

| Dépenses d'investissement | | BP - 2021 | Total crédits ouvert 2021 | BP - 2022 | Var BP22/BP21 |
|--------------------------------|--------------------------------|------------------|---------------------------|------------------|---------------|
| Investissements majeurs | Matériel roulant ferré | 1 303,380 | 1 358,100 | 1 576,575 | 21% |
| | Matériel roulant de surface | 308,445 | 498,256 | 331,139 | 7% |
| | Amélioration QS | 318,908 | 342,387 | 423,757 | 33% |
| | At. et Instal. Fixes SNCF | 181,600 | 181,600 | 116,000 | -36% |
| | COB (foncier, travaux, acqu.) | 181,719 | 158,466 | 417,550 | 130% |
| | Convention pluri-projets SNCF | 189,600 | 286,400 | 228,981 | 21% |
| | Projets d'infrastr. ss MOA | 174,002 | 165,662 | 346,451 | 99% |
| | Rachat MR - MEC | 97,500 | 45,000 | 125,000 | 28% |
| Autres (immo.,opé. comptables) | Autres (immo.,opé. comptables) | 14,978 | 21,234 | 14,665 | -2% |
| Remboursement du capital | Remboursement du capital | 170,930 | 155,930 | 214,250 | 25% |
| Reprise/Neut. des sub. versées | Reprise/Neut. des sub. versées | 347,000 | 347,000 | 390,000 | 12% |
| Opérations d'ordre | Opérations d'ordre | 23,000 | 24,581 | 23,000 | 0% |
| Résultat d'invest. reporté | Résultat d'invest. reporté | - | 132,814 | - | 0% |
| | Total | 3 311,062 | 3 717,430 | 4 207,368 | 27% |
| | Total réel | 2 941,062 | 3 342,986 | 3 794,368 | |
| | Total ordre | 370,000 | 374,444 | 413,000 | |

L'essentiel de la politique d'investissement repose sur le renouvellement du matériel roulant, tous modes confondus.



I. Les dépenses d'investissement : 4 207,368 M€ en CP, 3 783 M€ en AP

Les dépenses réelles d'investissement progressent de +27% par rapport au BP2021, avec une hausse des investissements pour le matériel roulant de +18% (1 907 M€, +296 M€).

1. Les investissements au titre du matériel roulant ferré progressent : 1 576,575 M€ de CP (+273,195M€, +21%/BP2021) et 2 978 M€ d'AP

Les crédits de paiement 2022 pour le matériel roulant ferré sont répartis comme suit entre opérateurs :

- SNCF : 851,221 M€
- RATP : 535,655 M€
- SGP : 82,000 M€
- Projets communs RATP/SNCF : 107,698 M€

La répartition par projet est précisée dans le tableau ci-dessous et fondé sur les prévisions établies par les opérateurs :

| | Prévision 2022 (en M€) |
|------------------------------------|------------------------|
| DUALIS T4 | 24,42 |
| Equipement MR | 22,80 |
| Francilien | 125,99 |
| Regio 2N | 276,77 |
| RER NG | 333,54 |
| Z2N | 22,67 |
| MR Tram express dualis | 45,03 |
| MI20 (RER B) | 107,70 |
| MF77 L7 et L8 | 9,68 |
| MI2N | 52,16 |
| MI84 RER B | 23,00 |
| MP14 STIF | 316,19 |
| MR Métro MF19 | 102,16 |
| Transfert MP05 et MP89 | 10,90 |
| LIGNE 18 CONV ACQUISITION 15 rames | 19,48 |
| MR SGP | 62,53 |
| T1 MR | 21,58 |

Les prévisions notamment au titre du projet RER NG restent fragiles au vu de la dérive du planning constaté et dépendront du redressement opéré par l'industriel chargé du projet.

Un montant de 2 978 M€ d'autorisations de programme à ajuster est proposé au vote :

- +170 M€ sur l'AP 3/2014/1 : Regio2N - au titre de l'acquisition de 11 rames pour la ligne R
- +120 M€ sur l'AP 3/2020/2 : MI20 - au titre de la signature d'un avenant à la convention MI20 ;
- +33 M€ sur l'AP 3/2015/3 : MP14 - au titre du prolongement de la L11 à Rosny Bois Perrier ;
- +2 423 M€ sur l'AP 3/2016/1 : RER NG - dont 2 420 M€ au titre de l'acquisition de 117 rames pour la ligne D et 3 M€ au titre d'un avenant à la convention MI20 relatif à la phase 1 d'étude qui sera complétée en 2023 en phase 2 ;

- +10 M€ sur l'AP 3/2006/8 : Francilien - au titre d'une opération d'harmonisation des phares selon l'évolution d'une mesure réglementaire ;
- 222 M€ sur l'AP 3/2021/1 : Equipement des matériels roulants au titre de la convention Nexteo Bord.

2. Les investissements en matériel roulant de surface : 331,139 M€ en CP (+22,694 M€ ; 7% /BP2021) ; 100 M€ en AP et Rachat Bus CT3 :125 M€ en CP (+27,5 M€ ; +28%)

Les investissements en matière de matériel roulant de surface progressent de 7% par rapport au BP 2021, ce rapport passe à 12,5% en incluant les investissements relatifs au rachat du matériel roulant bus anciennement CT3.

Cela est dû :

- à la modification des clés de subventionnement par Île-de-France Mobilités telle qu'actée dans la négociation du contrat avec la RATP ;
- aux rachats des bus aux opérateurs des CT3 qui sont remis à disposition des nouveaux opérateurs.

| Matériel roulant de surface | BP - 2021 | Crédits ouverts 2021 | BP - 2022 | Variation BP21/BP22 |
|---|----------------|----------------------|----------------|---------------------|
| Acquisition Bus CATP | 142,400 | 142,400 | 60,000 | -58% |
| Acquisition tramways | 12,602 | 15,660 | 26,400 | 109% |
| Acquisition tramways sous MOA | 5,980 | 9,980 | 16,389 | 174% |
| Dispositif d'aide à l'achat du VAE | 30,000 | 30,000 | 33,850 | 13% |
| Matériel roulant bus CT3 | 42,000 | 35,000 | 50,000 | 19% |
| Matériel Roulant bus RATP | 72,318 | 195,329 | 15,732 | -78% |
| Vélos électriques | 3,145 | 5,173 | 4,900 | 56% |
| Total MR de surface | 308,445 | 433,542 | 207,271 | -33% |
| Mr bus RATP | 97,500 | 109,714 | 248,868 | 155% |
| Total MR de surface et rachat de bus | 405,945 | 543,256 | 456,139 | 12% |

Cette catégorie recouvre également les subventions d'investissement :

- versées aux opérateurs de transport CT3 au titre de l'acquisition de bus pour 50 M€ ; ces dépenses diminuent progressivement avec le passage des CT3 en DSP et les acquisitions via la CATP. Le montant prévu pour 2022 prend en compte le report d'un certain nombre de dossiers ;
- au titre de la poursuite de la politique pour favoriser la pratique du vélo en Île-de-France : 4,9 M€ au titre de la délégation de service public Véligo et 33,850 M€ pour l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique par les franciliens qui en feraient la demande à Île-de-France Mobilités.

Il est proposé de voter 100 M€ d'AP correspondant à l'acquisition de bus auprès de la CATP.

3. La poursuite des investissements d'amélioration de la qualité de service : 423,457 M€ de CP et 38,706 M€ d'AP (+105 M€/ +33%/BP2021)

Afin de poursuivre la politique d'amélioration de la qualité de service, il est proposé au conseil de voter les crédits de paiement suivants. Ce budget reste soutenu essentiellement par la mise en œuvre du programme de modernisation de la billettique et l'amélioration de l'information voyageurs. Il est proposé d'inscrire :

| Amélioration Q.S. | BP - 2021 | Crédits ouverts 2021 | BP - 2022 | Variation BP21/BP22 |
|----------------------------------|----------------|----------------------|----------------|---------------------|
| Accessibilité PMR | 4,250 | 3,000 | 3,800 | -11% |
| Information Voyageurs | 49,602 | 69,465 | 100,608 | 103% |
| Intermodalité | 36,295 | 57,096 | 90,450 | 149% |
| Investissement Billettique-Vente | 134,215 | 104,370 | 124,055 | -8% |
| Optimisation des infrastructures | 3,315 | 4,255 | 23,900 | 621% |
| Plan Impact | 3,358 | 2,558 | 4,520 | 35% |
| SDA | 85,000 | 97,500 | 75,000 | -12% |
| Sécurité | 2,874 | 4,144 | 1,124 | -61% |
| Total amélioration Q.S. | 318,908 | 342,387 | 423,757 | 33% |

Il est proposé de voter 38,706 M€ d'AP correspondant à :

| | |
|----------------------------------|----------------------|
| Total AP à voter dont : | 38 706 000,00 |
| Optimisation des infrastructures | 8 706 000,00 |
| Investissement Billettique-Vente | 30 000 000,00 |

4. Convention de pluri-projet SNCF : 228,981 M€(+39,3M€/ +21%/BP2021)

Conformément à la convention pluriprojets présentée au conseil d'administration du 9 décembre 2020, qui regroupe tous les projets SNCF ne faisant pas l'objet d'une convention de financement dédiée, quel que soit le programme concerné. Elle instaure pour l'ensemble de ces projets une gestion financière unique permettant notamment de globaliser les appels de fonds, placée sous la gouvernance d'un comité de suivi du plan pluriannuel d'investissement qui se réunit deux fois par an. Un montant de crédits de paiement de 228,981 M€ est inscrit.

5. Ateliers et installations fixes SNCF : 116,000 M€(-65,6M€/ -36%/BP2021)

Dans le cadre de la nouvelle gouvernance des investissements convenue avec la SNCF, Île-de-France Mobilités subventionne la rénovation des ateliers et installations fixes de la SNCF. A ce titre un montant de 116 M€ de crédits de paiement est prévu, en baisse par rapport à 2021 du fait de Reports voire retards de la SNCF sur certains projets.

6. Les projets sous la maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités et Acquisitions de dépôts bus : 764,001 M€ de CP (+408,280M€/ +115%/BP2021) et 200 M€ d'AP

Pour l'année 2022, les dépenses liées aux travaux des projets d'infrastructures se montent à 317,6 M€ (+83% par rapport au BP 2021). L'accroissement de ces crédits de paiements traduit la poursuite massive des travaux de développement du réseau des transports en commun francilien avec notamment la réalisation du T12, du T13 phase 1, du T10 et l'engagement des travaux des TZEN 4 et TZEN 5.

Les acquisitions foncières pour la mise en œuvre de ces projets se poursuivent (17M€), de même que les acquisitions des matériels roulants bus et tramways relatives à ces opérations.

Par ailleurs, dans le cadre de la préparation de la mise en concurrence des réseaux bus, 69,2 M€ de crédits sont inscrits pour poursuivre l'acquisition de foncier nécessaire à la construction de nouveaux centres opérationnels bus (COB) et pour le rachat des COB des CT3.

| Projet d'infra ss MAO et COB | BP - 2021 | Crédits ouverts 2021 | BP - 2022 | Variation BP21/BP22 |
|--|----------------|----------------------|----------------|---------------------|
| Dépenses communes | 0,423 | 0,444 | 0,036 | -91% |
| CABLE A TTC | 3,908 | 3,908 | 3,320 | -15% |
| Tram 10 HT | 37,814 | 33,613 | 55,000 | 45% |
| Tram 12 HT | 30,375 | 34,075 | 94,050 | 210% |
| Tram 13 | 32,625 | 31,399 | 49,900 | 53% |
| Tram 4 HT | 10,800 | 10,020 | 17,920 | 66% |
| Tram 9 HT | 43,702 | 38,849 | 66,425 | 52% |
| Tram T7 HT | 3,690 | 2,690 | 1,550 | -58% |
| TSCP Massy Saclay HT | 0,450 | 0,450 | 0,250 | -44% |
| TZEN 4 HT | 5,850 | 5,850 | 48,000 | 721% |
| TZEN 5 HT | 4,365 | 4,365 | 10,000 | 129% |
| Total projet infra ss MAO | 174,002 | 165,662 | 346,451 | 99% |
| Acquisition dépôt bus | 166,634 | 130,581 | 385,350 | 131% |
| RACHAT DEPOTS BUS CT3 | 15,085 | 27,885 | 32,200 | 113% |
| Total COB (foncier,travaux,acquisition,.. | 181,719 | 158,466 | 417,550 | 130% |
| Total | 355,721 | 324,128 | 764,001 | 115% |

Il est proposé de voter 468M€ d'AP correspondant à :

| | |
|---|-----------------------|
| Total des AP à voter dont : | 468 000 000,00 |
| - Tram 13 phase 1 | 110 000 000,00 |
| - TZEN 5 | 70 000 000,00 |
| - Création des nouvelles AP dont : | 288 000 000,00 |
| - TCSP Bus entre Seine * | 125 000 000,00 |
| - TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe (EVE)* | 124 000 000,00 |
| - TCSP Sénia-Orly* | 39 000 000,00 |

*projets entré en phase d'investissement AVP

7. Les autres dépenses d'investissement : 14,665 M€ (-0,3M€ ; -2%/BP2021)
 Les crédits inscrits concernent notamment la structuration du programme de transformation numérique nécessaires au lancement de nouveaux projets, ainsi que de l'acquisition de matériels informatiques.

8. Remboursement du capital : 214,250 M€ (+43,319 M€, +25%/BP 2021)
 Les crédits se déclinent comme suit :
 - 208 M€ de remboursements sur les prêts effectivement mobilisés fin 2022 ;
 - 6,25 M€ (opération d'ordre semi-budgétaire) afin de provisionner le remboursement en capital de la dette obligataire levée en 2016. Les émissions suivantes ne sont plus amorties, Île-de-France Mobilités devenant un opérateur récurant sur les marchés, lui permettant ainsi de lisser son profil d'amortissement.

9. Écritures comptables relatives aux reprises des subventions : 390 M€ (+43M€ ; +12%/BP 2021)

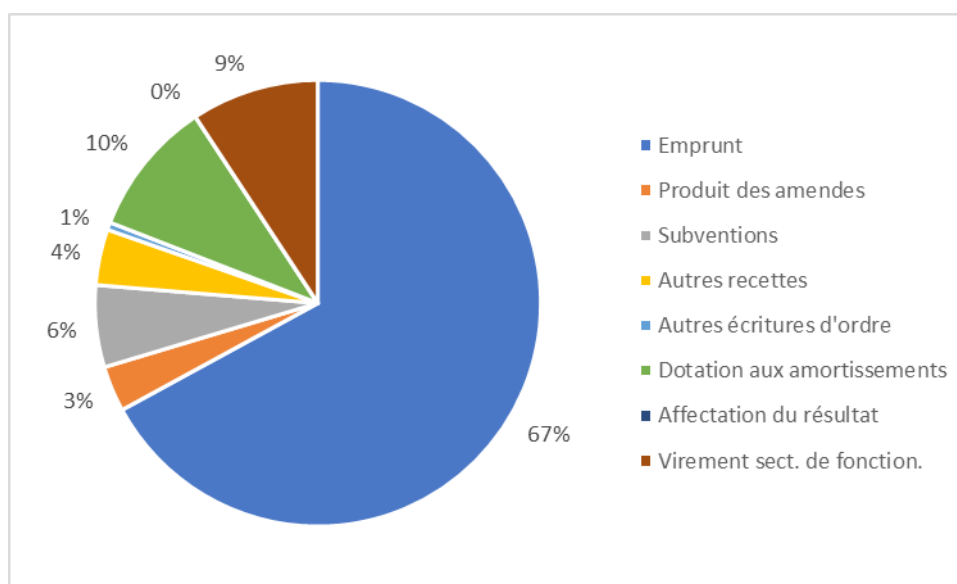
Cette écriture d'ordre budgétaire permet d'alléger la charge des amortissements des subventions d'équipement versées, constatée en dépense de la section de fonctionnement (cf. point A.I.10). La dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement (cf. point A.II.7).

10. Opérations d'ordre : 23 M€

Conformément aux normes comptables en vigueur, le budget intègre la prévision des bascules des études suivies de travaux du chapitre 20 au chapitre 23. Ces écritures imputées sur le chapitre 041-Opérations patrimoniales sont donc neutres budgétairement.

III. Les recettes d'investissement : 4 207,368 M€

| Recettes d'investissement | BP - 2021 | Total crédits ouvert 2021 | BP - 2022 | Var BP22/BP21 |
|-----------------------------|------------------|---------------------------|------------------|---------------|
| Emprunt | 1 944,070 | 2 382,493 | 2 821,897 | 45% |
| Produit des amendes | 138,770 | 138,770 | 138,770 | 0% |
| Subventions | 200,000 | 200,000 | 250,000 | 25% |
| Autres recettes | 8,000 | 40,329 | 170,000 | 2 025% |
| Autres écritures d'ordre | 23,000 | 28,514 | 23,000 | 0% |
| Dotation aux amortissements | 370,000 | 408,000 | 414,000 | 12% |
| Affectation du résultat | - | 135,919 | - | |
| Virement sect. de foncion. | 627,222 | 383,405 | 389,701 | -38% |
| Total | 3 311,062 | 3 717,430 | 4 207,368 | 27% |
| Total réel | 2 290,840 | 2 897,511 | 3 380,667 | |
| Total ordre | 1 020,222 | 819,919 | 826,701 | |



1. Le produit des amendes : 138,770 M€ (+0M€, +0%/BP 2021)

Le montant inscrit correspond au produit arrêté pour Île-de-France Mobilités au titre des amendes de police dans le cadre de la dépenalisation du produit des amendes. Ce montant est fixe.

2. Les subventions des collectivités : 250 M€ (+50M€, +25%/BP 2021)

Il est proposé d'inscrire un montant de subventions de 250 M€ pour l'étude et la réalisation (acquisition de terrains et travaux) des projets sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités, pour lesquels elle bénéficie de subventions de l'Etat et des collectivités franciliennes.

3. Autres recettes : 170 M€ (+162M€)

Il s'agit des produits issus de la cession de l'immeuble propriété d'Île-de-France Mobilités situé quai des Grands Augustins à Paris pour 110 M€, ainsi que d'un avoir relatif à la convention pluriprojets avec la SNCF soit 60M€ qui seront restitués à Île-de-France Mobilités

pour un trop-versé sur l'exercice 2021.

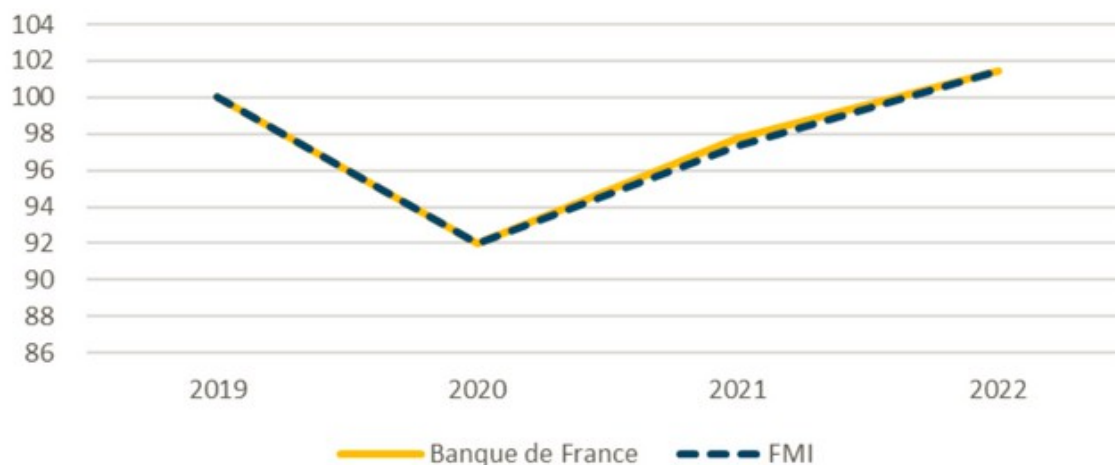
4. L'emprunt : 2 821,897 M€ (+877M€, +45%/BP2021)

a) Contexte économique et financier

Aujourd'hui, grâce aux campagnes de vaccination mondiales et aux plans de soutien et de relance économiques massifs, les perspectives de reprise économique sont positives. C'est ce qu'illustre bien la remontée des taux des OAT depuis le début d'année et les perspectives de croissance.

En France, une croissance de +6,3% est prévue par la Banque de France en 2021 et la dernière prévision d'évolution du PIB par l'Etat est de +6 % pour cette année (projet de loi de finances pour 2022). Le FMI et la Banque de France prévoient tous les deux un retour du PIB français au niveau d'avant crise dès le début de l'année 2022. La croissance du PIB s'établirait à +3,7 % en 2022, puis à +1,9 % en 2023.

Prévision de PIB pour la France - Base 100 2019



Depuis cet été, d'après l'Insee, l'économie française commence à reprendre un rythme qui ne suit plus les courbes épidémiologiques. Dans sa dernière note de conjoncture d'octobre 2021, elle note que la récession était d'une intensité certes inédite, mais au cours de laquelle les revenus et le tissu productif ont été largement protégés, préservant le potentiel de rebond de l'économie.

Au deuxième trimestre 2021, l'emploi salarié privé en Île-de-France a dépassé son niveau d'avant-crise.

Fin 2021, la population active retrouverait sa trajectoire tendancielle et le taux de chômage baisserait fortement dès le troisième trimestre, à 7,6 %, soit quasiment un point de moins que deux ans plus tôt.

S'agissant de l'inflation, elle devrait s'établir d'après la Banque de France à 1,8% en moyenne annuelle en 2021 (avec un pic au-delà de 2% entre août et décembre 2021), soit plus qu'anticipé initialement (0,8%) en raison du rebond important attendu de la croissance.

La tendance de fond sur les marchés est portée par la perspective de hausse de l'inflation et de croissance.

La FED a annoncé une hausse des taux possible à venir d'ici la fin de l'année tandis que la BCE souhaite conserver sa politique monétaire inchangée au moins jusqu'à fin 2022. L'objectif de la BCE reste le maintien de conditions de financement favorables. Les taux resteront à leur niveau aussi longtemps que nécessaire d'après sa Présidente Christine Lagarde.

b) Mobilisation des emprunts en 2021

En 2021, Île-de-France Mobilités a pourvu à date la quasi-intégralité de ses besoins de financement aussi bien en court qu'en long terme.

Sur le court terme, les investisseurs ont été présents tout au long de l'année sur le marché des NEU CP, assurant à Île-de-France Mobilités de très bonnes conditions d'émission. Île-de-France Mobilités a contracté des lignes de trésorerie de back up auprès de quatre établissements financiers pour un montant total d'1,2 Md€ afin de couvrir ces émissions.

Sur le long terme, Île-de-France Mobilités a tiré deux emprunts négociés en 2020 pour un montant total de 225 M€, contracté trois emprunts bancaires au mois d'octobre 2021 pour un montant total de 325 M€ dont 2 contrats à taux fixe et un contrat à taux variable.

A partir de cette année, les émissions obligataires sont réalisées sous forme de Green Bond pour 1,5 Md€. L'émission inaugurale a eu lieu cette année en mai 2021. Un Green Bond est une émission obligataire dont les projets financés doivent avoir un impact environnemental positif et participent ainsi à la lutte contre les changements climatiques. Pour être qualifié de Green Bond, l'émission obligataire doit remplir des critères définis par les Green Bond Principal. Par ailleurs, l'Union Européenne a aussi défini depuis 2021 ses propres critères, sur lesquels le premier Green Bond d'Île-de-France Mobilités était aligné.

Le marché obligataire est actuellement la source de financement la plus compétitive pour Île-de-France Mobilités, avec des spreads performants depuis la première émission en 2019 (34 points de base en 2019, 25 points de base en mai 2021 et 30 points de base en novembre 2021) et des niveaux d'OAT inférieurs ou proches (selon la période) aux taux de SWAP du marché bancaire.

Le reliquat sera pourvu grâce à des placements privés ou de l'emprunt bancaire.

Le taux moyen de la dette d'IDFM est passé en 2021 sous le seuil des 1%.

c) Montant de l'emprunt et stratégie 2022

Le montant budgété correspond à la prévision du besoin de financement de l'investissement après prise en compte de l'ensemble des recettes d'investissement.

Le montant d'emprunt budgété pour 2022 s'établit ainsi à 2 821 M€.

Ainsi, l'encours de dette d'Île-de-France Mobilités atteindrait 8 267 Mds € fin 2022, soit une progression de +46% par rapport à l'encours prévu en fin d'année 2021.

Sur la base de l'autofinancement brut prévisionnel, la capacité de désendettement d'Île-de-France Mobilités s'établirait à 14,98 ans en fin d'année 2022, soit une progression marquée par rapport aux ratios passés.

Pour le solde de ses besoins, Île-de-France Mobilités prévoit :

- de mobiliser le contrat qui a été négocié en 2020 pour un montant de 240 M€ auprès de la Banque Européenne d'Investissement ;
- d'émettre via son programme EMTN, des obligations sous forme de green bond et éventuellement placements privés ;
- de recourir à un appel d'offres auprès de banques commerciales sur une maturité plus courte que le green bond. Cet appel sera également ouvert aux banques désireuses de proposer des financements alternatifs de type Schuldschein ou Namensschuldverschreibung.

5. Amortissements : 414 M€ (+44M€, +12%/BP 2021)

Le montant budgété est la contrepartie de la dépense de fonctionnement (Cf. A -I -7).

6. Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement : 389,701M€ (-237M€, -38%/BP 2021)

Le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement constitue un autofinancement qui permet de limiter le recours à l'emprunt. C'est principalement à partir de cet autofinancement que sont calculés les ratios financiers d'Île-de-France Mobilités. Le niveau de ces ratios détermine la capacité à lever de la dette dans des volumes importants et les conditions financières associées.

Les deux sections sont équilibrées en dépenses et en recettes.