

Séance du 12 décembre 2019

Rapport n° 2019/470 et 471

BUDGET PRIMITIF 2020

La croissance du budget 2020 reflète la poursuite des renforts d'offre et d'investissements sur l'ensemble du territoire impulsés par Ile-de-France mobilités. Cette année est particulière du fait d'éléments majeurs :

- la préparation de la mise en concurrence des transports par bus en grande couronne entraînant certaines dépenses de pré-exploitation et surtout des dépenses d'investissement ;
- la renégociation non finalisée du contrat entre Ile-de-France mobilités et la SNCF induisant des incertitudes ;
- la mise en service du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen prévue en septembre 2020 pour un coût en année pleine de près de 40 M€.

Les dépenses réelles de fonctionnement évoluent de +4%, évolution qui correspond principalement à une offre nouvelle de transport de +78 M€ pour un effet année pleine de plus de 130 M€, montant qui s'ajoute au plus de 64 M€ d'offre nouvelle votée en 2019 mais aussi aux nouvelles actions visant à renforcer la sécurité dans les transports.

Compte tenu des contraintes sur l'augmentation des dépenses de fonctionnement des collectivités territoriales contractualisées avec l'Etat, l'effort demandé aux collectivités territoriales franciliennes à travers leurs contributions statutaires sera limité à 1,14%, comme l'année dernière.

Les dépenses d'investissement réelles sont en progression de +37% par rapport au budget primitif 2019 et intègrent :

- Une accélération forte du renouvellement du matériel roulant ferré conduisant à une croissance des crédits de paiement +32% par rapport au BP2019 et la proposition de vote de plus de 3 Mds € d'autorisations de programme nouvelles pour assurer le financement de nouvelles acquisitions de matériel comme les MING devant remplacer les rames du RER B, mais aussi le soutien accru aux nouvelles mobilités comme le vélo à assistance électrique (DSP Véligo et dispositif de subventionnement de l'acquisition de vélos par les franciliens);
- L'intensification des travaux sur les nouvelles infrastructures essentiellement de tramway sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France mobilités ;
- De nouvelles dépenses liées à la mise en concurrence des transports par bus en grande couronne qui entraîne le rachat par Ile-de-France Mobilités des bus et de certains centres opérationnels bus aux actuels opérateurs CT3. Les dépenses 2020 sont estimées à près de 200 M€ en investissement.

Le montant de l'emprunt à lever s'élève à 1 478 M€ dont le coût sera optimisé grâce à la notation financière d'Ile-de-France Mobilités et à l'accès au marché obligataire.

Les chiffres clés Ile-de-France Mobilités – Budget primitif 2020

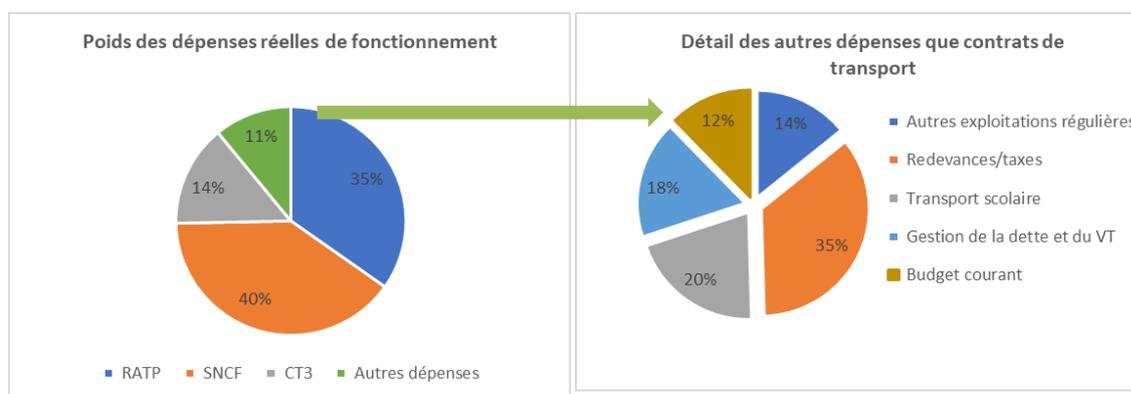
	Budget primitif 2019	Budget primitif 2020	écart BP2020/BP 2019	écart BP2020/BP 2019
Dépenses réelles de fonctionnement (en M€)	5 982	6 221	239	4,0%
Exploitation régulière	5 325	5 540	215	4,0%
<i>dont RATP</i>	2 120	2 164	44	2,1%
<i>dont SNCF</i>	2 349	2 482	133	5,7%
<i>dont CT3-DSP</i>	856	894	38	4,5%
<i>dont autres politiques de transport</i>	93	95	3	2,8%
Redevances/taxes	234	238	3	1,5%
Transport scolaire	138	137	- 2	-1,2%
Tarifification sociale	9	9	0	2,2%
Gestion de la dette et du VT	108	120	12	10,7%
Budget courant	75	82	8	10,2%
Recettes réelles de fonctionnement (en M€)	6 543	6 764	221	3,4%
VT	4 733	4 908	175	3,7%
Contributions statutaires	1 291	1 305	15	1,1%
Subventions tarification RIF	102	100	- 2	-2,3%
TICPE	94	91	- 3	-3,2%
Redevance accès SNCF Réseau	157	160	3	1,8%
Transport scolaire	137	136	- 1	-0,6%
Autres subventions et recettes	30	64	35	116,4%
			-	
Dépenses réelles d'investissement (en M€)	1 657	2 264	608	36,7%
Matériel roulant	1 125	1 482	357	31,7%
<i>dont MR ferré</i>	937	1 182	245	26,2%
<i>dont MR bus et Tw</i>	188	300	112	59,3%
Amélioration qualité de service	254	270	16	6,4%
Maîtrise d'ouvrage infrastructures et des reseaux	138	355	217	157,2%
remboursement du capital	124	144	20	16,1%
Autres	16	14	- 2	-13,6%
Recettes réelles d'investissement (en M€)	1 108	1 767	658	59,4%
Emprunt	904	1 478	574	63,6%
Produit des amendes	138	139	1	0,6%
Subventions	40	120	80	200,0%
Autres recettes	27	30	3	12,8%
	Budget primitif 2019	Budget primitif 2020	écart BP2020/BP 2019	écart BP2018/BP 2017
Indicateurs				
Encours de la dette	2 893	3 793	900	31,1%
Epargne brute : RRF-DRF	571	543	- 28	-4,9%
Taux d'autofinancement =EB/Dep réelles d'invest	34%	24%		
Capacité désendettement=encours dette/EB	5,1	7,0		

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

I. Les dépenses réelles de fonctionnement : 7 159,205 M€

Dépenses de fonctionnement		BP2019	Total crédits votés 2019	BP 2020	Evol BP2020/BP2019	Evol BP2020/BP2019	Evol BP2020/cdts votés 2019
Exploitation régulière	Exploitation régulière RATP	2 119 758 000	2 098 873 000	2 163 879 000	44 121 000	2%	3%
	Exploitation régulière SNCF	2 349 064 000	2 388 151 000	2 482 195 000	133 131 000	6%	4%
	Exploitation régulière CT3-DSP	856 093 000	858 093 000	894 249 000	38 156 000	4%	4%
	Autres(VAE, covoit.,PAM, TAD ...)	60 774 000	37 102 000	46 454 000	14 320 000	-24%	25%
	PMB et Information voyageurs	31 958 300	33 495 623	48 894 720	16 936 420	53%	46%
TS	Transport scolaire	138 370 000	138 370 000	136 769 000	-1 601 000	-1%	-1%
Tarification sociale	Chèque mobilité	1 300 000	1 300 000	1 300 000	-	0%	0%
	Améthyste anciens combattants	7 800 000	7 800 000	8 000 000	200 000	3%	3%
Redevances /taxes	IFER	77 300 000	76 000 000	77 900 000	600 000	1%	2%
	Redevance accès SNCF Réseau	156 900 000	156 900 000	159 724 200	2 824 200	2%	2%
Gestion dette et VT	charges financières	50 149 140	44 149 140	59 954 000	9 804 860	20%	36%
	Coûts de gestion du VT	57 857 000	57 857 000	59 593 000	1 736 000	3%	3%
Budget courant	Masse salariale	30 928 700	30 928 700	30 990 800	62 100	0%	0%
	Charges fonctionnement	22 546 221	23 718 898	23 895 680	1 349 459	6%	1%
	Etudes	19 292 800	20 292 800	25 580 816	6 288 016	33%	26%
	Impôts et taxes	2 114 000	2 114 000	2 015 000	-99 000	-5%	-5%
Autres charges	Provision	-	77 038 000	38 000 000	-38 000 000	-	-51%
	Amortissement	395 000 000	327 177 167	396 000 000	1 000 000	0%	21%
	Ecritures d'ordre	-	104 605	-	-	-	-100%
	Virement de sect.	508 795 379	549 396 707	503 810 429	-49 985 950	-9%	-8%
Total dépenses de fonct.		6 886 000 540	6 928 861 640	7 159 204 645	273 204 105	4%	3%
Total dépenses réelles de fonct.		5 982 205 161	5 975 145 161	6 221 394 216	239 189 055	4%	4%

Les poids des principales politiques¹ d'Ile-de-France Mobilités sont les suivants :



1. L'évolution des contributions aux opérateurs reflète la dynamique de l'offre nouvelle : 5 540,323 M€ (+215 M€, +4%/BP 2019)

Les dépenses liées aux contrats SNCF, RATP et CT3 représentent près de 90% des dépenses de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités.

Comme indiqué en préambule, les prévisions budgétaires pour 2020 au titre des contrats avec les opérateurs sont soumises à incertitudes :

¹ Avec la montée en charge du programme de modernisation de la billettique et de l'information voyageurs, l'affectation des dépenses entre les catégories PMB/Information voyageurs et budget de fonctionnement a été revue. En effet, ces 2 projets au bénéfice du voyageur entraînent des dépenses SI de conception, de maintenance et d'hébergement très conséquentes. Ces dépenses ont donc été basculées de la catégorie Budget de fonctionnement vers PMB/IV. De part leur forte croissance, elles venaient brouiller la lecture de la croissance du budget de fonctionnement propre d'IdFM. Par parallélisme, les données de l'exercice 2019 ont été également réaffectées.

- le contrat entre Ile-de-France Mobilités et la SNCF prend fin au 31/12/2019, il est en cours de négociation. A ce stade, aucun accord financier n'est acté. Aussi, les crédits arrêtés au BP 2020 ne peuvent être fondés sur les maquettes contractuelles et les avenants votés comme pour le contrat avec la RATP et les CT3. Les crédits au titre de la SNCF sont le reflet de la vision d'Ile-de-France Mobilités de la négociation en cours. Entre le 1^{er} janvier 2020 et la date de signature du contrat Ile-de-France Mobilités-SNCF 2020-2024, la SNCF sera rémunérée sur la base d'acomptes mensuels fondés sur l'estimation de la facture annuelle 2019 et la consistance du service réalisé, comme le prévoit l'article R.1241-25 du code des transports. Dès signature du contrat, Ile-de-France Mobilités ajustera les acomptes mensuels en fonction des modalités contractuelles actées ;
- le contrat entre Ile-de-France Mobilités et la RATP prenant fin au 31/12/2020, certaines clauses financières de fin de contrat vont s'appliquer, notamment en ce qui concerne les ajustements liés à la réalisation du plan d'investissement ;
- les contrats CT3 prennent fin au 31/12/2020 avant la mise en concurrence du réseau de bus de grande couronne, ce qui entraîne également des clauses de fin de contrats et de nouvelles dépenses dans le cadre des nouvelles délégations de services publics comme des frais de pré-exploitation et dédommagements des opérateurs dont l'offre recevable ne sera in fine pas retenue.

Les crédits proposés au BP 2020 sont fondés sur notamment :

- une prévision des indexations contractuelles évaluée d'une part, d'après l'évolution prévisionnelle de l'indice salaires dans les transports qui pèse pour environ 70% dans la formule d'indexation et d'autre part, d'après l'écart moyen observé entre l'inflation et le niveau des autres indices de la formule (électricité, pétrole et gazole notamment). L'indexation retenue pour 2020 est de +1,2% pour la RATP et CT3, +1,7% pour la SNCF par rapport à l'indexation retenue au BP2019. L'hypothèse d'inflation sous-jacente retenue est celle actée dans le PLF 2020 à savoir +1,2%, stable par rapport à 2019 ;
- des bonus/malus cohérents avec les factures antérieures des opérateurs ;
- l'estimation des impôts à régler aux opérateurs ;
- la mise en œuvre du plan Sureté pour environ 13 M€ relatif au renforcement de 200 agents de sureté RATP et SNCF, le recrutement de 50 agents supplémentaires de la SUGE ;
- une hypothèse d'augmentation des recettes de trafic de 3,6% au global, qui inclut l'effet volume lutte contre la fraude et les mesures tarifaires votées en 2019. Par ailleurs, sont pris en compte un montant de compensation aux opérateurs pour pertes de recettes en cas de pollution sur la base d'une douzaine de jours. Cette hypothèse est celle validée par le débat d'orientation budgétaire et permettant d'atteindre l'objectif d'augmentation globale de 3% des recettes.
- l'impact en année pleine des offres décidées en 2019 : l'offre décidée en 2019 a pesé pour 42 M€ en 2019 et produit un effet année pleine qui pèse sur le budget 2020 pour 64 M€ dont environ 33 M€ au titre de l'offre Bus.

Une enveloppe d'offre nouvelle d'environ 78 M€₂₀₂₀, pour un effet année pleine de plus de 130 M€, est prévue pour couvrir :

- les coûts d'exploitation liés au prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen en septembre 2020 ;
- des coûts de pré-exploitation liés aux projet Eole et T13 ainsi que des coûts de pré-exploitation des nouveaux matériels roulants (Régio2N et RER NG) circulant sur les lignes N et D ;
- la poursuite du développement de l'offre bus sur Paris et le reste de la région, dont le renfort de Noctilien,

- le renfort d'offre tramway T3 et T6 et l'expérimentation des nuits festives au 1^{er} trimestre 2020 ;
- des évolutions de l'offre sur les RER B et C, les lignes P et R, et la poursuite de l'offre compensant les travaux d'été sur les RER A et C.

Les crédits au titre de la SNCF progressent fortement du fait essentiellement de l'impact des frais de pré-exploitation d'Eole et des matériels roulants nouveaux, de l'accroissement des péages (effet prix de +1,8%) et du dédommagement de la SNCF à hauteur de 10 M€ de valeur nette comptable des matériels roulants mis au rebus, en application du protocole signé et dans le prolongement des opérations réalisées en 2019 (ce montant ne figurait pas au BP 2019 mais des crédits ont été ajoutés en DM1 2019).

Les crédits au titre des CT3 et des DSP augmentent entre 2019 et 2020 essentiellement du fait de l'impact de l'offre nouvelle supplémentaire mais aussi des premiers frais de pré-exploitation pour la DSP du T9, dont la mise en service est prévue fin 2020 (environ 4 M€) et des dédommagements des opérateurs candidats aux procédures de délégations de service public dont l'offre recevable n'aura pas été retenue.

2. La poursuite des politiques de transport et de nouvelles mobilités plus adaptées à des besoins spécifiques : 95,348 M€ (+2,6 M€ ;+2,8%/BP 2019)

A périmètre constant, c'est-à-dire hors remboursement des titres aux bénéficiaires de l'AME, cette rubrique augmente de +31 M€ par rapport au BP 2019.

La hausse de ce budget global est liée notamment à la montée en charge du programme de modernisation de la billettique et de l'information voyageurs (+ 17 M€) ainsi que de nouveaux services de mobilité comme le VAE (+3,2 M€) et le covoiturage (+1,6 M€), à la mise en place de nouveaux dispositifs comme la gratuité des parcs relais (+2,5 M€), le renforcement de la sécurité dans les transports (+2,7 M€) ou le projet de Maison Région Solidaire (+4 M€).

a) *Services améliorant la mobilité : 32,900 M€ (+5 M€/BP2019).*

- Les nouvelles mobilités : 15,2 M€

Sont inscrits :

- les crédits nécessaires aux coûts d'exploitation de la DSP vélos à assistance électrique (12,3 M€ hors subvention d'investissement) avec notamment la levée des options relatives aux 10 000 VAE et 5 000 vélos cargo ;
- le renforcement de l'offre de covoiturage avec une enveloppe de 2 M€ soit 1,6 M€ de plus qu'en 2019 ;
- la poursuite de la mise en service de navette autonome (0,850 M€).

- Les autres services : 17,7 M€

Ces crédits permettent de financer les dispositifs PAM à travers des conventions avec les conseils départementaux ainsi que le transport à la demande.

b) *De nouvelles applications pour les voyageurs : 48,895 M€ (+17M€/BP2019)*

Cette hausse est liée à la montée en charge des projets relatifs au programme de modernisation de la billettique et à l'amélioration de l'information et du parcours voyageurs. 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 PMB.

L'essentiel des évolutions de coûts est lié :

- au changement d'hébergeur et à la coordination technique (réversibilité), entre l'ancien et le nouveau prestataire, nécessaire pour garantir la disponibilité et la performance de l'ensemble des outils applicatifs et de l'application Vianavigo ;

- à la modernisation et la sécurisation des systèmes d'information pour se mettre en conformité avec le RGPD ou se protéger des cyber-attaques ;
- aux développements des nouveaux services numériques à destination des voyageurs (portail, plateforme de remboursement usagers, nouvelle application Vianavigo, interface techniques des nouveaux supports sans contact ou le téléphone portable ...).

c) *Autres services permettant l'amélioration du service de transport : 13,554 M€ (+8 M€/BP 2019).*

Cette rubrique regroupe :

- o Les bonus prévus contractuellement pour les ouvrages d'intermodalité labélisés pour inciter l'amélioration de leur exploitation (4,9 M€). Ce montant progresse de 2,5 M€ à la suite de la mise en œuvre de la gratuité du stationnement dans les parcs relais ;
- o Le renforcement de la sécurité dans les bus de grande couronne en partenariat avec la gendarmerie nationale, pour un montant de 0,7 M€ ;
- o La prise en charge des titres de transport des policiers de grande couronne pour 2 M€ ;
- o La mise en œuvre du partenariat avec la Région Ile-de-France relatif à la Maison Région Solidaire afin de loger décentement les personnes en situation de précarité sans domicile fixe vivant dans le métro : 4 M€ de crédits sont inscrits. En contrepartie, une recette à verser par l'Etat est inscrite à due concurrence ;
- o Les coûts d'exploitation spécifiques pour des sites propres (Evry, Massy Saclay et 393) pour 1,4 M€ et les études PDU pour 0,5 M€.

3. Une diminution du budget des transports scolaires grâce à la mise en concurrence : 136,769 M€ (-1,6 M€, -1%/BP 2019)

La mise en œuvre de nouveaux marchés d'exploitation à compter de la rentrée 2017 pour les départements 78-95 et 92 a permis d'obtenir de meilleures conditions d'achat, générant des économies malgré une augmentation du nombre d'élèves transportés (+3,3% pour les CSS et +1,7% pour les TA soit un total de 98 533 élèves transportés). Ils ont également permis une réactivité plus grande pour faire face aux demandes des familles et une souplesse plus importante permettant une meilleure adaptation afin de répondre aux évolutions des circuits en cours d'année par exemple. Le BP 2020, en baisse par rapport au BP 2019, est cependant dans la continuité des dépenses effectivement réalisées en 2019.

4. La gestion de la tarification sociale maîtrisée : 9,3 M€ (+0,2M€, +3%/BP 2019)

Cette ligne intègre :

- o la distribution des chèques mobilité (1,3 M€) ;
- o le financement de l'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste, en subventionnant les départements (8 M€). Ce montant est augmenté de 0,2 M€ compte tenu du niveau de l'exécution budgétaire observé et des demandes reçues des départements par rapport aux prévisions.

5. Croissance continue de la fiscalité sur le matériel roulant ferré propriété d'Ile-de-France Mobilités - IFER : 77,9 M€ (+0,6M€, +1 %/BP 2019)

Ile-de-France Mobilités est redevable de l'IFER, impôt institué par la Loi Grand Paris², sur le matériel roulant dont Ile-de-France Mobilités est propriétaire depuis la loi ORTF. Son montant, y compris les frais de recouvrement à hauteur de 3%, est estimé à 77,9 M€. Cet impôt permet à la Société du Grand Paris de financer une partie des travaux d'infrastructure nécessaires au nouveau réseau.

² Loi du 3 juin 2010, article 11

6. Une hausse de la redevance d'accès SNCF Réseau : 159,724 M€ (+2,8 M€, +2%/BP 2019)

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 des transports à SNCF Réseau. C'est pourquoi seule celle-ci apparaît directement dans les comptes d'Ile-de-France Mobilités. Cependant, afin de neutraliser l'impact de la TVA qui s'applique au paiement de la redevance d'accès, un mécanisme de facturation avec la SNCF Mobilités et validé par le ministère des finances a été mis en place en 2010 qui entraîne cette écriture, neutre budgétairement et équilibrée en dépenses et en recettes de fonctionnement³ (le même montant est inscrit en recette de fonctionnement).

7. Charges liées à la dette : 59,954 M€ (+9,8 M€, +20%/BP 2019)

Il s'agit :

- des intérêts des emprunts levés depuis 2012 et à mobiliser en 2020 pour un montant total de 39,1 M€⁴;
- des frais bancaires induits par la gestion d'une ligne de trésorerie destinée à couvrir le programme de Neu CP et des commissions prévisionnelles dues sur les prêts à contracter en 2020 (commission d'engagement sur prêts bancaires, de placement sur émission obligataire ainsi que des frais d'administration de l'émission obligataire). Le montant de ces commissions est estimé à 20,6 M€.

Cette prévision repose sur l'hypothèse d'une mobilisation du solde du contrat encore disponible auprès de la BEI (avenanté en avril 2019 afin de proroger sa date limite de mobilisation à fin 2020), de l'utilisation du programme EMTN permettant des émissions obligataires à titre principal et de l'appel éventuel à d'autres financements (prêts bancaires, Schuldschein, Namensschuldverschreibung) pour couvrir le solde des besoins.

Par ailleurs, il conviendra d'actualiser en 2020 la notation d'Ile-de-France Mobilités et la documentation juridique et financière des programmes EMTN et de Neu CP lancés en 2018. Les coûts relatifs aux mises à jour des programmes et l'actualisation de la notation d'Ile-de-France Mobilités est estimé à 130 K€ pour 2020. Cette dépense provient de l'entrée en vigueur du nouveau règlement européen prospectus, qui engendre une mise à jour conséquente du programme EMTN.

8. Frais liés au VT : 59,593 M€ (+ 1,7 M€, + 3%/BP 2019)

Ces crédits inscrits se répartissent :

³ Afin d'éviter un frottement fiscal, un système de refacturation a été mis en place : Ile-de-France Mobilités paie la redevance d'accès TTC à SNCF Réseau, cette charge est annulée par une recette SNCF Mobilité équivalente TTC (qui apparaît dans les recettes du budget d'Ile-de-France Mobilités). En parallèle, la contribution versée à SNCF Mobilité HT comprend cette redevance afin de rembourser SNCF Mobilités. In fine, la charge qui pèse sur Ile-de-France Mobilités correspond à la redevance HT et ce dispositif est neutre pour SNCF Mobilités.

⁴ y compris 14,2 M€ d'intérêts courus non échus : intérêts de la dette qui courent sur 2020 mais qui seront réglés après le 31 décembre 2020 soit à la date anniversaire des contrats

- en frais versés aux organismes collecteurs du VT à hauteur de 48,593 M€ soit 0,99% du VT à percevoir : l'estimation du VT perçu étant en augmentation, les frais de collecte augmentent mathématiquement ;
- en remboursements effectués en faveur des employeurs qui logent ou transportent eux-mêmes leurs salariés (11 M€).

9. Budget de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 82,482 M€ (+7,6 M€, +10%/BP 2019)

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 BP2019, essentiellement du fait de l'accroissement des crédits d'études et expertises dans le cadre de la préparation de la mise en concurrence des transports et la renégociation des contrats avec les opérateurs publics, la masse salariale et les charges de fonctionnement étant quasiment stables.

a) Etudes générales, CPER, Contrats Particuliers et autres : 25,580 M€ de crédits de paiement (+6,3M€, +33%/ BP 2019)

Les crédits 2020 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan et des contrats particuliers pour 4,175 M€ de CP (stable par rapport au BP 2019). Les crédits correspondent aux expertises menées par Ile-de-France Mobilités des études conduites par les opérateurs dans le cadre des schémas directeurs et des dossiers présentés par la SGP au conseil d'Ile-de-France Mobilités ainsi qu'aux études de divers projets de développements d'infrastructures et de dépôts.
Ces études correspondent aux projets pour lesquels Ile-de-France Mobilités n'est pas maître d'ouvrage ou qui ne sont pas encore en phase avant-projet.
- les audits et les études générales amont pour 21,405 M€.
Ces crédits (+5 M€ par rapport au BP2019) 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 : assistance à la préparation et à la négociation des contrats de DSP, à la négociation des contrats SNCF et RATP, les audits relatifs au rachat du matériel roulant et dépôts bus des contrats CT3 notamment.

b) Frais de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités :23,895 M€ (+1,3M€/ +6%/ BP 2019)

L'augmentation des frais de fonctionnement concerne essentiellement des dépenses supplémentaires relatives aux frais de concertation pour les projets d'infrastructure (T8, T1, Cable A, ...), les frais de publication des marchés et DSP qui augmentent notamment avec la mise en concurrence.

c) Dépenses de personnel et d'action sociale : 30,991 M€ (+0 M€; 0%/ BP 2019)

La masse salariale reste stable par rapport au budget 2019, elle ne comprend aucune création de poste. La faible évolution des dépenses de personnel correspond principalement à une augmentation des cotisations (transport, CNFPT, CIG et autres).

d) Les impôts locaux : 2,015 M€ (0 M€, -5 %/BP 2019)

Ile-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.

10. Provision : 38 M€

La provision, constituée lors de la DM1 au budget 2019, au titre du contentieux avec la SNCF sur les conséquences de l'annulation de l'exonération du règlement par la SNCF de la taxe sur les salaires, est augmentée de 38 M€. Ce montant correspond à l'équivalent de la taxe sur les salaires que la SNCF devrait régler à l'Etat en 2020. Le montant total de cette provision s'élèvera ainsi à 92,5 M€, couvrant l'estimation de la taxe sur les salaires des années 2018/2019/2020.

Pour mémoire, la SNCF a déposé un recours plein contentieux à l'encontre d'Ile-de-France Mobilités en juillet 2019, qui lui a été notifié le 3 septembre 2019. L'exonération dont bénéficiait la SNCF au titre du règlement de la taxe sur les salaires via un rescrit fiscal daté d'octobre 2008 signé du Ministre de l'Economie, des Comptes Publics et de la Fonction Publique a été annulée : ce rescrit prévoyait que les contributions perçues par la SNCF n'entraient pas dans le calcul de l'assiette de la taxe sur les salaires.

Cependant, le 4 mai 2017, l'Administration fiscale est revenue sur son analyse en précisant que cette exception n'était plus fondée, avec effet au 1er janvier 2018. Dès lors, la SNCF a réclamé à Ile-de-France Mobilités le montant de la taxe sur les salaires.

En mai 2018, Ile-de-France Mobilités a indiqué à la SNCF qu'elle « ne prendra pas en charge une telle dépense considérant que le contrat liant Île-de-France Mobilités à la SNCF ne prévoit pas que cette dernière indemnise une telle dépense ». Par ailleurs, l'Etat a compensé le coût pour la SNCF via notamment une baisse des cotisations sociales. Dès lors, la SNCF a engagé un recours contentieux qu'il convient dès lors de provisionner.

11. Les amortissements : 396 M€ (+1 M€, +0%/BP 2019)

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. Le montant inscrit au BP 2019 était surestimé (il a été corrigé à la baisse en DM1), c'est pourquoi ce montant est stable par rapport au BP 2019, alors que les investissements d'Ile-de-France Mobilités ont augmenté.

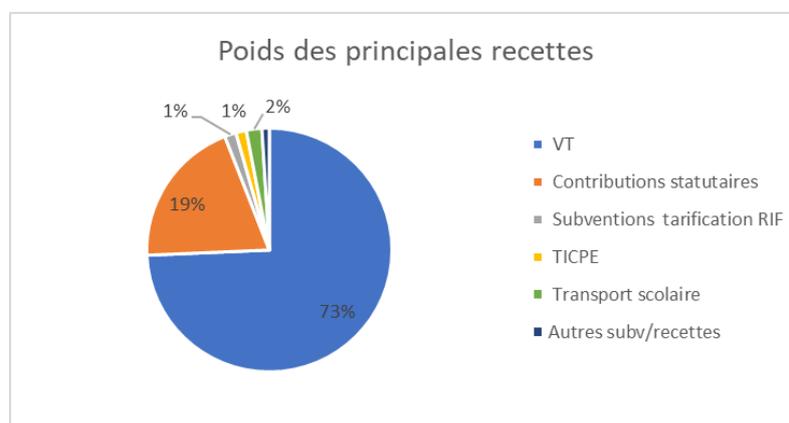
La délibération au budget vient amender le règlement budgétaire et financier sur certaines modalités d'amortissement des biens dont Ile-de-France Mobilités se rend propriétaire avec la mise en concurrence des opérateurs CT3. Il est notamment précisé que les équipements embarqués suivent la même durée d'amortissement que le matériel auquel ils sont rattachés.

12. Virement à la section d'investissement : 503,810 M€

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

II. Les recettes de fonctionnement : 7 159,205 M€

Recettes de fonctionnement	BP2019	Total crédits votés 2019	BP 2020	Evol BP2020/BP2019	Evol BP2020/BP2019	Evol BP20/cdts votés 2019
VT	4 733 000 000	4 733 000 000	4 908 369 000	175 369 000	4%	4%
Contributions statutaires	1 290 596 440	1 290 596 440	1 305 309 239	14 712 799	1%	1%
Transport scolaire	136 652 000	136 652 000	135 802 206	- 849 794	-1%	-1%
Subventions tarification RIF	102 205 600	102 205 600	99 840 000	- 2 365 600	-2%	-2%
autres subventions et recettes	29 646 500	59 921 500	62 500 000	32 853 500	111%	4%
TICPE	94 000 000	94 000 000	91 000 000	- 3 000 000	-3%	-3%
Redevance accès SNCF Réseau	156 900 000	156 900 000	159 724 200	2 824 200	2%	2%
Recettes diverses et exceptionnelles		-	1 660 000	1 660 000		
Reprise de provisions	10 000 000	35 000 000	16 000 000	6 000 000	60%	-54%
Ecritures d'ordre	333 000 000	320 586 100	379 000 000	46 000 000	14%	18%
Total recettes de fonctionnement	6 886 000 540	6 928 861 640	7 159 204 645	273 204 105	4%	3%
Total recettes réelles de fonctionnement	6 543 000 540	6 573 275 540	6 764 204 645	221 204 105	3%	3%



1. Le versement de transport et la compensation de l'Etat : 4 908 M€ (+175 M€, +3,7%/BP 2019)

Le versement transport 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'Ile-de-France Mobilités (plus de 70% des recettes de fonctionnement). Elle est fortement corrélée à la conjoncture économique francilienne, dont le dynamisme connaît un essoufflement depuis 2019.

A la suite de la loi de finances pour 2018, le Conseil d'Ile-de-France Mobilités a décidé, le 14 février 2018, les taux applicables en 2020 suivants :

	Taux au 01/01/2020
Zone 1 - Paris et communes du 92	2,95%
Zone 2 - communes du 93 et 94	2,75%
Zone 2 bis* - communes hors 75,92,93 et 94 du décret n°2012-463	2,01%
Zone 3 - autres communes d'IdF	1,60%

Ile-de-France Mobilités estime par ailleurs à 2,5% la progression en volume du versement transport. Cette prévision repose sur :

- la prévision de versement transport établie pour 2019 ; pour le moment, les déclarations des employeurs et la collecte constatée laissent envisager une progression de la masse salariale francilienne de 2,6% en 2019, conformément à la prévision établie pour le budget.;
- la poursuite en 2020 du ralentissement de la croissance de la masse salariale, en lien avec les prévisions du PLFSS ; l'estimation du versement transport pour 2020 reprend la prévision de l'Etat concernant l'évolution de la masse salariale privée au niveau national (2,80%) ; elle tient également compte du poids du secteur public et de la progression mesurée de ses dépenses de personnel (1,2% par hypothèse). Cette prévision se fonde ainsi sur l'hypothèse d'une progression de la masse salariale francilienne identique à celle qui prévaut au niveau national, ce qui peut être considéré comme prudent au regard du dynamisme francilien habituel.

A ce stade, Ile-de-France Mobilités n'a pas retenu dans sa prévision, une disposition du Projet de Loi de Finances qui prévoit une diminution de moitié de la dotation versée par l'Etat aux autorités organisatrices de mobilité depuis 2016, soit environ 18 M€ pour Ile-de-France Mobilités. Cette dotation de compensation visait à ne pas faire supporter aux AOM le coût d'une décision prise en 2015 : celle de diminuer le seuil de déclenchement du versement transport, qui était passé de 9 à 11 salariés. Des amendements ont été déposés afin de rétablir cette dotation. Il est proposé d'attendre la prochaine DM pour ajuster si nécessaire ce montant en fonction de la Loi de Finances effectivement votée.

La somme du versement transport et de la compensation est ainsi estimée en 2020 à 4 908 M€.

2. Les contributions statutaires : 1 305,309 M€ (+14,7 M€, +1,14%/BP 2019)

Elles sont calculées conformément à l'article 17 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut d'Ile-de-France Mobilités : elles contribuent à équilibrer la section de fonctionnement.

Il est proposé de retenir la même évolution qu'en 2019, à savoir +1,14%, ce taux correspondant aux engagements financiers contractualisés entre l'Etat et certaines collectivités locales. Ce taux reste inférieur à l'inflation estimée au PLF 2020 de 1,2%.

Les apports de chaque membre sont individualisés dans le tableau ci-après.

	BP 2019	BP 2020	évol BP 2020/BP 2019
Contributions statutaires	1 290 596 440	1 305 309 239	14 712 799
Région	658 204 184,00	665 707 712,00	7 503 528
Ville de Paris	392 083 199,00	396 552 947,00	4 469 748
CD92	99 892 164,00	101 030 935,00	1 138 771
CD93	48 397 367,00	48 949 097,00	551 730
CD94	38 846 954,00	39 289 809,00	442 855
CD78	20 520 483,00	20 754 417,00	233 934
CD91	12 647 845,00	12 792 030,00	144 185
CD95	11 744 427,00	11 878 313,00	133 886
CD77	8 259 817,00	8 353 979,00	94 162

3. Les recettes au titre du transport scolaire : 135,802 M€ (-0,9 M€, -1%/BP 2019)

- La DGD : 128,102 M€

A la suite du transfert de compétences en matière de transports scolaires, l'Etat compense, par le versement d'une dotation, une partie des dépenses engagées par Ile-de-France

Mobilités. Le montant inscrit correspond au montant perçu chaque année depuis 2016, cette subvention n'étant pas actualisée par l'Etat.

- *Les subventions et recettes reçues des conseils départementaux et des familles au titre des transports scolaires : 7,700 M€*

Des subventions à hauteur de 7,2 M€ sont inscrites et correspondent à la participation des conseils départementaux des Yvelines, du Val d'Oise et de l'Essonne, conventionnée avec Ile-de-France Mobilités, afin de permettre une facturation des transports scolaires inférieure au tarif régional.

Des recettes des prestations transport scolaire en provenance des familles directement perçues par Ile-de-France Mobilités pour le transport scolaire sont inscrites à hauteur de 0,5 M€.

4. Les subventions et autres recettes : 164 M€ (+32 M€, +24%/BP 2018)

Elles se répartissent ainsi :

- *Subvention Région pour la tarification sociale : 72,440 M€ (stabilité/BP2019)*

La Région intervient depuis 2006 dans le soutien aux déplacements en Ile-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 2019.

- *Subvention Région Imagine' R : 23,900 M€ (stabilité/BP2019)*

La Région soutient également le transport des jeunes en Ile-de-France. Il est donc proposé d'inscrire en 2020 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 : 3,500 M€ (-2M€/BP2019)*

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. Ce montant baisse à la suite de la baisse du nombre de mensualités constaté en 2019.

- *Les subventions au titre des études notamment CPER : 2 M€ (stabilité/BP2019)*

Les études d'infrastructure réalisées par Ile-de-France Mobilités sont financées par la Région, l'Etat et les conseils départementaux d'Ile-de-France. Les prévisions d'appel de fonds au titre de ces études sont fondées sur les dépenses réalisées par Ile-de-France Mobilités au titre des conventions signées.

- *Subvention au titre du projet Maison Région Solidaire : 4 M€.*

La mise en œuvre du partenariat avec la Préfecture et la Région Ile-de-France relatif à la Maison Région Solidaire afin de loger décentement les personnes en situation de précarité sans domicile fixe vivant dans le métro devrait entraîner le versement d'une subvention estimée à 4 M€ de l'Etat.

- *Autres recettes : 58,160 M€ (+30 M€/BP2019)*

Elles sont constituées :

- d'un reversement de la RATP estimé à 42 M€ selon les dispositions de l'avenant n°8⁵ au contrat : 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

⁵ Voté au conseil d'Ile-de-France Mobilités d'octobre 2017

l'administration fiscale des montants trop-perçus, ce montant sera reversé à Ile-de-France Mobilités en 2020 ;

- d'une estimation des avoirs des factures CT3 (10 M€),
- des redevances de parcs relais et des revenus des immeubles (4,5 M€), ,
- ainsi que de produits financiers (1,660 M€) compte tenu des taux négatifs actuels auxquels Ile-de-France Mobilités se refinance à court terme.

5. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 91 M€ (-3M€, - 3%/BP 2019)

La TICPE est une ressource dont bénéficie Ile-de-France Mobilités depuis 2017, dans le cadre des négociations sur le financement du Pass Navigo à tarif unique. Elle avait été estimée à 100 M€ par l'Etat, or Ile-de-France Mobilités n'a encaissé que 94 M€ en 2017 et 93 M€ en 2018. Il est donc proposé de reconduire la baisse de l'encaissement observé.

Pour l'année 2020, les tarifs sont les mêmes que ceux de 2019 :

- à 1,02 € par hectolitre pour les supercarburants mentionnés aux indices d'identification 11 et 11 *ter* du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes ;
- et à 1,89 € par hectolitre pour le gazole mentionné à l'indice d'identification 22 du même tableau B.

6. Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 379 M€ (+46 M€, +14%/BP 2019)

La reprise de subventions (108 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (271 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.1.7) pour chacune de ces écritures est prévue strictement égale à ces recettes de fonctionnement.

7. Reprise de provisions : 16 M€

En 2018, une provision a été constituée au titre du remboursement des forfaits à tarifs réduits non délivrés aux bénéficiaires de l'AME entre 2016 et octobre 2018, pour 44 M€.

Afin de pouvoir honorer les premiers remboursements aux bénéficiaires pour la période février 2016-octobre 2018, une partie de cette provision à hauteur de 28 M€ a été reprise en 2019. Le coût total des remboursements sera inscrit dans les comptes 2019. En cette fin d'année 2019, le solde de la provision peut être repris.

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

Dépenses d'investissement	BP 2019	total crédits votés 2019	BP 2020	Evol BP2020/BP2019	Evol BP2020/BP2019	Evol BP2020/crédits votés
Investissements majeurs	1 516 581 980	1 532 308 828	2 106 555 000	589 973 020	39%	37%
<i>dont Subventions d'équipement versées</i>	<i>1 378 578 980</i>	<i>1 326 114 980</i>	<i>1 751 599 000</i>	<i>373 020 020</i>	<i>27%</i>	<i>32%</i>
dont Matériel roulant ferré	936 645 980	916 720 980	1 181 820 000	245 174 020	26%	29%
dont Matériel roulant de surface (bus,tw, vélo)	188 336 000	127 707 000	300 040 000	111 704 000	59%	135%
dont Amélioration QS	241 597 000	256 587 000	259 739 000	18 142 000	8%	1%
dont Développement des réseaux	12 000 000	25 100 000	10 000 000	2 000 000	-17%	-60%
dont Maîtrise d'ouvrage infrastructures	<i>102 007 000</i>	<i>184 575 848</i>	156 542 000	54 535 000	53%	-15%
dont COB : achat foncier/COB,construction	35 996 000	21 618 000	198 414 000	162 418 000	451%	818%
Autres (immobilisations, opé comptables)	15 800 000	14 834 000	13 649 600	2 150 400	-14%	-8%
Remboursement du capital	124 230 000	106 950 000	144 290 000	20 060 000	16%	35%
Reprises & Neutralisation des subv versées	333 000 000	320 586 100	379 000 000	46 000 000	14%	18%
Restes à réaliser		8 660 291		-		-100%
Opérations d'ordre	22 400 000	37 668 278	23 000 000	600 000	3%	-39%
Resultat d'investissement reporté		710 310 200		-		-100%
Total dépense d'investissements	2 012 011 980	2 731 317 698	2 666 494 600	654 482 620	33%	-2%
Total dépenses réelles d'invest.	1 656 611 980	1 654 092 828	2 264 494 600	607 882 620	37%	37%

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

I. Les dépenses d'investissement : 2 666,495 M€ en CP, 4 246,7 M€ en AP

Les dépenses réelles d'investissement progressent de +37% par rapport au BP2019, avec une hausse des investissements pour le matériel roulant de +32% (1 482M€, +357 M€) répartis en +26% pour le matériel roulant ferré et surtout +59% pour le matériel roulant de surface. Le rachat de matériel roulant ainsi que de centres opérationnels bus expliquent une partie de cette forte progression.

1. Les investissements au titre du matériel roulant ferré progressent : 1 181,8 M€ de CP (+245,2 M€, +26%/BP2019) et 3 006,5 M€ d'AP

Afin de poursuivre la mise en œuvre du programme de renouvellement du matériel roulant, il est proposé un montant de 1 181,8 M€ de crédits de paiement et 3 006,5 M€ d'autorisation de programme, en fonction des conventions d'ores et déjà signées et des projets à signer en fin 2019 et 2020, dans le cadre du Schéma Directeur du Matériel Roulant.

Ces 1 181,8 M€ de crédits proposés, correspondent à des crédits dus au titre de conventions signées et à signer en 2020, pour les principaux projets suivants :

➤ Projets d'acquisition :

- 83 rames Régio2N ligne N (tranche2) pour un montant estimatif de CP de 265 M€
- 71 rames pour le RER NG, pour un montant estimatif de 173,5 M€
- 35 rames MP14 ligne 14, pour 151,7 M€ de CP
- 47 rames Francilien T06, pour 136,7 M€ CP
- 36 rames Francilien T05 pour 128,6 M€
- 52 rames Francilien T04 pour 72,7 M€
- 183 rames pour la ligne 15 Sud et le tronçon 16/17 pour 60 M€
- 11 rames pour la TG0 et 23 rames TIME estimées à 36,8 M€
- 441 rames MF19 pour les lignes de métro 10-7bis-3 bis pour 16 M€

➤ **Projets de rénovation :**

- la rénovation des Z2N ligne D et P (waouh) estimée à 46,6 M€ en CP ;
- la rénovation de 43 MI2N ligne A pour 16,55M€
- la rénovation de 31 MI84 ligne B pour 16,95 M€;
- Z2N du RER C, rénovation confort + vidéosurveillance Z20900 pour 7,9 M€ de CP ;
- la mise à niveau technique MF77 des lignes 7 et 8 pour des CP estimés à 4,7 M€
- le renouvellement de MP89CC de mutation L4 vers L6, pour 4,1 M€
- Z2N RER C et D, rénovation confort VS pour 4 M€

Par ailleurs un montant de 3 006,5 M€ d'autorisation de programme est proposé au vote pour couvrir notamment, les besoins de conventions qui seront signées en 2020, liés aux projets :

- L'acquisition 146 rames MING - ligne RER B, pour 2 550 M€ AP
- L'acquisition de 15 rames - Ligne18, avec la SGP, pour 240 M€ d'AP ;
- L'acquisition de 19 rames MP14 5V - ligne11 - prolongement à Rosny-Bois-Perrier pour 145,7 M€ AP ;
- L'avenant à l'acquisition de 37MP14 8V pour la ligne 14 - équipements embarqués, pour 25 M€
- L'AP pour le renouvellement du matériel roulant (52 rames MP89) de la ligne 6, est réhaussé de 17 M€.
- L'adaptation STI des matériels Franciliens pour 11 M€
- l'acquisition d'équipements embarqués pour les 35 MP14, ligne14, évalués à 8 M€ de complément d'AP
- la rénovation de 2 rames MI84 supplémentaires, RER B, pour un 6 M€
- le renouvellement de rames ligne 6 MP89CC, pour 3,8 M€

2. Les investissements en matériel roulant de surface en forte progression : 300,040 M€ (+112 M€ ; +59% /BP2019) ; 750 M€ en AP

Le périmètre de cette catégorie évolue : elle recouvre traditionnellement les subventions d'investissement versées aux opérateurs de transport au titre de l'acquisition de bus, tramways et au titre de vélos à assistance électrique dans le cadre de la délégation de services publics attribuée en 2018, mais aussi les crédits nécessaires pour :

- régler les achats par Ile-de-France Mobilités des bus et cars électriques et GNV dont la commande a été passée via la CATP en 2019 et qui seront livrés en 2020 (89 M€). Ces achats viennent se substituer à une partie des subventions précédemment versées aux opérateurs de CT3 ;
- financer le rachat des bus aux opérateurs des CT3 qui seront remis à compter du 1^{er} janvier 2021 à disposition des nouveaux opérateurs dans le cadre des nouvelles délégations de service public (100 M€);
- subventionner l'acquisition de vélos à assistance électrique par les franciliens qui en feraient la demande à Ile-de-France Mobilités, conformément au dispositif voté au conseil d'octobre 2019 à hauteur de 12 M€, dispositif qui s'ajoute aux coûts de la DSP Véligo (15 M€ d'investissements).

La hausse des prévisions de crédits par rapport au BP 2019 est donc liée à ces nouveaux projets ; cette hausse est d'autant plus conséquente si les crédits sont comparés à ceux arrêtés à l'exécution prévisionnelle 2019 soit la DM1 : +135%.

	BP2019	DM1 2019	BP2020
Total matériel roulant de surface	188 336 000	127 707 000	300 040 000
Matériel roulant de surface	188 336 000	127 707 000	200 040 000
MR bus	157 436 000	86 936 000	147 173 000
<i>dont matériel roulant bus RATP</i>	<i>63 436 000</i>	<i>22 600 000</i>	<i>17 873 000</i>
<i>dont matériel roulant bus CATP</i>	<i>42 500 000</i>	<i>24 000 000</i>	<i>88 800 000</i>
<i>dont matériel roulant bus CT3</i>	<i>51 500 000</i>	<i>39 000 000</i>	<i>40 500 000</i>
matériel roulant Tramway	18 100 000	28 608 000	25 867 000
Vélo à assistance électrique	12 800 000	12 800 001	27 000 000
Rachat MR bus mise en concurrence			100 000 000

Les nouvelles AP 2020 de matériel roulant de surface sont estimées à 750 M€ au titre :

- d'une nouvelle de convention de financement pour l'acquisition des rames nécessaires au renouvellement de 35 rames existantes et le prolongement du T1, pour un montant estimé à 310 M€ ;
- du rachat du matériel roulant bus du parc des opérateurs de CT3 dans le cadre de la mise en concurrence, pour une estimation globale de 360 M€ ;
- de la mise en place d'un projet de navette fluviale. La construction des bateaux, escales et base logistique sont estimés à 5M€

Enfin, l'AP relative aux achats de bus via la CATP doit être réévaluée de 75 M€, montant arrêté au vu des derniers marchés signés et du nombre de bus définitivement commandés.

3. La poursuite des investissements d'amélioration de la qualité de service et du développement du réseau : 269,739 M€ de CP (+16M€/ +6%/BP2019) ; 160,200 M€ d'AP

Afin de poursuivre la politique d'amélioration de la qualité de service, il est proposé au Conseil de voter les CP suivants. Ce budget reste soutenu essentiellement par le schéma directeur de l'accessibilité et la mise en œuvre du programme de modernisation de la billetterie. Il est proposé d'inscrire les montants suivants.

Nature des projets (en M€)	BP2019	BP 2020	AP 2020
Schéma directeur de l'accessibilité	80,750	87,030	65,000
Programme de Modernisation de la Billetterie	80,600	85,860	
Projets d'intermodalité	29,450	25,470	53,000
Information voyageurs	19,000	31,004	30,000
Accessibilité PMR	18,000	6,480	7,200
Opérations de sécurité	3,000	7,245	5,000
Optimisation des infrastructures	10,450	16,650	
Total Amélioration de la qualité de service	241,250	259,739	160,200
Automatisation Ligne 4	12,000	10,000	
Total amélioration QS et développement réseaux	253,250	269,739	160,200

4. Les acquisitions de dépôts bus et projets sous maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités : 354,956 M€ de CP (+217M€/ +157%/BP2019) et 330 M€ d'AP

Pour 2020, les dépenses prévues pour la maîtrise d'ouvrage des infrastructures (156,542 M€ ; +53%/BP2019) confirment la tendance de l'année 2019 avec une nouvelle augmentation des crédits de paiement traduisant l'avancement opérationnel des opérations dont Ile-de-France Mobilité assure la maîtrise d'ouvrage. Les projets T4, T9, T10, T12 et T13 phase 1, dont les

travaux sont en cours, engagent des dépenses conséquentes pour leur avancement (acquisitions foncières et travaux essentiellement), en conformité avec les conventions de financement mises en place avec la Région, Ile-de-France Mobilités, l'Etat et les départements.

L'AP Tram 13 Phase 1 HT est réhaussée de 2 M€ et l'AP Tram 13 Phase 1 TTC de 20 M€ correspondant à la poursuite des travaux de ce projet et l'AP Tzen 4 HT est augmentée de 2,3 M€ et l'AP Tzen 4 TTC, de 21,700 M€ pour la poursuite des acquisitions foncières et l'engagement des premiers travaux.

Dans le cadre de la préparation de la mise en concurrence, des crédits sont inscrits afin :

- d'assurer le financement de la transition énergétique de 15 centres opérationnels bus de grande couronne, à hauteur de 49,5 M€ de CP, au vu des conventions votées ;
- d'acquérir du foncier pour y construire de nouveaux centres opérationnels bus et de finaliser les travaux dans les centres opérationnels bus propriétés d'Ile-de-France Mobilités (55,314 M€). Le montant de l'AP est revu à hauteur de 44 M€ ;
- de racheter certains centres opérationnels bus, actuellement propriétés des opérateurs de CT3, dans les conditions prévues par les contrats CT3. L'estimation de rachat de ces sites est fondée notamment sur la valeur de marché du bâti, qui donnera lieu à des expertises au cours du 1^{er} semestre 2020. A ce stade, il est estimé un montant de 93,6 M€ en CP et une AP de 240 M€.

5. Les autres dépenses d'investissement : 13,649 M€ (-2,150M€ ; -14%/BP2019)

Les crédits inscrits concernent essentiellement des dépenses informatiques à hauteur de 12 M€ liées à l'acquisition de logiciels et autres matériels informatiques ainsi que la réalisation de développements d'applicatifs métiers.

6. Remboursement du capital : 144,290 M€ (+20 M€, +16%/BP 2019)

Les crédits se déclinent comme suit :

- 104,7 M€ de remboursements sur les prêts effectivement mobilisés ou à mobiliser fin 2019;
- 39,6 M€ (opération d'ordre semi-budgétaire) afin de provisionner le remboursement en capital de la dette obligataire levée en 2016 et en 2019, dans la continuité de la méthode entamée en 2017. Au vu de l'accroissement des enjeux à venir et afin de préserver sa trésorerie future, Ile-de-France Mobilités confirme ce principe de précaution et provisionnera le remboursement de ses émissions futures. Ainsi, ses dépenses en capital augmenteront au fur et à mesure de ses prochaines émissions, même si ces dernières ne seront effectivement remboursées aux investisseurs qu'à leur maturité.

7. Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 379M€ (+46M€ ; +14%/BP 2019)

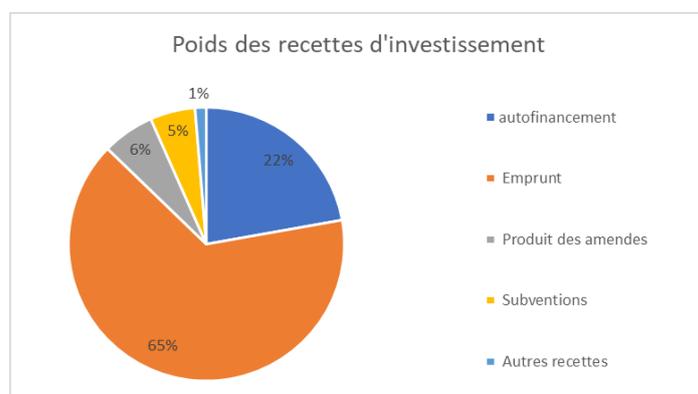
Cette écriture d'ordre budgétaire permet d'alléger la charge des amortissements des subventions d'équipement versées, constatée en dépense de la section de fonctionnement (Cf. point A.I.10). La dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement (Cf. point A.II.6).

8. Opérations d'ordre : 23 M€

Il s'agit d'écritures nécessaires pour permettre l'immobilisation de dépenses d'études pour le projet Tzen4 qui passe en phase travaux. Ces crédits sont neutres budgétairement, car inscrits également en recettes d'investissement (Cf. point B.II).

II. Les recettes d'investissement : 2 666,495 M€

Recettes d'investissement	BP 2019	total crédits votés 2019	BP 2020	Evol BP2020/BP2019	Evol BP2020/ BP2019	Evol BP2020/ crédits votés
Emprunt	903 616 601	835 067 347	1 477 914 171	574 297 570	64%	77%
Produit des amendes	138 000 000	138 776 000	138 770 000	770 000	1%	0%
Subventions	40 000 000	120 000 000	120 000 000	80 000 000	200%	0%
Autres recettes	4 200 000	4 200 000	7 000 000	2 800 000	67%	67%
Ecritures comptables de régularisation	22 400 000	37 668 278	23 000 000	600 000	3%	-39%
Amortissement immobilisations	395 000 000	327 177 167	396 000 000	1 000 000	0%	21%
Restes à réaliser		65 250 000		-		
Affectation résultat de fonct.		653 782 199		-		
Virement sect. de fonction.	508 795 379	549 396 707	503 810 429	4 984 950	-1%	-8%
		-		-		
Total recettes d'investissements	2 012 011 980	2 731 317 698	2 666 494 600	654 482 620	33%	-2%
Total recettes réelles d'invest.	1 108 216 601	1 135 711 625	1 766 684 171	658 467 570	59%	56%



1. Le produit des amendes : 138,770 M€ (+0M€, +0%/BP 2019)

Le montant inscrit correspond au produit arrêté pour Ile-de-France Mobilités et perçu en 2019 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 : 120 M€ (+80M€, +200%/BP 2019)

Il est proposé d'inscrire un montant de subventions de 120 M€ pour l'étude et la réalisation (acquisition de terrains et travaux) des projets sous la maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, pour lesquels elle bénéficie de subventions de l'Etat et des collectivités franciliennes. Ce montant est stable par rapport au montant arrêté en DM1 2019.

3. Autres recettes : FCTVA : 7 M€ (+3M€, +67 %/BP 2019)

Il s'agit du produit issu du fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) pour 7 M€, une aide à l'investissement des collectivités territoriales. Il a pour objet de compenser de manière forfaitaire la TVA que les collectivités territoriales et leurs groupements ont acquittée sur leurs dépenses réelles d'investissement et qu'elles ne peuvent pas récupérer directement par la voie fiscale. Le montant budgété correspond à l'estimation des dépenses éligibles au titre de l'année 2019 qui constituent l'assiette des remboursements 2020 du FCTVA. Ce montant croît avec l'augmentation des dépenses informatiques liées au PMB notamment.

4. Amortissements : 396 M€ (+1M€, +0%/BP 2019)

Le montant budgété est la contrepartie de la dépense de fonctionnement (Cf. A -I - 10).

5. Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement : 503,810 M€ (-5 M€, -1%/BP 2019)

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'Ile-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.

6. L'emprunt : 1 477,914 M€ (+574 M€, +64%/BP 2019)

a) Contexte économique et financier

Pour les collectivités émetteuses, la liquidité n'a jamais été aussi abondante qu'en 2019. Le durcissement graduel de la réglementation en matière de ratios prudentiels a pu parfois favoriser les émissions du secteur public, moins coûteuses en fonds propres pour les investisseurs. Outre cet environnement, le succès de l'émission inaugurale d'Ile-de-France Mobilités a reposé sur l'accumulation, par les investisseurs, de poches de liquidités fin 2018, dans l'attente d'une remontée des taux longs, qui n'a finalement pas eu lieu. Les émissions lancées au cours du 1^{er} trimestre 2019, comme celle d'Ile-de-France Mobilités, ont ainsi rencontré un franc succès (pour mémoire Ile-de-France Mobilités a émis 500 M€ offrant aux investisseurs un rendement de 1,122% sur 15 ans).

Cet engouement a pu se tasser quelque peu au sortir de l'été 2019, alors que les taux longs, et notamment les OAT⁶ atteignaient un plus bas niveau (le taux 10 ans de l'Etat français est descendu à -0,48% le 28 août 2019), particulièrement pénalisant sur les bonnes qualités de signature du secteur public français.

En cette fin d'année, les investisseurs reviennent sur le secteur public, à la faveur d'une remontée notable des taux longs : le taux de l'OAT 10 ans est ainsi passé de - 0,31% le 25 septembre à - 0,16% le 25 octobre 2019.

Malgré cette évolution récente, les taux longs demeurent très bas, ce qui pèse sur le bilan des banques que les marges dégagées par les activités de détail (activités de prêts bancaires) ont du mal à combler. En temps normal, les taux longs sont haussiers en cas de reprise économique, de rebond de l'inflation et de hausse des taux directeurs de la BCE. Mais au vu de leur évolution récente anticiper leur évolution pour l'année 2020 s'avère difficile.

⁶ Obligation Assimilable du Trésor : emprunt de l'Etat

La tendance qui se dégage est la suivante : de la volatilité attendue avec des taux longs globalement qui demeureront bas (même s'ils venaient à progresser).

Les taux de court terme quant à eux, vont demeurer comme à l'accoutumée, ancrés sur le taux de dépôt de la BCE, qu'elle vient d'abaisser à – 0,50%.

b) Montant de l'emprunt et stratégie 2020

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. En raison de la poursuite du programme d'investissement et du rachat d'un certain nombre d'infrastructures nécessaires avant les prochaines mises en concurrence, le montant d'emprunt budgété pour 2020 s'établit à 1 478 M€.

Ainsi, l'encours de dette d'Ile-de-France Mobilités atteindrait 3 793 Md€ fin 2020, soit une progression potentiellement de 57% par rapport à l'encours prévu en fin d'année 2019.

Sur la base de l'autofinancement brut prévisionnel, la capacité de désendettement⁷ d'Ile-de-France Mobilités s'établirait à 7 ans en fin d'année 2020, soit une progression marquée par rapport à la capacité de désendettement de 2018 qui s'élevait à 2,9 années. Malgré cette hausse significative du ratio, son niveau demeurerait en-deçà des seuils d'alerte. Ile-de-France Mobilités dispose encore d'une enveloppe de 300 M€ auprès de la BEI, qui sera mobilisée en 2020.

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

- pour l'essentiel, d'émettre, via son programme EMTN, des obligations. Au vu du niveau des taux, il est fort probable que les investisseurs plébiscitent des durées longues ;
- en cas de besoin, de recourir à un appel d'offres auprès de banques sur une maturité plus courte. Cet appel sera également ouvert aux banques désireuses de proposer des financements alternatifs de type *Schuldschein* ou *Namensschuldverschreibung*.

Les deux sections sont équilibrées en dépenses et en recettes.

⁷ Ratio de solvabilité qui mesure le nombre d'années nécessaires au désendettement total, si la totalité de l'autofinancement brut servait à rembourser la dette. Ce ratio doit être maintenu en-deçà de 15 ans.