

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 11 octobre 2021

Rapport n° 20211011-229 à 20211011-235

## **2 - BUDGET**

**2-1 Décision Modificative n°2 au budget 2021/Vote des  
Autorisations de Programme**

**2-2 Règlement Budgétaire et Financier/ Révision de la  
méthodologie et du montant de la provision CET/ Modalités  
d'amortissement/Vote des tarifs de TICPE**

**2-1- Décision Modificative n°2 au budget 2021  
et Vote des autorisations de programme**

La décision modificative n°2 retranscrit :

- les estimations actualisées des effets de la crise sanitaire de la Covid-19 sur les recettes de fonctionnement 2021 ;
- les ajustements sur les dépenses d'investissement liés notamment aux nouvelles modalités de subventionnement par Île-de-France Mobilités, conclues dans le contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP ;
- le traditionnel ajustement des crédits.

Les effets économiques de la crise sanitaire sont ajustés avec un niveau d'incertitude moindre que l'année dernière à la même époque du fait de la campagne de vaccination. Pour autant, la situation financière d'Île-de-France Mobilités reste sensible à la bonne reprise économique, au débranchement progressif des aides de l'Etat aux entreprises au second semestre 2021, à la reprise du travail des franciliens en présentiel, entre autres.

La perte de recettes liée à la crise sanitaire en 2021 est à date estimée à 1,3 Md€, versus 1 Md€ au budget primitif 2021, voté en décembre 2020. En effet, la perte de recettes tarifaires passe de -670 M€ TTC à -1,2 Md€ TTC du fait des deux nouveaux confinements de fin 2020 et début 2021, qui n'avaient pas pu être anticipés lors de l'élaboration du budget primitif. En revanche, la perte de versement mobilité est légèrement revue à la baisse à la suite de la bonne tenue des entreprises franciliennes (+80 M€).

Par ailleurs, les dépenses d'investissements sont revues à la hausse de presque +350 M€ liées essentiellement :

- à une meilleure reprise des rythmes de production qu'initialement prévu au budget primitif ;
- aux nouvelles modalités de subventionnement des investissements RATP par Île-de-France Mobilités conclues dans le contrat 2021-2024 avec la RATP. Ces règles visent, en plus d'un élargissement du périmètre des dépenses éligibles aux subventions, une révision du taux de subventionnement de 50% à 100%. Il a en effet été démontré qu'il était plus économique pour Île-de-France Mobilités de subventionner ces investissements que de compenser les frais financiers et les dotations aux amortissements des opérateurs RATP et SNCF, Île-de-France Mobilités empruntant à un taux inférieur au coût du capital facturé par ceux-ci.

En conclusion, la révision des pertes de recettes entraîne de fait une dégradation de l'épargne d'Île-de-France Mobilités (solde entre recettes et dépenses réelles de fonctionnement) de l'ordre de 340 M€. En corollaire, le niveau d'autofinancement des investissements est revu à la baisse, qui ajouté aux investissements nouveaux, entraîne une hausse de l'emprunt de +690 M€.

## I - SECTION DE FONCTIONNEMENT

### 1. LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : - 263,234 M€

Recettes de fonctionnement	BP	DM votée	Total crédits votés	Proposition DM2	Variation (%)	Total après vote
VM	4 700 000 000,00		4 700 000 000,00	80 000 000,00	1,7%	4 780 000 000,00
Recettes Tarifaires	812 747 000,00	2 177 000 000,00	2 989 747 000,00	-430 591 000,00	-14,4%	2 559 156 000,00
Aide Etat COVID	1 000 000 000,00		1 000 000 000,00			1 000 000 000,00
Contributions statutaires	1 314 446 403,67		1 314 446 403,67			1 314 446 403,67
Transport scolaire	135 592 000,00		135 592 000,00			135 592 000,00
Subventions tarification RIF	98 536 000,00		98 536 000,00			98 536 000,00
Autres subventions et recettes	55 631 000,00		55 631 000,00	55 000 000,00	98,9%	110 631 000,00
TICPE	91 000 000,00		91 000 000,00			91 000 000,00
Redevance accès SNCF Réseau						
Recettes diverses et except.	2 260 000,00	374 593 106,32	376 853 106,32	32 345 300,00	8,6%	409 198 406,32
Reprise de provisions						
Ecritures d'ordre	347 000 000,00		347 000 000,00	12 000,00		347 012 000,00
<b>Total</b>	<b>8 557 212 403,67</b>	<b>2 551 593 106,32</b>	<b>11 108 805 509,99</b>	<b>-263 233 700,00</b>	<b>-3,0%</b>	<b>10 845 571 809,99</b>
<b>Total réel</b>	<b>8 210 212 403,67</b>	<b>2 551 593 106,32</b>	<b>10 761 805 509,99</b>	<b>-263 245 700,00</b>		<b>10 498 559 809,99</b>
<b>Total ordre</b>	<b>347 000 000,00</b>		<b>347 000 000,00</b>	<b>12 000,00</b>		<b>347 012 000,00</b>

Les principaux ajustements tiennent à la révision de l'estimation des effets de la crise sanitaire Covid 19 sur les recettes de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités.

#### 1.1 Versement mobilité : +80 M€

Au budget primitif 2021, l'estimation du versement mobilité 2021 avait été arrêtée à 4 700 M€, soit un niveau quasi constant par rapport à 2019 (-0,5%). Elle était fondée sur le niveau exécuté de versement mobilité en 2019 (l'année 2020 ne pouvant être retenue comme référence), soit un montant de 4 722 M€, auquel était appliqué une hypothèse de croissance de la masse salariale 2019/2021 de -1,4%<sup>1</sup>, les effets de la hausse des taux du versement mobilité aux 1<sup>er</sup> janvier 2020 et 2021 ainsi que la compensation de l'État au titre de la hausse du seuil de 9 à 11 salariés.

Avant crise, l'estimation du versement mobilité pour 2021 s'élevait à 5 080 M€. L'estimation du budget primitif 2021 correspondait donc à une perte de 380 M€ par rapport à ce qui était prévu en 2021 avant crise.

Du fait des perspectives de reprise économique et de la collecte sur le premier semestre meilleures qu'anticipé, la perte de versement mobilité est revue à la baisse de 380 M€ à 300 M€ pour 2021 dans la présente décision modificative.

En effet, la dernière prévision de croissance de l'État est de +6 % pour cette année (débat d'orientation des finances publiques). Il existe un consensus pour une croissance supérieure à 5% cette année d'après différentes sources de prévision. Toutefois, d'après l'Insee, l'économie française ne serait pas, fin 2021, le calque de ce qu'elle était fin 2019 non plus.

<sup>1</sup> L'hypothèse de croissance de la masse salariale est fondée sur :

- la prévision de la croissance de la masse salariale du secteur privé, entre 2021 et 2019 telle qu'elle ressort du Projet de loi de finances 2021, à savoir -1,91%, retenue à hauteur de 85% (poids du secteur privé dans le VM) ;
- la moyenne 2018/2019 de la croissance de la masse salariale pour le secteur public à savoir 1,5%, retenue à hauteur de 15% (poids du secteur public dans le VM).

Dans sa dernière note de conjoncture de juillet 2021, elle en serait plutôt un reflet déformé par les recompositions sectorielles liées à la crise<sup>2</sup>.

L'estimation du versement mobilité reste donc fragile, dépendante de l'évolution de la crise sanitaire mais aussi de la fin des mesures de soutien de l'économie prises par l'Etat dans ce cadre.

À cela s'ajoute le recouvrement incertain des cotisations de versement mobilité pour les entreprises qui ont bénéficié en 2020 et début 2021 de report de charges. Ces cotisations font l'objet d'un plan d'apurement massif accompagné d'échéancier de paiement pour le règlement des dettes accumulées par les entreprises pendant et avant la période de crise sanitaire. Au 31 juillet 2021, 144 M€ restent à recouvrer au titre de 2020 sur 198 M€ en début d'année.

### 1.2 Les recettes tarifaires : -430,591 M€

Le montant de recettes retenu au budget primitif 2021 était de 3 482 M€ TTC (3 165 M€ HT), soit 85% des recettes de 2019 (corrigées des jours de grève et pollution), en intégrant une hypothèse de dégradation des recettes tarifaires liée à la Covid-19, avec un scénario contrasté sur deux semestres :

- 1<sup>er</sup> semestre : recettes mensuelles à un niveau de 83% des recettes du mois correspondant de l'année 2019
- 2<sup>ème</sup> semestre : hausse linéaire des recettes chaque mois jusqu'à atteindre 95% de 2019 en décembre

L'effet de la crise du Covid était alors estimé en 2021 à -670 M€ TTC (-609 M€ HT) sur les recettes de trafic par rapport à des prévisions sans crise<sup>3</sup>.

La perte « Covid » constatée (écart entre les recettes réellement constatées et la prévision sans Covid) s'avère, à fin juillet, être de 810 M€ TTC, soit une perte supérieure à celle intégrée dans le budget primitif pour l'année entière. Cela s'explique notamment par les deux nouveaux confinements de fin 2020 et 2021, qui n'avaient pas pu être anticipés lors de l'élaboration du budget primitif.

Un nouveau scénario de référence a été établi et prévoit désormais une perte de recettes tarifaires de l'ordre de 1,2 Md€ TTC sur 2021, soit une perte de recettes tarifaires HT d'environ 1,090 Md€ pour Île-de-France Mobilités. Pour estimer les recettes du dernier quadrimestre 2021, il a été appliqué la baisse de recettes observée sur les meilleurs mois de 2020, ce qui aboutit à environ 82% de la moyenne du quadrimestre 2019. Le montant des recettes tarifaires 2021 serait ainsi de l'ordre de 2 941 M€ TTC, comparativement au montant 2019 de 4 154 M€ TTC (corrigé des jours de grève et pollution).

Au budget d'Île-de-France Mobilités, seules les recettes tarifaires collectées par des opérateurs en régie intéressée (RATP, SNCF, DSP) sont inscrites, et en hors taxes. C'est

---

<sup>2</sup> « Les services marchands retrouveraient globalement leur niveau d'avant-crise, mais les branches les plus affectées par les mesures sanitaires (hébergement-restauration, transports, etc.) resteraient tout de même en deçà – même si l'écart à l'avant-crise serait sans commune mesure avec celui mesuré pendant les confinements. D'autres branches des services (information et communication par exemple) dépasseraient nettement leur niveau d'activité de fin 2019. Dans l'industrie, la fabrication de matériels de transports resterait affectée. »

<sup>3</sup> Situation où il n'y aurait pas eu de crise sanitaire, en reprenant le montant de recettes retenu initialement au budget primitif 2020, et en y appliquant une hausse en volume de 1%, ainsi que l'effet des mesures tarifaires

pourquoi le niveau des recettes tarifaires ne se lit pas directement dans le budget. Il manque notamment la part des recettes tarifaires collectées par les opérateurs CT3.

Ce nouveau scénario de recettes se concrétise ainsi dans le budget d'Île-de-France Mobilités par une réévaluation à la baisse des recettes de 431 M€ HT.

### 1.3 Autres subventions et recettes : +55 M€

À la suite de la réception et de l'analyse de la facture définitive de la RATP au titre de l'année 2020, un avoir de 55 M€ (écart entre les acomptes versés et le montant de la facture annuelle) a été constaté. Les écarts sont essentiellement liés aux rémunérations assises sur les pertes de recettes tarifaires qui ont été surestimées dans le calcul des acomptes.

### 1.4 Recettes diverses et exceptionnelles : +32,345 M€

La mise en place de la régie intéressée sur le contrat RATP a induit des modifications d'imputation entre 2020 et 2021. À ce titre, une régularisation en recettes de 29,11 M€ n'affectant pas les équilibres 2021 est nécessaire<sup>4</sup>. A cela s'ajoute 1,06 M€ relatifs aux écritures de régulation des cessions antérieures sur le projet T10, 0,87 M€ pour régularisation du protocole STIF/CEA sur le projet Massy Saclay ainsi que 1,31 M€ de recettes NeuCP.

---

<sup>4</sup> En 2020, un montant de 29 M€ avait été rattaché à l'exercice 2020 sur le chapitre 65 au titre du protocole de remboursement des titres aux voyageurs pendant la crise COVID. En 2021, pour disposer de ces crédits afin de régler cette dépense sur la correcte imputation du contrat RATP (au c/611), un titre de 29 M€ en recette est émis afin de neutraliser le rattachement 2020 et un mandat est émis à due concurrence. L'impact budgétaire est donc neutre en 2021.

## 2. LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT : -263,234 M€

Dépenses de fonctionnement		BP	DM votée	Total crédits votés	Proposition DM2	Variation (%)	Total après vote
Exploitation régulière	Exploitation régulière CT3	854 114 000,00		854 114 000,00	20 487 000,00	2,4%	854 671 000,00
	Exploitation régulière RATP	2 587 004 900,00	2 100 499 999,65	4 687 504 899,65	2 580 000,00	0,1%	4 690 084 899,65
	Exploitation régulière SNCF	3 295 192 875,00		3 295 192 875,00	7 117 000,00	0,2%	3 302 309 875,00
	DSP	115 898 000,00		115 898 000,00	28 616 634,00	24,7%	144 514 634,00
	Autres	50 184 338,00		50 184 338,00	175 084,00	0,3%	50 359 422,00
Transport scolaire	PMB et information voyageurs	15 583 000,00		15 583 000,00	10 134 000,00	65,0%	25 717 000,00
	Transport scolaire	150 733 000,00		150 733 000,00	-100 000,00	-0,1%	150 633 000,00
Tarification sociale	Améthyste-autre tarification	6 600 000,00		6 600 000,00			6 600 000,00
	Chèque mobilité	1 300 000,00		1 300 000,00	-100 000,00	-7,7%	1 200 000,00
Redevances / Taxes	IFER	77 013 384,00		77 013 384,00	-763 717,00	-1,0%	76 249 667,00
	Redevance accès SNCF Réseau	160 560 898,00		160 560 898,00			160 560 898,00
Gestion de la dette et V.M.	Charges financières	70 527 715,04		70 527 715,04	-8 247 800,00	-11,7%	62 279 915,04
	Coûts de gestion du VT	54 211 000,00		54 211 000,00			54 211 000,00
Budget courant	Charges de fonctionnement	51 738 076,28		51 738 076,28	15 112 617,00	29,2%	66 850 693,28
	Etudes	31 801 223,00		31 801 223,00	1 732 600,00	5,4%	33 533 823,00
	Impôts et taxes	4 638 525,00		4 638 525,00	6 000,00	0,1%	4 644 525,00
	Masse salariale	32 889 950,00		32 889 950,00	883 000,00	2,7%	33 772 950,00
Dépenses exceptionnelles	Dépenses exceptionnelles	0,00		0,00			19 930 000,00
	Amortissement	370 000 000,00		370 000 000,00			370 000 000,00
Autres charges	Provisions	0,00		0,00	195 985,55		195 985,55
	Virement de sect.	627 221 519,35	451 093 106,67	1 078 314 626,02	-341 062 103,55	-38,0%	737 252 522,47
<b>Total</b>		<b>8 557 212 403,67</b>	<b>2 551 593 106,32</b>	<b>11 108 805 509,99</b>	<b>-263 233 700,00</b>	<b>-3,0%</b>	<b>10 845 571 809,99</b>
<b>Total réel</b>		<b>7 559 990 884,32</b>	<b>2 100 499 999,65</b>	<b>9 660 490 883,97</b>	<b>76 758 137,55</b>		<b>9 737 249 021,52</b>
<b>Total ordre</b>		<b>997 221 519,35</b>	<b>451 093 106,67</b>	<b>1 448 314 626,02</b>	<b>-339 991 837,55</b>		<b>1 108 322 788,47</b>

### 2.1. Exploitation régulière : +69,108 M€

Les crédits des opérateurs sont revus à la hausse à hauteur de :

- 2,580 M€ pour la RATP ;
- 7,117 M€ pour la SNCF.

Ces principaux ajustements portent sur les conséquences de la crise COVID-19 :

- L'intégration du protocole relatif au remboursement des titres Imagine'R voté au conseil d'avril 2021 pour un montant de +23,1 M€ ;
- La réévaluation des frais de nettoyage supplémentaires pour +34,2 M€ ;
- Les réductions du plan de transport et des économies associées sur les péages pour -51,7 M€.

Les crédits au titre des CT3 sont révisés à hauteur de +20,487 M€ dont 19,930 M€ de régularisation du virement exceptionnel opéré en application de la décision 2021/0184 du 14/06/2021. En effet, en 2021, l'État a informé Île-de-France Mobilités d'un trop perçu de TICPE au titre de l'exercice 2020. Île-de-France Mobilités a dû opérer le remboursement d'un montant de 19,930 M€. La notification de ce trop versé étant parvenue aux services après la fin de gestion de l'exercice 2020, ces crédits n'étaient pas prévus au budget primitif, un virement exceptionnel a dû être opéré.

En ce qui concerne les délégations de services publics (DSP), des ajustements de +28,6 M€ sont opérés au regard des contrats notifiés dont l'exploitation a débuté au mois d'août. Les prévisions du budget primitif reposaient sur des estimations tant que les maquettes financières des DSP n'étaient pas finalisées.

Enfin, l'accroissement des dépenses pour le programme de modernisation de la billettique correspond à un changement d'imputation des dépenses d'études qui basculent de la section d'investissement en section de fonctionnement (8,7 M€). À cela s'ajoute des besoins de crédits nécessaires afin de couvrir des reports de facturations.

## 2.2. Gestion dette : -8,248 M€

La contractualisation des emprunts bancaires qui aura lieu plus tard dans l'année que ce qui était prévu au budget primitif 2021 induit mécaniquement une baisse des intérêts. Le réajustement des prévisions s'explique aussi par l'évolution du calcul du taux d'intérêt lors des émissions obligataires qui affecte moins les charges financières qu'auparavant.

## 2.3. Budget courant : (+17,788 M€)

### a) *Les charges de fonctionnement : +15,112 M€*

Celles-ci comprennent les bascules de dépenses relatives aux loyers des centres opérationnels bus inscrites initialement en section d'investissement pour 4,8 M€, et des charges locatives pour 1,09 M€. De manière liée, la reprise en gestion progressive de ces centres conduit à ajuster les coûts de fonctionnement tels que le gardiennage ou la maintenance pour 0,9 M€. Par ailleurs, des protocoles d'indemnisation prévoient le paiement de primes pour les concepteurs du câble A à concurrence de 1,6 M€.

Les frais de fonctionnement liés aux systèmes d'information sont également réajustés pour tenir compte des besoins en matière d'infogérance et d'accompagnement aux services sur le plan des logiciels (3,6 M€).

Les charges relatives aux assurances sont inscrites pour un montant de 700 K€.

D'autres charges de régularisation d'écritures sur exercices antérieurs pour 1,2 M€.

### b) *Les études : +1,732 M€*

Le budget des études est revu pour intégrer des études sur l'intermodalité et les nouvelles mobilités à concurrence de 0,9 K€. Les crédits liés aux études d'infrastructure notamment pour les bus Bords de Marne, prolongement T10 et bus en Seine sont complétés de +0,9 K€.

### c) *Masse salariale : +0,883 M€*

La vacance de poste structurelle de 9,8% contre 13,4% l'an dernier, la nécessité de disposer de contrats en surcroît d'activité et l'effet report des embauches de l'an passé conduisent à revoir la prévision de masse salariale de +0,9 M€.

## 2.4. Provisions : +0,196 M€

Conformément à la délibération présentée au Conseil du 11 octobre, le montant de la provision au titre du compte épargne temps est réajustée à la suite d'un changement de méthode (Cf. point 2.2/2).

## 2.5. Virement à la section d'investissement : - 341,062 M€

Les dépenses et les recettes estimées induisent une modification du virement à la section d'investissement permettant ainsi d'équilibrer la section de fonctionnement. Cet écart tient essentiellement à la révision à la hausse des pertes de recettes imputables à la crise de la Covid-19. Cela entraîne mathématiquement une baisse de l'épargne brute d'Île-de-France Mobilités.

## II - SECTION D'INVESTISSEMENT

### 1. LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT : 347,495 M€

Dépenses d'investissement	BP	DM votée yc report	Total crédits votés (y/c report)	Proposition DM2	Variation (%)	Total après vote
Matériel roulant ferré	1 303 379 600,00		1 303 379 600,00	141 261 300,00	10,8%	1 444 640 900,00
Matériel roulant de surface	308 445 400,00	53 000 000,00	361 445 400,00	121 756 300,00	33,7%	483 201 700,00
Amélioration QS	318 908 320,00	4 700 000,00	323 608 320,00	66 893 300,00	20,7%	390 501 620,00
At. et Instal. Fixes SNCF	181 600 000,00		181 600 000,00			181 600 000,00
COB (foncier, travaux, acqu.)	181 719 000,00		181 719 000,00	-18 253 000,00	-10,0%	162 266 000,00
Convention pluri-projets SNCF	189 600 000,00		189 600 000,00	84 500 000,00	44,6%	274 100 000,00
Projets d'infrastr. ss MOA	174 001 500,00	20 627,00	174 022 127,00	-8 360 100,00	-4,8%	165 662 027,00
Rachat MR - MEC	97 500 000,00		97 500 000,00	-30 500 000,00	-31,3%	67 000 000,00
Autres (immo.,opé. comptables)	14 977 800,00	3 084 610,66	18 062 410,66	3 604 400,00	20,0%	22 866 810,66
Remboursement du capital	170 930 247,35		170 930 247,35	-15 000 000,00	-8,8%	155 930 247,35
Reprise/Neut. des sub. versées	347 000 000,00		347 000 000,00			347 000 000,00
Opérations d'ordre	23 000 000,00		23 000 000,00	1 592 800,00	6,9%	24 592 800,00
Résultat d'invest. reporté	0,00	132 813 994,22	132 813 994,22			132 813 994,22
<b>Total</b>	<b>3 311 061 867,35</b>	<b>193 619 231,88</b>	<b>3 504 681 099,23</b>	<b>347 495 000,00</b>	<b>9,9%</b>	<b>3 852 176 099,23</b>
<b>Total réel</b>	<b>2 941 061 867,35</b>	<b>190 513 994,22</b>	<b>3 134 681 099,23</b>	<b>343 038 917,00</b>		<b>3 477 720 016,23</b>
<b>Total ordre</b>	<b>370 000 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>370 000 000,00</b>	<b>4 456 083,00</b>		<b>374 456 083,00</b>

#### 1.1. Matériel roulant ferré et de surface : + 263,017 M€

Les ajustements de subventions d'investissement matériel roulant portent sur + 263 M€ et sont liés principalement à deux facteurs :

- une meilleure reprise des rythmes de production, post confinement crise sanitaire de la Covid-19,
- la traduction financière des règles de financement des investissements prévues à l'article 106 du contrat 2021-2024 avec la RATP, qui n'avaient pu être totalement estimées lors de la première décision modificative. Ces règles visent :
  - o tout d'abord, une révision du taux de subventionnement de 50% à 100%. Il a en effet été démontré qu'il était plus économe pour Île-de-France Mobilités de subventionner ces investissements que de compenser les frais financiers et les dotations aux amortissements des opérateurs RATP et SNCF, Île-de-France Mobilités empruntant à un taux inférieur au cout du capital facturé par ceux-ci ;
  - o ensuite, après étude des dépenses constituant le cout d'investissement des projets, un élargissement du périmètre des dépenses éligibles aux subventions en intégrant les petits outillages, stocks de pièces de rechange et frais de personnel immobilisés.

À ce titre, sept avenants aux conventions RATP sont présentés au conseil du 11 octobre et un avenant sera présenté au Conseil de décembre 2021 pour un montant global de crédits de paiement (CP) de +146,3 M€ en 2021 et + 756,16 M€ d'autorisations de programme (AP) à voter.

a) Révision à la hausse des subventions au titre du matériel roulant ferré : +141,261 M€

✓ Réajustement des rythmes de production du matériel roulant ferré SNCF : +66 M€

Les subventions d'investissement matériel roulant ferré sont revues à la hausse pour tenir compte de la reprise des rythmes de production. L'impact du confinement a provoqué des décalages de livraisons sur 3 lignes [-12 rames RERNG (5 sur 17), -2 rames R2N (33 sur 35), -4 rames Nat06 (40 sur 44)], toutefois moins sévères qu'initialement prévu en phase de préparation du budget primitif, avec des expertises encore attendues, notamment sur le RER-NG et Regio2N.

Cet ajustement budgétaire se traduit par une réévaluation à la hausse des subventions d'investissements 2021 : sur le Régio2N ligne N (+62 M€), Nat06 ligne PSL PN et P (+ 41 M€), Nat05 (-15,8 M€), RER-NG ligne D et E (-84 M€), Dualis T4 T12 T13 (+18,2 M€), Regio2 N ligne N R et D (+18,5 M€), NAT STI (+9,2 M€), ainsi que sur la rénovation des lignes Z2N WAOUH Ligne D, P et C (+25 M€), MI20 (-4,6 M€) et système Nexteo (-3,5 M€).

✓ *Transposition des nouvelles modalités contractuelles et des cadences de production ajustées à la hausse du matériel roulant ferré RATP : +42,8 M€*

Ces nouvelles modalités de financement du matériel roulant, 100% subventionnées, et une révision des rythmes de production du matériel roulant ferré RATP induisent une réévaluation du budget des subventions de matériel ferré de +42,8 M€ dont +34,5 M€ liés aux seuls sept avenants des conventions matériel roulant ferré complété de l'avenant de fin d'année MF19, avec des ajustements à la baisse sur des retards de rythme de production.

Les principales variations concernent :

- 45 rames MF19, Lignes 10, 7bis, 3bis : +38,5 M€
- MI20 RER B : +21,7M€
- MP14 5V ligne 11 : +8,4M€
- MF77 ligne 7et 8 : +5M€
- MP89CC renouvellement mutation vers ligne 6 : +4,4 M€
- MI84 ligne B : -4M€
- MP14 6V ligne 4 : -4,5M€
- 35 rames MP14-I14 : -13,6M€
- MI2N ligne A : -13M€

✓ *Convention et avenants sur le matériel roulant SGP : +33,06 M€*

Ces compléments de crédits de paiement 2021 sont liés à la nouvelle convention pour l'acquisition du matériel roulant ferré de la ligne 18 (+21,1 M€), et les avenants à la convention tripartite des 37 MP14 ligne 14 (+7,7 M€) et du matériel de la ligne 15-16-17 (+4,2 M€).

✓ *Conventions matériel roulant pour le T1 : +310 K€*

b) Révision à la hausse de subventions au titre du matériel roulant de surface : +121,756 M€

Il s'agit essentiellement de la transposition des nouvelles modalités contractuelles sur la convention BUS 2018-20 (article 106 du contrat RATP), proposée au subventionnement à

hauteur de 100% dès 2021, avec par conséquent une majoration des subventions d'investissement de +111,8 M€ en CP.

Il est aussi procédé à un ajustement de -2,6 M€ sur la convention bus 2021-2024, +4 M€ sur le tramway T3 Ouest Porte Dauphine ainsi que +4 M€ sur le tram 10, +0,5 M€ relatif à un ajustement des dépenses liées à l'acquisition de cellules compteuses et +3,8 M€ pour le solde de conventions de vélos électrique à la suite d'un report de facturation 2020.

#### **1.2. Amélioration de la qualité de service : +66,893 M€**

De la même manière que pour la révision des modalités de subventionnement du matériel roulant RATP par Île-de-France Mobilités, et en application de l'article 106 du contrat-RATP 2021-2024, il est proposé de retenir une hausse des crédits de 41,9 M€ au titre des projets relatifs à l'Intermodalité et services en gare avec la RATP.

A cela s'ajoute un montant global de +25 M€ lié à des reports de facturation et de réception d'appels de fonds pour 10 M€ et 15 M€ de réévaluation de projets à la suite du comité de programme SNCF relatif à l'information voyageurs.

#### **1.3. Centres opérationnels Bus (fonciers, travaux, acquisitions...) : -19,453 M€**

Sur 182 M€ de crédits prévus au titre de l'acquisition de centres opérationnels bus (COB) dans le cadre de la mise en concurrence Bus, un ajustement à la baisse des crédits est opéré en fonction de l'avancement des projets à hauteur de 18,253 M€, ainsi que la prise en compte d'un virement exceptionnel opéré par application de la décision 2021/0131 du 29/04/2021 de 1,2 M€.

#### **1.4. Convention pluri-projet : + 84,5 M€**

La SNCF a revu à la hausse l'estimation des appels de fonds en 2021 pour certains projets notamment sur les projets relatifs aux ateliers SNCF. Par ailleurs, la SNCF maintient sa prévision d'atterrissage pour l'ensemble de ces projets alors qu'Île-de-France Mobilités était resté prudent lors du budget 2021. Cette estimation reste fragile et complexe compte tenu de la multiplicité des projets concernés.

#### **1.5. Rachat matériel roulant – Mise en concurrence : -30,5 M€**

Les données des opérateurs étant désormais disponibles, il est proposé d'ajuster les crédits à la baisse en fonction de la valorisation du rachat des matériels roulants et des équipements associés à des DSP mises en service en 2021, à leur valeur nette comptable.

#### **1.6. Projets d'infrastructure sous MOA : -8,360 M€**

Les crédits sont ajustés à la baisse en fonction de la consommation actuelle des crédits.

### 1.7. Autres immobilisations : + 3,604 M€

Ces ajustements de crédits sont liés à :

- des ajustements des dépenses informatiques (-0,52 M€) ;
- des opérations de régularisation des cessions antérieures, liées notamment au projet T10.

### 1.8. Remboursement du capital : -15 M€

Le montant des emprunts prévus au BP 2021 progresse avec cette décision modificative mais leur mise en place étant désormais prévue en fin d'année, le montant du remboursement en capital a diminué de 15 M€.

### 1.9. Opération d'ordre : 1,593 M€

Ces ajustements sont liés à l'ajustement des dépôts et cautionnements.

## 2. LES RECETTES D'INVESTISSEMENT : +347,495 M€

Recettes de investissement	BP	DM votée	Total crédits votés	Proposition DM2	Variation	Total après vote
Emprunt	1 944 070 348,00	-393 393 106,67	1 550 677 241,33	690 813 329,55	49,0%	2 241 490 570,88
Produit des amendes	138 770 000,00		138 770 000,00			138 770 000,00
Subventions	200 000 000,00		200 000 000,00			200 000 000,00
Autres recettes	8 000 000,00		8 000 000,00	-7 770 575,00	-97,1%	229 425,00
Autres écritures d'ordre	23 000 000,00		23 000 000,00	5 514 349,00	24,0%	28 514 349,00
Dotations aux amortissements	370 000 000,00		370 000 000,00			370 000 000,00
Affectation du résultat		135 919 231,88	135 919 231,88			135 919 231,88
Virement sect. de fonction.	627 221 519,35	451 093 106,67	1 078 314 626,02	- 341 062 103,55	-38,0%	737 252 522,47
<b>Total</b>	<b>3 311 061 867,35</b>	<b>193 619 231,88</b>	<b>3 504 681 099,23</b>	<b>347 495 000,00</b>	<b>9,9%</b>	<b>3 852 176 099,23</b>
<b>Total réel</b>	<b>2 290 840 348,00</b>	<b>-257 473 874,79</b>	<b>2 033 366 473,21</b>	<b>752 042 754,55</b>		<b>2 785 409 227,76</b>
<b>Total ordre</b>	<b>1 020 221 519,35</b>	<b>451 093 106,67</b>	<b>1 471 314 626,02</b>	<b>-404 547 754,55</b>		<b>1 066 766 871,47</b>

### 2.1. **Autres recettes et autres écritures d'ordre : -2,256 M€**

Ces prévisions correspondent aux traitements comptables à opérer pour la réalisation des régularisations de cessions et ventes sur le tramway T10, ainsi que la suppression du recours au FCTVA en 2021 consécutive à l'évolution du modèle de rémunération du contrat IDFM-SNCF Voyageurs au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

En effet, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, Île-de-France Mobilités est l'exploitant des lignes de transports confiées à SNCF Voyageurs au sens de l'article 256 du Code général des impôts rendant Île-de-France Mobilités assujetti à la TVA pour une partie de l'activité de l'exploitation des lignes de transport. La récupération du solde de TVA non déduite fiscalement n'est éligible au FCTVA que dans le cas où l'activité non soumise à TVA est accessoire pour les dépenses d'investissement mixte (affectées à une activité soumise à TVA et à une activité non soumise à TVA). Or les dépenses qui auraient pu être éligibles au FCTVA par nature (dépenses d'informatique et des moyens généraux) ne sont pas suivies de façon distincte en fonction du contrat d'exploitation auxquelles elles se rapportent. Ainsi ces dépenses constituent des « dépenses d'investissement mixtes ». Par ailleurs, considérant l'importance du contrat IDFM-SNCF dans le budget d'Île-de-France Mobilités, l'affectation de ces dépenses à l'activité d'Île-de-France Mobilités soumise à la TVA ne peut être considérée comme accessoire. Ces dépenses sont donc inéligibles au FCTVA.

### 2.2. **Virement à la section d'investissement : -341,062 M€**

Le virement de la section de fonctionnement s'équilibre en dépenses de fonctionnement comme en recettes d'investissement.

### 2.3. **Emprunt 690,813 M€**

Le montant de l'emprunt est relevé de 690,813 M€ afin d'assurer l'équilibre de la section d'investissement.

Les deux sections du budget d'Île-de-France Mobilités sont bien équilibrées.

### 3. AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET D'ENGAGEMENT

Les autorisations de programme sont ajustées à hauteur de +877 M€ comme suit :

- +92,863 M€ au titre d'ajustements et de nouvelles conventions sur les projets T4, T9 et T12 sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités ;
- +716,160 M€ au titre de :
  - compléments d'autorisations de programme conformément aux 7 avenants aux conventions matériels roulant présentés au conseil du 11 octobre et le 8<sup>ème</sup> avenant qui sera présenté au conseil de décembre 2021 relatif au MF19 (+756,160 M€) ;
  - l'autorisation de programme relative à l'acquisition des 15 matériels roulants de la ligne 18 conformément à la convention de financement soumise au Conseil du 11 octobre (-40 M€) ;
- +31 M€ d'ajustement d'autorisation de programme relatif à l'acquisition des centres opérationnels bus dans le cadre de la mise en concurrence ;
- +37 M€ au titre de l'amélioration de la sécurité dans les transports (conventions de vidéosurveillance notamment).

**2- 2- Règlement Budgétaire et Financier/  
Révision de la méthodologie et du montant de  
la provision CET/ Modalités d'amortissement /  
Vote des tarifs de TICPE**

## **1. REVISION DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER**

En application de l'article R1241-57 du code des transports portant statut d'Île-de-France Mobilités, le règlement budgétaire financier est établi par le directeur général et adopté par le Conseil d'Île-de-France Mobilités dans les trois mois suivant sa première installation.

Le règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités formalise et précise les principales règles de gestion financière qui résultent du Code général des collectivités territoriales, de l'article 106-III de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, de la délibération n°2017/433 adoptant l'instruction M57.

Il définit des règles internes de gestion propres à l'établissement dans le respect des textes ci-dessus énoncés et conformément à l'organisation. Il rassemble et harmonise des règles jusque-là implicites ou disséminées dans diverses délibérations et notes internes.

Il vise également à vulgariser le budget et la comptabilité, afin de les rendre accessibles aux élus et aux agents non spécialistes, tout en contribuant à développer une culture de gestion partagée.

Ce règlement ne se substitue pas :

- à la réglementation générale en matière de finances publiques, puisqu'il la précise et l'adapte quand cela est possible ;
- aux manuels de procédures, ou référentiels internes qui font l'objet d'une diffusion à l'ensemble des directions.

Ces documents ont une visée pédagogique et pratique et sont établis en exacte concordance avec ce règlement.

Le règlement budgétaire financier évoluera et sera complété en fonction des modifications législatives et réglementaires ainsi que des nécessaires adaptations des règles de gestion.

## **2. REVISION DE LA METHODOLOGIE ET DU MONTANT DE LA PROVISION COMPTE EPARGNE TEMPS**

Une provision pour charge au titre de la valorisation des jours présents sur les comptes épargne temps à fin 2019 a été constituée pour la première fois lors du conseil du 9 octobre 2019 (538 000 €).

À la lumière d'une note de la Direction Générale des Finances Publiques sur les méthodes de provisionnement du compte épargne temps parue en décembre 2020, des précisions sur les modalités de constitution de la provision pour compte épargne temps sont apportées. Il convient dorénavant de réaliser le calcul individualisé journalier (c'est-à-dire le salaire comprenant les charges patronales) et multiplié par le nombre de jours épargnés et non de retenir le coût moyen par catégorie multiplié par le nombre de jours épargnés.

Par conséquent, la provision pour compte épargne temps est ajusté de +196 K€. Cette nouvelle provision s'inscrit dans le respect des principes comptables de sincérité et d'exhaustivité. L'instruction budgétaire et comptable M57 introduit la possibilité d'apporter des modifications de méthode de manière rétrospective pour ne pas faire porter ces changements sur le résultat de l'exercice 2021.

Deux délibérations sont soumises au vote du conseil afin d'acter ce changement de méthode comptable et la réévaluation de la provision pour le compte épargne temps.

### **3. MODALITES D'AMORTISSEMENT DES INVESTISSEMENTS**

Il est proposé une délibération précisant les durées d'amortissement des biens propriétés d'Île-de-France Mobilités, distincte du règlement budgétaire et financier.

En effet, Île-de-France Mobilités va devenir propriétaire de plus en plus de biens aussi cette liste de biens et les durées associées risque de varier dans le temps. Il sera donc plus aisé de modifier cette délibération plutôt qu'amender le règlement budgétaire et financier.

### **4. MAINTIEN DES TARIFS DE LA TAXE INTERIEURE DE CONSOMMATION SUR LES PRODUITS ENERGETIQUES (TICPE)**

Comme chaque année, Île-de-France Mobilités vote les tarifs applicables au 1<sup>er</sup> janvier de l'année n+1 de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques. Il est proposé de maintenir le niveau de ces tarifs applicables au 1<sup>er</sup> janvier 2022.