CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du mercredi 25 mai 2022

Rapport n° 20220525-062 à 20220525-064

COMPTE ADMINISTRATIF ET DE GESTION 2021 - ACTUALISATION DURÉE D'AMORTISSEMENT DES BIENS PROPRIÉTÉ D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Sommaire

VOLET BUDGETAIRE *4*

I. La section de fonctionnement **7**

A. Recettes globales de fonctionnement : 10 450,154 M€ (10 643,817 M€ votés ; 98% réalisés) 7

1. Versement mobilité : 4 889,819 M€ (4 780,000 M€ votés ; 102% réalisés) 8
2. Recettes tarifaires 2 620,679 M€ (2 559,156 M€ votés ; 102% réalisés) 10
3. Contributions statutaires : 1 314,446 M€ (100% des crédits ouverts) 12
4. Les transports scolaires : 137,867 M€ (135,592 M€ votés ; 102% réalisés) 12
5. Les aides régionales sur des dispositifs de tarification sociale : 98,673 M€ (98,536 M€ votés ; 100% réalisés) 12
6. Les autres subventions et recettes perçues : 145,702 M€ (109,946 M€ votés ; 133 % réalisés) 13
7. Compensation et avance remboursable de l'État 800 M€ (800 M€ votés, 100 % réalisés) 14
8. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 88,593 M€ (91,000 M€ votés ; 97,4 % réalisés) 14
9. Redevance d'accès Parc relais : 2,216 M€ (0 M€ votés) 14
10. Recettes diverses et exceptionnelles : 9,790 M€ (33,547 M€ votés ; 29% réalisés) 14
11. Recettes d'ordre 342,368 M€ (347,000 M€ votés ; 99 % réalisés) 15

B. Les dépenses de fonctionnement : 10 142,385 M€ (10 643,816 M€ votés ; 95% réalisés) 15

1. Les contrats RATP/SNCF/CT3/DSP : une exécution budgétaire en phase avec les estimations budgétées : 9 062,963 M€ (9 102,498 M€ votés ; 99,6%) 16
2. Politiques de transport et de nouvelles mobilités plus adaptées à des besoins spécifiques : 79,797 M€ (100,775 M€ votés ; 79% réalisés) 17
3. Les dépenses relatives aux transports scolaires : 156,965 M€ (157,633 M€ votés ; 100% réalisés). 17
4. Dépenses de tarification sociale : 6,278 M€ (7,800 M€ votés ; 80% réalisés) 18
5. Imposition sur le matériel roulant, propriété d'Île-de-France Mobilités (IFER) : 76,913 M€ (76,920 M€ votés ; 100% réalisés) 18
6. Redevance d'accès SNCF Réseau : 160,855 M€ (160,561 M€ votés ; 100% réalisés) 18
7. Charges financières : 47,262 M€ (62,280 M€ votés ; 76% réalisés) 19
8. Frais de gestion des organismes collecteurs : 56,307 M€ (54,211 M€ votés ; 104% réalisés) 19
9. Le budget courant d'Île-de-France Mobilités : 94,076 M€ (108,538 M€ votés ; 87% réalisés) 19
10. Les charges exceptionnelles : -7,226 M€ (19,930 M€ votés) 20
11. Les amortissements : 408,000 M€ (409,070 M€ votés ; 100% réalisés) 20
12. Virement à la section d'investissement 20

II. La section d'investissement **21**

A. Les dépenses d'investissements : 3 333,459 M€ (3 717,430 M€ votés ; 90% réalisés) 21

1. Les investissements majeurs d'Île-de-France Mobilités : 2 830,679 M€ (3 035,871 M€ votés ; 93% réalisés) 22
2. Les autres dépenses d'investissement : 502,620 M€ (549,945 M€ votés ; 91% réalisés) 28

B. Les recettes d'investissement : 3 085,964 M€ (3 717,430 M€ votés ; 83% réalisés) 28

1. Le produit des amendes : 129,095 M€ (138,770 M€ votés ; 93% réalisés) 28
2. Les subventions d'investissement : 132,355 M€ (200,000 M€ votés ; 66% réalisés) 28
3. Autres recettes et écritures de régularisation : 75,549 M€ (68,844 M€ votés ; 110% réalisés) 29
4. Amortissement des immobilisations : 408,000 M€ (408,000 M€ votés ; 100% réalisés) 29
5. L'affectation du résultat 2020 : 135,919 M€ 29
6. L'emprunt : 2 205,000 M€ (2 382,493 M€ votés, 93% réalisés) 29

III. Les restes à réaliser 2021 ..... **33**

IV. Résultat de l'exercice et ratios financiers **33**

VOLET COMPTABLE.....*38*

I. Le compte de résultat **40**

A. Le résultat de l'activité 40

B. Le résultat financier 42

C. La capacité d'autofinancement ou l'épargne brute 42

D. La capacité d'autofinancement nette ou l'épargne nette 43

E. Les ratios de structure 44

II. Le bilan **44**

A. L'actif 45

B. Le passif 47

C. Le tableau de financement 48

D. Situation du fonds de roulement (FDR), du besoin en fonds de roulement (BFR) et de la trésorerie. 50

III. Les engagements hors bilan **51**

IV. Valeurs inactives **51**

VOLET BUDGETAIRE

La crise sanitaire liée à la Covid 19 affecte Île-de-France Mobilités tant sur l'organisation de l'offre de transports que sur les conséquences économiques et budgétaires.

La crise a induit une diminution exceptionnelle des ressources du système de transport francilien avec :

- Une perte de recettes tarifaires d'1,097 Md€ TTC par rapport à l'estimation des recettes 2021 réalisée avant la survenue de la crise, soit une perte de près de 26% ;
- Une perte de versement mobilité qui s'élève à 0,190 Md€ en 2021, soit une perte de près de 4%.

Le protocole du 8 septembre 2020 entre la Présidente d'Île-de-France Mobilités et le Premier Ministre portant sur le financement des pertes du système de transport francilien liées à la crise de la Covid 19 a permis de compenser partiellement la dégradation des recettes en 2021. En effet, en application de ce protocole, l'État a versé en 2021 une avance remboursable de 800 M€ à taux zéro, avec un différé de remboursement substantiel, la première échéance étant prévue en 2029.

Contrairement au soutien que certains États européens ont pu apporter à leur autorité organisatrice des mobilités, celui obtenu par Île-de-France Mobilités n'a donc pas consisté en une couverture totale et inconditionnelle. Il est par ailleurs intervenu tardivement dans la gestion budgétaire 2021 avec un versement le 24 décembre.

Dans ce contexte particulièrement difficile, l'exécution du budget reste très proche du budget voté avec :

- une exécution des recettes réelles de fonctionnement à hauteur de 102%.
- une exécution des dépenses réelles de fonctionnement à hauteur de 99%.

Île-de-France Mobilités a également réussi à exécuter des dépenses d'investissement à hauteur de 2 991 M€, un montant supérieur de 58% à celui exécuté en 2020, et un taux de réalisation en hausse de 2 points par rapport à 2020 (soit 93%). En effet, l'exécution 2021 fait notamment état d'une progression notable des investissements relatifs aux acquisitions effectuées dans le cadre de la mise en concurrence, de la signature de nouvelles conventions (RATP, SNCF) et des nouvelles règles de financement des investissements au sein de ces contrats, de la poursuite de la réalisation du schéma directeur du matériel.

Ce bilan entraîne un résultat net positif de 2,2% du budget total d'Ile-de-France Mobilités, qu'il est proposé d'affecter en section de fonctionnement.

Enfin, du fait des impacts de la crise sur les recettes de fonctionnement, les ratios financiers d'Île-de-France Mobilités se trouvent dégradés. En particulier, la capacité de désendettement excède désormais 10 ans.

En M€	Exécution 2020	Budget 2021 voté	Exécution 2021	Taux d'exécution		Progression 2020-2021
				2020	2021	
Dépenses réelles de fonctionnement	7 926	9 851	9 734	98%	**99%**	+23%
Recettes réelles de fonctionnement	8 695	9 922	10 108	101%	**102%**	+16%
Dépenses réelles d'investissement	1 894	3 210	2 991	91%	**93%**	+58%
Recettes réelles d'investissement	2 121	2 898	2 678	99%	**92%**	+26%

I. La section de fonctionnement

A. Recettes globales de fonctionnement : 10 450,154 M€ (10 643,817 M€ votés ; 98% réalisés)

Les recettes ont été exécutées à hauteur de 10 450 153 665 € pour 10 643 816 535 € de crédits votés. Elles sont moindres de 193,662 M€ par rapport aux prévisions, soit un taux d'exécution de 98%.

Le taux d'exécution en matière de recettes réelles[1] de fonctionnement est de 102%.

Les recettes réelles 2021 sont en croissance de +16,2% par rapport à 2020 (pour un taux d'exécution 2020 de 99%), contre +32,3% en 2020 par rapport 2019. Cette croissance des recettes par rapport à 2020, s'explique par l'intégration au budget 2021 des recettes tarifaires collectées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités (modification structurelle introduite à la suite du changement de régime financier du dernier contrat avec la RATP). À périmètre constant, (hors recettes tarifaires RATP, nouvelles DSP ainsi que l'aide financière de l'Etat dans le cadre de la pandémie 2020-2021 et ses remboursements associés), les recettes réelles 2021 augmentent de 2,8% par rapport à 2020.

L'ensemble des recettes de fonctionnement 2021 se répartit comme suit :

Recettes de fonctionnement (en €)	Exécution 2020	Total des crédits votés en 2021	Exécution 2021	Taux d'exécution 2021	sur (+) / sous (-) exécution
Versement Mobilité	4 623 869 352	4 780 000 000	4 889 818 717	102%	109 818 717
Recettes Tarifaires	635 174 679	2 559 156 000	2 620 678 946	102%	61 522 946
Contributions statutaires	1 305 309 239	1 314 446 404	1 314 446 404	100%	-
Aide financière de l'Etat	1 600 000 000	800 000 000	800 000 000	100%	-
Transport scolaire	133 721 718	135 592 000	137 867 344	102%	2 275 344
Autres subventions et recettes	108 789 640	96 500 000	133 907 075	139%	37 407 075
Subventions tarification RIF	99 762 427	98 536 000	98 672 854	100%	136 854
TICPE	100 000 000	91 000 000	88 593 294	97%	- 2 406 706
Contributions publiques DSP	-	13 446 000	11 795 402	88%	- 1 650 598
Recettes diverses et except.	70 975 036	33 547 025	9 789 584	29%	- 23 757 441
Redevance d'accès Parc relais	1 087 934	-	2 216 338		2 216 338
Reprise de provisions	16 000 000				
Total recettes réelles de fonctionne	**8 694 690 026**	**9 922 223 429**	**10 107 785 958**	**102%**	**185 562 529**
Ecritures d'ordre	103 367 707	347 000 000	342 367 707	99%	- 4 632 293
Affectation du résultat 2020	*0*	*374 593 106*	-		- *374 593 106*
Total recettes de fonctionnement	**8 798 057 732**	**10 643 816 535**	**10 450 153 665**	**98%**	**- 193 662 870**

1. *Versement mobilité : 4 889,819 M€ (4 780,000 M€ votés ; 102% réalisés)*

✓ Pour 2021, Île-de-France Mobilités avait prévu dans son budget révisé une perte à hauteur de 300 M€ en deuxième décision modificative, soit un versement mobilité de 4 780 M€.

1 Les recettes réelles s'entendent comme les recettes entraînant des mouvements réels : elles donnent lieu à encaissement, sont retracées en recettes du budget et sont exécutées par l'émission d'un titre de recette. Elles excluent donc les opérations d'ordre budgétaire puisque celles-ci ne donnent pas lieu à décaissement, comme les écritures liées aux amortissements.

✓ In fine, le versement mobilité s'élèverait, selon l'ACCOSS, à 4 890 M€, y compris la compensation de l'Etat pour le relèvement du seuil de 9 à 11 salariés, et y compris 162 M€ de cotisations reportées mais non encore payées, et qui ne sont pas garanties à ce jour. Il progresse de +5,7% par rapport à l'exercice 2020 (4 624 M€). Ce montant se décompose en :

- un montant effectivement perçu au titre des salaires 2021 de 4 728 M€ ;

- un montant de régularisations de 162 M€ à percevoir en 2022 et dont l'essentiel relève des mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire par l'Etat pour permettre à certaines entreprises de décaler leurs cotisations durant les confinements ou après dès lors qu'elles relevaient de secteurs plus particulièrement touchés par la crise sanitaire.

- une compensation de 18 M€ au titre du relèvement du seuil de cotisation du versement mobilité passé de 9 à 11 salariés.

Avant crise, l'estimation du versement mobilité pour 2021 s'élevait à 5 080 M€. L'impact de la crise sanitaire en 2021 serait donc de 190 M€, sous réserve que l'estimation du montant restant à percevoir au titre des cotisations reportées par l'État dans le cadre des mesures Covid soit correct. L'ACOSS établira le montant définitif des régularisations à régler à Île-de-France Mobilités à l'été 2022

Cette bonne tenue du VM s'explique, selon l'ACOSS, par :

- le paiement d'une partie des restes à recouvrer (RAR) concernant les cotisations reportées de 2020 et 2021 ;
- la baisse de l'activité partielle et la reprise économique.

L'activité a retrouvé son niveau d'avant crise dès le troisième trimestre 2021, tirée par la réouverture des secteurs auparavant affectés par les restrictions sanitaires (hébergement-restauration, services de transport, services aux ménages…), avant de connaitre un quatrième trimestre 2021 plus contrasté.

En moyenne, d'après l'INSEE, sur l'année 2021, le PIB augmente de +7,0 % après -8,0 % en 2020. Le niveau moyen du PIB en 2021 se situe ainsi à 1,6 % en deçà de son niveau moyen en 2019. La reprise a été plus rapide et plus forte qu'attendu : l'Insee estimait à fin juin une croissance de +6%.

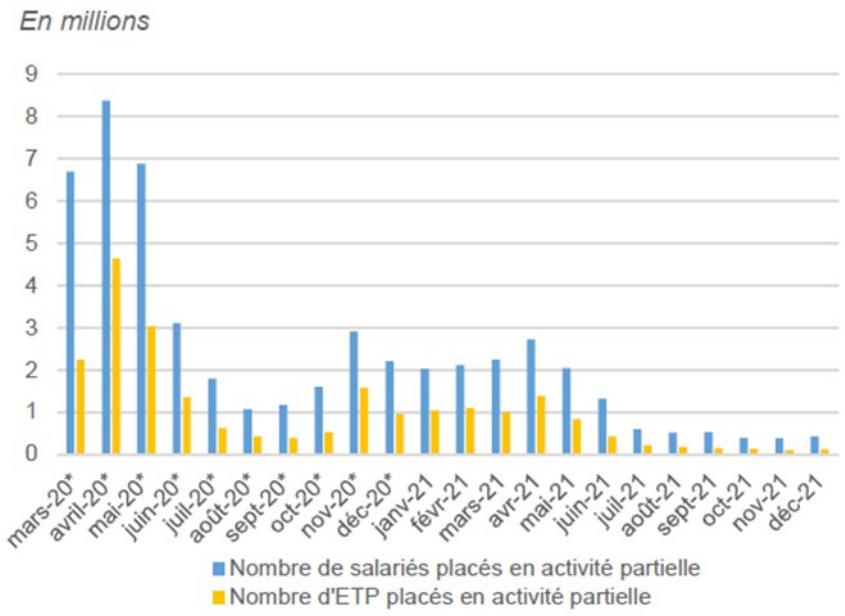
Sur le front du chômage, ce dernier concerne 7,4 % de la population active en France fin 2021, soit un niveau inférieur de 0,8 point à son niveau d'avant-crise (fin 2019) et son plus bas niveau depuis 2008, si l'on excepte la baisse ponctuelle en trompe-l'œil du printemps 2020, liée à la crise sanitaire.

L'emploi salarié privé – qui, à la faveur du recours massif à l'activité partielle et aux autres mesures préservant la trésorerie des entreprises, avait beaucoup moins baissé que le PIB – dépasse fin 2021 de 1,5 % (soit environ 300 000 emplois) son niveau de la fin 2019.

La DARES a publié une étude sur le recours à l'activité partielle. L'Île-de-France est la principale région à avoir eu recours à l'activité partielle et comptait, mi 2021, 250 000 salariés en activité partielle, représentant 4,9 % de l'emploi privé de la région, soit un taux de recours très supérieur à celui du reste du pays (2,3 %). Dans trois grands secteurs, il est nettement plus élevé en Île-de-France : l'hébergement et la restauration (22 % des salariés contre 14 % dans le reste du pays), les transports (11 % contre 5 %) et l'industrie (11 % contre 6 %).

Fin 2021, le nombre de salariés en activité partielle a fortement chuté sur l'ensemble des régions passant de 2 millions à 420 000 de janvier à décembre 2021.

Estimation des nombres de salariés en activité partielle entre mars 2020 et décembre 2021

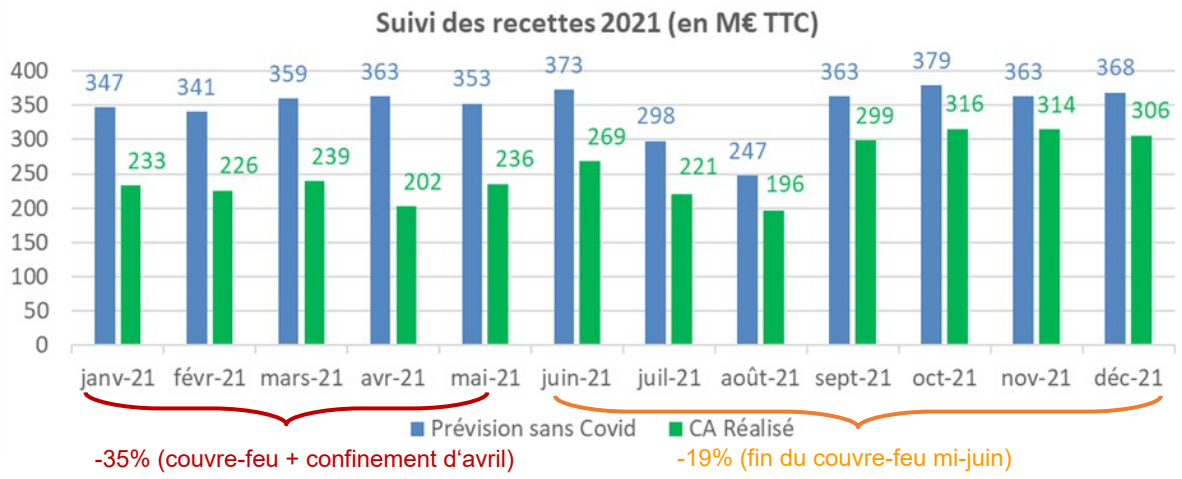


Sources : demandes d'indemnisations SI APART, enquête Acemo Covid ; estimation Dares.

2. *Recettes tarifaires 2 620,679 M€ (2 559,156 M€ votés ; 102% réalisés)*

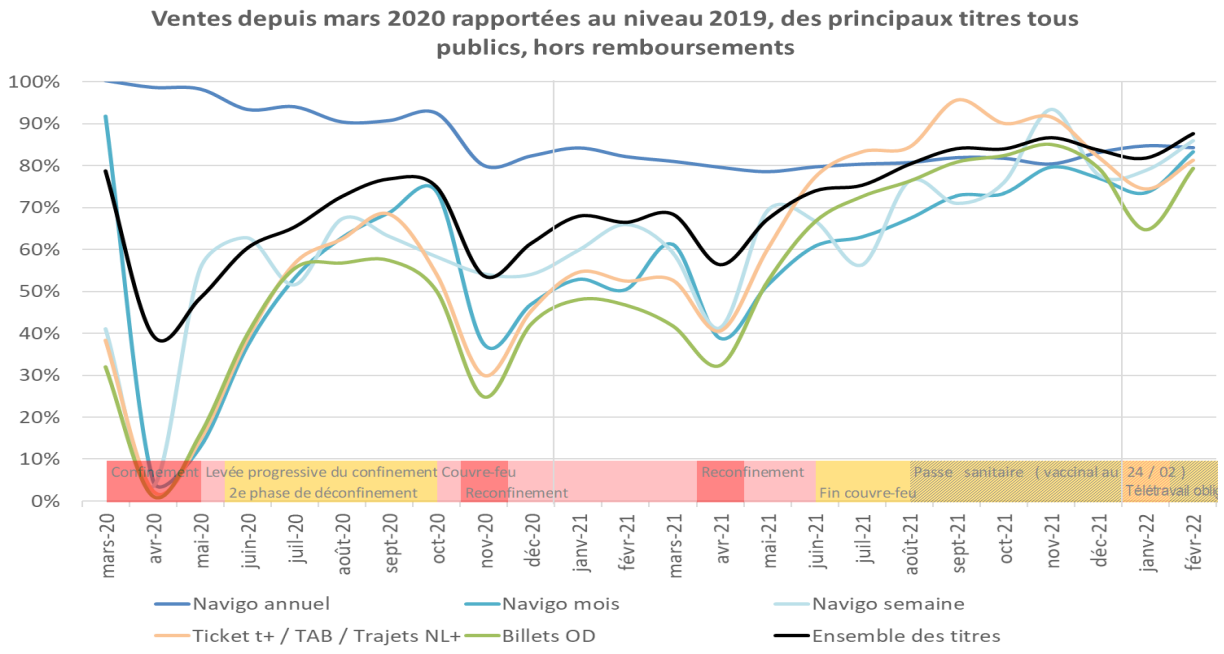
Tous opérateurs confondus, au budget primitif 2021, le niveau de recettes tarifaires estimé était égal à 85% des recettes tarifaires perçues en 2019, l'année 2020 n'étant pas représentative.
In fine, le montant des recettes tarifaires 2021 s'établit à 2 779 M€ HT, soit 74% des recettes de 2019 tandis qu'en 2020, les recettes représentaient seulement deux tiers des recettes de 2019.
Le différentiel entre le montant de 2 779 M€ HT et le montant arrêté dans le budget d'Île-de-France Mobilités correspond aux recettes des opérateurs privés CT3 qui ne sont pas intégrées au budget d'Île-de-France Mobilités.
Ces montants sont à comparer avec la prévision pour 2021 sans crise sanitaire de 3 776 M€ HT, soit une perte de recettes tarifaire due à la crise de 1 Md€ HT.
Contractuellement, Île-de-France Mobilités supporte l'essentiel de la perte. Le partage de risque s'élève :

- pour la SNCF à 25 M€ HT ;
- pour la RATP à 72 M€ HT ;
- pour les opérateurs privés CT3 à 18 M€ HT.



Le graphique ci-dessous met en évidence le rôle d'amortisseur joué par les Navigo annuels pendant l'ensemble de la crise :

- Navigo annuel : baisse importante des ventes en novembre 2020, puis stabilisation autour de 80% des recettes 2019 ;
- Les autres titres (Navigo mois et semaines, et titres à l'usage) ont subi plus nettement les effets des confinements (novembre 2020 et avril 2021)



3. *Contributions statutaires : 1 314,446 M€ (100% des crédits ouverts)*

Les contributions statutaires ont progressé de 0,70% par rapport à 2020 (1 305,3 M€).

	BP 2021
Contributions statutaires	**1 314 446 403,67**
Région	670 367 665,98
Ville de Paris	399 328 817,63
CD92	101 738 151,55
CD93	49 291 740,68
CD94	39 564 837,66
CD78	20 899 697,92
CD91	12 881 574,21
CD95	11 961 461,19
CD77	8 412 456,85

4. *Les transports scolaires : 137,867 M€ (135,592 M€ votés ; 102% réalisés)*

L'évolution de la dotation globale de décentralisation (Loi du 13 août 2004[2]) est gelée par l'État depuis 2010, alors que dans le même temps, les dépenses ont été dynamiques du fait de l'augmentation du nombre d'élèves et étudiants handicapés pour lesquels Île-de-France Mobilités doit assurer le transport scolaire. Le montant perçu en 2021 au titre de la DGD reste stable à 128,102 M€.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités a perçu en 2021, 7,775 M€ de recettes de la part des familles et des départements pour les transports adaptés et les circuits spéciaux scolaires dans les départements de la grande couronne, correspondant à la prévision budgétée en 2021.

En complément, 1,209 M€ de recettes liées aux remboursements transporteurs ont été perçues en 2021. Ils correspondent à des trop-perçus par rapport aux acomptes versés compte tenu de l'impact de la crise sanitaire.

Enfin 0,781 M€ de subventions ont été versées par les villes de Suresnes, Rueil-Malmaison et Nanterre pour la modification de desserte de la ligne de bus intercommunale 263.

5. *Les aides régionales sur des dispositifs de tarification sociale : 98,673 M€ (98,536 M€ votés ; 100% réalisés)*

Ces aides, versées par la Région Île-de-France, contribuent au financement par Île-de-France Mobilités des dispositifs de tarification spécifiques :

- pour les collégiens et étudiants (création du titre Imagine R et son dézonage pendant les petites et grandes vacances) pour 23,900 M€ ;
- pour les personnes les plus démunies pour 72,440 M€ ; la Région intervient depuis 2006 dans le soutien aux déplacements en Île-de-France des personnes les plus démunies (la réduction de la tarification varie de 75%, 50% ou la gratuité selon le statut et les conditions de ressources des bénéficiaires).
- pour les jeunes stagiaires de la formation professionnelle continue (gratuité des

2 La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, détaille notamment les transferts de compétences décidés au profit des collectivités territoriales et de leurs groupements. Ces transferts interviennent en matière de développement économique, de transport, d'action sociale, de logement, de santé, d'éducation. La région Île-de-France se voit par ailleurs confier au 1er juillet 2005 la gestion du syndicat des transports d'Île-de-France.

transports) pour 2,333 M€.

6. *Les autres subventions et recettes perçues : 145,702 M€ (109,946 M€ votés ; 133 % réalisés)*

a) Contributions publiques DSP : 11,795 M€ (13,446 M€ votés ; 88% réalisés)

Il s'agit des contributions des collectivités locales dans le cadre de la mise en service des délégations de services publics Bus en 2021. L'écart entre la réalisation et le montant voté relève de la proratisation des montants à percevoir, fonction du nombre de lignes de bus intégrées *in fine* dans ces DSP en 2021 et de l'actualisation des prix, ainsi que quelques rares collectivités qui n'ont pas versé leurs contributions en 2021.

b) autres subventions et recettes : 133,907 M€ (96,500 M€ votés ;139% réalisés)

Il s'agit principalement des recettes suivantes :

- de la perception de deux avoirs de la RATP, pour un montant total de 67,166 M€, liée à l'intéressement aux recettes tarifaires en faveur d'Île-de-France Mobilités au titre des acomptes 2021 conformément aux modalités fixées dans le contrat signé en 2021 ;
- de la perception d'avoirs correspondant au solde net entre la prévision et le traitement définitif des factures annuelles 2020 reçues et traitées à compter de mars 2021: avoir de 55,011 M€ au titre de la RATP et de 5,231 M€ au titre des opérateurs de transport relevant des contrats CT3 ;
- des redevances de parcs relais et des revenus des immeubles : 2,997 M€ perçus en 2021, inférieurs à la prévision de 4,500 M€ au budget voté ;
- des subventions perçues au titre des études relevant notamment du CPER pour les infrastructures réalisées par Île-de-France Mobilités pour 2,495 M€ financées par la Région, l'État, les départements franciliens et la Société du Grand Paris pour une prévision de 2 M€ ;
- de la perception d'un remboursement de l'État à hauteur de 2 M€ au titre de la contribution de l'Etat à l'achat des masques Covid 19 pour l'exercice 2020, contre 6,6 M€ attendu (cette écriture ayant fait l'objet d'un rattachement à l'exercice 2020), soit une écriture -4,5 M€ ;
- de rétrocession des pénalités par la SNCF à hauteur de 4,826 M€ à la suite des retards de livraisons sur le Regio 2N ;
- de contributions des départementales résiduelles aux CT3 pour 0,9 M€.

7. *Compensation et avance remboursable de l'État 800 M€ (800 M€ votés, 100 % réalisés)*

Il s'agit de la somme effectivement encaissée par Île-de-France Mobilités en 2021 au titre de l'avance remboursable à taux zéro pour compensation des pertes de recettes tarifaires (800 M€).

Pour rappel, le soutien financier de l'État est retranscrit dans le protocole d'accord entre Île-de-France Mobilités et le Premier Ministre du 8 septembre 2020 qui prévoyait une clause de revoyure en 2021 en cas de persistance de la crise. Le montant de l'avance accordée en 2021 a été notifiée par courrier du Premier ministre le 7 octobre 2021 et inscrite en loi de finances rectificative du 1er décembre 2021.

Le montant total des participations publiques s'élève à 2 379,422 M€ en 2021. Elles représentent 23,6% des recettes de fonctionnement. Elles sont en diminution de 25% par

rapport à 2020 (3 143,615 M€) du fait de la baisse de l'aide financière de l'État en 2021. Après retraitement de l'aide de l'État, elles augmentent de 2,3%.

Participations publiques 2021 en €			**2 379 421 839**
Région Ile-de-France	**770 293 470**	**Départements**	**662 541 845**
Contribution statutaire	670 367 666	Contribution statutaire	644 078 738
Subvention TST	72 440 000	Contribution DSP	11 795 402
Subvention Cartes I'R	23 900 000	Contribution CT3	910 954
Subvention Jeunes en insertion	2 332 854	Etudes	703 297
Etudes	1 252 950	transport scolaire	5 053 454
Etat	**946 428 523**	Autres (communes, groupements…)	158 001
Aide financière de l'Etat COVID	800 000 000		
Dotation transports scolaires	128 102 206		
Etudes	285 498		
Compensation VM	18 040 819		

8. *Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 88,593 M€ (91,000 M€ votés ; 97,4 % réalisés)*

Le produit de TICPE perçu est en baisse par rapport à 2020 compte tenu de la diminution du recours aux moyens de déplacements personnels par les franciliens.

9. *Redevance d'accès Parc relais : 2,216 M€ (0 M€ voté)*

Il s'agit des redevances dues à Île-de-France Mobilités dans le cadre de l'exploitation des parcs relais. (Bras de Fer, Gallieni, Condorcet, Gare de Brétigny sur Orge, Lieusaint, Marcel Sembat, Villennes-sur-Seine, Montigny Beauchamp, Sabatier et Fontainebleau).

10. *Recettes diverses et exceptionnelles : 9,790 M€ (33,547 M€ votés ; 29% réalisés)*

Depuis sa notation et le lancement de son programme obligataire de gestion de trésorerie, Île-de-France Mobilités gère sa trésorerie directement auprès des marchés financiers. Elle peut ainsi bénéficier des taux d'intérêts négatifs actuels. À ce titre, Île-de-France Mobilités a encaissé un montant d'intérêts négatifs de 6,519 M€.

Par ailleurs, en 2021 Île-de-France Mobilités a perçu au titre des mises à disposition de sites propres, d'ensembles immobiliers et de véhicules des CT3 à hauteur de 2,642 M€.

11. *Recettes d'ordre 342,368 M€ (347,000 M€ votés ; 99 % réalisés)*

Il s'agit :

- de recettes relatives à l'amortissement des subventions d'investissement versées pour un montant de 103,368 M€ ;
- de la neutralisation budgétaire de l'amortissement des subventions d'investissement versées pour 239,000 M€.

B. Les dépenses de fonctionnement : 10 142,385 M€ (10 643,816 M€ votés ; 95% réalisés)

Les crédits de dépenses de fonctionnement ont été exécutés à hauteur de 95% et à hauteur de

99% pour les dépenses réelles de fonctionnement[3].

Dépenses de fonctionnement (en €)		Exécution 2020	Total des crédits votés en 2021	Exécution 2021	Taux d'exécution 2021	sur (+) / sous (-) exécution
Exploitation régulière	Exploitation régulière RATP	2 860 869 904	4 710 264 900	4 714 153 679	100%	3 888 779
	Exploitation régulière SNCF	3 170 471 136	3 319 447 497	3 282 215 456	99%	- 37 232 041
	DSP	-	144 514 634	144 067 661	100%	- 446 973
	Exploitation régulière CT3	931 221 557	928 271 000	922 526 219	99%	- 5 744 781
	PMB et information voyageurs	31 752 457	47 228 400	37 294 064	79%	- 9 934 336
	Autres (VAE, covoit, PAM,…)	40 094 098	53 546 952	42 502 733	79%	- 11 044 219
Transport scolaire	Transport scolaire	133 000 557	157 633 000	156 964 604	100%	- 668 396
Redevances / taxes	Redevance accès SNCF Réseau	159 828 655	160 560 898	160 855 260	100%	294 362
	IFER	76 249 667	76 919 667	76 913 148	100%	- 6 519
Gestion de dette et VT	Coûts de gestion du VT	45 673 324	54 211 000	56 306 766	104%	2 095 766
	Charges financières	41 856 941	62 279 915	47 261 554	76%	- 15 018 361
Budget courant	Charges de fonctionnement	26 136 422	38 288 162	32 087 046	84%	- 6 201 116
	Masse salariale	31 706 526	33 772 950	33 884 027	100%	111 077
	Etudes	16 959 744	31 832 262	26 468 115	83%	- 5 364 148
	Impôts et taxes	154 079	4 644 525	1 636 501	35%	- 3 008 024
Dépenses exceptionnelles	Dépenses exceptionnelles	301 868 668	19 930 000	- 7 226 292		- 27 156 292
Dépenses de tarification sociales	Améthyste-autre tarification	3 297 997	6 600 000	6 168 866	93%	- 431 134
	Chèque mobilité	1 038 536	1 200 000	109 607	9%	- 1 090 393
Provisions	Provisions	53 800 000	195 986	195 986	100%	-
Total dépenses réelles de fonct.		**7 925 980 268**	**9 851 341 748**	**9 734 384 999**	**99%**	**- 116 956 749**
Amortissement		362 824 731	409 070 266	408 000 000	100%	- 1 070 266
Virement de sect.		-	*383 404 521*	-	*0%*	- *383 404 521*
		-	-	-		-
Total dépenses de fonct.		**8 288 804 999**	**10 643 816 535**	**10 142 384 999**	95%	- 501 431 536

1. *<u>Les contrats RATP/SNCF/CT3/DSP : une exécution budgétaire en phase avec les estimations budgétées : 9 062,963 M€ (9 102,498 M€ votés ; 99,6%)</u>*

Pour les contrats RATP, SNCF, les contrats de type 3 et les délégations de services publics (DSP), les crédits mandatés incluent à la date de la clôture des comptes, les charges à payer relatives à l'estimation de la facture définitive de chaque opérateur, qui est transmise à Île-de-France Mobilités fin mars de l'année n+1 et est payée en mai après vérification.

Les crédits budgétés en 2021 regroupent deux types de modèles financiers avec les opérateurs de transports :

- le modèle de régie intéressée adopté pour les contrats avec la SNCF (en budget primitif 2020), la RATP (en décision modificative n°1 2021) et les opérateurs privés de bus mis progressivement en concurrence. Le dispositif financier de ces contrats est le suivant :
  - Île-de-France Mobilités n'est plus amenée à verser une subvention d'équilibre couvrant un différentiel entre des charges et des recettes tarifaires collectées par les opérateurs pour leur propre compte ;
  - mais Île-de-France Mobilités verse une contribution couvrant le prix de la prestation de transport réalisée par des opérateurs, qui dans ce cadre, collectent des recettes tarifaires pour le compte d'Île-de-France Mobilités.

Les masses inscrites au budget 2021 d'Île-de-France-Mobilités ont donc augmenté avec

3 Les dépenses réelles s'entendent comme les dépenses entraînant des mouvements réels : elles donnent lieu à décaissement, sont retracées en dépenses du budget et sont exécutées par l'émission d'un mandat.

l'intégration de 100% des charges du contrat avec la RATP. Le changement de régime financier est neutre en solde.

- les contrats CT3 restent sur le modèle « historique » de versement d'une subvention d'équilibre, mais basculent progressivement sur le modèle de la délégation de service public.

Le niveau d'exécution s'élève à 99,6 % des crédits votés. Les crédits mandatés au compte financier 2021 relatifs aux contrats sont les suivants :

- Pour la RATP : 4 714,154 M€ ;
- Pour la SNCF : 3 282,215 M€ ;
- Pour les CT3 et DSP : 1 066,594 M€.

La contribution versée à la RATP a été exécutée a 100 %. Au titre de l'année 2021, la RATP a mis en service l'offre pour le prolongement de la ligne 14 pour un montant de 24 M€ et des renforts d'offre bus ont été passés pour un montant de 670 k€.

En ce qui concerne la SNCF, les 37 M€ de crédits consommés correspondent principalement au versement d'un montant de contributions 2020 inférieur de 27,703 M€ aux charges estimées lors du rattachement à l'exercice 2020. L'offre nouvelle mise en service par la SNCF au titre de l'année 2021 a représenté 22,7 M€ HT. Cette dernière concerne principalement la pré-exploitation des réseau (T12, T13 et Eole).

Sept DSP et un marché public ont été attribués au cours de l'année 2021 :

- Prise d'effet au 01/08/2021 : DSP 34 Poissy – Les Mureaux, DSP 35 Mantois, MP1 Vexin ;
- Prise d'effet au 01/01/2022 : DSP 33 Argenteuil – Boucles de Seine ;
- Prise d'effet au 01/08/2022 : DSP 11 Marne et Ourcq, DSP 26 Saclay, DSP 32 Ouest Parisien, DSP 37 Arc des Bois T10.

Cinq DSP attribuées en 2020 ont pris effet au cours de l'exercice 2021 : DSP 5 Plaine Vallée – forêt Montmorency, DSP 10 Val d'Europe – Marne et Gondoire, DSP 18 Melun Val de Seine, DSP 19 Grand Paris Sud, DSP 22 T9 – Bord de l'eau.

2. *Politiques de transport et de nouvelles mobilités plus adaptées à des besoins spécifiques : 79,797 M€ (100,775 M€ votés ; 79% réalisés)*

a) De nouvelles applications pour les voyageurs : 37,294 M€ (47,228 M€ votés, 79% réalisés)

Ces dépenses regroupent le programme de modernisation de la billettique pour 15,272 M€ (crédits 2021 votés : 22,943 M€, soit des dépenses exécutées à hauteur de 68% à la suite d'un décalage opérationnel d'environ trois mois) et d'autre part les frais de fonctionnement liés aux systèmes d'information exécutés pour 22,022 M€ versus 24,285 M€ de crédits votés.

b) PAM : 9,292 M€ (12,500 M€ votés ; 74% réalisés)

Les dépenses afférentes aux déplacements des personnes à mobilité réduite s'élèvent à 9,292 M€, soit une moindre exécution de 3,208 M€ par rapport à la prévision. La pandémie Covid a induit une réduction du nombre de courses effectuées en 2020 pour lesquels les factures ont été réglées en 2021. Cela explique la moindre consommation des charges à payer 2020 réglées en 2021, pour 3,6 M€.

c) Autres dépenses : 33,211 M€ (41,046 M€ votés ; 85% réalisés).

Il s'agit notamment des crédits au titre :

- de la délégation de service public pour les vélos à assistance électrique pour 12,098 M€, au-delà des crédits votés de 0,498 M€ mais inférieur à l'exécution 2020 (13,187 M€) à la suite de la révision de la formule d'indexation fondée sur l'indice de production dans l'industrie (la valeur s'est dégradée selon les dernières données INSEE en lien avec la Covid 19) ;
- des dépenses au titre des bonus qualité de service pour 6,992 M€ ;
- du transport à la demande pour 3,679 M€ ;
- des conventions au titre du covoiturage, pour 1,439 M€, dont la réalisation est en-deçà des prévisions budgétaires ;
- de la maintenance du TCSP d'Evry pour environ 1,533 M€ ;
- des remboursements au titre des cartes Police pour 1,843 M€ contre 1,964 M€ de crédits votés.

3. *Les dépenses relatives aux transports scolaires : 156,965 M€ (157,633 M€ votés ; 100% réalisés).*

Les dépenses relatives aux transports scolaires ont augmenté de 1,027 M€ par rapport à l'exercice 2020.

Ce montant se décompose en dépenses au titre des transports scolaires de 154,380 M€, du forfait Imagine R boursier pour 1,783 M€, du remboursement Navigo des agents mis à disposition pour 0,459 M€ et du remboursement au CD77 des frais de charges courantes pour 0,341 M€.

Les éléments structurants pour l'année scolaire 2020-2021 sont les suivants :

- concernant le transport adapté : d'une part, une augmentation des élèves pris en charge et d'autre part, une augmentation du coût par élève notamment dû au plus grand nombre de rotations, engendrées par une gestion individualisée des emplois du temps (faisant suite aux mesures prises par les établissements scolaires en raison de la Covid) ;
- concernant les circuits spéciaux scolaires : une augmentation des dépenses liées à la mise en place de la tarification « Passe Junior » pour les élèves de moins de 11 ans, depuis la rentrée 2020. Le tarif Junior est une nouvelle tarification de la carte SCOL'R en vigueur pour les usagers de moins de 11 ans, créée pour s'aligner avec le tarif IMAGINE'R Junior. Concrètement, le tarif régional de la carte SCOL'R pour ces élèves est passé de 308.50 € à 24 €.

4. *Dépenses de tarification sociale : 6,278 M€ (7,800 M€ votés ; 80% réalisés)*

Les crédits concernent d'une part, les mesures d'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste qui sont distribués par les départements (6,169 M€ contre 6,600 M€ votés) et d'autre part, la distribution des chèques-mobilité, qui sont distribués par les départements et la Région (0,110 M€ contre 1,200 M€ votés). Le montant total de ces aides dépend du nombre de demandes réalisées par les conseils départementaux, qui ont été moins importantes que prévues en 2021 à cause de la crise sanitaire.

5. *Imposition sur le matériel roulant, propriété d'Île-de-France Mobilités (IFER) : 76,913 M€ (76,920 M€ votés ; 100% réalisés)*

Depuis 2010, Île-de-France Mobilités est redevable de l'impôt, institué par la Loi Grand Paris[4],

4 Loi du 3 juin 2010, article 11

sur le matériel roulant dont elle est propriétaire depuis la loi ORTF. Cet impôt permet à la Société du Grand Paris de financer une partie des travaux d'infrastructures nécessaires au nouveau réseau. Le montant mandaté issu de l'inventaire physique au 1er janvier 2021 tenu par la RATP, s'élève à 76,913 M€.

6. Redevance d'accès SNCF Réseau : 160,855 M€ (160,561 M€ votés ; 100% réalisés)

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

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

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

La redevance d'accès SNCF Réseau a été exécutée à hauteur de 100%. Cette dernière est déconnectée de la recette de la redevance d'accès à SNCF (supprimée en 2020) et a vocation à perdurer contractuellement.

7. Charges financières : 47,262 M€ (62,280 M€ votés ; 76% réalisés)

Les charges financières se composent pour l'essentiel :

- des intérêts de la dette, à hauteur de 37,762 M€ ;
- des commissions versées aux banques et arrangeurs sur les financements directs et frais de tenue de compte à hauteur de 4,355 M€ ;
- des intérêts courus non échus à hauteur de 4,564 M€ (+3,495 M€ par rapport à l'exercice 2020) ;
- des indemnités liées au green bond de juin et novembre 2021 à hauteur de 0,565 M€.

L'écart entre la prévision 2021 et la réalisation au compte administratif s'explique par :

- un moindre montant emprunté qu'initialement prévu (-177 M€), ajusté au niveau des investissements de l'année ;
- le maintien des taux bas en 2021 ;
- une prime d'émission au titre de l'émission obligataire inférieure à la prévision.

8. Frais de gestion des organismes collecteurs : 56,307 M€ (54,211 M€ votés ; 104% réalisés)

Île-de-France Mobilités a contribué :

- a un reversement de 1% du versement mobilité au titre de sa contribution aux frais de gestion aux URSSAF et aux organismes collecteurs, soit un montant de 48,297 M€ (cette dépense est à mettre en lien avec des recettes réalisées au-delà de la prévision budgétaire - voir partie I.1).
- aux remboursements effectués en faveur des employeurs qui logent ou transportent eux-mêmes leurs salariés (8,010 M€)

9. Le budget courant d'Île-de-France Mobilités : 94,076 M€ (108,538 M€ votés ; 87% réalisés)

Le budget de fonctionnement regroupe les études, les prestations de conseil, la masse salariale et les coûts de fonctionnement courant de la structure.

- *Les dépenses de fonctionnement 32,087 M€ (38,288 M€ votés ; 84 % réalisés)*

Le taux de réalisation des dépenses courantes est en-deçà des prévisions budgétaires. Cette catégorie regroupe d'une part les dépenses de fonctionnement courantes (locations de locaux, frais de publication des marchés et DSP notamment).

- *Les frais de personnel : 33,884 M€ (33,773 M€ votés ; 100% réalisés)*

Les crédits sont en phase avec les prévisions.

- Les études : 26,468 M€ (31,832 M€ votés ; 83% réalisés)

Les études en section de fonctionnement relèvent de deux catégories :

- Les honoraires, les études générales amont, les audits menés sur les contrats avec les opérateurs et les autres études juridiques, financières et techniques pour un montant de 19,7 M€ ;
- les études menées dans le cadre du contrat de plan pour 6,8 M€. Ces études sont cofinancées suivant le cas par l'État, la Région et les Conseils Départementaux. Cependant, 20% du coût de ces études reste à la charge d'Île-de-France Mobilités soit le poids de la TVA qui n'est actuellement pas prise en compte par les financeurs.

10. Les charges exceptionnelles : -7,226 M€ (19,930 M€ votés)

Les charges exceptionnelles de l'exercice reprennent deux dépenses :

- Après échanges avec l'État, le montant lié au remboursement du trop-perçu au titre de l'avance remboursable versée par l'État en 2020 dans le cadre de la crise Covid a été arrêté, en fonction des données définitives des recettes perçues par Île-de-France Mobilités : le montant estimé de 301 M€ a été ramené à 274 M€. Le montant du rattachement a donc été revu à la baisse (-27 M€). Ce montant de 274 M€ a été reversé à l'État en mars 2022 à la suite de la publication de l'arrêté CCPE2206437A du 2 mars 2022.

- 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€.

11. Les amortissements : 408,000 M€ (409,070 M€ votés ; 100% réalisés)

Il s'agit des amortissements des immobilisations. La progression déjà observée les années précédentes se poursuit : +12,5% par rapport à 2020 (362,8 M€) mettant en avant le rôle croissant d'investisseur d'Île-de-France Mobilités.

Par ailleurs, il est proposé une délibération modifiant les durées d'amortissement de certains biens propriétés d'Île-de-France Mobilités afin d'intégrer les équipements embarqués et l'acquisition de motos, vélos et vélomoteurs.

12. Virement à la section d'investissement

Le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement représente l'autofinancement prévisionnel d'Île-de-France Mobilités qui permet de dégager des ressources propres pour financer une partie des investissements et ainsi diminuer le recours à l'emprunt. Un niveau élevé d'autofinancement est un signe de bonne gestion financière et se révèle essentiel pour qu'Île-de-France Mobilités puisse trouver des financements dans des conditions optimales.

Cette écriture d'ordre est inscrite au budget primitif (383,4 M€) mais n'est pas constatée budgétairement (elle ne fait l'objet ni d'un mandat en dépenses de fonctionnement ni d'un titre en recettes d'investissement) : son montant n'est constaté que lors du compte financier et fait l'objet d'un report au budget n+1 (Cf. point IV), selon les règles de gestion des finances publiques locales.

II. La section d'investissement

A. Les dépenses d'investissements : 3 333,459 M€ (3 717,430 M€ votés ; 90% réalisés)

Île-de-France Mobilités a réalisé des investissements à hauteur de 3 333 458 633 € en 2021, dont 2 991 962 278 M€ de dépenses réelles, soit une progression de +58% par rapport à l'exercice 2020 (1 997 763 898 €). Malgré la poursuite de la crise sanitaire, les investissements ont pu s'exécuter favorablement avec un taux d'exécution des dépenses réelles de 93%.

Ces dernières se décomposent essentiellement en :

- 2 831,679 M€ de dépenses liées aux grands projets de matériels roulants, qualité de service et infrastructures, soit un taux d'exécution de 94% des dépenses d'investissement réelles ;
- 152,305 M€ de remboursement du capital.

Dépenses d'investissement	Exécution 2020	Crédits votés 2021	Exécution 2021	Taux d'exécution 2021	sur (+) / sous (-) exécution	Evol. 2020-2021
Investissements majeurs	**1 754 863 667**	**3 035 871 359**	**2 830 678 571**	**93%**	**-205 192 787**	**+ 61%**
dont subventions d'équipement versées	1 318 541 143	2 380 343 332	2 270 083 281	95%	-110 260 051	+ 72%
dont matériel roulant ferré	934 589 104	1 358 100 370	1 322 966 057	97%	-35 134 313	+ 42%
dont matériel roulant de surface (bus, tw, vélo)	151 358 773	498 255 794	441 269 459	89%	-56 986 335	+ 192%
dont amélioration QS	222 593 266	342 387 168	309 813 765	90%	-32 573 403	+ 39%
dont développement réseaux	10 000 000	0	0			
dont rénovation des ateliers et installations fixes SNCF		181 600 000	196 034 000	108%	14 434 000	
dont Maîtrise d'ouvrage infrastructures	266 074 829	165 662 027	134 565 053	81%	-31 096 974	- 49%
dont terrains et dépôts bus	69 421 202	158 466 000	122 003 096	77%	-36 462 904	+ 76%
dont rachat MR - Mise en concurrence	69 647	45 000 000	32 930 727	73%	-12 069 273	+ 47182%
dont Convention Pluri-projet - SNCF	100 756 846	286 400 000	271 096 415	95%	-15 303 585	+ 169%
Autres immobilisation, opé comptables	9 574 205	18 370 384	7 978 459	43%	-10 391 924	- 17%
Remboursement du capital	129 958 319	155 930 247	152 305 247	98%	-3 625 000	+ 17%
Total dépenses réelles	***1 894 396 191***	***3 210 171 990***	***2 990 962 278***	***93%***	***-219 209 712***	***+ 58%***
Reprises & Neutralisation des subv versées	103 367 707	347 000 000	342 367 707	99%	-4 632 293	+ 231%
Opération d'ordre	0	27 444 083	128 649	0%	-27 315 434	
Résultat d'investissement reporté	0	132 813 994		0%	-132 813 994	
Total des dépenses d'ordre + résultat reporté	**103 367 707**	**507 258 077**	**342 496 355**	**68%**	**-164 761 722**	**+ 231%**
Total des dépenses d'investissements	**1 997 763 898**	**3 717 430 067**	**3 333 458 633**	**90%**	**-383 971 434**	**+ 67%**

L'évolution des dépenses réelles par rapport à 2020 découle notamment d'une progression notable des investissements au titre :

- des matériels roulant ferrés (+42%, +388 M€), notamment à la suite de la signature des nouvelles conventions SNCF, RATP et de la montée en charge des projets SGP ;
- des matériels roulants de surface (+192%, +290 M€) à la suite des reports dus à la crise Covid de jalons 2020 sur 2021 pour les acquisitions des bus et le renforcement de la politique d'aide à l'achat VAE pour les particuliers ;
- des investissements d'amélioration de la qualité de service (+39%, +87 M€) et notamment pour la modernisation de la billettique et l'information voyageurs ;
- des investissements dans le cadre de la convention pluriprojet SNCF (+169%, +170 M€)
- de la rénovation des ateliers et installation fixes de la SNCF (+196 M€), à la suite de la mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance des investissements convenue avec la SNCF.

1. *Les investissements majeurs d'Île-de-France Mobilités : 2 830,679 M€ (3 035,871 M€ votés ; 93% réalisés)*

La consommation des autorisations de programme :

Depuis le 1er janvier 2006, les dépenses d'investissement relatives au financement de l'amélioration de la qualité de service, du matériel roulant et de l'infrastructure des transports sont gérées en autorisation de programme (AP) et en crédit de paiement (CP). En effet, compte tenu des montants à financer, la gestion en AP/CP permet d'apporter une meilleure lisibilité sur les besoins de financement pluriannuels. Si le vote de l'AP permet, lors de l'affectation, d'engager l'intégralité des crédits, en revanche ne sont inscrits au budget que les CP nécessaires à la couverture des dépenses prévisionnelles de l'exercice.

La différence entre le montant des crédits gérés en AP/CP (2 781,163 M€) et le montant des investissements majeurs de (2 830,710 M€) tient d'une part aux dépenses liées aux subventions versées aux particuliers pour l'acquisition de VAE qui ne sont pas gérées en AP/CP (26,710 M€) et d'autre part aux dépenses d'acquisition de foncier nécessaire à la construction de nouveaux centres opérationnels bus (COB) ainsi qu'au rachat de COB des CT3 (22,805 M€).

Les montants par projets sont détaillés dans la maquette budgétaire.

Parmi les chiffres-clés au 31 décembre 2021, il peut être relever que :

- 77% des AP ont été mobilisées (mandatées en 2021 ou du ressort d'engagements en cours) soit 21,885 Md€.
- 15,258 Md€ restent à financer par Île-de-France Mobilités au titre des projets d'ores et déjà votés.

Les dépenses réelles d'investissement :

Île-de-France Mobilités a réalisé 93% de ses prévisions de dépenses d'investissement réelles. Cette réalisation est en phase avec les prévisions arrêtées avec l'exécution de :

- 97% des prévisions au titre du matériel roulant ferré ;
- 89% des prévisions pour le matériel roulant de surface (bus, tramway, vélo) ;
- 91% des investissements relatifs à l'amélioration de la qualité de service ;
- 85% des investissements sous maitrise d'ouvrage, des achats de matériels roulants pour mise

en concurrence et acquisitions de dépôts bus.

Pour mémoire, Île-de-France Mobilités finance 100% de l'acquisition et de la rénovation de tous les matériels roulants nécessaires à l'exploitation des transports en commun franciliens (bus, tramway, métro, RER, train) selon deux façons :

- indirectement dans le cadre des contrats d'exploitation, via le versement d'une contribution (dite R2) aux transporteurs, destinée à couvrir les amortissements et frais financiers induits par le financement de ces matériels. Cette modalité de financement a vocation à s'éteindre progressivement avec la signature du contrat SNCF 2020-2023, et la signature du contrat RATP 2021-2023 qui a modifié les règles de financement des investissements favorisant le subventionnement d'Île-de-France Mobilités ;
- directement, via le versement d'une subvention d'investissement aux opérateurs : ce sont ces subventions qui sont retracées dans les comptes d'Île-de-France Mobilités qui porte ainsi la dette, contrairement au financement indirect. La signature de la convention pluri-projets avec la SNCF en 2020 a entraîné une augmentation de cette modalité de financement. Cela a par ailleurs permis de réduire le coût des projets, le taux de refinancement d'Île-de-France Mobilités étant moindre que celui facturé par la SNCF.

a) Dépenses d'investissement au titre du matériel roulant ferré : 1 322,966 M€

Les conventions de matériels roulants ferrés représentent près de 66% des dépenses cumulées réalisées par Île-de-France Mobilités à fin 2021 (7,224 Md€ sur 10,976 Md€ de subventions versées tous programmes confondus hors maîtrise d'ouvrage et Convention pluriprojet SNCF). Les programmes Francilien, Régio 2N, RER NG, MP14 STIF constituent les dépenses majoritaires.

- SNCF : en 2021, **949,9 M€** crédits de paiement ont été alloués à l'achat ou à la rénovation de rames SNCF selon le décompte suivant :

	CONVENTIONS MATERIEL ROULANT SNCF	SUBVENTIONS 2021	dont livraison de rames
NAT	NAT-AGC-Z2N (172 rames NAT)	1 154 818	
	NAT Tranche optionnelle 1 - 22 rames		
	NAT Tranche optionnelle 2 - 19 rames	1 001 218	
	NAT Tranche optionnelle 3 - 12 rames	430 975	
	NAT Tranche optionnelle 4 - avenant_1 - 52 rames	8 237 412	
	NAT Tranche optionnelle 5 - 36 rames	50 828 269	9
	NAT Tranche optionnelle 6 - 47 rames	174 167 847	27
	STI 2015 122 NAT	12 160 000	
REGIO 2N	Régio 2N - 42 rames	10 620 678	
	Régio 2N Lignes N, D ou R - avenant 1 - 83 rames	361 491 574	25
	Régio 2N Ligne N - 9 rames	47 616 902	
	Régio 2N Lignes R et D - 11 rames	1 558 602	
DUALIS	Dualis TLN - 15 rames		
	Dualis T4CM - 15 rames	2 449 953	
	Dualis T12E et T13E - avenant_1 - 34 rames	35 247 691	10
	Dualis pour le T4 - 11 rames	25 686 830	
RER NG	RER NG Lignes E et D - 71 rames	83 214 344	1
RENOVATION	Rénovation Z20900 de la ligne C - avenant_1 - 54 rames	10 944 474	
	Rénovation Z20500 dite Waouh des lignes D et P - 133 rames	59 225 457	
	Mise en place TVE sur les rames FRANCILIENS et les 50 premiers RER NG	5 464 325	
NEXTEO	NextEO Bord - EOLE	5 668 022	
	Nexteo B/D	260 000	
MI20	146 MI20 TF ligne B (avec RATP)	52 518 949	
	Total MR ferré SNCF - 2021	**949 948 341**	**72**

- RATP : en 2021, **294,9 M€** de crédits de paiement ont été alloués à l'achat ou à la rénovation de rames RATP selon le décompte suivant :

CONVENTIONS MATERIEL ROULANT RATP	SUBVENTIONS 2021
35 MP14 + EE	165 215 460
MI09 renfort d'offre L.A (10)	31 025
MI84 rénovation 31 - RER B*	6 976 720
20 MP14 6 voitures Ligne 4*	3 480 552
MF77 L7+L8* mise à niveau technique	10 856 491
20 MP14 prolong. L.11*	7 942 416
MP89CC mutation L4 vers L6*	4 217 632
11 MP05 L14>L4 Adapt. et mut.	53 420
MP89 CA L14>L4 Adapt. et mut.	171 985
MI2N * rénovation de 43- Ligne A*	1 584 514
44 MF19 – L10, L3bis et L7bis*	44 490 213
MI84 LB - 2 MI84 , Réhab. tech. & co.	230 372
146 MI20 TF ligne B (avec SNCF	49 682 973
Total MR ferré RATP - 2021	**294 933 774**

Avec le nouveau contrat RATP signé en 2021, 8 avenants matériels roulants RATP ont relevé les taux de subventionnement d'un taux partiel de 25% à un taux plein, avec une évolution du périmètre subventionnable (conventions signalées en *).

- SGP : en 2021, les crédits de paiement alloués à l'acquisition de matériel roulant ferré SGP se sont établis à 68,659 M€ pour les lignes 15, 16 et 17 et 9,425 M€ pour la ligne 18, soit un total de **78,1 M€.**

b) Dépenses d'investissement au titre du matériel roulant bus, tramway, vélo : 596,203 M€

Cette catégorie regroupe deux types de dépenses : d'une part, l'acquisition de matériels roulants (474,200 M€), et d'autre part l'acquisition de foncier ou centres opérationnels bus (122,003 M€).

- En cumul d'AP à fin 2021, Île-de-France Mobilités a versé 1 581,327 M€ d'acomptes pour le renouvellement et l'acquisition de matériels pour les transports en mode bus, tramway et vélo, dont 474,200 M€ en 2021.

Concernant les matériels roulants bus, en cumul, Île-de-France Mobilités a versé des subventions d'investissements :

- Auprès de la RATP pour 684,475 M€, dont 264,588 M€ en 2021 au titre de l'acquisition de matériel roulant bus.
- Auprès des CT3 pour 427,448 M€, dont 15,261 M€ en 2021. Ces dépenses diminuent progressivement avec le passage en DSP et les acquisitions via la centrale d'achat CATP.

En 2021, 110,331 M€ ont été dépensés dans l'acquisition de bus auprès de la CATP, cela représente en cumul 213,021 M€ depuis 2019. En parallèle des mises en services des DSP en 2021, des rachats de bus aux opérateurs des CT3 pour 32,931 M€ ont été effectués en 2021.

Concernant les tramways, en cumul à fin 2021, 120,807 M€ ont été mandatés au titre des conventions de financement pour l'acquisition des 4 rames T5, 17 rames T3 Asnières et 9 rames T3 Ouest, soit 15,837 M€ en 2021. Ces montants ne tiennent pas compte des rames financées par crédit-bail avec la RATP.

En outre, 1,284 M€ de subventions ont été versées via une convention entre la RATP et IDFM pour le financement des études du schéma directeur du remisage et de la maintenance de la ligne SDRM T1 et des études de désaturation du T2.

Enfin, en cumul, 75,554 M€ ont été mandatés pour les projets d'acquisition de tramways sous maîtrise d'ouvrage (majoritairement sur le T9, et à la marge sur le T10 et le TZen 4) dont 0,434 M€ en 2021.

Au titre de la poursuite de la politique de développement du vélo, 6,825 M€ de subventions ont été versées au titre de la délégation de service public Véligo (soit 25,8 M€ cumulés depuis 2019). Cette politique est complétée par le dispositif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique qui a rencontré un véritable succès avec des dépenses à hauteur de 26,710 M€ pour 66 980 demandes payées. Pour rappel en 2020, il y avait eu plus de 57 000 demandes, soit un taux d'augmentation de près de 20%.

Matériel roulant bus et acquisition tramway, bus (en M€)						
Autorisation de programme/projet	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au**
Convention de financement bus RATP (2021-2023)	445,0	69,3	64,7	69,3	107%	375,7
Matériel Roulant bus RATP (avant 2021)	744,9	615,2	195,3	195,3	100%	129,7
Acquisition bus CATP	248,0	213,0	142,4	110,3	77%	35,0
Matériel roulant bus CT3	609,3	427,4	35,0	15,3	44%	181,8
Acquisition tramways	149,8	120,8	15,7	15,8	101%	28,9
Acquisition tramways sous MOA	176,5	75,6	10,0	0,4	4%	100,9
T1 MR	310,0	1,3	0,3	1,3	414%	308,7
Vélos électriques	45,0	25,8	5,2	6,8	132%	19,2
Matériel roulant bus et acquisition tramway, bus (en AP)	**2 728,4**	**1 548,4**	**468,6**	**414,6**	**88%**	**871,3**
Subvention aide achat VAE			30,0	26,7	89%	
Matériel roulant bus et acquisition tramway, bus (hors AP)			**30,0**	**26,7**	**89%**	
Matériel roulant bus et acquisition tramway, bus	**2 728,4**	**1 548,4**	**498,6**	**441,3**	**89%**	**871,3**
Rachat MR bus CT3	360,0	32,9	45,0	32,9	73%	327,1
Rachat MR - Mise en concurrence (en AP)	**360,0**	**32,9**	**45,0**	**32,9**	**73%**	**327,1**
TOTAL MATERIEL ROULANT BUS ET ACQUISITION TW, BUS	**3 088,4**	**1 581,3**	**543,6**	**474,2**	**87%**	**1 198,4**

- A ces dépenses s'ajoutent les crédits exécutés au titre de l'acquisition de foncier, des coûts de construction de centres opérationnels bus (COB) et des opérations de rachat de dépôts de bus CT3, dans le cadre de la mise en concurrence des transports franciliens.

En 2021, Île-de-France Mobilités a acquis des terrains pour un montant de 67,536 M€ pour y construire par la suite des COB. Les postes de construction ou de rénovation des COB représentent 54,386 M€ (37,081 M€ en subvention d'investissement pour la rénovation énergétique et 17,304 M€ en études et travaux).

Île-de-France Mobilités a également investi pour assurer la transition énergétique de 20 COB

de la RATP pour un montant de 37,081 M€.

Acquisition terrain et COB & Mise en concurrence (en M€)						
Autorisation de programme/Projets	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors virement)**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au delà de 2021**
Acquisition dépôt bus	320,1	222,7	130,6	99,1	76%	97,4
		Etudes et frais d'insertion		3,1		
		Subvention transformation énergétique(GNV)		37,1		
		Acquisitions		44,7		
		En cours de travaux		14,2		
RACHAT DEPOTS BUS CT3	338,5	7,9	27,9	0,1	0%	330,6
AP Acquisition terrain et COB & Mise en concurrence (en AP)	**658,6**	**230,6**	**158,5**	**99,2**	**63%**	**428,0**
Acquisition foncier COB			4,9	22,8	465%	
Acquisition foncier COB (hors AP)			**4,9**	**22,8**	**465%**	
TOTAL ACQUISITION DEPOT TERRAIN	**658,6**	**230,6**	**163,4**	**122,0**	**75%**	

c) Intervention financière d'Île-de-France Mobilités au titre de la qualité de service : 309,814 M€

En 2021, Île-de-France Mobilités a financé des projets d'amélioration de la qualité de service à hauteur de 309,814 M€ dont notamment le schéma directeur d'accessibilité (113,076 M€), l'information voyageurs (75,115 M€) et poursuit ses investissements pour la modernisation de la billettique (82,761 M€).

Investissement Q.S. (en M€)						
Autorisation de programme	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au**
Accessibilité PMR	209,5	126,9	3,0	2,9	97%	82,6
Information Voyageurs	531,8	288,9	69,5	75,1	108%	242,9
Intermodalité	589,6	275,3	57,1	30,4	53%	314,3
Investissement Billettique-Vente	445,0	253,6	104,4	82,8	79%	191,4
Optimisation des infrastructures	213,4	138,2	4,3	3,2	75%	75,2
Plan Impaqt	57,6	48,5	2,6			9,1
SDA	768,5	661,9	97,5	113,1	116%	106,7
Sécurité	156,3	96,1	4,1	2,4	58%	60,1
Vaires	1,2	1,0	0,0			0,3
	2 973,1	**1 890,5**	**342,4**	**309,8**	**90%**	**1 082,6**

d) Dépenses sous maitrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités : 134,565 M€

Île-de-France Mobilités a assuré la maîtrise d'ouvrage de certains projets de transport pour un montant de 134,565 M€ en 2021 (dès 2010 avec la gare routière du Tram7, à partir de 2012 avec une gestion en direct des Tram 4/Tram 10/Tram 9, Tram 7 phase 2 d'Athis-Mons jusqu'à Juvisy, du Tram Express 12 reliant Massy à Evry et du TSCP Massy – Saclay, le Tram Express 13 reliant Saint Cyr à Saint Germain, et les TZEN 4 et 5). Le projet du câble 1 a fait l'objet d'un abondement en AP de 125 M€ au titre de la convention de financement pour les études PRO, les acquisitions foncières et les travaux.

Ces dépenses conventionnelles sont cofinancées suivant le cas par l'État, la Région et les conseils départementaux, cependant Île-de-France Mobilités supporte la charge financière et budgétaire liée au délai entre le paiement par Île-de-France Mobilités de ces dépenses et la perception des recettes des financeurs. Ce poids devient de plus en plus important avec la montée en charge des travaux.

Maîtrise d'ouvrage infrastructures (en M€)						
Autorisation de programme	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au**
AP Etudes infrastructures	10,2	10,2				0,0
CABLE A	135,7	3,2	3,9	3,2	81%	132,5
L 13 Façades de quai	19,5	17,2				2,2
RER B Mitry Claye	34,6	29,8				4,8
RER B Quais Signalisation	100,4	90,6				9,8
Tram 10	207,5	55,1	33,6	10,5	31%	152,4
Tram 11	33,2	22,9				10,3
Tram 12	266,0	232,9	34,1	42,4	124%	33,1
Tram 13	103,9	124,3	31,4	27,6	88%	-20,4
Tram 1 Nanterre-Rueil	5,1					5,1
Tram 4	212,1	209,3	10,0	22,9	228%	2,9
Tram 9	430,0	429,1	38,8	18,7	48%	0,9
Tram T13 Phase 2 TTC	0,3	0,1				0,3
Tram T7	235,5	41,9	2,7	1,0	37%	193,6
TSCP Massy Saclay	89,0	87,8	0,5	0,1	23%	1,3
TZen 2 CFI REA	29,0					29,0
TZEN 4	124,7	37,9	5,9	4,0	68%	86,8
TZEN 5	47,1	16,6	4,4	4,3	98%	30,5
Total AP - Infrastructure	**2 083,9**	**1 409,0**	**165,2**	**134,6**	**81%**	**675,0**
Automatisation Ligne 4	100,0	100,0				0,0
Total AP - Développement des réseaux	**100,0**	**100,0**				
Total Infrastructures	**2 183,9**	**1 509,0**	**165,2**	**134,6**	**81%**	**675,0**

e) Conventions de financement SNCF : 467,130 M€

- Cette section regroupe d'une part la convention pluri-projets entre Île-de-France Mobilités et SNCF, votée au conseil d'administration du 09 décembre 2020, qui permet de financer environ 13% du plan pluriannuel d'investissement de la SNCF dans le cadre du contrat 2020-2023 et regroupe un ensemble de projets relevant essentiellement des matériels roulants et des ateliers SNCF. Cette convention a été exécutée à hauteur de 95% en 2021, pour un montant de 271,096 M€.

- Cette section regroupe d'autre part les subventions versées pour la rénovation des ateliers et installations fixes de la SNCF dans le cadre de la nouvelle gouvernance des investissements convenue entre Île-de-France Mobilités et la SNCF. À ce titre 196,034 M€ de crédits de paiement ont été exécutés en 2021.

Conventions de financement pluri-projet SNCF (en M€)						
Autorisation de programme	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors virement)**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au delà de 2021**
03-Installations Fixes-Subvention(CFi)	1 342,0	196,0	181,6	196,0	108%	1 146,0
Convention pluri-projets	862,0	371,9	286,4	271,1	95%	490,1
	2 204,0	**567,9**	**468,0**	**467,1**	**100%**	**1 636,1**

2. *Les autres dépenses d'investissement : 502,620 M€ (549,945 M€ votés ; 91% réalisés)*

Elles se répartissent en :

- 342,368 M€ d'écritures comptables relatives aux amortissements, à la reprise des subventions d'investissement perçues (la dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement - cf. partis I.A.10) ;
- 152,305 M€ de remboursement du capital de la dette correspondant aux contrats d'emprunt

signés par Île-de-France Mobilités depuis 2012. Les crédits se déclinent en 146,055 M€ de remboursements sur les prêts effectivement mobilisés fin 2021 et 6,250 M€ (opération d'ordre semi-budgétaire) afin de provisionner le remboursement en capital de la dette obligataire levée en 2016. Les émissions suivantes ne sont plus amorties, Île-de-France Mobilités devenant un opérateur récurant sur les marchés, lui permettant ainsi de lisser son profil d'amortissement.

- 7,947 M€ de dépenses liées aux logiciels, marques, installations, matériels, mobiliers, et à des dépôts de garantie.

B. Les recettes d'investissement : 3 085,964 M€ (3 717,430 M€ votés ; 83% réalisés)

Le montant global des recettes d'investissement s'élève à 3 085,964 M€ dont 2 677,835 M€ de recettes réelles d'investissement, qui ont été exécutées à hauteur de 92% en 2021.

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2020	Crédits votés 2021	Exécution 2021	Taux d'exécution	sur (+) / sous (-) exécution	Evol. 2020-2021
Emprunt	1 165 000 000	2 382 492 540	2 205 000 000	93%	- 177 492 540	+ 89%
Produit des amendes	138 775 780	138 770 000	129 095 106	93%	- 9 674 894	- 7%
Subventions	191 946 339	200 000 000	132 354 828	66%	- 67 645 172	- 31%
Autres recettes	5 476 731	40 329 425	59 933 987	149%	19 604 562	+ 994%
Ecr. Compt/ de régularisation	78 366 427	28 514 349	15 659 464	55%	- 12 854 885	- 80%
Amort. Immobilisations	362 824 731	408 000 000	408 001 380	100%	1 380	+ 12%
Affectation résultat de fonctionnement	541 512 030	135 919 232	135 919 232	100%	-	- 75%
Virement sect. de fonctionnement	-	383 404 521	-	0%	- 383 404 521	
Total recettes d'investissement	**2 483 902 038**	**3 717 430 067**	**3 085 963 997**	**83%**	**- 631 466 070**	**+ 24%**
Total recettes réelles d'investissement	**2 121 077 307**	**2 897 511 197**	**2 677 962 617**	**92%**	**- 219 548 580**	**+ 26%**

1. *Le produit des amendes : 129,095 M€ (138,770 M€ votés ; 93% réalisés)*

Ce produit, lié à la réforme de la dépénalisation du produit des amendes, doit être utilisé pour le financement des opérations définies aux articles R 2334-12 et R 4414-2 du code des collectivités territoriales, à savoir des opérations d'aménagement et d'équipement concourant notamment à l'amélioration de la sécurité, à l'accueil des voyageurs, à l'accès aux réseaux et au financement du matériel roulant.

2. *Les subventions d'investissement : 132,355 M€ (200,000 M€ votés ; 66% réalisés)*

Les subventions d'investissement viennent financer les projets d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités et pour lesquels Île-de-France Mobilités bénéficie de subventions de l'État et des collectivités franciliennes (Région et départements). Sur 132,355 M€, 30,488 M€ proviennent de l'État, 73,069 M€ de la Région, 18,426 M€ des départements et 0,685 M€ de groupements de communes. Le solde est majoritairement dû à une écriture comptable d'annulation de mandat (erreur d'imputation d'une subvention versée dans le cadre de la convention annuelle 2020 du schéma directeur d'accessibilité pour 8,660 M€). Le montant des subventions versées dépend de l'état d'avancement des projets d'investissement sous maîtrise d'ouvrage.

3. *Autres recettes et écritures de régularisation : 75,549 M€ (68,844 M€ votés ; 110% réalisés)*

Ces recettes sont relatives à des trop-perçus en 2020 au titre de subventions pour du matériel roulant versées à la SNCF (60,166 M€) et à la RATP (11,861 M€), le solde entre les acomptes versés et les dépenses réellement décaissées n'étant connu qu'en n+1. Les 3,522 M€ restants

correspondent à la résorption des avances versées lors du déclenchement des travaux pour les projets sous maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités.

4. *Amortissement des immobilisations : 408,000 M€ (408,000 M€ votés ; 100% réalisés)*

Les amortissements des immobilisations exécutés à hauteur de 408 M€ constituent une recette d'investissement qui est égale à la dépense de fonctionnement (*cf.* I. B.11).

5. *L'affectation du résultat 2020 : 135,919 M€*

Conformément à la décision d'affectation du résultat de l'exercice 2020, le résultat de fonctionnement excédentaire 2020 a été affecté à hauteur de 135,919 M€ à la section d'investissement afin de couvrir le besoin de la section d'investissement.

6. *L'emprunt : 2 205,000 M€ (2 382,493 M€ votés, 93% réalisés)*

a) Contexte économique et financier

L'année 2021 a été une année marquée par la persistance de taux bas sur les marchés qui ont néanmoins amorcé une légère remontée au cours de l'année.
Les banques centrales ont maintenu leur taux bas, poursuivant leurs plans de relance budgétaire et leur politique monétaire très accommodante afin de soutenir l'activité économique.
La Banque centrale européenne (BCE) avait porté à 1 850 Md€ son programme d'achats d'urgence face à la pandémie (Pandemic Emergency Purchase Programme, PEPP), entre mars et décembre 2020, tout en maintenant ses taux directeurs sur les niveaux les plus bas connus (taux de facilité de prêt marginal à 0,25% ; taux de refinancement à 0,00% et taux de facilité de dépôt à -0,50%). Ces taux ont été maintenus tout au long de l'année 2021.

Les États européens, quant à eux, ont multiplié les plans de relance pour soutenir leurs économies.
Les conditions de financement des États sont restées attractives, bien qu'en hausse sur un an. Le rendement des obligations assimilables du Trésor français à 10 ans s'est établi en moyenne à -0,02% en 2021, contre -0,15% l'année précédente.

La remontée des taux, en 2021, s'explique par un contexte de croissance optimiste au niveau mondial, avec une sortie progressive de la crise de la Covid 19 et des indicateurs de croissance du PIB très encourageants. À titre d'exemple la France a retrouvé dès fin 2021 son niveau de PIB d'avant crise.

b) Niveau des marges bancaires en 2021

Les marges bancaires sont restées à des niveaux très compétitifs en 2021. Île-de-France Mobilités a obtenu des taux attractifs compris entre 0,45% et 0,48% pour les taux fixes.

c) Caractéristiques des financements levés en 2021 : innovation avec les green bonds

Green bonds :

En mai 2021, Île-de-France Mobilités a lancé son émission inaugurale de green bond. Ces obligations vertes, se distinguent des obligations classiques par le bénéfice environnemental attendu du ou des projets financés.

Ce nouvel outil de financement est en cohérence avec les activités d'Île-de-France Mobilités : le financement des transports publics de voyageurs qui contribue directement à la lutte contre le réchauffement climatique. Il permet, de plus, de diversifier et d'augmenter la base d'investisseurs, notamment de nouveaux investisseurs 100% verts, dont a besoin Île-de-France Mobilités dans les années à venir compte tenu de sa stratégie d'investissement soutenu.

L'émission inaugurale de green bond a permis de lever 1 Md€ réparti en deux tranches de 10 et 20 ans. Les taux traités présentent un rendement de 0,42% pour celui sur 10 ans et 0,96% pour celui sur 20 ans. La couverture de la transaction a été supérieure à 100% du montant alloué.

La deuxième émission d'un montant de 500 M€ a eu lieu en novembre 2021 dans un contexte de marché difficile mais n'a pas empêché Île de France Mobilités de pourvoir le montant recherché. Le rendement de la transaction à 15 ans s'élève à 0,68%.

En 2021, les établissements bancaires et les investisseurs ont résolument accompagné Île-de-France Mobilités qui a reçu des offres pour un montant supérieur au montant demandé et à des taux attractifs lors de ses appels d'offres.

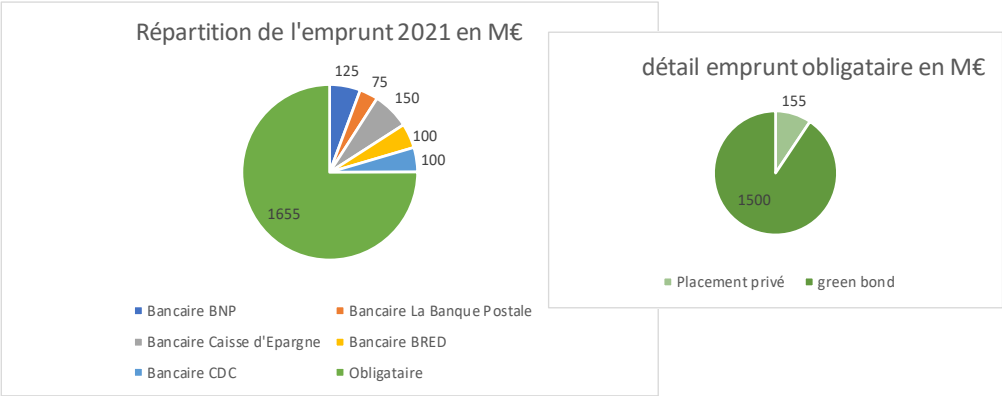
Trésorerie :

Concernant la trésorerie, les investisseurs ont été très présents tout au long de l'année, ce qui a permis de bénéficier de taux d'intérêts proches de -0.50% sur une grande partie de l'année.

Les appels d'offre au printemps et en décembre 2021 sur les lignes de trésorerie ont permis d'atteindre un encours de lignes de back-up de 1,2 Md€ réparti sur quatre lignes, permettant ainsi de couvrir le montant plafond du programme de Neu CP. L'encours de Neu CP au 31 décembre 2021 a atteint 1, 499 Md€.

Placements privés et emprunts bancaires classiques :

Cinq emprunts long terme ont été contractés en 2021 pour un montant total de 2 205 M€.



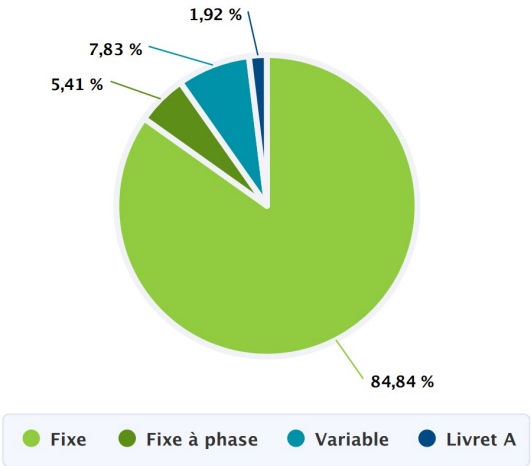
Île-de-France Mobilités a contracté en 2021 deux emprunts auprès de la Caisse des Dépôts et de BNP Paribas qui avaient été négociés en 2020. Un appel d'offres a été lancé avant l'été auprès des établissements bancaires.

En 2021, dans une perspective de diversification de son encours, Île-de-France Mobilités a contracté deux emprunts à taux variables sur les durées de 7 à 10 ans à des taux floorés et non floorés.
Deux placements privés ont été émis en novembre 2021. Ces placements privés ont permis d'ajuster le montant de la dette d'Île-de-France Mobilités en fin d'année. Les placements privés ont été traités sur 8 ans et 25 ans.

d) Caractéristiques de la dette fin 2021

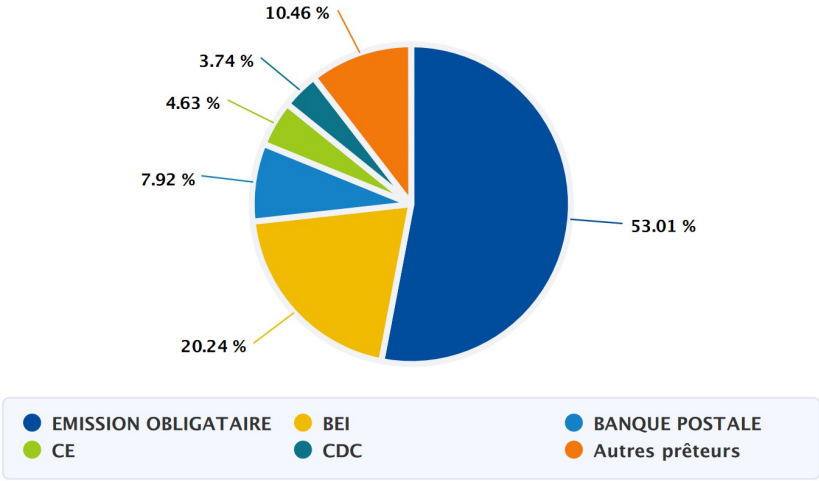
L'encours de la dette s'élève à 5,480 Md€ fin 2021 pour un taux moyen de 0,92%.

L'évolution de la structure de la dette d'IDFM au 31/12/2021 est la suivante :



La dette à taux fixe représente près de 85% de la dette d'IDFM en 2021.

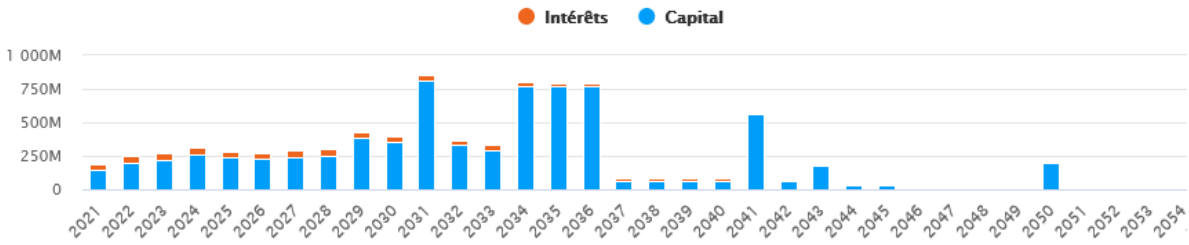
Répartition de l'encours par prêteur au 31/12/2021



En 2021, la nouvelle dette était constituée à 75% d'emprunts obligataires et 25% d'emprunts bancaires. Sur l'encours total d'IDFM, les émissions obligataires concernent pour le moment 53% de la dette.

e) Perspectives d'annuités et d'encours de la dette au 31/12/2021

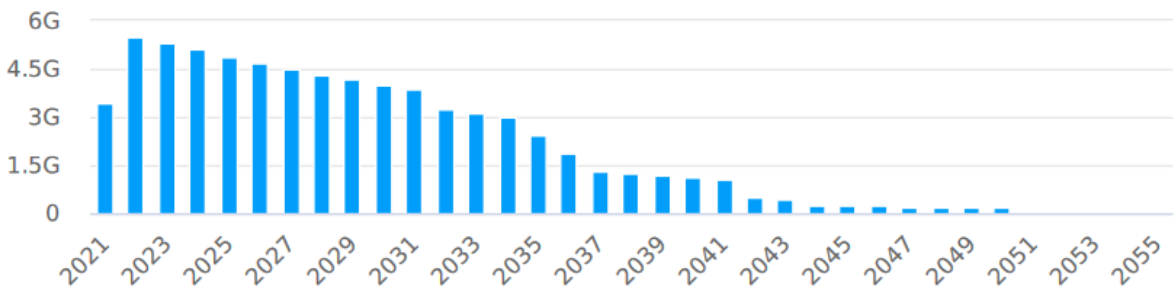
La dette mobilisée à ce jour produit le profil d'annuités suivant :



Les émissions obligataires futures viendront naturellement lisser le profil de remboursement de la dette.

Par ailleurs, l'encours actuel connaît l'extinction suivante (hors nouveaux emprunts au-delà du 31/12/2021) :

Capital Restant dû au 31/12/2021



III. Les restes à réaliser 2021

Les restes à réaliser en dépenses de 2,379 M€ sont constitués des engagements d'investissement pris par Île-de-France Mobilités non gérés en AP/CP, pour lesquels les factures des prestataires ne sont pas encore parvenues. Ils sont composés de :

Article/Compte	Libellé/Désignation	Reste engagé
2051	Concessions et droits similaires	1 076 543,70
21838	Autres matériel informatique	498 259,79
2185	Matériel de téléphonie	20 323,20
2328	Autres immobilisations corporelles	783 634,47
	Total des RAR	2 378 761,16

Ces montants, comptabilisés dans le résultat de l'exercice (*cf.* point IV) feront l'objet d'une inscription en DM2 au budget 2022.

IV. Résultat de l'exercice et ratios financiers

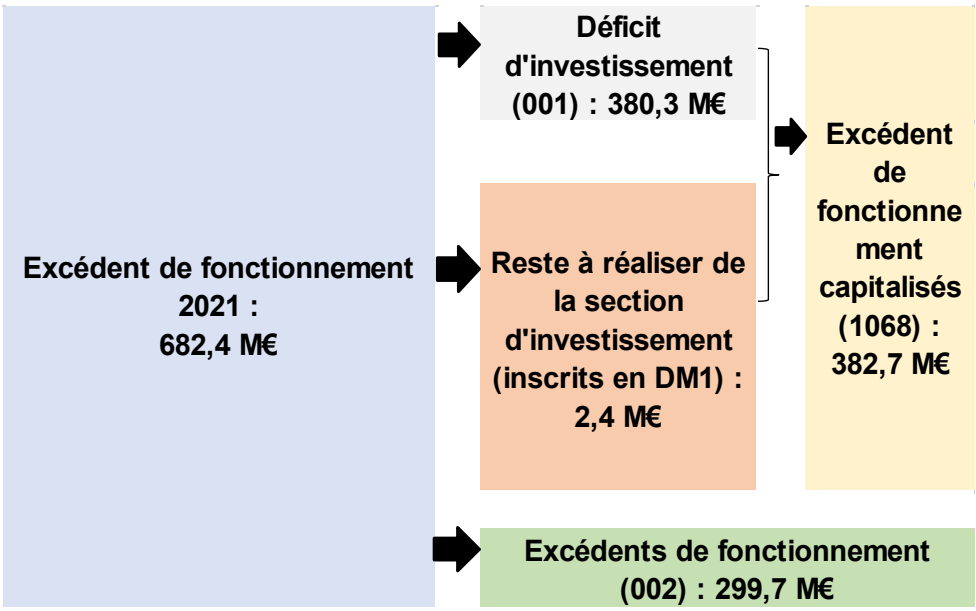
L'autofinancement dégagé par l'exercice 2021 (y compris report des exercices antérieurs) de 682,362 M€ permet de couvrir le besoin de financement cumulé de la section d'investissement de 382,687 M€.

L'exercice 2021 se clôture sur un résultat net excédentaire de 299,674 M€, soit un atterrissage à seulement 2,2% du budget total d'Île-de-France Mobilités.

L'affectation de ce résultat se fera lors de la décision modificative n°2 au budget 2022.

Résultat	Fonctionnement	Investissement	RESULTAT
Recettes de l'exercice	10 450 153 665	3 085 963 997	13 536 117 661
Dépenses de l'exercice	10 142 384 999	3 333 458 633	13 475 843 632
Résultat propre de l'exercice	**307 768 666**	**- 247 494 636**	**60 274 029**
RAR 2021		*- 2 378 761*	*- 2 378 761*
Report à nouveau 2020	*374 593 106*	*- 132 813 994*	*241 779 112*
Solde de financement	**682 361 772**	**- 382 687 392**	**299 674 380**

L'affectation du résultat qui en découle, se présente schématiquement comme suit :



Aussi, il est proposé l'inscription de l'opération comptable d'affectation en recettes d'investissement, à la ligne codifiée 1068 "excédent de fonctionnement capitalisé", afin de couvrir notamment le besoin de financement de la section d'investissement à hauteur de 382 687 392 €, le solde, d'un montant de 299 674 380 € est affecté en ressource de la section de fonctionnement.

Ces montants seront repris à la décision modificative n°2 sur le budget 2022.

Le tableau ci-dessous reprend les principaux ratios financiers 2017-2021 d'Île-de-France Mobilités. Il fait apparaitre notamment un taux d'autofinancement de 12% en 2021 et une capacité de désendettement (selon le calcul de la BEI) de 10,9 années.

En M€	2017	2018	2019	2020	2021
Recettes réelles de fonctionnement (RRF1)	**6 137**	**6 375**	**6 571**	**8 695**	**10 108**
évol RRF n/n-1	*6,2%*	*3,9%*	*3,1%*	*32,3%*	*16,2%*
Dépenses réelles de fonctionnement sans frais financiers et charges exceptionnelles (DRF1)	**5 217**	**5 643**	**5 904**	**7 835**	**9 691**
évol DRF n/n-1	*-2,6%*	*8,2%*	*4,6%*	*32,7%*	*23,7%*
frais financier	28	28	43	37	43
charges exceptionnelles + provisions	299	44	77	54	0
Dépenses réelles de fonctionnement avec frais financiers et charges exceptionnelles (DRF2)	**5 544**	**5 715**	**6 024**	**7 926**	**9 734**
évol DRF n/n-1	*-1,5%*	*3,1%*	*5,4%*	*31,6%*	*22,8%*
Recettes réelles d'investissement (RRI) hors affectation resultat	**334**	**500**	**835**	**1 580**	**2 678**
évol RRI n/n-1	*-58,9%*	*49,5%*	*67,1%*	*89,1%*	*69,5%*
Produits des amendes	0	139	139	139	129
Dépenses réelles d'investissement (DRI)	**1 109**	**1 224**	**1 459**	**1 894**	**2 991**
évol DRI n/n-1	*12,0%*	*10,4%*	*19,2%*	*29,8%*	*57,9%*
Encours de la dette au 31/12 (en M EUR)	1 713	1 930	2 380	3 421	5 480
évol dette n/n-1	*6,0%*	*12,7%*	*23,3%*	*43,7%*	*60,2%*
Remboursement du capital de la dette	77	83	101	124	146
Epargne de gestion (RRF1-DRF1)	**920**	**731**	**667**	**860**	**417**
Epargne brute (RRF1-DRF2)	**592**	**660**	**547**	**769**	**373**
Epargne nette (épargne brute - remboursement du capital de la dette)	**515**	**577**	**446**	**645**	**227**
taux d'épargne brute (épargne bte/RRF)	*10%*	*10%*	*8%*	*9%*	*4%*
taux d'épargne nette (épargne nette/RRF)	*8%*	*9%*	*7%*	*7%*	*2%*
Tx autofinancement (épargne bte/DRI)	*53%*	*54%*	*37%*	*41%*	*12%*
Capacité de désendettement - BEI (encours dette/epargne brute + produit des amendes)	**2,9**	**2,4**	**3,5**	**3,8**	**10,9**

Définition des ratios :

- Epargne brute : ressources disponibles pour financer l'investissement ou rembourser la dette. Il s'agit de la part des recettes de fonctionnement qui ne sont pas absorbées par les dépenses récurrentes de fonctionnement. Les recettes/dépenses de fonctionnement réelles sont retraitées des reprises de provisions/provisions pour le calcul de l'épargne brute ;
- Taux d'épargne brute : ce ratio indique la part des recettes de fonctionnement qui peuvent être consacrées pour investir ou rembourser la dette ;
- Epargne nette : ressources disponibles pour financer les investissements après remboursement annuel du capital de la dette ;
- Taux d'autofinancement des investissements : ce ratio détermine à quelle hauteur Île-de-France Mobilités est capable de financer ses dépenses d'investissement sans recours à l'emprunt ;
- La capacité de désendettement BEI : ce ratio est un indicateur de solvabilité. Ce ratio indique le nombre d'années qu'il serait nécessaire à la collectivité pour rembourser l'intégralité de son encours de dette, en supposant qu'elle y consacre toutes ses ressources disponibles, y compris le produit des amendes, comme le prévoit la définition retenue par la Banque Européenne d'Investissement dans les contrats d'emprunt avec Île-de-France Mobilités.

ANNEXE DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME

Infrastructures						
Autorisation de programme	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors virement)**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au delà de 2021**
AP Etudes infrastructures	10 208 261,00	10 200 312,71				7 948,29
CABLE A	135 710 000,00	3 247 850,64	3 907 800,00	3 150 227,04	81%	132 462 149,36
L 13 Façades de quai	19 450 000,00	17 247 810,88				2 202 189,12
RER B Mitry Claye	34 630 000,00	29 785 583,50				4 844 416,50
RER B Quais Signalisation	100 398 000,00	90 606 435,37				9 791 564,63
Tram 10	207 515 100,00	55 140 549,43	33 612 500,00	10 545 032,60	31%	152 374 550,57
Tram 11	33 215 312,00	22 911 126,02				10 304 185,98
Tram 12	266 000 000,00	232 918 544,66	34 075 000,00	42 361 223,00	124%	33 081 455,34
Tram 13	103 889 000,00	124 313 375,26	31 399 000,00	27 583 472,67	88%	- 20 424 375,26
Tram 1 Nanterre-Rueil	5 100 000,00					5 100 000,00
Tram 4	212 136 000,00	209 274 733,69	10 020 000,00	22 878 695,52	228%	2 861 266,31
Tram 9	430 000 000,00	429 051 781,60	38 849 100,00	18 672 234,18	48%	948 218,40
Tram T13 Phase 2 TTC	311 052,30	57 232,00				253 820,30
Tram T7	235 538 878,00	41 931 261,85	2 690 000,00	999 127,05	37%	193 607 616,15
TSCP Massy Saclay	89 049 403,00	87 784 414,06	450 000,00	103 201,06	23%	1 264 988,94
TZen 2 CFI REA	29 000 000,00					29 000 000,00
TZEN 4	124 660 000,00	37 860 177,39	5 850 000,00	3 974 653,08	68%	86 799 822,61
TZEN 5	47 134 000,00	16 641 607,03	4 365 000,00	4 297 186,77	98%	30 492 392,97
Total AP - Infrastructure	**2 083 945 006,30**	**1 408 972 796,09**	**165 218 400,00**	**134 565 052,97**	**81%**	**674 972 210,21**
Automatisation Ligne 4	100 000 000,00	100 000 000,00				-
Total AP - Développement des réseaux	**100 000 000,00**	**100 000 000,00**				
Total du programme	**2 183 945 006,30**	**1 508 972 796,09**	**165 218 400,00**	**134 565 052,97**	**81%**	**674 972 210,21**

2 183 945 006,30

.

Matériel roulant ferré						
Autorisation de programme	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors virement)**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au delà de 2021**
AGC Grand Est	10 000 000,00		-			10 000 000,00
Antienrayeurs Z2N	26 320 000,00	16 043 626,24	-			10 276 373,76
DUALIS T4	74 500 000,00	32 166 830,08	25 685 042,12	25 686 830,08	100%	42 333 169,92
Equipement MR	21 000 000,00		19 470 000,00			21 000 000,00
Francilien	2 819 312 000,00	2 413 339 313,99	247 914 569,12	247 980 539,36	100%	405 972 686,01
LIGNE 18 CONV ACQUISITION 15 rames	200 000 000,00	9 425 144,78	21 600 000,00	9 425 144,78	44%	190 574 855,22
MF01 Ligne 9	231 240 000,00	213 106 291,74	-			18 133 708,26
MF77 L7 et L8	45 031 000,00	25 759 707,84	10 856 491,00	10 856 491,40	100%	19 271 292,16
MI09	878 244 000,00	758 046 087,87	26 208,26	31 024,67	118%	120 197 912,13
MI20 (RER B)	2 550 000 000,00	102 201 921,76	94 386 228,29	102 201 921,76	108%	2 447 798 078,24
MI2N	122 775 000,00	15 509 664,09	1 584 514,41	1 584 514,42	100%	107 265 335,91
MI79	165 890 000,00	156 598 403,30	197 626,89			9 291 596,70
MI84 RER B	86 475 000,00	27 671 616,25	6 176 237,00	7 207 091,88	117%	58 803 383,75
MP05	28 540 000,00	26 857 879,70	-			1 682 120,30
MP05 L14 Extension Mairie de Saint Ouen	153 500 000,00	128 903 470,76	-			24 596 529,24
MP14 STIF	1 317 773 000,00	514 326 586,30	176 638 428,61	176 638 428,62	100%	803 446 413,70
MR Métro MF19	730 940 000,00	69 650 262,72	44 490 212,71	44 490 212,72	100%	661 289 737,28
MR SGP	1 209 140 000,00	186 570 856,35	80 800 000,00	68 658 796,76	85%	1 022 569 143,65
MR Tram express	421 520 000,00	301 889 772,28	37 690 875,05	37 697 644,02	100%	119 630 227,72
Regio 2N	1 965 000 000,00	1 378 577 168,98	421 043 903,76	421 287 757,09	100%	586 422 831,02
RER NG	3 725 400 000,00	609 425 188,36	94 623 570,77	94 606 690,57	100%	3 115 974 811,64
Transfert MP05 et MP89	93 505 000,00	21 037 937,18	4 437 449,60	4 443 036,87	100%	72 467 062,82
Transformation 6 Z2N CRNPC	8 760 000,00	7 400 000,00	-			1 360 000,00
Z2N	263 601 000,00	209 713 912,66	70 169 011,93	70 169 931,50	100%	53 887 087,34
	17 148 466 000,00	**7 224 221 643,23**	**1 357 790 369,52**	**1 322 966 056,50**	**97%**	**9 924 244 356,77**

Matériel roulant bus et acquisition tramway, bus						
Autorisation de programme	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors virement)**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au delà de 2021**
ACQUISITION BUS CATP	248 000 000,00	213 020 740,81	142 400 000,00	110 330 912,73	77%	34 979 259,19
Acquisition tramways	149 750 000,00	120 807 013,31	15 659 902,00	15 837 120,30	101%	28 942 986,69
Acquisition tramways sous MOA	176 500 000,00	75 553 631,54	9 980 000,00	433 632,31	4%	100 946 368,46
CFI BUS 2021 2023	445 000 000,00	69 259 855,71	64 714 289,72	69 259 855,71	107%	375 740 144,29
iNVESTISSEMENT FLUVIAL	5 000 000,00					5 000 000,00
Matériel roulant bus CT3	609 295 926,56	427 447 519,78	35 000 000,00	15 261 499,71	44%	181 848 406,78
Matériel Roulant bus RATP	744 893 000,00	615 214 701,88	195 328 702,51	195 328 402,50	100%	129 678 298,12
RACHAT MR BUS CT3	360 000 000,00	32 930 726,86	45 000 000,00	32 930 726,86	73%	327 069 273,14
T1 MR	310 000 000,00	1 283 637,58	310 000,00	1 283 637,58	414%	308 716 362,42
Vélos électriques	45 000 000,00	25 809 173,31	5 172 900,00	6 824 736,80	132%	19 190 826,69
	3 093 438 926,56	**1 581 327 000,78**	**513 565 794,23**	**447 490 524,50**	**87%**	**1 512 111 925,78**

Acquisition terrain et COB & Mise en concurrence						
Autorisation de programme	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors virement)**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au delà de 2021**
Acquisition dépôt bus	320 100 000,00	222 682 255,02	130 581 000,00	99 116 179,62	76%	97 417 744,98
			Etudes et frais d'insertion	3 079 521,57		
			Subvention transformation énergétique(GNV)	37 081 453,94		
			12 Acquisitions	44 730 263,32		
			En cours de travaux	14 224 940,79		
RACHAT DEPOTS BUS CT3	338 500 000,00	7 946 297,25	27 885 000,00	81 497,25	0%	330 553 702,75
	658 600 000,00	**230 628 552,27**	**158 466 000,00**	**99 197 676,87**	**63%**	**427 971 447,73**

Investissement Q.S.						
Autorisation de programme	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors virement)**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au delà de 2021**
Accessibilité PMR	209 523 162,00	126 942 486,25	3 000 000,00	2 915 520,55	97%	82 580 675,75
Information Voyageurs	531 754 439,61	288 904 243,86	69 465 000,00	75 115 456,99	108%	242 850 195,75
Intermodalité	589 640 711,00	275 323 034,71	57 095 548,00	30 353 122,76	53%	314 317 676,29
Investissement Billettique-Vente	445 030 000,00	253 581 600,24	104 370 000,00	82 760 976,31	79%	191 448 399,76
Optimisation des infrastructures	213 431 803,00	138 214 873,38	4 255 000,00	3 201 054,06	75%	75 216 929,62
Plan Impaqt	57 644 000,00	48 538 633,63	2 557 500,00			9 105 366,37
SDA	768 548 424,00	661 885 738,24	97 500 000,00	113 076 496,00	116%	106 662 685,76
Sécurité	156 294 129,00	96 144 290,86	4 144 120,00	2 391 138,16	58%	60 149 838,14
Vaires	1 230 514,60	971 216,85	-			259 297,75
	2 973 097 183,21	**1 890 506 118,02**	**342 387 168,00**	**309 813 764,83**	**90%**	**1 082 591 065,19**

.

Conventions de financement pluri-projet SNCF						
Autorisation de programme	**Total vote AP**	**Cumul réalisé au 31/12/21**	**Voté 2021 (hors virement)**	**Réalisé 2021**	**% Réalisation 2021**	**Reste à financer au delà de 2021**
03-Installations Fixes-Subvention(CFi)	1 342 000 000,00	196 034 000,00	181 600 000,00	196 034 000,00	108%	1 145 966 000,00
C3 Projets & Fonds travaux	862 000 000,00	371 853 261,40	286 400 000,00	271 096 415,40	95%	490 146 738,60
	2 204 000 000,00	**567 887 261,40**	**468 000 000,00**	**467 130 415,40**	**100%**	**1 636 112 738,60**

VOLET COMPTABLE

Les comptabilités budgétaire et générale n'ont pas connu d'évolution notable quant aux principes et méthodes appliqués, qui découlent du cadre budgétaire et comptable défini aux articles L. 5217 et suivants du code général des collectivités territoriales (application de l'instruction budgétaire et comptable M57).

Les états financiers ont ainsi été établis dans le respect des principes comptables applicables aux entités publiques locales, afin de donner une image fidèle du résultat, du patrimoine et de la situation financière. Ils ont été arrêtés le 6 avril 2022.

Pour autant, les limites suivantes ont été rencontrées :

- l'avance de trésorerie remboursable versée par l'État par convention du 23 décembre 2021 pour financer les pertes subies du fait de la diminution des recettes voyageurs (800 M€) a été budgétée et donc comptabilisée en subvention de fonctionnement et non en dette financière. Son retraitement a eu lieu en 2022 ;

- l'inventaire du patrimoine reste parcellaire, faute de mise à jour des inventaires physique et comptable ;

- des mises en service n'ont pas été enregistrées, en particulier celle du tramway T9 pour un montant estimé à 309 M€ ;

- le délai de régularisation des comptes d'imputation provisoire de recettes a conduit à différer la comptabilisation de 48 M€ ;

- le délai de régularisation du compte d'avances de fonds aux mandataires de maîtrise d'ouvrage conduit à différer la comptabilisation d'actifs pour des montants significatifs.

Enfin, la conversion du contrat RATP avec effet au 1er janvier 2021, à l'instar de celui passé avec la SNCF en 2020 modifie profondément la structure et le volume des produits encaissés et des charges décaissées, comme détaillé infra. Ces opérateurs ont en effet basculé sous le régime de la régie intéressée, qui les conduit à collecter au nom et pour le compte d'Île-de-France Mobilités les recettes versées par les usagers des transports publics de voyageurs moyennant rétribution. L'assujettissement fiscal de ces opérations s'est traduit par une créance de TVA sur l'État de 633 M€.

I. Le compte de résultat

Le compte de résultat fait ressortir un résultat net comptable de 307 768 665,65 €, en diminution de 40 % (- 201 M€).

Celui-ci a été principalement affecté par :

- la comptabilisation de l'avance remboursable précitée (800 M€) ;
- la progression des produits à recevoir (+492 M€, +99 %) alors que les charges à payer ont crû de 458 M€ (+70 %), soit un solde de produits supplémentaires de 34 M€ ;
- la neutralisation de l'amortissement des subventions d'équipement versées, qui a généré 239 M€ de produits supplémentaires par rapport à l'année précédente.

Le total des produits de l'exercice s'élève *in fine* à 10 421 969 566,18 €, en progression de 18 % (+ 1 624 M€).

Le total des charges est de 10 114 200 900,53 €, en progression de 22 % (+ 1 826 M€).

Le résultat net comptable est la somme du résultat de l'activité (1) et du résultat financier (2). Il permet de déterminer la capacité d'autofinancement ou épargne brute (3) ainsi que l'épargne nette (4). Des ratios permettent d'en évaluer la structure (5).

A. Le résultat de l'activité

Le résultat de l'activité se traduit par un produit de 344 143 646,39 €, en recul de 200 M€ (-37 %). Il est égal à la différence entre les produits de fonctionnement (10 415 450 262,04 €) et les charges de fonctionnement (8 925 924 148,38 €) et d'intervention (1 145 382 467,27 €).

a/ Les produits sont constitués principalement :

- du versement mobilité (4,87 Md€ au compte 73156), en augmentation de 48 M€. Ce montant comprend 424 M€ de produits à recevoir (+ 50 M€) ;

- des prestations de services (2,63 Md€ au compte 70, dont 525 M€ de produits à recevoir détaillés infra). Ce poste comprend les recettes voyageurs reversées par SNCF Voyageurs, la RATP (qui a basculé à son tour sous le régime de la régie intéressée) et les délégataires titulaires des nouvelles délégations de service public de transport de voyageurs attribuées à la suite de leur mise en concurrence, au nombre de huit. S'y ajoutent subsidiairement les participations versées par les familles au financement des transports scolaires ;

- des contributions statutaires (1,31 Md€, comptes 7472 et 7473, en augmentation de 9 M€) ;

- des subventions reçues de la région Ile-de-France en compensation des réductions tarifaires qu'elle attribue à certains publics (100 M€ au compte 7472) ;

- de la dotation générale de décentralisation versée par l'Etat en compensation du transfert du transport scolaire depuis la loi du 13/8/2004 (figée à 128 M€, compte 74681) ;

- du reversement du produit affecté de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques, instauré par la loi de finances pour 2017 (soit 89 M€ compte 7314, desquels est à déduire un trop-perçu de 20 M€ sur l'année 2020, compte 7398) ;

- de produits divers de gestion courante (131 M€, en diminution de 33 M€). Ce solde comprend le versement du solde dû par la RATP au titre de la facture annuelle 2020 du contrat de transport (55 M€ de produits alors qu'une charge à payer de 33 M€ avait initialement été comptabilisée), le reversement de 67 M€ par la RATP en compensation des pertes de recette voyageurs et diverses pénalités.

S'ajoutent à ces produits :

- l'avance de trésorerie remboursable versée par l'État pour financer les pertes subies du fait de la diminution des recettes voyageurs (800 M€ au compte 757). Cette avance, remboursable à compter de l'exercice 2029, a été consentie sans intérêt mais sous condition de régulariser les deux avances perçues, en 2020 et 2021 au plus tard le 1er avril 2022, par la comptabilisation d'une dette financière ;

- la quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat (103 M€). Ce montant a dû être cantonné à celui de l'année précédente, compte tenu des crédits disponibles. Le rattrapage, évalué à 4 M€, devra avoir lieu en 2022.

Ces produits comprennent près de 10 % de produits à recevoir, soit 990 M€. Ces derniers, en augmentation de 99 % (+492 M€), sont constitués de 517 M€ de recettes voyageurs à reverser par SNCF Voyageurs et RATP, de 424 M€ dus par les URSSAF au titre du recouvrement du versement mobilité et de 18 M€ dus par l'État au titre de la compensation du relèvement de seuil du versement mobilité de 9 à 11 salariés.

b/ Les principales charges ne sont plus des charges d'intervention mais des charges de fonctionnement

Cette évolution résulte du changement du mode de rémunération de SNCF Voyageurs et de la RATP, qui a conduit à reclasser au compte 611 les dépenses précédemment imputées aux comptes 65641 et 65648.

Les charges de fonctionnement (comptes 60 à 62) ont ainsi crû de 5 Md€. Elles concernent essentiellement :

- les autres achats et charges externes (8,2 Md€ versés à SNCF Voyageurs, RATP et délégataires de services publics de transport de voyageurs ; compte 611) ;

- les autres charges de fonctionnement (autres charges diverses de gestion courante), soit 147 M€, qui retrouvent un niveau proche de 2019 (160 M€) ;

- les dotations aux amortissements, qui ont dû être cantonnées à 408 M€, compte tenu des crédits ouverts ;

- les impôts et taxes (79 M€), en augmentation de 2 M€.

Les charges d'intervention (1,1 Md€, en baisse de 2,9 Md€ du fait du reclassement des charges versées aux principaux opérateurs de transport en charges de fonctionnement) sont constituées des contributions contractuelles versées aux entreprises de transport, contrats de type CT3 (893 M€, compte 65648) et aux transporteurs scolaires, composante essentielle du compte 6558 dont le solde global s'élève à 200 M€ (+24 M€).

Au total, les charges comprennent près de 10 % de charges à payer soit 1,1 Md€, en augmentation de 70 % (+458 M€). Les charges à payer résultent de la rémunération restant due à la RATP (398 M€) et à SNCF Voyageurs (185 M€), du trop-perçu dû à l'État (274 M€ de trop-perçu sur l'aide Covid 2020 et non reversés en 2021), des contributions dues aux titulaires de contrats de transport de type CT3 (91 M€), de la redevance marché due à la SNCF (57 M€) ainsi qu'aux prestations de service des entreprises de transports scolaires en instance de mandatement (43 M€).

B. Le résultat financier

Les charges d'intérêt ont progressé de 5 M€ pour atteindre 42 M€. Dans le même temps les produits financiers ont augmenté de 4 M€ pour atteindre 6,5 M€ (Ile-de-France Mobilités a levé en cours d'année 2,3 Md€ de Neu CP, l'encours au 31 décembre s'élève à 1,5 Md€).

Le résultat financier passe ainsi de -35 M€ à -36 M€, en l'absence de comptabilisation de produits constatés d'avance.

C. La capacité d'autofinancement ou l'épargne brute

Le compte de résultat permet d'apprécier la capacité d'autofinancement (CAF), qui est égale aux produits encaissables moins les charges décaissables.

La CAF se définit ainsi comme un surplus financier potentiel qui sera obtenu à terme lorsque toutes les opérations encaissables et décaissables auront été dénouées en trésorerie. Elle mesure la capacité d'Ile-de-France Mobilités à financer sur ses propres ressources les besoins financiers liés à son existence, tels que les investissements ou le remboursement des dettes.

En 2021 l'épargne brute a diminué de 54 %, du fait d'une progression des produits encaissables (+ 1,4 Md€) inférieure à celle des charges décaissables (+ 1,8 Md€).

POSTES	EXERCICE 2017	EXERCICE 2018	EXERCICE 2019	EXERCICE 2020	EXERCICE 2021
PRODUITS ENCAISSABLES					
Produits des services et ventes diverses (70)	11 345 318,96	4 551 218,68	10 333 205,39	643 817 735,84	2 631 121 721,20
Impôts et taxes (73)	100 000 000,00	4 542 909 292,84	4 736 304 187,35	4 723 698 688,45	4 932 432 885,57
Dotations et participations (74)	1 509 585 418,58	1 542 725 667,71	1 591 997 516,71	1 963 385 969,76	1 575 149 346,66
Autres produits de gestion courante (75)	4 489 638 748,22	241 779 229,73	190 328 759,08	1 345 065 015,46	934 378 601,95
Produits financiers (76)	50,63	22,74	1 236 932,78	2 546 350,54	6 519 304,14
Produits spécifiques (compte 77)	2 874 442,77				
TOTAL I	6 113 443 979,16	6 331 965 431,70	6 530 200 601,31	8 678 513 760,05	10 079 601 859,52
CHARGES DECAISSABLES					
Achats et autres charges externes (60+61+62)	50 016 902,29	46 654 837,34	65 285 149,23	3 243 877 298,21	8 258 169 958,84
Impôts, taxes et assimilés (63)	74 539 181,59	75 938 209,31	78 102 301,87	77 150 498,85	79 397 375,78
Charges de personnel (64)	25 296 547,46	26 746 383,21	28 161 238,60	30 937 481,55	32 890 086,22
Autres charges de gestion courante (65)	5 349 211 784,19	5 482 738 710,97	5 726 762 332,83	4 482 939 801,27	1 292 653 209,26
Charges financières (66)	27 736 150,57	27 773 481,01	42 844 844,20	37 098 922,59	42 894 284,88
Charges spécifiques (67)	9 442 910,06				
TOTAL II	5 536 243 476,16	5 659 851 621,84	5 941 155 866,73	7 872 004 002,47	9 706 004 914,98
CAF (I-II)	577 200 503,00	672 113 809,86	589 044 734,58	806 509 757,58	373 596 944,54

D. La capacité d'autofinancement nette ou l'épargne nette

La capacité d'autofinancement nette est égale à la CAF diminuée du remboursement en capital de la dette. La CAF nette représente donc l'autofinancement d'Île-de-France Mobilités. Elle a diminué de 67 % (-455 M€), le recul de la CAF brute se cumulant avec l'accroissement du remboursement en capital de la dette (+17 %).

CAF NETTE					
	EXERCICE 2017	EXERCICE 2018	EXERCICE 2019	EXERCICE 2020	EXERCICE 2021
CAF brute	577 200 503,00	672 113 809,86	589 044 734,58	806 509 757,58	373 596 944,54
Remboursement du capital de la dette	83 124 915,07	82 540 000,00	100 694 432,67	123 708 319,24	146 055 247,36
CAF NETTE	494 075 587,93	589 573 809,86	488 350 301,91	682 801 438,34	227 541 697,18

E. Les ratios de structure

Quatre ratios permettent d'évaluer la structure du compte de résultat :

a/ La marge d'autofinancement courant (CAC)

Ce ratio permet d'apprécier le niveau de la CAF nette. Lorsqu'il est supérieur à 1, il traduit une insuffisance de CAF : pour 2021 ce ratio retrouve son niveau de 2016 (0,98 en 2016 ; 0,92 en 2017 ; 0,91 en 2018 ; 0,93 en 2019 et 0,92 en 2020) :

$$CAC = \frac{\text{charges de fonctionnement CAF} + \text{remboursement de la dette}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0{,}98$$

b/ Le ratio de rigidité des charges structurelles (RIGID) :

Ce ratio rapporte les charges incompressibles aux produits courants. Il passe de 0,52 à 0,14, du fait du changement du mode de rémunération des principaux opérateurs de transport (SNCF et RATP) :

$$RIGID = \frac{\text{charges de personnel + contingents et participations + charges d'intérêts}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0{,}14$$

14 % des charges courantes peuvent être considérées comme difficilement compressibles car relevant des contributions contractuelles versées aux transporteurs publics ou privés.

c/ Les ratios d'endettement

L'endettement rapporté aux produits de fonctionnement courant est en constante augmentation (0,30 en 2018 ; 0,36 en 2019 ; 0,39 en 2020 ; 0,54 en 2021 :

$$END = \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0{,}54$$

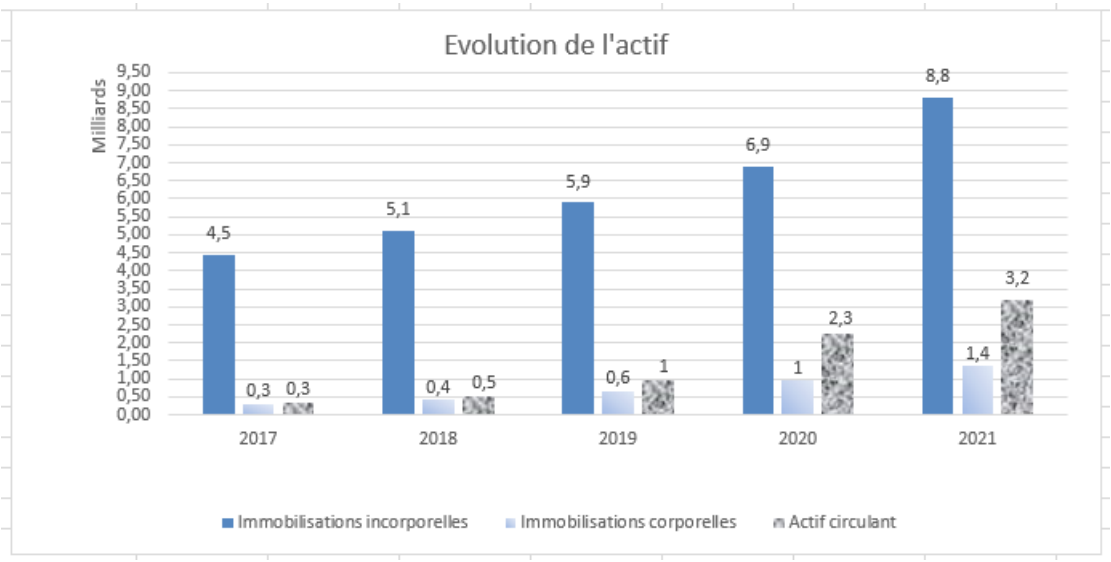
Lorsqu'il est rapporté à la CAF, l'endettement traduit le nombre d'années de CAF nécessaire pour couvrir le remboursement en capital de la dette. Fin 2021 ce ratio est passé de 4,2 à 14,7 années :

$$END = \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{CAF}} = 14{,}67$$

II. Le bilan

Le bilan à la clôture de l'exercice s'élève à 13 400 461 974,64 €, en progression de 32 %. Son augmentation en masse a été égale à + 3 264 M€.

A. L'actif



L'augmentation de l'actif (+ 3 264 108 621,63 €) résulte de l'augmentation de l'actif net immobilisé et dans une moindre mesure de celle de l'actif circulant :

➢ **L'augmentation de l'actif net immobilisé : +2 346 530 623,41 €**

soit un total de bilan de 10 207 909 012,82 € en hausse de 29 %, constitué des

- Immobilisations incorporelles + 1 926 470 650,95 €
  (Total 8 823 962 252,19 €, +27 %)

Cette augmentation résulte essentiellement des subventions d'équipement versées à SNCFV (compte 2041711) au titre du financement du matériel roulant ou de l'amélioration de la qualité de service. Les immobilisations incorporelles en cours (+341 M€) concernent le plan de modernisation de la billettique visant à mettre en place un nouveau système billettique commun à l'ensemble des transporteurs mais surtout, à compter de 2021, les subventions d'équipement finançant des immobilisations en cours (282 M€).

- Immobilisations corporelles + 418 891 921,74 €
  (total 1 382 767 766,95 €, + 43 %)

Cette augmentation correspond pour l'essentiel aux immobilisations corporelles acquises (terrains et bâtiments pour 21 M€, constructions pour 140 M€, matériel roulant bus et ferré pour 140 M€) ou en cours dans le cadre des projets dont IDFM est maître d'ouvrage (117 M€).

- Immobilisations financières + 1 168 050,72 €
  (total 1 178 993,68 €)

IDFM a procédé à des dépôts de garantie liés aux prises à bail de dépôt bus stratégiques pour la mise en concurrence des réseaux bus.

➢ **L'augmentation de l'actif circulant : + 917 673 835,62 €**

soit un total de bilan de 3 191 631 130,77 €, en augmentation de 40 % composé des

- Créances + 490 048 505,00 €
  (Total 1 680 984 262,43 €, +41 %)

Les principales créances comprennent les produits à recevoir détaillés supra (990 M€, + 492 M€), les avances de trésorerie consenties aux mandataires de maîtrise d'ouvrage pour 402 M€ (+ 114 M€), les appels de fonds auprès des financeurs (44 M€), les débiteurs divers (37 M€) ainsi que la TVA du mois de décembre (189 M€).

- Trésorerie + 422 350 081,62 €
  (total 1 462 249 468,34 €). La trésorerie nette reste cependant négative de 37 M€.

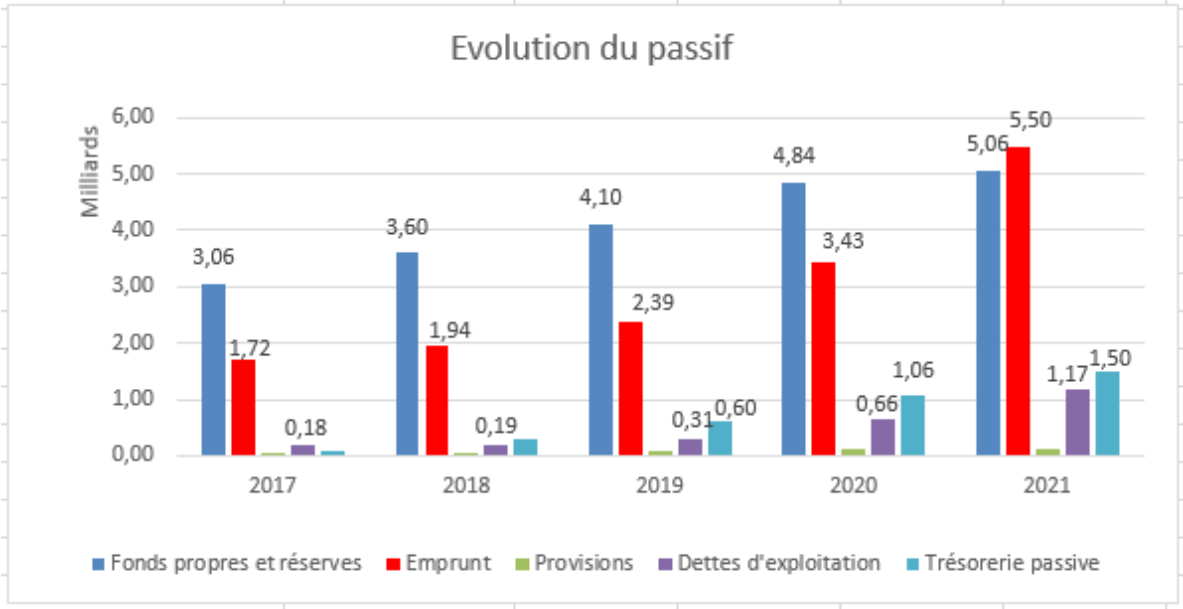
- Avances de trésorerie versées + 5 275 249,00 €
  (total 48 397 400,00 €)

SNCF Voyageurs et la RATP ont bénéficié chacune de deux nouvelles avances de trésorerie liées aux protocoles Imagine'R adoptés par le Conseil (33 M€) tandis que l'avance Covid consentie en 2020 (participation d'IDFM aux mesures commerciales mises en œuvre) a été remboursée (27 M€).

➢ **La diminution des dépenses à régulariser : - 95 837,40 €**

soit un solde de 921 831,05 € correspondant à des dépenses payées mais non encore mandatées.

B. Le passif



La variation positive du passif (+ 3 264 108 621,63 €) est constituée de l'augmentation de l'ensemble des postes :

➢ **L'augmentation des fonds propres + 218 190 668,18 €**
(soit au total 5 061 031 843,15 €, en augmentation de 5 %) dont :

- les réserves + 135 919 231,88 €

  (total 3 225 691 906,30 €, soit une augmentation de 4 %) qui correspond à l'affectation du résultat de l'exercice précédent

- le résultat de l'exercice - 201 484 067,69 €

  (le résultat de l'exercice est excédentaire de 307 768 665,65 € mais en diminution de 39 % par rapport à 2020)

- le report à nouveau + 373 333 501,46 €

- les subventions d'investissement + 149 422 002,53 €

  (total 2 178 101 404,73 €, dont le produit des amendes de police relatives à la circulation routière, qui a été titré à hauteur de 129 M€, auquel s'ajoutent les subventions dues par l'Etat pour 29 M€, la région Ile-de-France pour 70 M€ et les départements pour 18 M€),

- la neutralisation partielle de la dotation aux amortissements des subventions d'équipement - 239 000 000,00 €

- **L'augmentation des provisions pour risques et charges + 195 985,55 €**

Ce poste de bilan (131 033 985,55 €) est stable car les provisions n'ont pas été actualisées, exception faite de celle relative au compte épargne temps, elle-même minorée de 658 552,17 €.

- **L'augmentation des dettes financières + 2 063 508 547,34 €**

(soit au total 5 496 222 222,08 €, en hausse de 60 %)

Cinq nouveaux emprunts obligataires ont été levés, représentant 1,655 Md€. Ceux-ci ne seront pas amortis, IDFM devenant un émetteur récurrent, ce qui lui permet de construire et lisser le profil de ses annuités futures.

5 emprunts ont par ailleurs été contractés auprès de 5 établissements financiers différents (550 M€), dont 2 à taux variable calé sur l'EURIBOR.

Pour la 1ère fois, le montant des dettes financières dépasse celui des fonds propres et réserves.

- **L'augmentation des dettes non financières + 509 935 369,92 €**

(soit au total 1 165 762 161,83 €, en hausse de 78 %)

Les charges à payer (1,1 Md€) représentent 95 % de ces dettes. Les principales charges à payer ont été détaillées supra. Les dettes fournisseurs (comptes 401, 404 et 467) sont passées de 3 à 33 M€.

- **L'augmentation de la trésorerie passive + 437 000 000,00 €**

Soit un solde de 1 499 300 000 €, en hausse de 41 %, correspondant à l'encours de Neu CP.

- **L'augmentation des recettes à régulariser : + 35 278 050,64 €**

soit un solde de 47 111 762,03 € correspondant à des recettes encaissées mais non encore titrées.

C. Le tableau de financement

La synthèse de ces flux, qui ont affecté le patrimoine d'Île-de-France Mobilités est retracée dans le tableau de financement. La première partie décrit les ressources dont a bénéficié Île-de-France Mobilités et les emplois qu'il en a fait tandis que la seconde partie détaille la variation du besoin en fonds de roulement et de la trésorerie.

a/ 1ère partie du tableau de financement (en M€)

VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT					
Emplois	**2021**	**2020**	**Ressources**	**2021**	**2020**
Acquisitions d'éléments de l'actif immobilisé			Capacité d'autofinancement	373 597	806 510
immobilisations incorporelles	2 513 437	1 447 135	Cessions ou réductions de l'actif	201 736	202 267
immobilisations corporelles	441 445	441 048	Augmentation de dotations/subventions	257 353	337 112
immobilisations financières	1 385		Augmentation des dettes financières	2 205 000	1 165 000
Remboursement de dettes financières	146 055	123 708			
TOTAL DES EMPLOIS	3 102 322	2 011 891	**TOTAL DES RESSOURCES**	3 037 686	2 510 889
Apport au fonds de roulement net global (ressource nette)		*498 998*	*Prélèvement sur le fonds de roulement net global (emploi net)*	*64 636*	

Les ressources de l'exercice (3 037 M€) ont été inférieures aux emplois (3 102 M€).

La variation du fonds de roulement net global au titre des opérations de haut de bilan est donc négative pour la différence, égale à 65 M€.

b/ 2ème partie du tableau de financement (en M€)

VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT ET DE LA TRESORERIE				
	2021			2020
	Besoins (1)	Dégagement (2)	Solde (2-1)	Solde
VARIATIONS EXPLOITATION				
Variation des actifs d'exploitation				
avances et acomptes versés sur commandes	114 358			
créances clients, comptes rattachés et autres créances d'exploitation	358 282			
Variation des dettes d'exploitation				
dettes fournisseurs, comptes rattachés et autres dettes d'exploitation		462 987		
TOTAUX	472 640	462 987		
A/ VARIATION NETTE "exploitation"			- 9 653	- 320 994
VARIATIONS HORS EXPLOITATION				
Variation des autres débiteurs	22 587			
Variation des autres créditeurs		82 226		
B/ VARIATION NETTE "Hors exploitation"			59 639	19 230
Total A+B Besoins de l'exercice en fonds de roulement ou Dégagement net de fonds de roulement dans l'exercice			- 49 986	301764
C/ VARIATION NETTE TRESORERIE			- 14 650	197 234
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT NET GLOBAL				
TOTAL (A + B + C) : emploi net **ou** **ressource nette**			**- 64 636**	**498 998**

Les avances et acomptes versés sur commandes ont augmenté de 114 M€, les créances en attente d'encaissement de 381 M€ (créances clients pour 358 M€ et divers 23 M€). Parallèlement les dettes à l'encontre des fournisseurs (463 M€) et autres créditeurs divers (82 M€) ont augmenté de 545 M€. Il en est résulté une diminution du besoin en fonds de

roulement de 50 M€.

La trésorerie enregistrant une variation nette négative de 15 M€, la variation du fonds de roulement net global se révèle négative à hauteur de 65 M€.

D. Situation du fonds de roulement (FDR), du besoin en fonds de roulement (BFR) et de la trésorerie.

En milliers d'euros	2019	2020	2021	Variation 2021/2020	
Ressources stables (RS)	6 584 303	8 406 393	10 688 288	2 281 895	27%
dont fonds propres et réserves	4 100 921	4 842 841	5 061 032	218 191	5%
dont provisions	93 038	130 838	131 034	196	0%
dont endettement à long et moyen terme	2 390 344	3 432 714	5 496 222	2 063 508	60%
Emplois stables (ES)	6 538 286	7 861 378	10 207 909	2 346 531	30%
dont immobilisations incorporelles	5 901 869	6 897 492	8 823 963	1 926 471	28%
dont immobilisations corporelles	636 406	963 875	1 382 767	418 892	43%
dont immobilisations financières	11	11	1 179	1 168	10618%
FDR (RS-ES)	46 017	545 015	480 379	- 64 636	-12%
Actif circulant hors trésorerie (AC)	575 726	1 235 076	1 730 303	495 227	40%
Dettes à court terme (DCT)	310 075	667 661	1 212 874	545 213	82%
				-	
BFR (AC+AUTRES-DCT)	265 651	567 415	517 429	- 49 986	-9%
Trésorerie (FDR-BFR)	- 219 634	- 22 400	- 37 050	- 14 650	65%

Le FDR est égal au total des ressources ou financements stables dont dispose Ile-de-France Mobilités (fonds propres et réserves + provisions + endettement à long et moyen terme) diminué du total des emplois ou biens stables pour lesquels ces financements ont été mobilisés (actif immobilisé). Le FDR est de ce fait un solde représentant la ressource stable dont dispose Ile-de-France Mobilité pour couvrir son besoin en fonds de roulement (BFR) et son besoin de trésorerie (T).

FDR-BFR=T

En 2021 le FDR a diminué de 12 % (-65 M€) pour s'établir à 480 M€.

Le BFR est le besoin de financement qui résulte du décalage entre les opérations budgétaires (émission des titres et des mandats) et les flux monétaires correspondants (encaissement des recettes et décaissement des dépenses). Il est égal au total de l'actif circulant (titres émis non encaissés ou dépenses payées avant mandatement) moins le total des dettes d'exploitation (mandats émis non encore payés ou recettes encaissées avant émission du titre).

Le BFR a diminué de 9 % (-50 M€) et s'élève à 517 M€.

La trésorerie nette, qui est égale à la différence entre le FDR et le BFR, est négative (passant de -22 à - 37 M€) à la clôture de l'exercice, ce qui est la conséquence d'un fonds de roulement demeuré insuffisant et/ou d'un besoin en fonds de roulement encore trop élevé.

III. Les engagements hors bilan

Ceux-ci sont retracés dans le volet budgétaire du compte financier.

IV. Valeurs inactives

La comptabilité des valeurs inactives au 31 décembre 2021 présente un solde nul.