

Séance du 12 décembre 2018

Rapport n° 2018/524

BUDGET PRIMITIF 2019

La croissance du projet de budget 2019 reflète la poursuite des renforts d'offre et d'investissement sur l'ensemble du territoire, opérée par Ile-de-France mobilités.

Ainsi, les dépenses réelles de fonctionnement évoluent de +4,2%, évolution qui correspond principalement à une offre nouvelle de transport de +48 M€ pour un effet année en pleine de plus de 106 M€, montant qui s'ajoute au plus de 102 M€ d'offre nouvelle votée en 2018 (effet en année pleine de l'offre 2018 qui pesait 54 M€ sur le budget 2018).

Compte tenu des contraintes de l'Etat sur l'augmentation des dépenses de fonctionnement des collectivités territoriales, l'effort demandé aux collectivités territoriales franciliennes sera limité à 1,14%.

Les dépenses d'investissement réelles sont en progression de +29% par rapport au budget primitif 2018 avec :

- Une accélération forte du renouvellement du matériel roulant ferré conduisant à une croissance des crédits de paiement +47% par rapport au BP2018 et la proposition de vote de plus de 468 M€ d'autorisations de programme nouvelles pour assurer le financement de nouvelles acquisitions de matériel. En 2019, 67 rames nouvelles seront livrées et 73 rames seront renouvelées ;
- la forte croissance, +21%, des investissements d'amélioration de la qualité de service aux voyageurs avec notamment le programme de modernisation de la billettique et la mise en place de nouvelles mobilités comme la location de vélos à assistance électrique ;

Le montant de l'emprunt à lever s'élève à 903 M€ dont le coût sera optimisé grâce à la notation financière d'Ile-de-France Mobilités.

Les chiffres clés Ile-de-France Mobilités – Budget primitif 2019

	Budget primitif 2018	Budget primitif 2019	écart BP2019/BP2018	écart BP2019/BP2018
Dépenses réelles de fonctionnement (en M€)	5 741	5 982	241	4,2%
Exploitation régulière	5 171	5 402	232	4,5%
<i>dont RATP</i>	2 031	2 120	89	4,4%
<i>dont SNCF</i>	2 301	2 349	48	2,1%
<i>dont CT3</i>	816	856	40	4,9%
<i>dont autres politiques de transport</i>	33	77	44	131,1%
Redevances/taxes	230	234	5	2,0%
Transport scolaire	145	138	- 7	-4,8%
Tarifification sociale	10	9	- 1	-10,8%
Gestion de la dette et du VT	96	108	12	12,3%
Budget courant	79	90	12	14,7%
Autres charges	0	0	-	0,0%
	Budget primitif 2018	Budget primitif 2019	écart BP2019/BP2018	écart BP2019/BP2018
Recettes réelles de fonctionnement (en M€)	6 254	6 553	299	4,8%
VT	4 443	4 733	290	6,5%
Contributions statutaires	1 276	1 291	15	1,1%
Subventions tarification RIF	102	102	-	0,0%
TICPE	100	94	- 6	-6,0%
Redevance accès SNCF Réseau	154	157	3	1,8%
Transport scolaire	138	137	- 1	-1,0%
Autres subventions et recettes	40	40	- 0	-0,4%
			-	
	Budget primitif 2018	Budget primitif 2019	écart BP2019/BP2018	écart BP2018/BP2017
Dépenses réelles d'investissement (en M€)	1 232	1 657	424	34,4%
Matériel roulant	744	1 125	381	51,2%
MR ferré	638	937	298	46,7%
MR bus et Tw	106	188	83	78,0%
Amélioration qualité de service	200	242	42	21,1%
Maîtrise d'ouvrage infrastructures et des reseaux	180	150	- 30	-16,8%
remboursement du capital	92	124	33	35,6%
Autres	17	16	- 1	-7,5%
Recettes réelles d'investissement (en M€)	724	1 086	362	50,1%
Emprunt	554	904	350	63,1%
Produit des amendes	125	138	13	10,4%
Subventions	40	40	-	0,0%
Autres recettes	5	4	- 0	-8,4%
	Budget primitif 2018	Budget primitif 2019	écart BP2019/BP2018	écart BP2018/BP2017
Indicateurs				
Encours de la dette	2 182	2 893	711	32,6%
Epargne brute : RRF-DRF	509	571	62	12,2%
Taux d'autofinancement =EB/Dep réelles d'invest	41%	34%		
Capacité désendettement=encours dette/EB	4,3	5,1		

SOMMAIRE

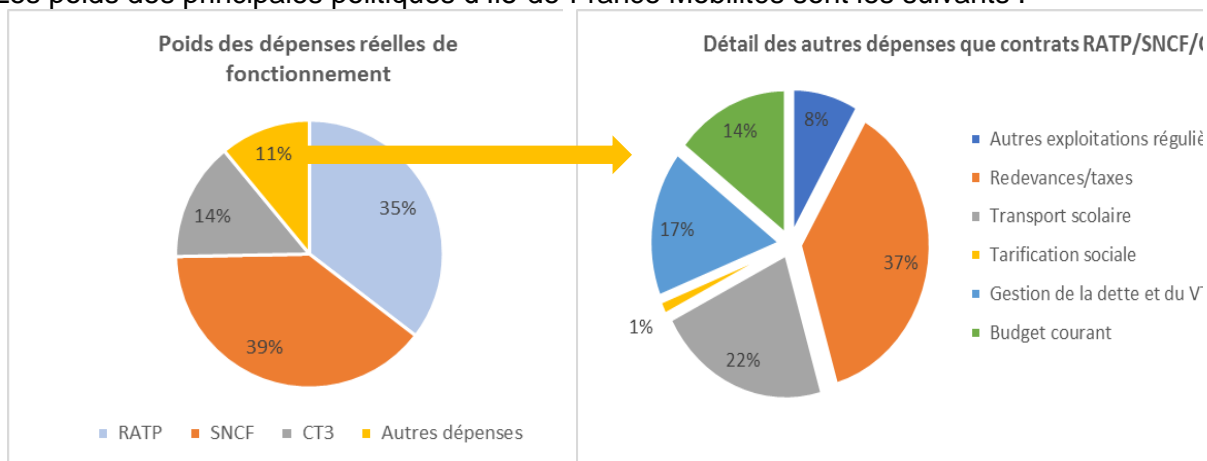
A.	<i>le developpement de l'offre et de NOUVEAUX PROJETS POUR LES VOYAGEURS entrainent</i>	5
	L'accroissement du budget de fonctionnement	5
I.	Les dépenses réelles de fonctionnement : 6 886 M€	5
1.	L'évolution des contributions aux opérateurs reflète la dynamique de l'offre nouvelle : 5 324,915 M€ (+178M€, +3,5%/BP 2018)	5
2.	La poursuite des politiques de transport et de nouvelles mobilités plus adaptées à des besoins spécifiques : 77M€ (+44 M€ ; +1731%/BP 2018)	6
a)	Services améliorant la mobilité : 27,810 M€ (+9 M€/BP2018)	6
b)	De nouvelles applications pour les voyageurs : 16,437 M€ (+5 M€/BP2018)	7
c)	Etudes PDU, bonus qualité de service, autres conventions : 5,064 M€ (+1,9 M€/ BP 2018)	7
d)	Remboursement aux bénéficiaires de l'AME : 27,9 M€	7
3.	Une diminution du budget des transports scolaires : 138,370 M€ (-7,05 M€, -5%/BP 2018)	7
4.	La gestion de la tarification sociale maîtrisée : 9,100 M€ (-1,1M€, -11%/BP 2018)	8
5.	Croissance continue de la fiscalité sur le matériel roulant ferré propriété d'Ile-de-France Mobilités - IFER : 77,3M€ (+1,8M€, +2 %/BP 2018)	8
6.	Une hausse de la redevance d'accès SNCF Réseau : 156,900 M€ (+2,7 M€, +2%/BP 2018)	8
7.	Charges liées à la dette : 50,149 M€ (+8 M€, +19%/BP 2018)	8
8.	Frais liés au VT : 57,857 M€ (+ 4M€, + 7%/BP 2018)	9
9.	Budget de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 90,303 M€ (+11M€, +14%/BP 2018)	9
a)	Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres : 20,725 M€ de crédits de paiement (+2M€, +9%/ BP 2018)	9
b)	Frais de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 36,535 M€ (+9M€/ +35%/ BP 2018)	10
c)	Dépenses de personnel et d'action sociale : 30,928 M€ (0 M€; 0%/ BP 2018)	10
d)	Les impôts locaux : 2,114 M€ (+0,6 M€, +40 %/BP 2018)	10
10.	Les amortissements : 395 M€ (+55 M€, +16%/BP 2018)	10
11.	Virement à la section d'investissement : 508,795 M€	10
II.	Les recettes de fonctionnement : 6 886 M€	11
1.	Le versement de transport et la compensation de l'Etat : 4 733 M€ (+290 M€, +6,5%/BP 2018)	11
2.	Les contributions statutaires : 1 290, 596 M€ (+14,5 M€, +1,14%/BP 2018)	12
3.	Les recettes au titre du transport scolaire : 136,652 M€ (-1,4 M€, -1,05%/BP 2018)	13
4.	Les subventions et autres recettes : 131,852 M€ (-10 M€, -7%/BP 2018)	13
6.	Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 333 M€ (+39 M€, +13,27%/BP 2018)	14
7.	Reprise de provisions : 10 M€	14
B.	<i>LA POURSUITE DE L'ambitieuse politique d'investissement D'ILE-DE-France MOBILITES</i>	15
I.	Les dépenses d'investissement : 2012,012 M€ en CP, 1 112,217 M€ en AP	15
1.	Les investissements au titre du matériel roulant ferré progressent : 936,645 M€ de CP (+298 M€ /+47%/BP2018) et 468 M€ d'AP	16
2.	Les investissements en matériel roulant de surface en forte progression à 188,336 M€ (+82M€,78%/BP2018) et les AP à 166 M€	17
3.	Des investissements d'amélioration de la qualité de service en forte croissance : 241,597 M€ de CP (+42 M€/ +21%/BP2018) et 224,8 M€ d'AP	17
4.	Les développements de réseaux et maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités : 150,003 M€ de CP (-30 M€/-17%/BP2018) et 253,4 M€ d'AP	18
5.	Les autres dépenses d'investissement : 15,8 M€ (-1 M€ ; -6%/BP2018)	18
6.	Remboursement du capital : 124,230 M€ (+32 M€, +36%/BP 2018)	19
7.	Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 333 M€ (+39 M€, +13,27%/BP 2018)	19
8.	Opérations d'ordre : 22,4 M€	19
II.	Les recettes d'investissement : 2 012,012 M€	20
1.	Le produit des amendes : 138 M€ (+13M€, +10%/BP 2018)	20
2.	Les subventions des collectivités : 40 M€ (0M€, 0%/BP 2018)	20
3.	Autres recettes : FCTVA : 4,2 M€ (-0,1 M€, -3%/BP 2018)	21
4.	Amortissements : 395 M€ (+55M€, +16%/BP 2018)	21
5.	Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement : 508,795 M€ (+49 M€, +11%/BP 2018)	21
6.	L'emprunt : 903,616 M€ (+349 M€/ +63%/BP 2018)	21
a)	<u>Contexte économique et financier</u>	21
b)	Montant de l'emprunt et stratégie 2019	23
	Annexe : Situation des autorisations de programme et crédits de paiement	

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

I. Les dépenses réelles de fonctionnement : 6 886 M€¹

Dépenses de fonctionnement		BP2018	BP2019	Evol BP2019/BP2018	Evol BP2019/BP18
Exploitation régulière	Exploitation régulière RATP	2 030 875 000	2 119 758 000	88 883 000	4%
	Exploitation régulière SNCF	2 299 900 000	2 349 064 000	49 164 000	2%
	Exploitation régulière CT3-DSP	816 430 000	856 093 000	39 663 000	5%
	Autres(Navettes aut., covoit.,PAM, TAD,AME ...)	21 847 000	60 774 000	38 927 000	178%
	PMB et Information voyageurs	11 564 200	16 437 000	4 872 800	42%
Transport scolaire	Transport scolaire	145 419 240	138 370 000	- 7 049 240	-5%
Tarification sociale	Chèque mobilité	1 300 000	1 300 000	-	0%
	Améthyste anciens combattants	8 900 000	7 800 000	- 1 100 000	-12%
Redevances/taxes	IFER	75 500 000	77 300 000	1 800 000	2%
	Redevance accès SNCF Réseau	154 200 000	156 900 000	2 700 000	2%
Gestion de la dette et du VT	charges financières	42 058 900	50 149 140	8 090 240	19%
	Coûts de gestion du VT	54 119 000	57 857 000	3 738 000	7%
Budget courant	Masse salariale	30 977 880	30 928 700	- 49 180	0%
	Charges fonctionnement	27 145 540	36 535 521	9 389 981	35%
	Etudes	19 078 470	20 724 800	1 646 330	9%
	Impôts et taxes	1 513 000	2 114 000	601 000	40%
Autres charges	Exceptionnelles	100 000	100 000	-	0%
	Provision	3 800 000	-	- 3 800 000	-100%
	Amortissement	340 000 000	395 000 000	55 000 000	16%
	Ecritures d'ordre	-	-	-	-
	Virement de sect.	462 858 345	508 795 379	45 937 034	10%
Total dépenses de fonct.		6 547 586 575	6 886 000 540	338 413 965	5,2%
Total dépenses réelles de fonct.		5 740 928 230	5 982 205 161	241 276 931	4,2%

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



1. L'évolution des contributions aux opérateurs reflète la dynamique de l'offre nouvelle : 5 324,915 M€ (+178M€, +3,5%/BP 2018)

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

¹ Un changement de présentation a été opéré sur ce tableau récapitulatif du budget d'Ile-de-France Mobilités afin d'isoler les coûts liés à la modernisation de la billetterie et du plan d'action en faveur de l'amélioration de l'information voyageurs (Cf. point A.1.2.b). Cette politique entraîne des frais d'assistance, d'études et de SI importants, l'accroissement de ces coûts venait perturber la lisibilité du budget de fonctionnement courant de l'établissement. Des retraitements ont donc été opérés entre les lignes « PMB et IV » et « Charges de fonctionnement » pour les données 2018 et 2019.

Les crédits proposés au budget 2019 sont fondés sur les maquettes contractuelles et les avenants validés, et intègrent en complément :

- une prévision des indexations fondée sur l'évolution prévisionnelle des indices salaires dans les transports, électricité, pétrole et gazole notamment qui connaissent une progression certaine dans un contexte de reprise de l'inflation, soit une indexation 2019 de +1,8% pour la RATP, +2% pour la SNCF et 2% pour les CT3 par rapport à l'indexation retenue au BP2018 ;
- des bonus/malus cohérents avec les factures antérieures des opérateurs ;
- l'estimation des impôts à régler aux opérateurs et, pour la RATP, d'un éventuel reversement partiel à Ile-de-France Mobilités que pourrait faire l'opérateur du fait d'un impôt sur les sociétés nul, conformément à l'avenant n°8 au contrat 2016-2020 ;
- les coûts liés à l'amélioration de la qualité de service comme le renforcement de l'humanisation dans les bus pour environ 10 M€ ou le plan propreté sur le réseau RATP (1M€) par exemple.
- une hypothèse d'augmentation des recettes de trafic de 2,5% au global, qui incluent l'effet volume lutte contre la fraude. Par ailleurs, sont pris en compte un montant de compensation aux opérateurs pour pertes de recettes en cas de pollution sur la base d'une dizaine de jours et pour l'indemnisation des voyageurs en cas d'incidents graves sur le réseau.
- l'impact de la nouvelle tarification sociale pour les bénéficiaires de l'AME sur les recettes tarifaires : le manque à gagner correspondant à la commercialisation de billets à tarif réduit et de forfaits à -50% à compter de septembre 2019 est estimé à 15 M€ (soit 31 M€ en année pleine). Le montant des remboursements de 50% des forfaits aux bénéficiaires de l'AME entre novembre 2018 et août 2019, date de la commercialisation des nouveaux forfaits et le remboursement des forfaits à tarifs réduits non délivrés aux bénéficiaires de l'AME entre 2016 et octobre 2018 à -50% sont comptabilisés sur la ligne « Autres – Exploitation régulière » (Cf. A.I.2 d.).
- l'impact en année pleine des offres décidées en 2018 : l'offre décidée en 2018 a pesé pour 55 M€ en 2018 et produit un effet année pleine qui pèse sur le budget 2019 pour 102 M€ dont 86 M€ au titre de l'offre Bus.

Une enveloppe d'offre nouvelle d'environ 48 M€, pour un effet année pleine de plus de 106 M€, est prévue pour couvrir :

- la poursuite du développement de l'offre bus (37 M€) dont le renfort de Noctilien et la mise en service du prolongement du T4 prévue fin 2019,
- le renfort d'offre métro ;
- la refonte de la grille du RER C, le renfort de la ligne P, la modification de l'offre de la ligne J5 notamment.

2. La poursuite des politiques de transport et de nouvelles mobilités plus adaptées à des besoins spécifiques : 77M€ (+44 M€ ;+1731%/BP 2018)

La hausse de ce budget global est liée à la mise en place de nouveaux services de transport comme l'émergence de nouveaux services de mobilité (VAE +9M€), la montée en charge du des dépenses au titres des projets PMB et IV (+5 M€) ainsi qu'à l'indemnisation des bénéficiaires de l'aide médicale d'Etat (+28 M€).

a) *Services améliorant la mobilité : 27,810 M€ (+9 M€/BP2018).*

- Les nouvelles mobilités : 11,1 M€

Il est prévu des crédits au titre de la mise en service de la nouvelle DSP de vélos à assistance électrique (9 M€ hors subventions d'investissements) et de la prolongation de

l'expérimentation par Ile-de-France Mobilités de la mise en service de navettes autonomes (1,7 M€).

Par ailleurs dans le prolongement de l'offre de covoiturage mise en place en 2018, une enveloppe de 400 000 € est inscrite au titre de nouvelles conventions.

- Les autres services : 16,7 M€

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

b) De nouvelles applications pour les voyageurs : 16,437 M€ (+5 M€/BP2018)

Cette hausse est liée à la montée en charge des projets liée au programme de modernisation de la billettique et à l'information voyageurs, schéma directeur voté en 2018. Cette catégorie comprend notamment les coûts d'hébergement et d'exploitation pour les projets Vianavigo 3 et IVTR (l'Information Voyageur en Temps Réel) ainsi que pour le SI Services nécessaire à l'exploitation du PMB.

c) Etudes PDU, bonus qualité de service, autres conventions : 5,064 M€ (+1,9 M€/ BP 2018).

Cette rubrique regroupe des conventions d'exploitation spécifiques pour des sites propres (Evry, Massy Saclay et 393) (2,1M€), les études PDU (0,6 M€) et les bonus prévus contractuellement pour les ouvrages d'intermodalité labélisés pour inciter l'amélioration de leur exploitation (2,37 M€). Ce dernier montant évolue fortement à la hausse du fait de l'augmentation de parc relais et Véligo.

d) Remboursement aux bénéficiaires de l'AME : 27,9 M€

Conformément à la convention entre Ile-de-France Mobilités et Comutitres soumise à ce même Conseil, relative à l'indemnisation des bénéficiaires de l'aide médicale d'Etat ayant acquis des forfaits plein tarif alors qu'ils étaient éligibles à un tarif réduit entre novembre 2018 et août 2019, date de la commercialisation des nouveaux forfaits, un montant de presque 17 M€ est inscrit.

Par ailleurs, le remboursement des forfaits à tarifs réduits non délivrés aux bénéficiaires de l'AME entre 2016 et octobre 2018 à -50% est estimé à ce stade à 10 M€. Ce montant sera réévalué à mi année en fonction des demandes de remboursement traitées. Ce montant est globalement neutre budgétairement puisqu'une provision budgétaire avait été constituée à ce titre au DM1 2018 : une reprise sur provision est réalisée pour le même montant (Cf. article II.7). Sont également prévus des frais de gestion au bénéfice de Comutitres.

3. Une diminution du budget des transports scolaires grâce à la mise en concurrence : 138,370 M€ (-7,05 M€, -5%/BP 2018)

La mise en œuvre de nouveaux marchés d'exploitation à compter de la rentrée 2017 pour les départements 78-95 et 92 a permis d'obtenir de meilleures conditions d'achat, générant des économies malgré une augmentation du nombre d'élèves transportés (+0,6% pour les CSS et +6,7% pour les TA soit un total de 53 356 élèves transportés). Ils ont également permis une réactivité plus grande pour faire face aux demandes des familles et une souplesse plus importante permettant une meilleure adaptation afin de répondre aux évolutions des circuits en cours d'année par exemple. Le BP 2019, en baisse par rapport au BP 2018, est cependant dans la continuité des dépenses effectivement réalisées en 2018.

4. La gestion de la tarification sociale maîtrisée : 9,100 M€ (-1,1M€, -11%/BP 2018)

Cette ligne intègre :

- la distribution des chèques mobilité (1,3 M€) ;
- le financement de l'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste, en subventionnant les départements (7,8 M€). Ce montant est diminué de 1,1 M€ compte tenu du niveau de l'exécution budgétaire observé ces deux dernières années et des moindres demandes reçues des départements par rapport aux prévisions.

5. Croissance continue de la fiscalité sur le matériel roulant ferré propriété d'Ile-de-France Mobilités - IFER : 77,3M€ (+1,8M€, +2 %/BP 2018)

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

6. Une hausse de la redevance d'accès SNCF Réseau : 156,900 M€ (+2,7 M€, +2%/BP 2018)

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.

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

7. Charges liées à la dette : 50,149 M€ (+8 M€, +19%/BP 2018)

Il s'agit :

- des intérêts des emprunts levés entre 2012 et 2017 ainsi qu'une estimation des frais financiers des emprunts et instruments de trésorerie à mobiliser en 2018 et en 2019 pour un montant total de 48,7 M€⁴;
- des frais bancaires induits par la gestion d'une ligne de trésorerie destinée à couvrir le programme de Neu CP et des commissions prévisionnelles dues sur les prêts

² Loi du 3 juin 2010, article 11

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

⁴ y compris 10,5 M€ d'intérêts courus non échus : intérêts de la dette qui courent sur 2019 mais qui seront réglés en 2020 soit à la date anniversaire des contrats

obligataires à contracter en 2019 (commission d'arrangement et de placement ainsi que frais d'administration de l'émission obligataire). Le montant de ces commissions est estimé à 1,4 M€.

Cette prévision repose sur l'hypothèse d'une mobilisation du solde du contrat encore disponible auprès de la BEI, d'une utilisation du programme EMTN et de l'appel éventuel à d'autres financements (prêts bancaires, Schuldschein, Namensschuldverschreibung) pour couvrir le solde des besoins.

Par ailleurs, il conviendra d'actualiser en 2019 la notation d'Ile-de-France Mobilités et la documentation juridique et financière des programmes EMTN et de Neu CP lancés en 2018. Les mises à jour annuelles étant moins volumineuses que la mise en place des programmes, le coût est réduit par rapport à l'an passé pour atteindre une dépense estimée à 43 K€ (-360 K€, - 89%/BP 2018).

8. Frais liés au VT : 57,857 M€ (+ 4M€, + 7%/BP 2018)

Ces crédits inscrits se répartissent :

- en frais versés aux organismes collecteurs du VT à hauteur de 46,857 M€ soit 0,99% du VT à percevoir : l'estimation du VT perçu étant en augmentation, les frais de collecte augmentent mathématiquement ;
- en remboursements effectués en faveur des employeurs qui logent ou transportent eux-mêmes leurs salariés (11 M€).

9. Budget de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 90,303 M€ (+11M€, +14%/BP 2018)

Le budget de fonctionnement qui regroupe les études, les prestations de conseil, la masse salariale et les coûts de fonctionnement courant de la structure augmente par rapport au BP2018, mais une partie de ces coûts avait déjà été pris en compte en DM1 2018 : l'essentiel de l'accroissement des dépenses est lié aux coûts SI liés à l'augmentation du périmètre des applications métiers à maintenir, à l'évolution et la sécurisation des outils, mais aussi à l'accroissement des crédits d'études dans le cadre de la préparation à la mise en concurrence.

a) Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres : 20,725 M€ de crédits de paiement (+2M€, +9%/ BP 2018)

Les crédits 2018 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan et des contrats particuliers pour 4,38 M€ de CP. Les crédits correspondent aux expertises menées par Ile-de-France Mobilités des études conduites par les opérateurs dans le cadre des schémas directeurs et des dossiers présentés par la SGP au conseil d'Ile-de-France Mobilités ainsi qu'aux études de divers projets de développements d'infrastructures et de dépôts bus. Ces études correspondent aux projets pour lesquels Ile-de-France Mobilités n'est pas maître d'ouvrage ou qui ne sont pas encore en phase avant-projet. Les crédits inscrits sont en diminution par rapport aux crédits inscrits au BP2018 (-2,8 M€).
- les audits et les études générales amont pour 16 M€. Ces crédits (+4,5 M€ par rapport au BP2018) concernent, outre les études habituelles (la poursuite des audits menés sur les contrats RATP/SNCF/CT3, l'enquête globale transport EGT par exemple), les études pour la préparation de la mise en concurrence : assistance à la préparation et à la négociation des contrats de DSP, audits relatifs au rachat du matériel roulant bus des contrats CT3 et des dépôts bus notamment.

b) Frais de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 36,535 M€ (+9M€/ +35%/ BP 2018)

Les frais de fonctionnement augmentent par rapport au BP 2018. Cette augmentation concerne essentiellement les coûts d'exploitation, d'hébergement et de maintenance informatique (+8,5 M€) liés à l'augmentation du périmètre des applications métiers à maintenir, l'évolution et la sécurisation des outils et leur maintenance pour faciliter le télétravail l'exploitation du nouveau site IDFM pour mieux promouvoir la marque ou l'acquisition d'une solution de centrale de réservation pour les transports à la demande notamment. Une partie de la hausse de ces couts avait déjà été prise en compte en DM1 2018. A ces coûts SI, s'ajoutent des dépenses complémentaires en matière de design (+0,7M€), qui constitue des actions nouvelles d'Ile-de-France Mobilités pour faire un design harmonisé entre les opérateurs en améliorant les services aux usagers (Par exemple, mise en place d'un poteau d'arrêt de bus en grande couronne).

c) Dépenses de personnel et d'action sociale : 30,928 M€ (0 M€; 0%/ BP 2018)

La masse salariale reste stable par rapport au budget 2018.

d) Les impôts locaux : 2,114 M€ (+0,6 M€, +40 %/BP 2018)

Depuis 2015, Ile-de-France Mobilités s'est engagée dans une démarche d'acquisition de terrains dans le cadre des projets d'infrastructure et pour la construction de dépôts de bus. En conséquence, il doit s'acquitter des impôts fonciers.

10. Les amortissements : 395 M€ (+55 M€, +16%/BP 2018)

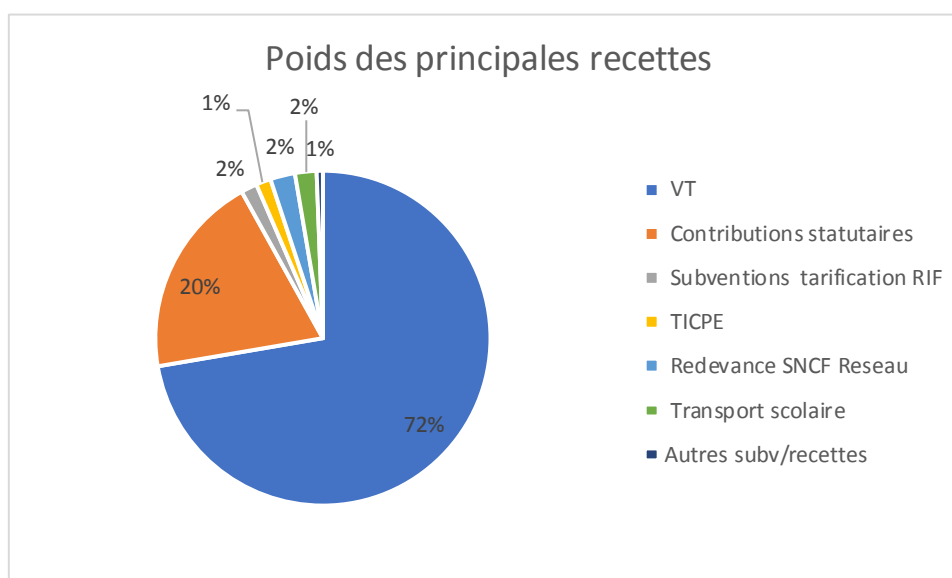
Ils constituent une dépense de fonctionnement, qui ne donne pas lieu à décaissement, et une recette d'investissement puisqu'ils sont intégrés dans le calcul de la capacité d'autofinancement. Ils progressent de 55 M€ par rapport aux crédits 2018 essentiellement en raison de la montée en charge des subventions d'investissement versées au titre du financement du matériel roulant notamment.

11. Virement à la section d'investissement : 508,795 M€

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

II. Les recettes de fonctionnement : 6 886 M€

Recettes de fonctionnement	BP2018	BP2019	Evol BP2019/BP2018	Evol BP2019/BP18
VT	4 443 228 000	4 733 000 000	289 772 000	6,52%
Contributions statutaires	1 276 049 475	1 290 596 440	14 546 965	1,14%
Transport scolaire	138 099 000	136 652 000	- 1 447 000	-1,05%
Subventions tarification RIF	102 205 600	102 205 600	-	0,00%
autres subventions et recettes	39 804 500	29 646 500	- 10 158 000	-25,52%
TICPE	100 000 000	94 000 000	- 6 000 000	-6,00%
Redevance accès SNCF Réseau	154 200 000	156 900 000	2 700 000	1,75%
Recettes diverses et exceptionnelles	-	-	-	
Reprise de provisions	-	10 000 000	10 000 000	
Ecritures d'ordre	294 000 000	333 000 000	39 000 000	13,27%
			-	
Total recettes de fonctionnement	6 547 586 575	6 886 000 540	338 413 965	5,17%
Total recettes réelles de fonctionnement	6 253 586 575	6 553 000 540	299 413 965	4,79%



1. Le versement de transport et la compensation de l'Etat : 4 733 M€ (+290 M€, +6,5%/BP 2018)

Le versement transport est acquitté par les employeurs franciliens de plus de 11 salariés, sur la masse salariale. Il s'agit de la recette la plus importante d'Ile-de-France Mobilités (plus de 70% des recettes de fonctionnement) ; elle est également la recette la plus dynamique dont dispose Ile-de-France Mobilités, puisqu'elle est liée à la croissance de l'emploi et du salaire moyen par tête en Ile-de-France, tous deux actuellement tirés vers le haut par la progression de l'économie francilienne.

A la suite de la loi de finances pour 2018, le Conseil d'Ile-de-France Mobilités a décidé, le 14 février 2018, les taux applicables en 2019 suivants :

	Taux au 01/01/2019
Zone 1 - Paris et communes du 92	2,95%
Zone 2 - communes du 93 et 94	2,54%
Zone 2 bis* - communes hors 75,92,93 et 94 du décret n°2012-463	2,01%
Zone 3 - autres communes d'IdF	1,60%

La prévision 2019 de versement transport repose sur plusieurs éléments :

- La prévision de versement transport établie pour 2018 ;
- un ralentissement mécanique de la croissance de la masse salariale, à la suite du fort regain observé en 2017 et aux bonds des primes salariales comptabilisées dans la collecte de janvier et de juillet 2018. Outre ces deux épiphénomènes, les autres mois de 2018 sembleraient indiquer un retour à un cycle de croissance moins dynamique de la masse salariale francilienne. En conséquence, il est pris pour hypothèse que le rythme de croissance de la masse salariale revienne en phase avec sa croissance moyenne observée depuis 2013, soit +2,6% en 2019 ;
- les effets année pleine des hausses de taux de 2018 (intervenue le 1^{er} juillet 2018) et de 2019 (1^{er} janvier) soit +123 M€ ;
- la compensation due par l'Etat au titre de 2019, qui sera vraisemblablement payée en 2020 (en attente d'arbitrage sur les modalités de versement de la part de l'Etat) : +37 M€.

La somme du versement transport et de la compensation serait ainsi estimée en 2019 à 4 733 M€.

2. Les contributions statutaires : 1 290, 596 M€ (+14,5 M€, +1,14%/BP 2018)

Elles sont calculées conformément à l'article 17 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut d'Ile-de-France Mobilités : elles contribuent à équilibrer la section de fonctionnement. Il est proposé de ralentir la progression des contributions statutaires par rapport à l'inflation, compte tenu de la situation financière des collectivités. Une évolution indexée sur 1,14% est retenue, alors que l'inflation est estimée au PLF 2019 à 1,4%. Ce taux de 1,14% correspond aux engagements financiers entre l'Etat et certaines collectivités locales. Les apports de chaque membre sont individualisés dans le tableau ci-après.

	BP 2018	BP 2019	évol BP2019/BP2018
Contributions statutaires	1 276 049 475	1 290 596 440	14 546 965
Région	650 785 232,00	658 204 184,00	7 418 952
Ville de Paris	387 663 831,00	392 083 199,00	4 419 368
CD92	98 766 229,00	99 892 164,00	1 125 935
CD93	47 851 856,00	48 397 367,00	545 511
CD94	38 409 090,00	38 846 954,00	437 864
CD78	20 289 186,00	20 520 483,00	231 297
CD91	12 505 285,00	12 647 845,00	142 560
CD95	11 612 050,00	11 744 427,00	132 377
CD77	8 166 716,00	8 259 817,00	93 101

3. Les recettes au titre du transport scolaire : 136,652 M€ (-1,4 M€, -1,05%/BP 2018)

- La DGD : 128 M€

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

- Les subventions et recettes reçues des conseils départementaux et des familles au titre des transports scolaires : 8,550 M€

Des subventions à hauteur de 8 M€ sont inscrites et correspondent à la participation des conseils départementaux des Yvelines, du Val d'Oise et de l'Essonne, conventionnée avec Ile-de-France Mobilités, afin de permettre une facturation des transports scolaires inférieure au tarif régional.

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

4. Les subventions et autres recettes : 131,852 M€ (-10 M€, -7%/BP 2018)

Elles se répartissent ainsi :

- *Subvention Région pour la tarification sociale : 72,440 M€ (stabilité/BP2018)*

La Région intervient depuis 2006 dans le soutien aux déplacements en Ile-de-France des personnes les plus démunies. Il est proposé de reconduire la participation de la région pour le même montant que celui voté en 2018.

- *Subvention Région Imagine' R : 23,900 M€ (stabilité/BP2018)*

La Région soutient également le transport des jeunes en Ile-de-France. Il est donc proposé d'inscrire en 2018 la participation de la Région au financement de la carte Imagine « R » pour un montant de 23,900 M€, montant stable.

- *Subvention Région Gratuité jeunes en insertion : 5,865 M€ (stabilité/BP2018)*

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

- *Les subventions au titre des études notamment CPER : 2 M€ (stabilité/BP2018)*

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

de ces études sont fondées sur les dépenses réalisées par Ile-de-France Mobilités au titre des conventions signées.

- *Autres recettes* :27,646 M€ (-10 M€, -27%/BP2018)

Elles sont constituées des redevances de parcs relais et des revenus des immeubles notamment l'immeuble restitué par la RATP à Ile-de-France Mobilité situé Quai des Grands Augustins (4,6 M€) et d'une estimation des avoirs des factures CT3 (23 M€).

5. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 94 M€ (-6M€, -6%/BP 2018)

La TICPE est une ressource dont bénéficie Ile-de-France Mobilités depuis 2017, dans le cadre des négociations sur le financement du Pass Navigo à tarif unique. Elle avait été estimée à 100 M€ par l'Etat, or Ile-de-France Mobilités n'a encaissé que 94 M€ en 2017. Il est donc proposé de reconduire ce montant au budget 2019.

Pour l'année 2019, les tarifs sont les suivants, au même niveau que ceux de 2018 :

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

6. Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 333 M€ (+39 M€, +13,27%/BP 2018)

La reprise de subventions (105 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (228 M€) optionnelle, sont des écritures d'ordre budgétaire qui allègent la charge d'amortissement des subventions d'équipement versées, constatée en dépenses de la section de fonctionnement (Cf. point A.1.10). En contrepartie, une dépense d'investissement (Cf. point B.1.7) pour chacune de ces écritures est prévue strictement égale à ces recettes de fonctionnement.

7. Reprise de provisions : 10 M€

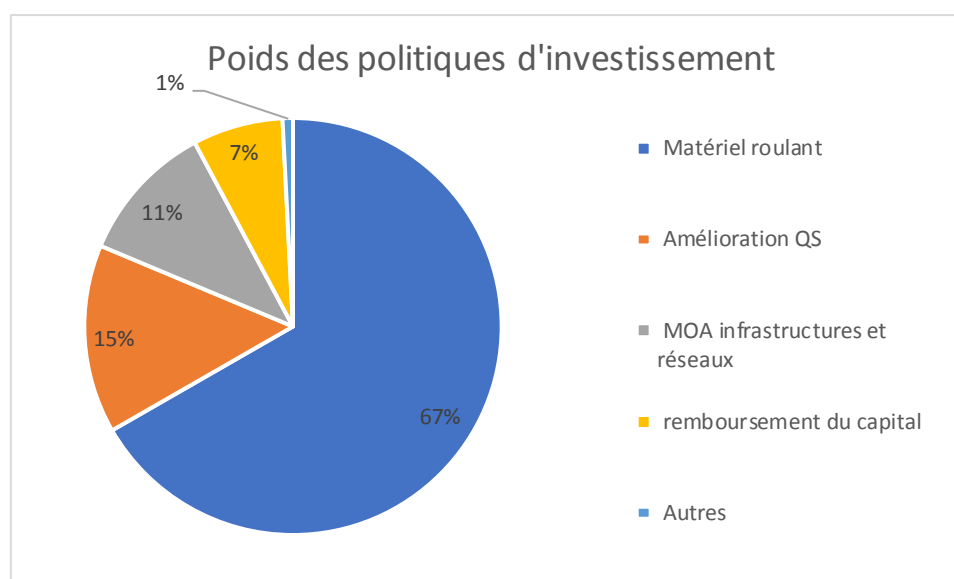
En 2018, une provision a été constituée au titre du remboursement des forfaits à tarifs réduits non délivrés aux bénéficiaires de l'AME entre 2016 et octobre 2018, pour 44 M€.

Afin de pouvoir honorer les premiers remboursements aux bénéficiaires pour la période février 2016-octobre 2018, il est proposé de reprendre une partie de cette provision à hauteur de 10 M€. Les remboursements seront effectués par Comutitres (Cf. I.2.d).

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

Dépenses d'investissement	BP2018	Voté après DM1 2018	BP 2019	Evol BP2019/BP2018	Evol BP2019/ BP18	Evol BP2019/ DM1 2018
Investissements majeurs	1 123 756 900	1 175 256 900	1 516 581 980	392 825 080	35%	29%
<i>dont Subventions d'équipement versées</i>	973 557 600	1 070 057 600	1 378 578 980	405 021 380	42%	29%
dont Matériel roulant ferré	638 275 000	738 275 000	936 645 980	298 370 980	47%	27%
dont Matériel roulant de surface (bus,tw, vélo)	105 782 600	112 782 600	188 336 000	82 553 400	78%	67%
dont Amélioration QS	199 500 000	189 000 000	241 597 000	42 097 000	21%	28%
dont Développement des réseaux	30 000 000	30 000 000	12 000 000	- 18 000 000	-60%	-60%
<i>dont Maîtrise d'ouvrage infrastructures</i>	127 816 100	96 216 100	102 007 000	- 25 809 100	-20%	6%
<i>dont Terrains et dépôts bus</i>	22 383 200	8 983 200	35 996 000	13 612 800	61%	301%
Autres (immobilisations, opé comptables)	16 845 090	17 195 090	15 800 000	- 1 045 090	-6%	-8%
Investissements sous mandat	239 521	239 521	-	239 521	-100%	-100%
Remboursement du capital	91 590 000	88 790 000	124 230 000	32 640 000	36%	40%
Reprises & Neutralisation des subv versées	294 000 000	294 000 000	333 000 000	39 000 000	13%	13%
Restes à réaliser	-	8 511 327	-	-	-	-100%
Opérations d'ordre	-	-	22 400 000	22 400 000	-	-
Resultat d'investissement reporté	-	566 943 194	-	-	-	-100%
Total dépense d'investissements	1 526 431 511	2 150 936 032	2 012 011 980	485 580 469	32%	-6%
Total dépenses réelles d'invest.	1 232 431 511	1 281 481 511	1 656 611 980	424 180 469	34%	29%

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



I. Les dépenses d'investissement : 2012,012 M€ en CP, 1 112,217 M€ en AP

Les dépenses réelles d'investissement progressent de +34% par rapport au BP2018, avec une hausse des investissements pour le matériel roulant ferré de 47% et surtout pour le matériel roulant de surface de 78%.

1. Les investissements au titre du matériel roulant ferré progressent : 936,645 M€ de CP (+298 M€ /+47%/BP2018) et 468 M€ d'AP

Afin de poursuivre la mise en œuvre du programme de renouvellement du matériel roulant, il est proposé un montant de 936,6 M€ de crédits de paiement et 468 M€ d'autorisation de programme, en fonction des conventions d'ores et déjà signées et des projets à signer en 2019 dans le cadre du Schéma Directeur du Matériel Roulant.

Les 936,6 M€ de crédits proposés, correspondent à des crédits dus au titre de conventions signées (et à signer) en 2018, pour les principaux projets suivants :

➤ **Projets d'acquisition :**

- 134 rames Régio2N pour un montant estimatif de CP de 219 M€ ;
- 64 rames Dualis pour le T4CM, T11, T12 et T13 express pour un montant estimatif de CP de 26,9 M€ ;
- les 360 rames du Francilien pour un montant estimatif de CP de 314,3 M€ ;
- les 72 rames MP14 et les 18 rames MP05 pour la ligne 14 et son prolongement à Mairie de Saint-Ouen pour un montant estimatif de CP de 102,8 M€ ;
- les 20 MP14 de la ligne 4 pour un montant estimatif de CP de 3,6 M€ ;
- les 20 MP14 de la ligne 11 pour un montant estimatif de CP de 14,3 M€ ;
- les 140 rames MI09 pour le RER A pour un montant estimatif de CP de 0,7 M€ ;
- 71 rames RERNG lignes D et E et le système Nexteo Bord pour un montant de CP de 131,1 M€ ;
- les 53 MR SGP pour les lignes 15, 16 et 17 pour 50,3 M€ de CP estimés

➤ **Projets de rénovation :**

- la rénovation des Z2N pour un montant estimatif de 38,7 M€ en CP ;
- 86 rames MF77 pour les lignes 7 et 8 pour un montant estimatif de CP de 6 M€ ;
- 31 rames MI84 pour la ligne B pour un montants en CP de 12,5 M€
- la rénovation des 43 MI2N de la ligne A pour 11,8 M€ de CP
- l'adaptation et la mutation des rames MP05 et MP89 pour les lignes 4 et 6 : 4,5 M€ de CP

Seule la convention relative au matériel MF19 pour les lignes 3bis, 7bis et 10 est prévue d'être signée en 2019. A ce jour, il n'y a pas de CP prévus à ce titre.

En 2019, 67 rames nouvelles seront livrées et 73 rames seront rénovées (hors mutations/adaptations des rames MP05/MP89 pour les lignes 4 et 6).

Par ailleurs un montant de 468 M€ d'AP est proposé au vote pour couvrir, notamment, les besoins de conventions à signer en 2019, il s'agit des projets concernant :

- l'acquisition de 47 rames Francilien en tranche optionnelle 6 : 66 M€ d'AP supplémentaires ;
- la rénovation de 43 rames MI2N pour la ligne A : 8 M€ d'AP supplémentaires ;
- la convention d'acquisition des rames MF19 pour les lignes 3bis, 7bis et 10 : 380 M€ d'AP estimées ;
- la convention d'acquisition des MR SGP pour les lignes 15 à 17 : 14M€ d'AP supplémentaires.

2. Les investissements en matériel roulant de surface en forte progression à 188,336 M€ (+82M€,78%/BP2018) et les AP à 166 M€

Cette rubrique recouvre les subventions d'investissement versées au titre de l'acquisition de bus, tramways et au titre de vélos à assistance électrique dans le cadre de la délégation de services publics attribuée en 2018.

On note une hausse des prévisions de crédits importante du fait d'une part de la montée en charge du financement des bus RATP à la suite de la signature de la convention 2018-2020 et d'autre part, de l'acquisition par Ile-de-France Mobilités via la centrale d'achat, la CATP, environ 500 bus électriques et cars GNV.

Les conventions pour l'acquisition de bus auprès de la RATP nécessitent des CP à hauteurs de 63,4 M€ en 2019. Les CP prévus au titre des bus des opérateurs privés CT3 s'élèvent quant à eux à 51,5 M€ en 2019. Des crédits sont inscrits afin de permettre à Ile-de-France Mobilités d'acquiescer via la centrale d'achat, la CATP, environ 500 véhicules GNV et électriques. La convention devrait être signée au 1^{er} semestre 2019 et les livraisons effectuées en 2020. Un montant d'AP est inscrit à ce titre à hauteur de 166 M€ et 42,5 M€ en CP.

Les crédits relatifs au matériel roulant tramway concernent l'acquisition des 17 rames du T3 pour le prolongement à Porte d'Asnières, des 4 rames en renfort de la ligne T5 pour un montant global de 2 M€. Ile-de-France Mobilités acquiesce via un marché 22 rames pour le T9 dont 2 rames devraient être livrées, 16,1 M€ sont inscrits à ce titre. Une convention de financement au titre du financement des rames du prolongement du T3 à l'Ouest est prévue d'être signée en 2019, sans impact financier en CP cette année (l'AP a déjà été prévue).

Enfin, un montant de 12,8 M€ est inscrit au titre du financement des vélos à assistance électrique dans le cadre de la DSP (en complément des dépenses de fonctionnement mentionnées *supra*).

3. Des investissements d'amélioration de la qualité de service en forte croissance : 241,597 M€ de CP (+42 M€/21%/BP2018) et 224,8 M€ d'AP

Afin de poursuivre la politique d'amélioration de la qualité de service, il est proposé au Conseil de voter les nouveaux crédits d'AP issus de la mise en oeuvre des schémas directeurs et les CP suivants. Ce budget est en forte croissance compte tenu essentiellement de la montée en charge du schéma directeur de l'accessibilité et de la mise en oeuvre du programme de modernisation de la billettique. Il est proposé d'inscrire :

- 80 M€ d'AP supplémentaires au titre du SDA pour la poursuite de la mise en accessibilité. Compte tenu des engagements passés, les besoins en crédits de paiement 2018 sont estimés à 80,75 M€;
- l'augmentation de l'AP à hauteur de 51,3 M€ au titre de la poursuite de la conception du programme de modernisation billettique et 80,6 M€ de CP ;
- 52 M€ de hausse d'AP et 29,45 M€ de CP correspondant à l'ensemble des projets d'intermodalité engagés ;
- 20,5 M€ de hausse d'AP pour des projets d'information voyageur et 19 M€ de CP ;
- Une hausse de l'AP relative à l'accessibilité PMR pour 18 M€ en CP ;
- Une hausse de l'AP de 3 M€ au titre des opérations de sécurité et une inscription de CP de 3,32 M€ ;

- 10,45 M€ de CP au titre du plan impact et de l'optimisation des infrastructures.

4. Les développements de réseaux et maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités : 150,003 M€ de CP (-30 M€/-17%/BP2018) et 253,4 M€ d'AP

Pour 2019, les dépenses prévues pour la maîtrise d'ouvrage des infrastructures (102 M€) traduisent l'avancement opérationnel des opérations dont Ile-de-France Mobilité assure la maîtrise d'ouvrage. Les projets T4, T9, T10, T12 et T13 phase 1, dont les travaux sont en cours, engagent des dépenses conséquentes pour leur avancement (acquisitions foncières et travaux essentiellement), en conformité avec les conventions de financement mises en place avec la Région, Ile-de-France Mobilités, l'Etat et les départements.

Des crédits sont également inscrits au titre de l'automatisation de la ligne 4 pour 12 M€.

Pour optimiser le suivi financier et fiscal des opérations sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, il est proposé de créer pour chaque projet d'infrastructure, une AP hors taxes et une AP toutes taxes comprises. Les montants précédemment votés par le Conseil ne sont pas modifiés, mais seulement répartis entre ces deux AP⁵. En annexe, un tableau récapitulatif des AP permet de recenser ces modifications.

Au-delà de ces modifications, sont proposées les abondements ou créations d'AP suivants :

- Au titre du projet du Cable A, deux AP sont ouvertes : une AP HT de 9,450 M€ et une AP TTC de 1,260 M€.
- Une AP HT de 4,5 M€ et une AP TTC de 0,6 M€ sont ouvertes au titre du projet Tram 1 Nanterre-Rueil pour couvrir les études amonts, l'enquête publique devant débuter en 2019 et la déclaration de projet votée fin 2019.
- Le projet Tram 10 étant en phase PRO, l'AP HT est augmentée de 160,2 M€ et l'AP TTC de 21,360 M€.
- L'AP HT relative au Tram 13 phase 2 est augmenté de 7,983 M€ HT pour tenir compte des conventions effectivement mises en place et l'AP TTC de 1,064 M€.

Dans le cadre de la préparation de la mise en concurrence, les dépenses relatives aux dépôts bus progressent de manière significative (36 M€): des crédits sont inscrits au titre des prévisions d'acquisitions foncières et études pour les futurs dépôts (10,5 M€) et surtout pour le financement de l'adaptation des dépôts actuels aux nouvelles énergies (21,850 M€), ainsi que des crédits pour le financement des travaux dans les dépôts propriété d'Ile-de-France Mobilités (Melun, Bondoufle, Filéo – 3,6 M€).

L'AP est augmentée de 47 M€ afin de couvrir les engagements d'Ile-de-France Mobilités en matière d'adaptation des dépôts existants aux nouvelles énergies et acquérir du foncier pour y construire de nouveaux dépôts.

5. Les autres dépenses d'investissement : 15,8 M€ (-1 M€ ; -6%/BP2018)

Les crédits inscrits concernent notamment :

- Des études préalables systèmes et réseaux pour la structuration du programme de transformation numérique nécessaires au lancement de nouveaux projets, à la sécurité du SI et du télétravail, à la mise en conformité RGPD et à plusieurs nouveaux projets applicatifs (extranet des élus, refonte des sites Internet IdFM, Vianavigo et Navigo) (12 M€).

⁵ selon une clé générique observée sur la part du cout du projet relevant des aménagements urbains, soumis à la TVA (environ 10% du cout d'un projet) et relevant des systèmes d'exploitation de transport (environ 90% du cout d'un projet).

- Des travaux d'aménagement d'achat de mobilier et de nouveaux climatiseurs pour les salles informatiques (0,8 M€) ;
- Des expérimentations en design pour les différents modes de transport (0,5 M€).

6. Remboursement du capital : 124,230 M€ (+32 M€, +36%/BP 2018)

Les crédits se déclinent comme suit :

- 86,2 M€ de remboursements sur les prêts effectivement mobilisés;
- 31,8 M€ de remboursements prévisionnels sur le prêt à mobiliser en fin d'année 2018 auprès de la BEI ;
- une prévision de crédits de 6,25 M€ (opération d'ordre semi-budgétaire) afin de provisionner le remboursement en capital de la dette obligataire levée en 2016, dans la continuité de la méthode entamée en 2017. Cette émission a été réalisée un an avant qu'Ile-de-France Mobilités n'entame les démarches en vue de lancer son programme EMTN. Il s'agissait par conséquent d'une opération isolée, raison pour laquelle Ile-de-France Mobilités a choisi de provisionner année après année son amortissement. Désormais dotée d'un programme EMTN, Ile-de-France Mobilités sera un émetteur récurrent d'obligations. Elle pourra dès lors panacher ses maturités d'emprunt afin de construire un profil d'annuités lissées. Pour cette raison, elle n'a pas besoin de provisionner les remboursements des émissions à venir.

7. Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 333 M€ (+39 M€, +13,27%/BP 2018)

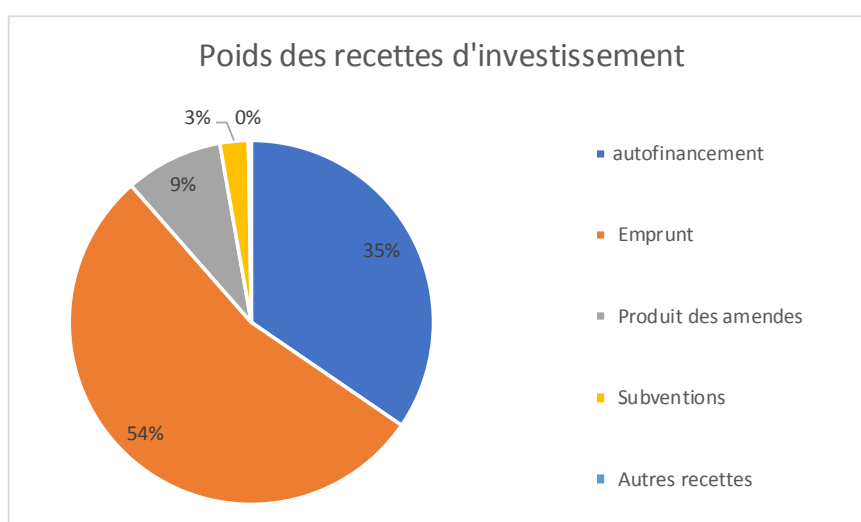
Cette écriture d'ordre budgétaire permet d'alléger la charge des amortissements des subventions d'équipement versées, constatée en dépense de la section de fonctionnement (Cf. point A.I.10). La dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement (Cf. point A.II.6).

8. Opérations d'ordre : 22,4 M€

Il s'agit d'écritures nécessaires pour permettre l'immobilisation de dépenses d'études pour les projets T10/T12/T13 qui passent en phase travaux. Ces crédits sont neutres budgétairement, car inscrits également en recettes d'investissement (Cf. point B.II).

II. Les recettes d'investissement : 2 012,012 M€

Recettes d'investissement	BP2018	BP 2019	Evol BP2019/BP2018	Evol BP2019/BP18
Emprunt	553 989 871	903 616 601	349 626 730	63%
Produit des amendes	125 000 000	138 000 000	13 000 000	10%
Subventions	40 000 000	40 000 000	-	0%
Autres recettes	4 343 774	4 200 000	- 143 774	-3%
Investissements sous mandat	239 521	-	- 239 521	-100%
Ecritures comptables de régularisation	-	22 400 000	22 400 000	
Amortissement immobilisations	340 000 000	395 000 000	55 000 000	16%
Restes à réaliser	-	-	-	
excédent résultat 2016	-	-	-	
Affectation résultat de fonct.	-	-	-	
Virement sect. de fonction.	462 858 345	508 795 379	45 937 034	10%
Total recettes d'investissements	1 526 431 511	2 012 011 980	485 580 469	32%
Total recettes réelles d'invest.	723 573 166	1 085 816 601	362 243 435	50%



1. Le produit des amendes : 138 M€ (+13M€, +10%/BP 2018)

Le montant inscrit correspond au produit encaissé par Ile-de-France Mobilités au titre des amendes de police en 2018 soit 138 M€.

2. Les subventions des collectivités : 40 M€ (0M€, 0%/BP 2018)

Il est proposé d'inscrire un montant de subventions de 40 M€ pour l'étude et la réalisation (acquisition de terrains et travaux) des projets sous la maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, pour lesquels elle bénéficie de subventions de l'Etat et des collectivités franciliennes.

3. Autres recettes : FCTVA : 4,2 M€ (-0,1 M€, -3%/BP 2018)

Il s'agit du produit issu du fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) pour 4,2 M€, une aide à l'investissement des collectivités territoriales. Il a pour objet de compenser de manière forfaitaire la TVA que les collectivités territoriales et leurs groupements ont acquittée sur leurs dépenses réelles d'investissement et qu'elles ne peuvent pas récupérer directement par la voie fiscale. Le montant budgété correspond à l'estimation des dépenses éligibles au titre de l'année 2018 qui constituent l'assiette des remboursements 2019 du FCTVA.

4. Amortissements : 395 M€ (+55M€, +16%/BP 2018)

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

5. Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement : 508,795 M€ (+49 M€, +11%/BP 2018)

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

6. L'emprunt : 903,616 M€ (+349 M€/ +63%/BP 2018)

a) Contexte économique et financier

Les financements obligataires dans le secteur public local ont connu un essor ces dernières années. En 2017 les financements directs ont couvert environ 14% des besoins de financements des collectivités, contre moins de 8% en 2016.

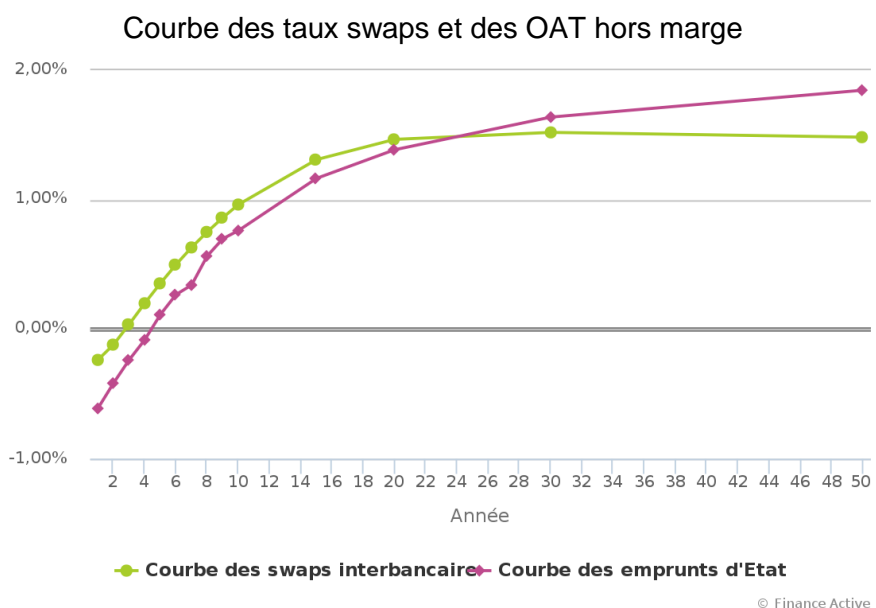
Le marché français du secteur public local semble se stabiliser depuis deux ans, autour d'un nombre restreint constitué d'une vingtaine de collectivités émettrices, pour un montant total émis chaque année autour de 2 Md€. Pourtant, les investisseurs institutionnels sont particulièrement à l'affût du papier public français depuis que les taux sont aussi bas et n'offrent plus les rendements espérés. Ainsi, un investisseur allemand préférera prêter à une entité publique française, dont le taux est référencé sur l'OAT⁷, ce qui lui apportera un taux supérieur de 0,35% au taux proposé par une entité publique allemande de risque équivalent, dont le taux est indexé sur le Bund, homologue allemand de l'OAT. Cette demande croissante des investisseurs constitue un contexte favorable à l'entrée d'Ile-de-France Mobilités sur ce marché.

Il convient de noter qu'à terme, les volumes de dette dont Ile-de-France Mobilités pourrait avoir besoin accroîtraient le montant d'obligations émises chaque année par les collectivités françaises de près de 30%. Ile-de-France Mobilités sera donc un acteur incontournable de ce segment de marché, attendu par de nombreux assureurs.

Outre les volumes et la diversification qu'apportera ce marché, Ile-de-France Mobilités bénéficiera, sur les maturités inférieures à 25 ans, de taux plus avantageux que ceux auxquels elle peut prétendre sur des prêts bancaires. En effet, les prêts obligataires sont référencés sur les taux des OAT (courbe rose ci-dessous), inférieurs aux taux de référence des banques (= taux de swap présentés sur la courbe verte ci-dessous).

⁶ Source : observatoires Finance Active 2018 et 2012

⁷ Obligation Assimilable du Trésor : taux d'emprunt de l'Etat français



Qui plus est, les investisseurs offrent aux collectivités françaises sur les emprunts obligataires des marges sur OAT comprises entre 0,20% et 0,30%, selon maturités⁸ et note de l'émetteur, soit un niveau inférieur aux marges offertes par les banques sur taux de swap (entre 0,45% et 0,55%⁹ qui pourraient être ramenés à une fourchette de 0,40% à 0,50% dans le cas d'Ile-de-France Mobilités compte tenu de l'intérêt qu'elle suscite auprès des banques).

Ainsi, pour une émission obligataire in fine d'une durée de 10 ans, Ile-de-France Mobilités pourrait à ce jour prétendre à un taux de l'ordre de 1,05% auprès d'un investisseur, tandis qu'une banque lui proposerait très probablement un taux de 1,90% sur une maturité équivalente.

Les contrats bancaires présentent néanmoins des caractéristiques non financières avantageuses dont sont dépourvues les financements directs sur le marché financier :

- ils permettent de mobiliser les fonds sur une période allant de 3 mois à 2 ans. Cette caractéristique permet d'ajuster le montant mobilisé aux besoins de trésorerie et aux stricts besoins budgétaires de l'année en cours ;
- ils peuvent présenter un caractère revolving, permettant de renvoyer temporairement les fonds à la banque en cas d'excédent de trésorerie et de les remobiliser en cas de besoin de trésorerie. L'emprunteur optimise alors sa charge d'intérêts ;
- ils peuvent présenter des facultés d'arbitrage de taux, permettant de changer de taux en cours de vie du prêt, sans avoir à contracter d'instrument financier supplémentaire.

Pour toutes ces raisons, Ile-de-France Mobilités continuera de recourir aux prêts bancaires à l'avenir. Cette catégorie inclut également la BEI qui, en plus d'offrir de longues phases de mobilisation des fonds (jusqu'à 5 ans), propose des marges inférieures à celles des banques commerciales classiques.

En tendance, les taux longs (OAT comme les taux de swaps) réagissent à l'environnement économique : le regain d'inflation et de croissance observés globalement depuis 2017 ont déjà commencé à tirer les taux longs vers le haut. Sur l'année à venir, la Banque Centrale

⁸ Source GFI Securities Limited sur la base des émissions des collectivités en 2018 pour des maturités comprises entre 10 et 20 ans

⁹ Source : Infodette édité par FCL pour les appels à financements émis entre juillet et octobre 2018 à taux fixe sur des durées allant de 15 à 25 ans sur des prêts bancaires

Européenne prévoit un ralentissement de la croissance, estimée à 1,8% pour 2019 après 2% estimé pour 2018 et 2,3% constaté en 2017. Ce tassement devrait en tendance tirer les taux longs vers le bas.

Un autre élément viendra contrebalancer cette tendance : à compter de 2019, la Banque Centrale Européenne pourrait arrêter d'acheter des titres (notamment des obligations d'états) sur le marché, méthode qui maintenu artificiellement les taux longs au plus bas ces dernières années. Ce retrait de la Banque Centrale Européenne aura tendance à faire remonter les taux des souverains, et par ricochet les taux de swaps.

Le contexte économique étant cependant mitigé, l'impact du retrait de la BCE devrait demeurer contenu, d'autant qu'elle a préparé les marchés à cette éventualité. Les taux longs devraient donc en tendance demeurer globalement bas. Cependant le contexte international (Brexit, élections européennes, désaccords budgétaires entre l'Italie et Bruxelles, ...) pourrait entraîner une certaine volatilité.

Du côté des taux de court terme (taux variables), la Banque Centrale Européenne a clairement annoncé lors de sa conférence de presse d'octobre, qu'elle ne toucherait pas à ses taux directeurs avant l'été 2019. Les taux courts devraient rester négatifs jusque-là. Sur le 2nd semestre, la BCE sera attentive au niveau de l'inflation, notamment sous-jacente. La crise a conduit la BCE à observer également l'environnement économique global dans le pilotage de sa politique monétaire. La question est de savoir si elle poursuivra cette pratique sur le 2nd semestre 2019, alors que la croissance est attendue en ralentissement avec pourtant un regain d'inflation sous-jacente.

Quand bien même elle commencerait à réviser ses taux directeurs, et par là à faire remonter les taux courts, la BCE devrait agir avec mesure, comme elle l'a toujours fait. Des taux toujours négatifs ou proches de 0% sont donc à attendre sur le 2nd semestre 2019.

b) Montant de l'emprunt et stratégie 2019

Le montant budgété correspond à la prévision du besoin de financement de l'investissement après prise en compte de l'ensemble des recettes d'investissement. En raison d'une montée en charge des dépenses d'investissement, le montant d'emprunt budgété pour 2019 à ce stade s'établit à 903 M€.

Ainsi, l'encours de dette d'Ile-de-France Mobilités atteindrait 2,8 Md€ fin 2019, soit une progression potentiellement de 35% par rapport à l'encours constaté en fin d'année 2018.

Sur la base d'un autofinancement brut prévisionnel, la capacité de désendettement¹⁰ d'Ile-de-France Mobilités s'établirait à 5,1 ans en fin d'année 2019, soit une dégradation par rapport à la capacité de désendettement de 2017 s'élevant à 2,9 années, mais toujours à un niveau performant.

Ile-de-France Mobilités dispose encore d'une enveloppe de 700 M€ auprès de la BEI, qui sera mobilisée en partie en 2018 et en partie en 2019.

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

- d'émettre, via son programme EMTN des obligations, sur différentes maturités selon l'appétence du marché et afin de commencer à lisser son profil d'annuités
- de recourir à un appel d'offres auprès de banques sur une maturité plus courte. Cet appel sera ouvert aux banques désireuses de proposer des financements alternatifs de type *Schuldschein* ou *Namensschuldverschreibung*.

Les deux sections sont équilibrées en dépenses et en recettes.

¹⁰ Ratio de solvabilité qui mesure le nombre d'années nécessaires au désendettement total, si la totalité de l'autofinancement brut servait à rembourser la dette. Ce ratio doit être maintenu en-deçà de 15 ans.