CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 9 décembre 2020

Rapport n° 2020/636 à 638

BUDGET PRIMITIF 2021

L'élaboration du budget 2021 se déroule dans un contexte très particulier de crise sanitaire et économique liée à la Covid 19.
En 2020, le montant des ressources d'Île-de-France Mobilités a été fortement impacté, perte de recettes tarifaires estimée à 1,6 Md€ TTC et perte de versement mobilité de l'ordre de 650 M€. Cependant la négociation du protocole de soutien financier par la Présidente avec la Premier Ministre a permis d'assurer la poursuite du financement de l'exploitation et des investissements des transports en commun.

Au budget 2021, il est pris comme hypothèse la poursuite de la crise sanitaire actuelle avec un impact à nouveau sur les ressources de fonctionnement du système transport ainsi que des coûts supplémentaires de nettoyage notamment. Il est cependant estimé que si de nouveaux confinements doivent avoir lieu en 2021, ils ne seront pas aussi impactant pour l'économie que lors du premier confinement. Enfin, la mise en place de campagnes de vaccination d'ici quelques mois laisse entrevoir une fin de crise d'ici fin 2021.
L'impact global est aujourd'hui estimé à environ 1 Md €. Cette estimation reste fragile et est fortement liée aux mesures que le gouvernement prendra dans le cadre de cette crise sanitaire. Cependant, il est estimé que cet impact financier est neutralisé par le soutien financier de l'Etat en 2021, comme cela a été le cas en 2020.

Conformément à l'article 3 du protocole sur le financement des pertes du système de transport francilien liées à la crise de la Covid 19 qui prévoit une clause de rendez-vous pour réévaluer la situation, il est fait l'hypothèse à ce stade d'une aide de l'Etat à hauteur de 1 Md €. Des discussions seront entamées avec l'Etat dès que les comptes 2020 seront établis et que la situation sanitaire et économique sur 2021 sera stabilisée.

Sans aide de l'Etat en 2021, une adaptation à la baisse de l'offre de transport afin de réduire le coût des transports à la charge d'Île-de-France Mobilités devrait être étudiée en 2021, en association avec les opérateurs et ce tout en respectant les conditions sanitaires notamment en heures de pointe. En effet les autres leviers financiers d'Île-de-France Mobilités sur les recettes, à savoir une augmentation des contributions appelées auprès des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités ou une hausse des tarifs, ne sont pas à la hauteur des besoins financiers et ne sont pas envisageables compte tenu du contexte social fragile et de l'impact de la Covid sur les finances des collectivités locales franciliennes.

Concernant les dépenses réelles de fonctionnement, elles progressent fortement par rapport au BP 2020 (+21%), du fait d'une part des effets de la crise sanitaire et d'autre part de la signature des nouvelles délégations de service public relatives à l'exploitation des bus en grande couronne et du contrat SNCF qui induisent un changement majeur : 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 une contribution couvrant le prix de la prestation de transport réalisée par les opérateurs, qui dans ce cadre, collectent des recettes tarifaires pour le compte d'IDFM.
Les contributions ainsi versées augmentent mathématiquement par rapport aux précédents contrats mais en parallèle Île-de-France Mobilités inscrit des recettes tarifaires à son budget de fonctionnement, ce qui neutralise l'augmentation des dépenses de fonctionnement.
Concernant la RATP, dont le contrat arrive à échéance fin 2020 et dont le nouveau contrat est en cours de négociation, les contributions budgétées sont à ce stade fondées sur l'estimation de la facture annuelle 2020 et la consistance du service réalisé, comme le prévoit l'article R.1241-25 du code des transports. Dès signature du contrat, Île-de-France Mobilités ajustera les acomptes mensuels en fonction des modalités contractuelles actées.

Les dépenses d'investissement réelles sont en progression de +30% par rapport au budget primitif 2020 au vu :

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

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

Les chiffres clés Ile-de-France Mobilités - Budget primitif 2021

Chiffres clés	BP 2020	BP 2021	Evol BP 2021 vs BP 2020	Evol BP 2021 vs BP 2020 (en %)
DEPENSES REELLES DE FONCTIONNEMENT (EN M €)	**6 259**	**7 560**	**1 301**	**21%**
Exploitation régulière SNCF	2 482	3 295	813	33%
Exploitation régulière RATP	2 164	2 587	423	20%
Exploitation régulière CT3	894	854	-40	-4%
DSP		116	116	
Autres politiques de transport	95	89	-7	-7%
Gestion de la dette et du VT	120	125	5	4%
Budget courant	82	98	16	19%
Redevances / taxes	238	238	0	0%
Transport scolaire	137	151	14	10%
Tarification sociale	9	8	-1	-15%
Autres charges	38	0	-38	-100%
Dépenses exceptionnelles	0	0	0	
RECETTES REELLES DE FONCTIONNEMENT (EN M€)	**6 780**	**8 210**	**1 430**	**21%**
VM	4 908	4 700	-208	-4%
Contributions statutaires	1 305	1 314	9	1%
Aide de l'Etat	0	1 000	1 000	
Recettes Tarifaires	0	813	813	
Transport scolaire	136	136	0	0%
Redevances / taxes	160	0	-160	-100%
Subventions tarification RIF	100	99	-1	-1%
TICPE	91	91	0	0%
Autres subventions et recettes	63	56	-7	-11%
Ecritures d'ordre	0	0	0	
Recettes diverses et except.	2	2	1	36%
Reprise de provisions	16	0	-16	-100%
DEPENSES REELLES D'INVESTISSEMENT (EN M €)	**2 264**	**2 941**	**677**	**30%**
Matériel roulant ferré	1 182	1 303	122	10%
Matériel roulant de surface	200	308	108	54%
Rachat MR - MEC	100	98	-3	-3%
Amélioration QS	260	319	59	23%
Maîtrise d'ouvrage infrastructures et des réseaux	167	174	7	4%
Convention pluri-projets SNCF	0	190	190	
At. et Instal. Fixes SNCF	0	182	182	
COB (foncier, travaux, acqu.)	198	182	-17	-8%
Remboursement du capital	144	171	27	18%
Autres (immo.,opé. comptables)	14	15	1	10%
RECETTES REELLES D'INVESTISSEMENT (EN M €)	**1 744**	**2 291**	**547**	**31%**
Emprunt	1 478	1 944	466	32%
Produit des amendes	139	139	0	0%
Subventions	120	200	80	67%
Autres recettes	7	8	1	14%
TOTAL	**1 744**	**2 291**	**547**	**31%**

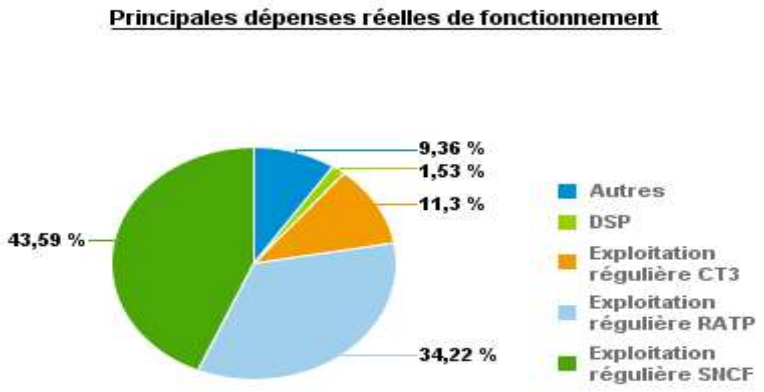
INDICATEURS	BP 2020	BP 2021	Evol BP 2021 vs BP 2020	Evol BP 2021 vs BP 2020 (en %)
ENCOURS DE LA DETTE	**3 421**	**5 221**	**1 799**	**53%**
EPARGNE BRUTE :RRF-DRF	**521**	**650**	**129**	**25%**
TAUX D'AUTOFINANCEMENT =EB/DRI	**23%**	**22%**		
CAPACITE DESENDETTEMENT = ENCOURS DETTE/EB	**6,6**	**8,0**		

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

I. Les dépenses réelles de fonctionnement : 8 557,212 M€

Dépenses de fonctionnement		BP 2020	Total crédits votés 2020	BP 2021	Evol BP 2021 vs BP 2020	Evol BP 2021 vs BP 2020 (en %)	Evol BP 2021 vs vote 2020 (en %)
Exploitation régulière	Exploitation régulière SNCF	2 482 195 000	3 172 669 200	3 295 192 875	812 997 875	33%	-49%
	Exploitation régulière CT3	894 249 000	933 097 000	854 114 000	-40 135 000	-4%	-8%
	Exploitation régulière RATP	2 163 879 000	2 978 273 000	2 587 004 900	423 125 900	20%	-13%
	DSP			115 898 000	115 898 000		
	PMB et information voyageurs	48 894 720	49 607 720	38 344 120	-10 550 600	-22%	-23%
	Autres	46 454 000	49 372 281	50 184 338	3 730 338	8%	2%
Transport scolaire	Transport scolaire	136 769 000	136 769 000	150 733 000	13 964 000	10%	10%
Tarification sociale	Améthyste-autre tarification	8 000 000	8 000 000	6 600 000	-1 400 000	-18%	-18%
	Chèque mobilité	1 300 000	1 300 000	1 300 000	0	0%	0%
Redevances / taxes	Redevance accès SNCF Réseau	159 724 200	159 724 200	160 560 898	836 698	1%	1%
	IFER	77 900 000	76 300 000	77 013 384	-886 616	-1%	1%
Gestion dette et VT	Charges financières	59 954 000	55 679 101	70 527 715	10 573 715	18%	27%
	Coûts de gestion du VT	59 593 000	49 793 000	54 211 000	-5 382 000	-9%	9%
Budget courant	Charges de fonctionnement	23 895 680	23 904 844	28 976 956	5 081 276	21%	21%
	Etudes	25 580 816	26 119 041	31 801 223	6 220 407	24%	22%
	Impôts et taxes	2 015 000	2 015 000	4 638 525	2 623 525	130%	130%
	Masse salariale	30 990 800	32 120 800	32 889 950	1 899 150	6%	2%
Autres charges	Amortissement	396 000 000	363 000 000	370 000 000	-26 000 000	-7%	2%
	Provisions	38 000 000	53 800 000	0	-38 000 000	-100%	-100%
	Virement de sect.	503 810 429	534 193 864	627 221 519	123 411 090	24%	17%
Dépenses exceptionnelles	Dépenses exceptionnelles	0	239 000 000	0	0		-100%
		0	0	0	0		
	Total dépenses de fonct.	**7 159 204 645**	**8 944 738 050**	**8 557 212 404**	**1 398 007 759**	**20%**	**-30%**
	Total dépenses réelles de fonct.	**6 259 394 216**	**8 047 544 186**	**7 559 990 884**	**1 300 596 668**	**21%**	**-25%**

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



1. Contributions aux opérateurs de transport : 6 852,210 M€ (+ 1 316M€, +24%/BP 2020)

- Le budget 2021 proposé regroupe 2 types de modèle financier avec les opérateurs de transport, les montants ne sont donc pas strictement comparables avec les crédits votés au BP 2020.
- D'une part, le modèle de régie intéressée adopté pour le contrat avec la SNCF et par les opérateurs privés de bus mis progressivement en concurrence. Le dispositif financier contractuel induit des modifications des masses budgétaires. En effet, pour ces contrats :

- 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 les opérateurs, qui dans ce cadre, collectent des recettes tarifaires pour le compte d'IDFM.

Les contributions ainsi versées augmentent mathématiquement par rapport aux précédents contrats cependant Île-de-France Mobilités inscrit des recettes tarifaires à son budget de fonctionnement. Globalement, le changement de régime financier est globalement neutre.

- D'autre part, le contrat avec la RATP en cours de négociation ainsi que les CT3 restent sur le modèle « historique ». Un des objectifs de négociation d'Île-de-France Mobilités est bien que la RATP adopte le modèle financier de régie intéressée. Les contrats CT3 vont basculer progressivement en DSP donc en régie intéressée.

➢ Les crédits proposés au BP 2021 sont fondés sur les modalités contractuelles pour les CT3 et le contrat SNCF, avec notamment une prévision de l'indexation contractuelle fondée sur une hypothèse d'inflation de 0,6% conformément à l'hypothèse du PLF2021 et des incitations financières cohérentes avec les modalités contractuelles négociées plus exigeantes.

Concernant le contrat RATP, le contrat arrive à échéance fin 2020 et le nouveau contrat est en cours de discussion. Entre le 1er janvier 2021 et la date de signature du contrat, la RATP sera rémunérée par douzièmes sur la base d'acomptes mensuels fondés sur l'estimation de la facture annuelle 2020 et la consistance du service réalisé, comme le prévoit l'article R.1241-25 du code des transports. Dès signature du contrat, Île-de-France Mobilités ajustera les acomptes mensuels en fonction des modalités contractuelles actées.
Concernant les crédits au titre des DSP, le calendrier prévoit la prise d'effet de sept DSP et un marché public en 2021, sachant que ces contrats ne sont pas encore tous attribués aussi, les crédits pourront faire l'objet d'ajustements en 2021 :

- Au 1er janvier 2021 :
  - DSP 10 : Délégation de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant les agglomérations de Val d'Europe et de Marne et Gondoire
  - DSP 19 : Délégation de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant l'est de l'agglomération Grand Paris Sud
  - DSP 22 : Délégation de service public pour l'exploitation de la ligne de tramway Tram 9 et des lignes de bus du réseau « Bord de l'eau »
- Au 1er août 2021 :
  - DSP 5 : Délégation de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant l'agglomération de Plaine Vallée — forêt de Montmorency
  - DSP 18 : Délégation de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant l'agglomération de Melun Val de Seine
  - DSP 34 : Délégation de service public pour l'exploitation des lignes du bus desservant l'est de la Communauté urbaine de Grand Paris Seine-et-Oise
  - DSP 35 : Délégation de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant l'ouest de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise et la Communauté de communes des Portes de l'Île-de-France
  - marché public 1 : Marché public d'exploitation des lignes interurbaines et scolaires sur le périmètre du Vexin

Un transfert progressif de charges va donc s'opérer entre les actuels contrats CT3 appelés à disparaitre et les futurs contrats. En 2021, 28 contrats CT3 vont être absorbés en tout ou partie par les nouveaux contrats. Est également pris en compte un montant de 8 M€ au titre de

l'indemnisation d'opérateurs de transport ayant répondu aux DSP mais dont l'offre ne serait pas retenue.

- Concernant l'offre mise en service :

- l'impact en année pleine des offres décidées en 2020 pour environ 103 M€ en $€_{2015}$ dont plus de 40% au titre de la mise en service du prolongement de la ligne 14 du métro à Mairie de Saint Ouen.
- une enveloppe d'offre nouvelle d'environ 24 M€ courants pour un effet année pleine d'environ 30 M€, est prévue pour couvrir :
    - les coûts d'exploitation liés à la mise en service du prolongement de la ligne 4 à Bagneux en décembre 2021 ;
    - la mise en service des coûts de pré-exploitation liés au projet T13 ;
    - la poursuite du développement de l'offre de surface mais pour des montants plus modestes compte tenu de la renégociation des contrats en cours.

Les dépenses liées aux contrats représentent près de 85% des dépenses réelles de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités et s'établissent à :

- Pour la SNCF :3 295,193 M€
- Pour la RATP : 2 587,005 M€
- Pour les CT3 : 854,114 M€
- Pour les DSP : 115,898 M€

2. La poursuite des politiques de transport et de nouvelles mobilités plus adaptées à des besoins spécifiques : 88,528 M€ (-7 M€, -7%/BP 2020)

La baisse de ce budget global est liée à des changements d'imputation des dépenses de SI liées aux nouvelles applications pour les voyageurs, comptabilisées dorénavant en investissement.
Hors ces dépenses, le budget progresse de +3 M€ lié essentiellement à de nouvelles études pour améliorer l'exploitation et renforcer l'offre des tramways T1 et T2, à l'augmentation du nombre de places labélisées et du nombre de Parcs relais labélisés offrant le dispositif de gratuité et à un nouveau projet pour renforcer la sécurité dans les trains en collaboration avec les gendarmes réservistes.

a) Services améliorant la mobilité : 34,768 M€ (+2 M€/BP2020).

- Les nouvelles mobilités : 17 M€ (+2M€/BP 2020)

Sont inscrits notamment:

- les crédits nécessaires pour le renforcement de la politique vélo avec la prise en compte des coûts d'exploitation de la DSP vélos à assistance électrique (11,6 M€ hors subvention d'investissement) pour 20 000 VAE et 500 vélos cargo au 1er janvier 2021 et 0,7 M€ au titre des frais de gestion du dispositif de subventionnement des particuliers pour l'acquisition d'un VAE ;
- le renforcement de l'offre de covoiturage avec une enveloppe de 3,8 M€ soit 1,8 M€ de plus qu'au BP2020 mais en phase avec les crédits ouverts 2020 à la suite des conventions signées en 2020 ;
- la poursuite de la mise en service de navettes autonomes (0,9 M€).

- Les autres services : 17,768 M€ (stable/BP2020)

Ces crédits permettent de financer les dispositifs PAM à travers des conventions avec les conseils départementaux ainsi que le transport à la demande. Ce montant est inchangé par rapport à 2020.

b) De nouvelles applications pour les voyageurs : 38,344 M€ (-10,5M€/BP2020)

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

L'essentiel des évolutions de coûts à la baisse est lié à des changements d'imputation, comptable : une partie des dépenses est comptabilisée en investissement et non plus en fonctionnement.

c) Autres services permettant l'amélioration du service de transport : 15,288 M€ (+2,3M€/ BP 2020).

Cette rubrique regroupe :

- Les bonus prévus contractuellement pour les ouvrages d'intermodalité labélisés pour inciter l'amélioration de leur exploitation (5,6 M€), dont 2,5 M€ au titre de la gratuité. Ce montant progresse de 0,7 M€ à la suite de l'augmentation progressive du nombre de places labélisées et de l'augmentation du nombre de Parcs relais labélisés offrant le dispositif de gratuité ;
- La poursuite du renforcement de la sécurité dans les bus de grande couronne en partenariat avec la gendarmerie nationale pour 0,7 M€ ainsi qu'un nouveau projet pour renforcer la sécurité dans les trains pour un montant de 0,7 M€ ;
- La prise en charge des titres de transport des policiers de grande couronne pour 1,6M€ ;
- La mise en œuvre du partenariat avec la Région Île-de-France relatif aux Maisons Région Solidaire afin de loger décemment les personnes en situation de précarité sans domicile fixe vivant dans le métro : 1,752 M€ de crédits sont inscrits ;
- Les coûts d'exploitation spécifiques pour des bus en sites propres (Evry, Créteil, Bonneuil, Sucy, Valenton) pour 1,623 M€, pour financer de nouvelles études visant à améliorer l'exploitation et renforcer l'offre des tramways T1 et T2 pour 2,413 M€ et les études PDU pour 0,9 M€.

3. <u>Une progression du budget des transports scolaires :150,733 M€ (+14 M€, +10%/BP 2020)</u>

Ce budget augmente essentiellement à la suite de la croissance du nombre d'élèves transportés en transport adapté, de l'augmentation du coût par élève du fait du plus grand nombre de rotations engendrées par une gestion individualisée des emplois du temps par les établissements scolaires et des surcoûts liés aux mesures sanitaires (+11 M€), par la création de la Carte ScolR junior (+3 M€).

4. <u>La gestion de la tarification sociale : 7,9 M€ (- 1,4M€, -15%/BP 2020)</u>

Cette ligne intègre outre la distribution des chèques mobilité (1,3 M€) et le financement de l'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste, en subventionnant les départements (6,6 M€). Cette dépense est ajustée en fonction des demandes des départements et du trop versé en 2020. La baisse s'explique par une moindre demande des départements.

5. Croissance continue de la fiscalité sur le matériel roulant ferré propriété d'Île-de-France Mobilités - IFER : 77,013 M€ (-0,9 M€, -1%/BP 2020)

Île-de-France Mobilités est redevable de l'IFER, impôt institué par la Loi Grand Paris[1], sur le matériel roulant dont Île-de-France Mobilités est propriétaire depuis la loi ORTF. Son montant, y compris les frais de recouvrement à hauteur de 3%, est estimé à 77 M€. Cet impôt permet à la Société du Grand Paris de financer une partie des travaux d'infrastructure nécessaires au nouveau réseau. Le montant en légère baisse est cohérent avec la réalisation 2020.

6. Une hausse de la redevance d'accès SNCF Réseau :160,560 M€ (+ 0,8M€, +1%/BP 2020)

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

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

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

7. Charges liées à la dette : 70,527 M€ (+ 10M€, +18%/BP 2020)

Il s'agit :

- des intérêts des emprunts levés depuis 2012 et à mobiliser en 2021 pour un montant total de 48,4 M€ ; cette catégorie est en hausse de 24% du fait principalement de la levée de nouveaux emprunts et le paiement du premier coupon de l'émission de novembre 2020 ;
- des frais bancaires induits par la gestion de lignes de trésorerie destinées à couvrir le programme de Neu CP et des commissions prévisionnelles dues sur les prêts à contracter en 2021 (commission d'engagement sur prêts bancaires, de placement sur émission obligataire ainsi que des frais d'administration de l'émission obligataire). Le montant de ces commissions est estimé à 21,8 M€.

Cette prévision repose sur l'hypothèse d'une mobilisation du contrat de la BEI d'un montant de 240 M€, de la mobilisation d'emprunts auprès d'établissements bancaires (notamment les contrats négociés en 2020 avec la BNP pour 125 M€ et la banque des Territoires pour 100 M€) ainsi que l'utilisation du programme EMTN permettant des émissions obligataires à titre principal et de l'appel éventuel à d'autres financements (Schuldschein, Namensschudlverschreibung) pour couvrir le solde des besoins.
Par ailleurs, il conviendra d'actualiser en 2021 la notation d'Île-de-France Mobilités et la documentation juridique et financière des programmes EMTN et de Neu CP lancés en 2018.

8. Frais liés au versement mobilité : 54,211 M€ (-5,4 M€, -9%/BP 2020)

Ces crédits inscrits se répartissent :

- en frais versés aux organismes collecteurs du VM à hauteur de 46 M€ soit 0,99% du VM à percevoir : le montant est en baisse par rapport au BP2020, corrélativement à la baisse du VM à la suite de la crise sanitaire ;

[1] Loi du 3 juin 2010, article 11

- en remboursements effectués en faveur des employeurs qui logent ou transportent eux-mêmes leurs salariés (8,2 M€).

9. Budget de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités : 98,306 M€ (+ 15,824 M€, +19%/BP 2020)

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 BP2020, essentiellement du fait de l'accroissement des crédits d'études et expertises dans le cadre de la préparation de la mise en concurrence des transports et la renégociation des contrats avec les opérateurs publics.

a) Etudes générales, CPER, Contrats Particuliers et autres : 31,551 M€ de crédits de paiement (+ 6 M€, +23%/ BP 2020)

Les crédits 2021 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan pour 7,9 M€ de CP. Les crédits correspondent aux expertises menées par Île-de-France Mobilités sur les études conduites par les opérateurs dans le cadre des schémas directeurs et des dossiers présentés par la SGP au conseil d'Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux études de divers projets de développements d'infrastructures et de dépôts. Ces études augmentent (+4 M€) du fait de la montée en puissance de la programmation des projets : certaines études restent à solder comptablement (bascule en phase schéma de principe pour de multiples opérations) tandis que d'autres débutent.
  Ces études correspondent aux projets pour lesquels Île-de-France Mobilités n'est pas maître d'ouvrage ou qui ne sont pas encore en phase avant-projet.

- les audits et les études générales amont pour 23,7 M€.
  Ces crédits (+2 M€ par rapport au BP2020) concernent, outre les études habituelles, la poursuite des audits menés sur les contrats RATP/SNCF/CT3, les études pour la préparation de la mise en concurrence notamment.

b) Frais de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités : 28,977 M€ (+ 5,1 M€/+21%/ BP 2020)

Pour rappel, les frais de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités se composent principalement de dépenses récurrentes (location des locaux, charges locatives…) qui ne connaissent qu'une très légère progression.
L'augmentation des frais de fonctionnement concerne essentiellement des dépenses supplémentaires relatives), les frais de publication des marchés et DSP qui augmentent notamment avec la mise en concurrence. L'augmentation du patrimoine d'Île-de-France Mobilités entraine une progression des frais liés à la remise en état et à l'exploitation des COB. Il peut s'agir par exemple des entretiens dits règlementaires comme du gardiennage des sites. L'ensemble de ces nouvelles charges qui revêt un caractère estimatif (nécessité de faire un diagnostic à la reprise en gestion des biens) est évalué à 5,2 M€.

c) Dépenses de personnel et d'action sociale : 32,890 M€ (+1,9 M€, +6%/ BP 2020)

La prévision de masse salariale de l'exercice 2021 doit être comparée au total des crédits votés en 2020. En effet, la progression de cette dépense est ramenée à +2,4% (BP 2021 vs crédits votés en 2020) et s'explique principalement par le report en année pleine de l'impact des créations de postes actées en 2020 et une moindre vacance de postes. A noter que ces estimations ne prévoient pas de création de poste sur l'exercice 2021.

d) Les impôts locaux : 4,638 M€ (+2,6 M€, +2,3 %/BP 2020)

Île-de-France Mobilités doit s'acquitter des impôts fonciers des terrains dont elle est propriétaire, dans le cadre des projets d'infrastructure et pour la construction de dépôts de bus. La forte variation de ces dépenses résulte de l'accroissement du patrimoine d'Île-de-France Mobilités consécutif au démarrage progressif des DSP (Cf. A.I1).

10. Les amortissements : 370M€ (-26 M€, -6%/BP 2020)

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

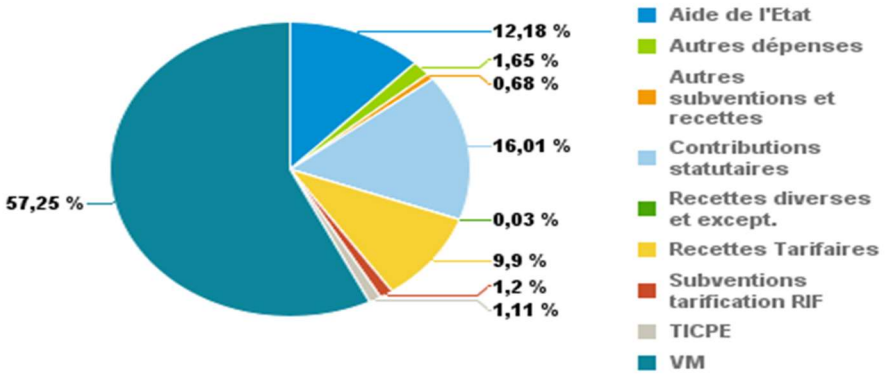
11. Virement à la section d'investissement : 627 M€ (+123 M€, +24%/BP 2020)

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

II. Les recettes de fonctionnement : 8 557,212 M€

recettes de fonctionnement	BP 2020	Total crédits votés 2020	BP 2021	Evol BP 2021 vs BP 2020	Evol BP 2021 vs BP 2020 (en %)	Evol BP 2021 vs vote 2020 (en %)
VM	4 908 369 000	4 267 369 000	4 700 000 000	-208 369 000	-4%	10%
Contributions statutaires	1 305 309 239	1 305 309 239	1 314 446 404	9 137 165	1%	1%
Recettes Tarifaires	0	587 400 000	812 747 000	812 747 000		38%
Transport scolaire	135 802 206	135 267 206	135 592 000	-210 206	-0%	0%
Aide financière de l'Etat	0	2 035 000 000	1 000 000 000	1 000 000 000		-51%
Subventions tarification RIF	99 840 000	99 840 000	98 536 000	-1 304 000	-1%	-1%
Autres subventions et recettes	62 500 000	76 800 000	55 631 000	-6 869 000	-11%	-28%
TICPE	91 000 000	75 833 000	91 000 000	0	0%	20%
Redevance accès SNCF Réseau	159 724 200	0	0	-159 724 200	-100%	
Reprise de provisions	16 000 000	16 000 000	0	-16 000 000	-100%	-100%
Recettes diverses et except.	1 660 000	2 919 605	2 260 000	600 000	36%	-23%
Ecritures d'ordre	379 000 000	343 000 000	347 000 000	-32 000 000	-8%	1%
Total recettes de fonct.	**7 159 204 645**	**8 944 738 050**	**8 557 212 404**	**1 398 007 759**	**20%**	**-4%**
Total recettes réelles de fonct.	**6 780 204 645**	**8 601 738 050**	**8 210 212 404**	**1 430 007 759**	**21%**	**-1%**

Poids des principales recettes de fonctionnement



Le versement mobilité : 4 700 M€ (-208 M€, -4,25%/BP 2020)

Le versement mobilité est acquitté par les employeurs franciliens de plus de 11 salariés, sur la masse salariale. Il s'agit de la recette la plus importante d'Île-de-France Mobilités (plus de 62% des recettes de fonctionnement).

Compte tenu de la crise Covid et des impacts majeurs sur le VM en 2020, impacts non encore totalement arrêtés, il semble plus solide pour estimer le VM 2021 de repartir du VM comptabilisé en 2019.

Au VM 2019, soit un montant de 4 722 M€, est appliqué (après avoir déduit la compensation de l'Etat au titre de la hausse du seuil de 9 à 11 salariés) :

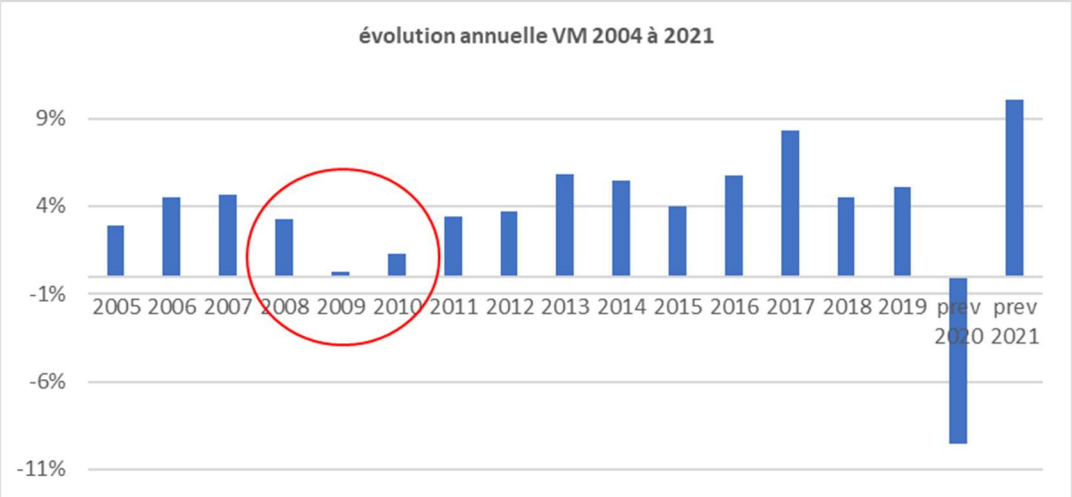
- une hypothèse de croissance de la masse salariale 2019/2021 de -1,4% fondée sur :
  - la prévision de la croissance de la masse salariale du secteur privé, entre 2021 et 2019 telle qu'elle ressort du Projet de loi de finances 2021, à savoir -1,91%, retenue à hauteur de 85% (poids du secteur privé dans le VM) ;

- la moyenne 2018/2019 de la croissance de la masse salariale pour le secteur public à savoir 1,5%, retenue à hauteur de 15% (poids du secteur public dans le VM).

- les effets de la hausse des taux appliqués aux 1ers janvier 2020 et 2021;
- la compensation de l'Etat au titre de la hausse du seuil de 9 à 11 salariés prévue au titre de 2021 estimée à 18 M€.

Il résulte de ces hypothèses une estimation du VM 2021 de 4 700 M€, soit un montant supérieur de 430 M€ à la prévision d'atterrissage 2020, fortement marqué par les conséquences économiques du confinement n°1 et un niveau quasi constant par rapport à 2019 (-0,5%).

Cette prévision semble prudente au vu des incertitudes sur la tenue du tissu économique de la région francilienne et de l'évolution historique du VM. En effet, mise à part la crise financière de 2008, la croissance du VM a toujours été positive grâce à la dynamique de la masse salariale régionale ainsi que les hausses de taux de cotisation. La seule année ayant connu une évolution quasi nulle est 2009, année suivant la crise financière de 2008. L'hypothèse retenue pour 2021 suppose une croissance quasi nulle par rapport à 2019.



INSEE Chomage au sens du BIT au 4Tn France hors Mayotte - en %																BdF
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020T3	Prev 2021
9,0	8,4	7,5	7,7	9,5	9,2	9,4	10,1	10,1	10,4	10,2	10,0	8,9	8,8	8,1	9,0	11,5

Cependant, si un ou des épisodes de confinement plus stricts avec mise en place d'une mécanique de chômage partiel par l'Etat induisant une absence de règlement de cotisations et donc de VM des employeurs devaient se produire, cette prévision serait bien évidemment amenée à être revue à la baisse.

Pour mémoire, les taux applicables en 2021 suivants :

	Taux au 01/01/2021
Zone 1 - Paris et communes du 92	2,95%
Zone 2 - communes du 93 et 94	2,95%
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%

Les contributions statutaires : 1 314,446 M€ (+9 M€, +0,7%/BP 2020)

Elles sont calculées conformément à l'article 17 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut d'Île-de-France Mobilités : elles contribuent à équilibrer la section de fonctionnement.
Il est proposé de retenir une évolution inférieure à l'évolution 2020, à savoir +0,7%, afin de tenir compte de la situation financière des collectivités en cette année de crise économique.

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

Contibutions statutaires	BP 2020	BP 2021	Evol BP 2021 vs BP 2020
Région	665 707 712	670 367 666	4 659 954
Ville de Paris	396 552 947	399 328 818	2 775 871
CD92	101 030 935	101 738 152	707 217
CD93	48 949 097	49 291 741	342 644
CD94	39 289 809	39 564 838	275 029
CD78	20 754 417	20 899 698	145 281
CD91	12 792 030	12 881 574	89 544
CD95	11 878 313	11 961 461	83 148
CD77	8 353 979	8 412 457	58 478
	1 305 309 239	**1 314 446 404**	**9 137 165**

Les recettes tarifaires SNCF et DSP : 812,747 M€ (+225 M€ vs vote 2020, +38%/vote 2020)

Compte tenu du contexte d'incertitude actuelle liée à la gestion de la crise Covid 19 et de ses impacts en 2021, il est proposé de retenir comme hypothèse, un niveau de recettes tarifaires égal à 85% des recettes tarifaires perçues en 2019, l'année 2020 n'étant pas représentative.
Le montant global de recettes est donc estimé à 3 166 M€ HT.

Dans le cadre du changement de régime financier du contrat d'exploitation avec la SNCF et de la signature progressive des délégations de service public de transport bus en grande couronne, Île-de-France Mobilités va percevoir les recettes tarifaires liées à ces contrats.
La part de ces recettes, collectées par les opérateurs mais pour le compte d'Île-de-France Mobilités, est estimée à hauteur de 813 M€ dont environ 800 M€ pour la SNCF.

Les recettes au titre du transport scolaire : 135,592 M€ (0M€, 0%/BP 2020)

- La DGD : 128,102 M€
A la suite du transfert de compétences en matière de transports scolaires, l'Etat compense, par le versement d'une dotation, une partie des dépenses engagées par Île-de-France Mobilités. Le montant inscrit correspond au montant perçu chaque année depuis 2016, cette subvention n'étant pas actualisée par l'Etat.

- Les subventions et recettes reçues des conseils départementaux et des familles au titre des transports scolaires : 7,700 M€
Les subventions à hauteur de 7,2 M€ correspondent à la participation des conseils départementaux des Yvelines, du Val d'Oise et de l'Essonne, conventionnée avec Île-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 Île-de-France Mobilités pour le transport scolaire sont inscrites (0,5 M€).

Aide financière de l'Etat : 1 000 M€ (+1Md€/BP 2020)

Conformément à l'article 3 du protocole sur le financement des pertes de recettes du système de transport francilien liées à la crise de la Covid 19 qui prévoit une clause de rendez-vous pour réévaluer la situation, il est fait l'hypothèse que l'Etat compensera les pertes de recettes pour l'année 2021, et il est inscrit en recette une aide de l'Etat à hauteur de 1 Md€. Des discussions seront entamées avec l'Etat dès que les comptes 2020 seront établis, et dès que la situation économique et sanitaire de l'année 2021 sera stabilisée.

Sans aide de l'Etat en 2021, une adaptation à la baisse de l'offre de transport afin de réduire le coût des transports à la charge d'Île-de-France Mobilités devrait être étudiée, en association avec les opérateurs et ce tout en respectant les conditions sanitaires notamment en heures de pointe. En effet les autres leviers financiers d'Île-de-France Mobilités sur les recettes, à savoir une augmentation des contributions appelées auprès des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités ou une hausse des tarifs, ne sont pas à la hauteur des besoins financiers et ne sont pas envisageables compte tenu du contexte social fragile et de l'impact de la Covid sur les finances des collectivités locales franciliennes.

Les subventions et autres recettes : 155,899 M€ (- 8,100 M€, -5%/BP 2020)

Elles se répartissent ainsi :

- *Subvention Région pour la tarification sociale : 72,440 M€ (stabilité/BP2020)*

La Région intervient depuis 2006 dans le soutien aux déplacements en Île-de-France des personnes les plus démunies. Il est proposé de reconduire la participation de la Région pour le même montant que celui voté en 2020.

- *Subvention Région Imagine' R : 23,900 M€ (stabilité/BP2020)*

La Région soutient également le transport des jeunes en Île-de-France. Il est donc proposé d'inscrire en 2021 la participation de la Région au financement de la carte Imagine « R » pour un montant de 23,900 M€, montant stable.

- *Subvention Région Gratuité jeunes en insertion : 2,196 M€ (-1,3M€/BP2020)*

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. La prévision à la baisse de la subvention par rapport à 2020 résulte de la déduction faite du trop-perçu au titre de l'exercice 2020.

- *Les subventions au titre des études notamment CPER : 2 M€ (stabilité/BP2020)*

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

- *Contribution des collectivités locales dans le cadre des DSP Bus : 14,131M€*

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

- *Autres recettes : 42 M€ (-16 M€/BP2020)*

Elles sont constituées :
- d'une estimation des avoirs des factures CT3 (35 M€),
- des redevances de parcs relais et des revenus des immeubles (4,5 M€),
- ainsi que de produits financiers (1,6 M€) compte tenu des taux négatifs actuels auxquels Île-de-France Mobilités se refinance à court terme.

La diminution de recettes sur cet item s'explique par l'encaissement exceptionnel en 2020 du reversement de la CVAE par la RATP pour 58 M€, à la suite de la clôture du contentieux fiscal, conformément à l'avenant 8 d'octobre 2017.

Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 91 M€ (stable/BP 2020)

La TICPE est une ressource dont bénéficie Île-de-France Mobilités depuis 2017, dans le cadre des négociations sur le financement du Passe Navigo à tarif unique. S'agissant de la prévision de l'exercice 2021, il est proposé de stabiliser le budget aux crédits votés au budget primitif 2020, soit 91 M€.

Pour l'année 2021, les tarifs sont maintenus au même niveau qu'en 2020, la délibération est soumise au vote à ce titre :
- 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.

Ecritures comptables relatives à la neutralisation des amortissements et la reprise des subventions : 347 M€ (-32 M€, -8%/BP 2020)

La reprise de subventions (108 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (239 M€) optionnelle, sont des écritures d'ordre budgétaire qui allègent la charge d'amortissement des subventions d'équipement versées, constatée en dépenses de la section de fonctionnement (Cf. point A.1.10). En contrepartie, une dépense d'investissement (Cf. point B.I.7) pour chacune de ces écritures est prévue strictement égale à ces recettes de fonctionnement.

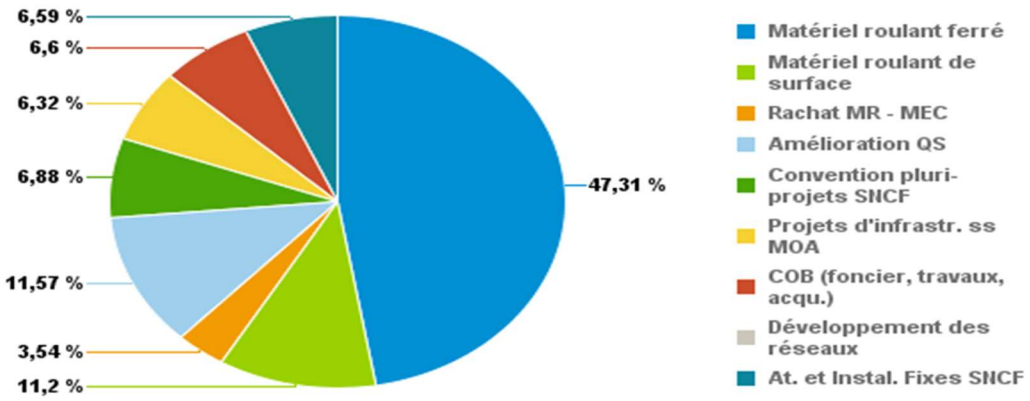
Ces mouvements sont donc neutres sur l'équilibre général du budget.

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

Dépenses d'investissement		BP 2020	Total crédits votés 2020	BP 2021	Evol BP 2021 vs BP 2020	Evol BP 2021 vs BP 2020 (en %)	Evol BP 2021 vs vote 2020 (en %)
Investissements majeurs	**Matériel roulant ferré**	1 181 820 000	951 273 000	1 303 379 600	121 559 600	10%	37%
	Matériel roulant de surface	200 040 000	190 193 000	308 445 400	108 405 400	54%	62%
	Rachat MR - MEC	100 000 000	88 000 000	97 500 000	-2 500 000	-3%	11%
	Amélioration QS	259 739 000	245 378 000	318 908 320	59 169 320	23%	30%
	Convention pluri-projets SNCF	0	109 000 000	189 600 000	189 600 000		74%
	Projets d'infrastr. ss MOA	156 542 000	159 132 247	174 001 500	17 459 500	11%	9%
	COB (foncier, travaux, acqu.)	198 414 000	171 714 000	181 719 000	-16 695 000	-8%	6%
	Développement des réseaux	10 000 000	10 000 000	0	-10 000 000	-100%	-100%
	At. et Instal. Fixes SNCF			181 600 000	181 600 000		
Autres (immo.,opé. comptables)	Autres (immo.,opé. comptables)	13 649 600	20 141 136	14 977 800	1 328 200	10%	-26%
Remboursement du capital	Remboursement du capital	144 290 000	129 958 321	170 930 247	26 640 247	18%	32%
Reprise/Neut. des sub. versées	Reprise/Neut. des sub. versées	379 000 000	343 000 000	347 000 000	-32 000 000	-8%	1%
Opérations d'ordre	Opérations d'ordre	23 000 000	23 000 000	23 000 000	0	0%	0%
Résultat d'invest. reporté	Résultat d'invest. reporté	0	618 952 134	0	0		-100%
		0	0	0	0		
	Total dépenses d'invest.	**2 666 494 600**	**3 059 741 839**	**3 311 061 867**	**644 567 267**	**24%**	**8%**
	Total dépenses réelles d'invest.	**2 264 494 600**	**2 693 741 839**	**2 941 061 867**	**676 567 267**	**30%**	**23%**

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

Poids des politiques d'investissement



I. Les dépenses d'investissement : 3 311,062 M€ en CP, 2 169,634 M€ en AP

Les dépenses réelles d'investissement progressent de +30% par rapport au BP2020, avec une hausse des investissements pour le matériel roulant de +15% (1 709M€, +227 M€).

1. Les investissements au titre du matériel roulant ferré progressent : 1 303,4 M€ de CP (+121M€, +10%/BP2020) et 1 397 M€ d'AP

Les crédits de paiement 2021 pour matériel roulant ferré SNCF sont évalués à : 919,8 M€ répartis ainsi :

- NAT 172 RAMES NAT IDF - avenant 1 2,32 M€
- NAT TO2 19 NAT 1,37 M€
- NAT TO3 12 rames NAT (8 courtes / 4 longues) 0,80 M€
- NAT TO4 52 rames NAT - avenant 1 12,18 M€
- NAT TO5 - 36 rames 72,44 M€
- NAT TO6 - 47 rames 133,00 M€
- Regio 2N 42 rames 13,54 M€
- Regio 2N IDF tranche 2 - 83 rames 302,42 M€
- Regio 2N IDF - 9 rames 38,75 M€
- Régio 2N Lignes R et D - 8 rames 1,17 M€
- T4CM : TT DUALIS acquisition 15 rames (tranche optionnelle 2) 1,71 M€
- TT DUALIS - T13 (11 rames) + T12 (23 rames) - 34 rames 33,84 M€
- Dualis pour le T4 - 11 rames 20,90 M€
- RER NG - 71 rames 148,26 M€
- Z2N : rénovation confort + vidéosurveillance Z20900 8,31 M€
- Rénovation commerciale Z2N Waouh - 133 rames 42,03 M€
- Mise en place TVE sur les rames FRANCILIENS et les 50 premiers RER NG 8,49 M€
- NexTEO Bord - EOLE 19,47 M€
- MING Tranche Ferme - 146 rames 51,19 M€
- Regio2N IDF Tr4 bis - 3 rames supplémentaires 0,22 M€
- Divers soldes CFI antérieures 7,42 M€

Les crédits de paiement 2021 pour matériel roulant ferré RATP sont évalués à 304,4 M€ et répartis ainsi :

- 10,4 M€ MI84, 31 rames RER B
- 212,4 M€ MP14, 35 rames ligne14, 20 rames ligne 4, 20 rames ligne 11
- 4,3 M€ MF77 Rénovation L7 et L8
- 4,5 M€ MP89 MP05, mutation L4 vers L6 et adaptation L14 L4
- 16,5 M€ MI2N rénovation de 43 rames ligne A
- 31 M€ MF19, 44 rames Ligne 10 L3 bis, L7 bis
- 25,3 M€ MI20 RER B, 146 rames ligne B, premiers frais d'études

Les crédits de paiement 2021 pour matériel roulant ferré SGP sont évalués à 79,2 M€ pour les lignes L15-16-17.

Par ailleurs un montant de 1 397 M€ d'autorisations de programme à créer ou à ajuster est proposé au vote pour couvrir les besoins 2021 :

- Une nouvelle AP de 1 300 M€ au titre de l'acquisition de 74 rames RER NG ligne E
- Un ajustement d'AP de 60 M€, rénovation des autorails de grande capacité
- Un nouvelle AP de 21 M€ pour les équipements matériel roulant Nexteo Eole et bord sur le RER-NG et MI20
- Un ajustement d'AP de 15 M€ pour l'acquisition de 19 rames MP14-5V ligne 11 prolongement à Rosny sous-bois
- Un ajustement d'AP de 5 M€ pour l'intégration de radio GO2.2 sur le MR SGP ligne 15-16-17
- Un ajustement d'AP de 4 M€ pour le renouvellement du MR de la ligne 6, MP89CC 52 rames (47+5)
- Un ajustement d'AP de 2,5 M€ pour le frais d'études et documentation préparant ouverture à la concurrence ferroviaire
- Un ajustement d'AP de 1 M€ en complément d'AP pour l'adaptation du STI (Spécification technique d'interopérabilité) des franciliens

- Un ajustement d'AP de -11 M€ pour les Regio2N au titre des économies de coûts de stockages et autres frais fixes (-54 M€) et +43 M€ pour l'acquisition de 3 rames supplémentaires
- Un ajustement d'AP de -0,5M€ pour la rénovation 3 rames MI84

2. Les investissements en matériel roulant de surface en forte progression : 405,945 M€ en CP (+108 M€ ; +35,2% /BP2020) ; 113 M€ en AP

L'augmentation des crédits est essentiellement expliquée par des reports de jalons 2020 sur 2021 à la suite de la crise Covid notamment pour les acquisitions de bus, et le renforcement de la politique d'aide à l'achat de VAE pour les particuliers.

	BP 2020	DM1	DM2	BP2021
Total matériel roulant de surface	300 040 000,00	-34 400 000,00	12 553 000,00	405 945 400,00
Matériel roulant de surface	200 040 000,00	-22 400 000,00	12 553 000,00	308 445 400,00
Matériel roulant bus CT3	40 500 000,00	-18 000 000,00		42 000 000,00
Matériel Roulant bus RATP	17 873 000,00		1 066 000,00	72 318 400,00
Acquisition tramways	4 617 000,00		11 487 000,00	12 602 000,00
Acquisition tramways sous MOA	21 250 000,00			5 980 000,00
Vélos électriques	15 000 000,00	-3 400 000,00		3 145 000,00
ACQUISITION BUS CATP	88 800 000,00	-19 000 000,00		142 400 000,00
VAE	12 000 000,00	18 000 000,00		30 000 000,00
RACHAT MR BUS - Mise en concurrence	100 000 000,00	-12 000 000,00		97 500 000,00

Cette catégorie recouvre les subventions d'investissement :

- versées aux opérateurs de transport CT3 au titre de l'acquisition de bus pour 42 M€ ; ces dépenses diminuent progressivement avec le passage des CT3 en DSP et les acquisitions via la CATP. Le montant prévu pour 2021 prend en compte le report d'un certain nombre de dossiers 2020 ;
- versées à la RATP au titre de l'acquisition :
    - de bus à hauteur de 72,3 M€, dont 63 M€ pour la convention Bus de 2018-2020 essentiellement sur l'acquisition de bus subventionnée à 100% pour le projet Restructuration du Réseau Bus Paris et 15 M€ au titre du renouvellement des bus subventionné à 10%. Le montant est en forte croissance du fait des décalages 2020 liés à la crise sanitaire ;
    - de rames de tramways pour 12,6 M€ pour le prolongement du T3 à Porte Dauphine et le renfort de l'offre T5 et T3N ;
- au titre de la poursuite de la politique vélo Île-de-France Mobilités : 3,145 M€ au titre de la délégation de service public Véligo et 30 M€ pour l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique par les franciliens qui en feraient la demande à Île-de-France Mobilités.

Sont également pris en compte les acquisitions par Île-de-France Mobilités via la CATP, des autobus électriques et GNV et autocars GNV dont la commande a été passée en 2019. Trois nouveaux marchés seront créés en 2021 pour commander des autocars 15 mètres GNV, d'autobus articulés GNV et des midibus. 142 M€ sont inscrits à cet effet et recouvre le report des commandes 2020 du fait de la crise Covid (environ 40%) et de nouvelles commandes 2021.

Enfin, en parallèle des mises en service des DSP en 2021, sont prévus les rachats des bus aux opérateurs des CT3 qui seront remis à disposition des nouveaux opérateurs pour 97,5 M€

(95 M€ de rachat de bus et 2,5M€ de biens indissociables comme « biens meubles », les consignes et abris vélo, les matériels informatiques et de réseaux, le mobilier de bureau, les équipements en station et les équipements de dépôts, …).

Il est proposé de voter 113 M€ d'AP correspondant à :

Total AP à voter dont	**113 000 000,00**
Acquisition tramway sous MOA	**92 500 000,00**
T10 MR – première rame attendue S1 2022	42 500 000,00
TZEN 4 MR	50 000 000,00
Acquisition bus CATP	**7 000 000,00**
Acquisition 15 midibus -3 nouveaux marchés vont être créés, relatifs à l'acquisition d'autocars 15 mètres GNV, d'autobus articulés GNV et de midibus.	7 000 000,00
Rachat des matériels roulants bus aux opérateurs des CT3 dans le cadre de la mise en concurrence.	**13 500 000,00**

3. La poursuite des investissements d'amélioration de la qualité de service et du développement du réseau : 318,908 M€ de CP et 349,00 M€ d'AP (+59M€/+23%/BP2020)

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

	BP 2020	DM1	DM2	BP2021
Total amélioration QS	259 739 000,00	-14 361 000,00	0,00	318 908 320,00
Intermodalité	25 470 000,00	3 930 000,00		36 295 000,00
Accessibilité PMR	6 480 000,00	-1 480 000,00		4 250 000,00
Information Voyageurs	31 004 000,00	-10 681 000,00		49 602 000,00
Optimisation des infrastructures	13 500 000,00	3 530 000,00		3 315 000,00
Plan Impaqt	3 150 000,00			3 357 500,00
Sécurité	7 245 000,00	-3 530 000,00		2 873 820,00
SDA	87 030 000,00	-5 330 000,00		85 000 000,00
Investissement Billettique-Vente	85 860 000,00	-800 000,00		134 215 000,00

Il est proposé de voter 349,00 M€ d'AP correspondant à :

Total AP à voter dont :	**349 000 000,00**
Intermodalité	60 000 000,00
Accessibilité PMR	5 300 000,00
Information Voyageurs	183 000 000,00
Convention PDU	700 000,00
SDA	100 000 000,00

4. Convention de pluri-projet SNCF : 189,600 M€

Conformément à la convention pluriprojets présentée au conseil d'administration du 9 décembre 2020, qui regroupe tous les projets SNCF ne faisant pas l'objet d'une convention de financement dédiée, quel que soit le programme concerné. Elle instaure pour l'ensemble de ces projets une gestion financière unique permettant notamment de globaliser les appels

de fonds, placée sous la gouvernance d'un Comité de Suivi du PPI qui se réunira deux fois par an. Un montant de crédits de paiement de 189,600 M€ est inscrit.

5. Ateliers et installations fixes SNCF : 181,600 M€

Dans le cadre de la nouvelle gouvernance des investissements convenue avec la SNCF, Île-de-France Mobilités subventionne la rénovation des ateliers et installations fixes de la SNCF. Il est prévu dans un premier temps la passation de cinq conventions de financement. A ce titre un montant de 181,600 M€ de crédits de paiement est prévu.

6. Les projets sous la maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités et Acquisitions de dépôts bus : 354,956 M€ de CP (+0,7M€/+0,2%/BP2020) et 310,634 M€ d'AP

Pour 2021, les dépenses prévues pour la maîtrise d'ouvrage des infrastructures (174,001 M€ ; +11%/BP2020) confirme la tendance de l'année 2020 avec une nouvelle augmentation des crédits de paiement traduisant l'avancement opérationnel des opérations dont Île-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage. Les projets 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, Île-de-France Mobilités, l'Etat et les départements.

Par ailleurs, dans le cadre de la préparation de la mise en concurrence :
- 166 M€ de crédits sont inscrits afin de poursuivre l'acquisition de foncier pour y construire progressivement de nouveaux centres opérationnels bus (COB) pour 110 M€ et finaliser les travaux de transition énergétique dans les COB pour 45 M€. Ce montant suppose l'acquisition de 37 terrains et 16 « prise à bail » ;
- 15 M€ sont prévus au titre du rachat des COB des CT3 qui basculent en DSP.

Il est proposé de voter les compléments d'AP suivants à hauteur de 310,634 M€ pour :
- 125 M€ au titre de la convention de financement pour les études PRO, acquisitions foncières et travaux pour le Cable A ;
- 29 M€ au titre de la convention de financement relative à la tranche n°2 de réalisation (REA 2) pour le T ZEN 2 Melun - Sénart qui devrait être votée en 2021 ;
- 36,334 M€ pour les conventions de financement au titre du projet Tzen5 à Choisy le Roi pour l'élaboration du dossier Avant-Projet, acquisitions foncières, et études PRO ;
- 33,100 M€ pour la convention de financement au titre ru projet Tzen4 relative à la tranche 2 de réalisation ;
- 3,200 M€ pour le projet Tram13 phase 1 Saint Cyr-Sy Germain en Laye RER, réalisation de l'opération travaux n°5.
- 84 M€ au titre de l'acquisition de COB pour la mise en concurrence Bus.

	BP 2020	DM1	DM2	BP2021
Total A + B	**354 807 250,00**	**-24 124 278,26**	**0,00**	**355 720 500,00**
Total projet d'infra sur MOA(A)	156 393 250,00	2 575 721,74	0,00	174 001 500,00
Tram T7	3 230 000,00	1 425 135,83		3 690 000,00
Tram 11	340 000,00	1 146 835,91		
TSCP Massy Saclay	42 500,00			450 000,00
Tram 12	23 800 000,00	0,00		30 375 000,00
Tram 4	24 990 000,00	3 750,00		10 800 000,00
Tram 10	12 775 500,00			37 813 500,00
Tram 13	27 506 000,00			32 625 000,00

Tram 9	59 586 750,00	0,00		43 702 200,00
TZEN 4	2 762 500,00			5 850 000,00
TZEN 5	1 275 000,00			4 365 000,00
CABLE A				3 907 800,00
Autres	85 000,00			423 000,00
COB (foncier, travaux, acqu,…) (B)	198 414 000,00	-26 700 000,00	0,00	181 719 000,00
Rachat dépôt bus CT3	93 600 000,00	-25 000 000,00		15 085 000,00
Acquisition dépôts bus	104 814 000,00	-1 700 000,00		166 634 000,00

7. Les autres dépenses d'investissement : 14,977 M€ (+1,3M€ ; +10%/BP2020)

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.

8. Remboursement du capital : 170,930 M€ (+26,640 M€, +18%/BP 2020)

Les crédits se déclinent comme suit :

- 167,805 M€ de remboursements sur les prêts effectivement mobilisés fin 2020 ;
- 6,25 M€ (opération d'ordre semi-budgétaire) afin de provisionner le remboursement en capital de la dette obligataire levée en 2016. Les émissions suivantes ne sont plus amorties, Île-de-France Mobilités devenant un opérateur récurant sur les marchés, lui permettant ainsi de lisser son profil d'amortissement.

9. Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 347M€ (32M€ ; -8%/BP 2020)

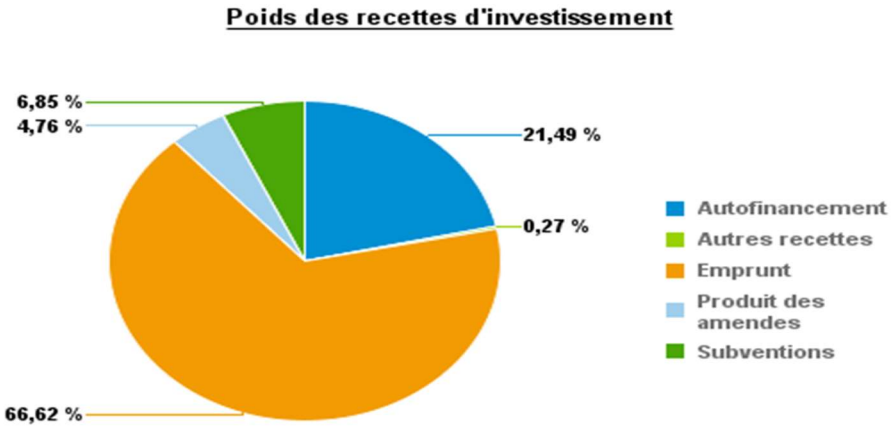
Cette écriture d'ordre budgétaire permet d'alléger la charge des amortissements des subventions d'équipement versées, constatée en dépense de la section de fonctionnement (Cf. point A.I.10). La dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement (Cf. point A.II.7).

10. Opérations d'ordre : 23 M€

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

II. Les recettes d'investissement : 3 311,062 M€

Recettes d'investissement	BP 2020	Total crédits votés 2020	BP 2021	Evol BP 2021 vs BP 2020	Evol BP 2021 vs BP 2020 (en %)	Evol BP 2021 vs vote 2020 (en %)
Emprunt	1 477 914 171	1 254 143 051	1 944 070 348	466 156 177	32%	55%
Produit des amendes	138 770 000	138 770 000	138 770 000	0	0%	0%
Subventions	120 000 000	200 000 000	200 000 000	80 000 000	67%	0%
Autres recettes	7 000 000	5 122 895	8 000 000	1 000 000	14%	56%
Virement sect. de fonction.	503 810 429	534 193 864	627 221 519	123 411 090	24%	17%
Affectation du résultat	0	541 512 030	0	0		-100%
Autres écritures d'ordre	23 000 000	23 000 000	23 000 000	0	0%	0%
Dotation aux amortissements	396 000 000	363 000 000	370 000 000	-26 000 000	-7%	2%
	0	0	0	0		
Total recettes d'invest.	**2 666 494 600**	**3 059 741 839**	**3 311 061 867**	**644 567 267**	**24%**	**8%**
Total recettes réelles d'invest.	**1 743 684 171**	**2 139 547 976**	**2 290 840 348**	**547 156 177**	**31%**	**55%**



1. Le produit des amendes : 138,770 M€ (+0M€, +0%/BP 2020)

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

2. Les subventions des collectivités : 200 M€ (+80M€, +66%/BP 2020)

Il est proposé d'inscrire un montant de subventions de 200 M€ pour l'étude et la réalisation (acquisition de terrains et travaux) des projets sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités, pour lesquels elle bénéficie de subventions de l'Etat et des collectivités franciliennes. Ce montant est stable par rapport au montant arrêté en DM1 2020.

3. Autres recettes : FCTVA : 8 M€ (+1M€, +14 %/BP 2020)

Il s'agit du produit issu du fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) pour 8 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 2020 qui constituent l'assiette des remboursements 2021 du FCTVA.

4. L'emprunt : 1 944 M€ (+466M€, +32%/BP2020)

a) Contexte économique et financier

Tout comme en 2020, la liquidité reste très abondante sur les marchés et les taux longs ont perdu plus de 0,50 % au cours de l'année. La crise sanitaire a impacté durant quelques mois au printemps le niveau des taux du fait de l'incertitude au plus fort de la première vague, cette incertitude provoquant de la volatilité sur les taux.

Les établissements bancaires et les investisseurs ont tout de même répondu présent pendant cette période et soutenu Île-de-France Mobilités en assurant des taux attractifs lors de son appel d'offre pour les lignes de trésorerie. Les investisseurs ont été moins nombreux pendant le plus fort de la crise (confinement 1) mais de nouveau très présents sur le marché des Neu CP qui a connu dès septembre une forte détente et un retour de tous les placeurs grâce à des investisseurs détenant encore de fortes poches de liquidité.

Concernant le long terme, le placement privé émis en juillet 2020 (taux de 1,20% sur 30 ans) a été un succès. Quant à l'appel d'offre auprès des établissements bancaires lancés en juillet 2020, Île-de-France Mobilités a reçu plusieurs offres très compétitives, de la part de plusieurs établissements qui ont représenté plus de deux fois les volumes souhaités ce qui lui a permis d'obtenir des taux attractifs dans une fourchette de 0,20% et 0,38%.

En novembre 2020, Île-de-France Mobilités a lancé une émission obligataire avec succès : 500 millions d'euros à 15 ans d'échéance 16 novembre 2035, portant un coupon de 0,20%. Il s'agit du plus bas coupon jamais réalisé par l'émetteur sur le marché obligataire.

Cette nouvelle émission obligataire a été lancée à un rendement de 0,236%, ce qui correspond à une marge de 30 points de base au-dessus de l'OAT interpolée, soit 0,89% de moins que sur l'émission obligataire de 2019. La transaction a été extrêmement bien accueillie par la communauté internationale des investisseurs, avec un livre d'ordres qui a clôturé avec plus de 3,1 milliards d'euros d'intérêts. Crédit Agricole CIB, HSBC et Société Générale ont agi en tant que chefs de file de cette transaction.

Répartition de l'allocation :

Par type d'investisseur		**Par zone géographique**	
Assureurs/Fonds de pension	43%	France	59%
Gestionnaires d'actifs	37%	Allemagne/Autriche/Suisse	19%
Banques	10%	Scandinavie	10%
Banques Centrales/ Institutions Officielles	8%	Italie	7%
Autres	2%	Autre	5%

b) Montant de l'emprunt et stratégie 2021

Le montant budgété correspond à la prévision du besoin de financement de l'investissement après prise en compte de l'ensemble des recettes d'investissement. Le plan d'investissement est ambitieux. Les effets liés à la crise sanitaire 2020 sont en partie pris en compte.

Le montant d'emprunt budgété pour 2021 s'établit à 1 944 M€.
Ainsi, l'encours de dette d'Île-de-France Mobilités atteindrait 5,2 Mds € fin 2021, soit une progression potentiellement de 52% par rapport à l'encours prévu en fin d'année 2020.
Sur la base de l'autofinancement brut prévisionnel, la capacité de désendettement d'Île-de-France Mobilités s'établirait à 8 ans en fin d'année 2021, soit une progression marquée par rapport aux ratios passés. Malgré cette hausse significative du ratio, son niveau demeurerait en-deçà des seuils d'alerte.

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

- de mobiliser les encours de contrats en cours de signature qui ont été négociés en 2020 pour un montant de 465 M€ auprès de la Banque des Territoires et de la BNP ;
- d'émettre via son programme EMTN, des obligations notamment sous forme de green bond et éventuellement placement privé. A l'instar de l'émission novembre 2020, il est fort probable que les investisseurs plébiscitent des durées longues au vu du niveau des taux bas ;
- de recourir à un appel d'offres auprès de banques commerciales sur une maturité plus courte. Cet appel sera également ouvert aux banques désireuses de proposer des financements alternatifs de type Schuldschein ou Namensschuldverschreibung.

5. Amortissements : 370 M€ (-26M€, -6%/BP 2020)

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

6. Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement : 627M€ (+123 M€, +24%/BP 2020)

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

Les deux sections sont équilibrées en dépenses et en recettes.