

Séance du 13 décembre 2017

Rapport n° 2017/820 et 822

BUDGET PRIMITIF 2018

Le trafic dans les transports franciliens n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Il a progressé de 10% sur la période 2010 – 2016. Cette tendance se poursuivra sur les années à venir, compte tenu de la croissance démographique attendue en Ile de France.

Sous l'impulsion de sa Présidente, Ile-de-France Mobilités a lancé début 2016 un grand plan d'amélioration des transports pour répondre à ces besoins.

Ainsi le plan d'investissement d'Ile-de-France Mobilités est ambitieux (24,8Mds€ sur la période 2018 – 2030), tout comme le sont les renforts d'offres mis en œuvre quel que soit le mode de transport retenu. Elle investit également sur la qualité de service, en renforçant la sécurité, l'information voyageur, la billettique et l'accessibilité notamment.

Le projet de budget 2018 tient compte de la poursuite de ces renforts d'offre et d'investissement sur l'ensemble du territoire.

Ainsi, les dépenses réelles de fonctionnement évoluent de +0,5% : Ile-de-France Mobilités propose de voter une enveloppe d'offre nouvelle de transport de +52,6 M€ pour un effet année en pleine de plus de 100 M€, montant qui s'ajoute aux 133 M€ d'offre nouvelle votée en 2017 (effet en année pleine de l'offre 2017 qui pesait 59 M€ sur le budget 2017).

En deux ans, Ile-de-France Mobilités aura ainsi renforcé l'offre de transport, sur 2017-2018, d'un montant en année pleine de plus de 200 M€.

Les dépenses d'investissement réelles sont en progression de +2,4% par rapport au budget primitif 2017 avec :

- la poursuite de la mise en œuvre du programme d'accélération du renouvellement du matériel roulant ferré en croissance de +1,2% et la proposition de vote de plus d'1,1 Md€ d'autorisations de programme nouvelles pour assurer le financement de nouvelles acquisitions de matériel. En 2018, 65 rames nouvelles seront livrées et 48 rames seront rénovées ;
- la forte croissance, +32%, 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 ;
- la continuité des opérations d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, +6%.

Le montant de l'emprunt à lever s'élève à environ 554 M€ dont le coût sera optimisé grâce à la mise en œuvre de la notation financière d'Ile-de-France Mobilités en 2018.

Les chiffres clés Ile-de-France Mobilités – Budget primitif 2018

	Budget primitif 2017	Budget primitif 2018	écart BP2018/BP 2017	écart BP2018/BP 2017
Dépenses réelles de fonctionnement (en M€)	5 719	5 741	22	0.4%
Exploitation régulière	5 131	5 171	40	0.8%
<i>dont RATP</i>	2 066	2 031	- 35	-1.7%
<i>dont SNCF</i>	2 297	2 301	5	0.2%
<i>dont CT3</i>	747	816	69	9.3%
<i>dont autres politiques de transport</i>	21	22	1	5.3%
Redevances/taxes	223	230	7	3.2%
Transport scolaire	157	145	- 11	-7.3%
Tarifification sociale	11	10	- 1	-8.9%
Gestion de la dette et du VT	93	96	3	3.7%
Budget courant	83	89	6	7.2%
Autres charges	22	0	- 22	-99.5%
Recettes réelles de fonctionnement (en M€)	6 083	6 254	171	2.8%
VT	4 276	4 443	167	3.9%
Contributions statutaires	1 266	1 276	10	0.8%
Subventions tarification RIF	108	102	- 6	-5.6%
TICPE	100	100	-	0.0%
Redevance accès SNCF Réseau	150	154	4	2.7%
Transport scolaire	138	138	- 0	0.0%
Autres subventions et recettes	44	40	- 4	-9.8%
			-	
	Budget primitif 2017	Budget primitif 2018	écart BP2018/BP 2017	écart BP2018/BP 2017
Dépenses réelles d'investissement (en M€)	1 204	1 232	29	2.4%
MR ferré	631	638	8	1.2%
MR bus et Tw	150	106	- 45	-29.6%
Amélioration qualité de service	151	200	48	31.8%
Maîtrise d'ouvrage infrastructures et des reseaux	170	180	10	6.0%
remboursement du capital	77	92	14	18.3%
Autres	24	17	- 7	-28.0%
Recettes réelles d'investissement (en M€)	657	724	67	10.1%
Emprunt	469	554	85	18.2%
Produit des amendes	125	125	-	0.0%
Subventions	40	40	-	0.0%
Autres recettes	23	5	- 19	-80.4%
Indicateurs				
Encours de la dette	2 007	2 182	175	8.7%
Epargne brute : RRF-DRF	364	509	145	39.8%
Taux d'autofinancement =EB/Dep réelles d'invest	30%	41%		
Capacité désendettement=encours dette/EB	5.5	4.3		

SOMMAIRE

A. Une évolution du budget de fonctionnement maîtrisée tout en renforçant l'offre de service 6

I. Les dépenses réelles de fonctionnement : 6 547,586 M€	6
1. L'évolution des contributions aux opérateurs reflète la dynamique de l'offre nouvelle : 5148,705 M€ (+39M€, +0,8%/BP 2017)	6
2. La poursuite des politiques de transport plus adaptées à des besoins spécifiques : 21,847M€ (+1M€ ;+5%/BP 2017)	7
a) Services PAM : 12,500 M€ (0M€, 0%/ BP 2017)	7
b) Transport à la demande : 5,200 M€ (+0,260M€, 0+5%/ BP 2017).....	7
c) Etudes PDU, bonus qualité de service et autres conventions : 3,147 M€ (0M€, 0%/ BP 2017). 7	7
Cette rubrique regroupe les études PDU (0,3 M€), les bonus prévus contractuellement pour les ouvrages d'intermodalité labélisés pour inciter à l'amélioration de leur exploitation (1 M€) et les coûts d'exploitation des sites propres d'Evry et Massy Saclay (1,750 M€). Ce budget est stable.	
d) Nouveaux services de mobilité : 1M€ (+1 M€).	8
3. Une diminution du budget des transports scolaires 2017 : 145,419M€ (-11,4M€, -7%/BP 2017) 8	8
4. La gestion de la tarification sociale maîtrisée : 10,200M€ (-1M€, -9%/BP 2017)	8
5. Croissance continue de la fiscalité sur le matériel roulant ferré propriété d'Ile-de-France Mobilités - IFR : 75,5M€ (+3M€, +4%/BP 2017)	8
6. Une hausse de la redevance d'accès SNCF Réseau : 154,200 M€ (+4M€, +2%/BP 2017)	8
7. Charges financières : 42,058M€ (+4M€, +10%/BP 2017).....	9
8. Frais liés au VT : 54,119 M€ (-0,4M€, -0,7%/BP 2017)	9
9. Budget de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 87,116M€ (+5M€, +6%/BP 2017)	10
a) Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres : 19,883 M€ de crédits de paiement (-3M€;-12%/ BP 2017)	10
b) Frais de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 36,254 M€ (+3M€/ +11%/ BP 2017) ..	10
c) Dépenses de personnel et d'action sociale : 30,978 M€ (+4M€;+17%/ BP 2017)	10
10. Les impôts locaux : 1,513M€ (+0,4M€, +40 %/BP 2017)	11
11. Autres charges : les provisions et les charges exceptionnelles : 3,9M€ (-33M€, -89%/BP 2017) 11	11
12. Les amortissements : 340M€ (+86M€, +34%/BP 2017).....	11
13. Virement à la section d'investissement : 462,858M€.....	11
II. Les recettes de fonctionnement : 6 547,586 M€	12
1. Le versement de transport et la compensation de l'Etat : 4 443,228M€ (+167M€, +3,9%/BP 2017) 12	12
2. Les contributions statutaires : 1 276M€ (+10M€, +0,8%/BP 2017)	13
3. Les recettes au titre du transport scolaire : 138,1M€ (0M€, 0%/BP 2017)	13
4. Les subventions et autres recettes : 142,010M€ (+2M€, +1,6%/BP 2017)	14
5. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 100 M€ (0M€, 0%/BP 2017) 14	14
6. Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 294 M€ (+48M€, +20%/BP 2017) 15	15

B. L'ambitieuse politique d'investissement D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES s'intensifie 16

I. Les dépenses d'investissement : 1 526,431 M€ en CP, 1 363,100M€ en AP	16
1. Les investissements au titre du matériel roulant ferré progressent de 1,2% par rapport à 2017 : 638,275M€ de CP (+ 8M€ et +1%/BP2017) et 1013 M€ d'AP	17
2. Des investissements en matériel roulant de surface s'élèvent à 105,783 M€ (-44M€ et -29%/BP2017) et les AP à 174,6 M€	18
3. Des investissements d'amélioration de la qualité de service en forte croissance : 199,500M€ de CP (+48M€/ +32%/BP2017) et 168M€ d'AP	18
4. Les développements de réseaux et maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités : 180,199 M€ de CP (+10M€/ +6%/BP2017) et 7,5 M€ d'AP	19
5. Les autres dépenses d'investissement: 17,084M€ (-3M€ ; -16%/BP2017)	19
a) Logiciels et marques, matériels mobiliers et opérations immobilières : 16,845 M€ (-0,1M€ ; -1%/BP2017)	19

b)	Opérations pour compte de tiers : 0,239M€ (-3M€ ;-93%/BP2017)	20
6.	Remboursement du capital : 91,6 M€ (+14M€, +18%/BP 2017).....	20
7.	Ecritures comptables relatives aux reprises de subventions : 294M€ (+48M€, +19%/BP 2017) 20	
II.	Les recettes d'investissement : 1 526,431 M€	21
1.	Le produit des amendes : 125M€ (0M€, 0%/BP 2017).....	21
2.	Les subventions des collectivités : 40 M€ (0M€, 0%/BP 2017).....	22
3.	Autres recettes : 4,583 M€ (-19M€, -80%/BP 2017)	22
a)	FCTVA : 3 M€	22
b)	Opérations pour compte de tiers 0,239M€.....	22
c)	Ecriture comptable relative à la reprise de provision : 1,343M€.....	22
4.	Amortissements : 340 M€ (+86M€, +34%/BP 2017).....	22
5.	Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement : 462,858M€ (+103M€, +29%/BP 2017).....	22
6.	L'emprunt : 553,989M€ (+85M€ ;+18%/BP 2017)	23
a)	Contexte économique et financier.....	23
b)	Montant de l'emprunt et stratégie 2018	24

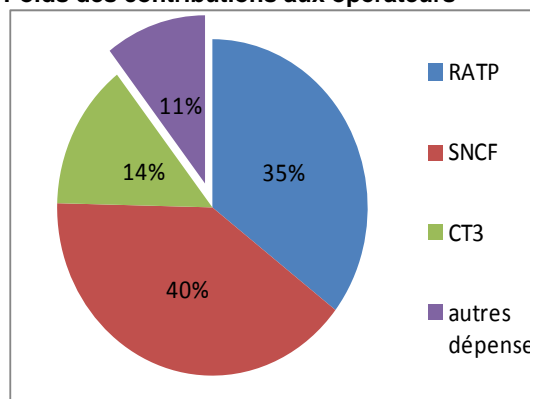
A. UNE EVOLUTION DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT MAITRISEE TOUT EN RENFORCANT L'OFFRE DE SERVICE

I. Les dépenses réelles de fonctionnement : 6 547,586 M€

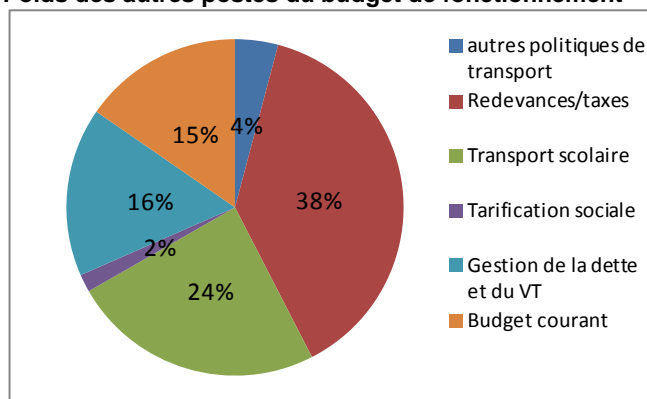
Dépenses de fonctionnement		BP 2017	BP2018	Evol BP2018/BP2017	Evol BP2018/BP17
Exploitation régulière	Exploitation régulière RATP	2 065 939 000	2 030 875 000	-35 064 000	-1.7%
	Exploitation régulière SNCF	2 296 786 000	2 301 400 000	4 614 000	0.2%
	Exploitation régulière CT3	747 131 000	816 430 000	69 299 000	9.3%
	Autres (Navettes aut., covoit., PAM, TAD, ...)	20 740 000	21 847 000	1 107 000	5.3%
Transport scolaire	Transport scolaire	156 828 238	145 419 240	-11 408 998	-7.3%
Tarification sociale	Chèque mobilité	1 300 000	1 300 000	0	0.0%
	Gestion TST	1 300 000	-	-1 300 000	-100.0%
Redevances/taxes	Améthyste anciens combattants	8 600 000	8 900 000	300 000	3.5%
	IFER	72 410 000	75 500 000	3 090 000	4.3%
Gestion de la dette et du VT	Redevance accès SNCF Réseau	150 176 000	154 200 000	4 024 000	2.7%
	charges financières	38 300 000	42 058 900	3 758 900	9.8%
Budget courant	Coûts de gestion du VT	54 478 000	54 119 000	-359 000	-0.7%
	Masse salariale	26 425 691	30 977 880	4 552 189	17.2%
	Charges fonctionnement	32 664 074	36 254 740	3 590 666	11.0%
	Etudes	22 670 562	20 033 470	-2 637 092	-11.6%
Autres charges	Impôts et taxes	1 083 000	1 513 000	430 000	39.7%
	Exceptionnelles	9 211 000	100 000	-9 111 000	-98.9%
	Provision	15 320 000	3 800 000	-11 520 000	-75.2%
	Amortissement	254 000 000	340 000 000	86 000 000	33.9%
	Ecritures d'ordre	12 500 000	-	-12 500 000	-100.0%
	Virement de sect.	359 202 084	462 858 345	103 656 261	28.9%
	Total dépenses de fonct.	6 347 064 649	6 547 586 575	200 521 926	3.2%
	Total dépenses réelles de fonct.	5 718 542 565	5 744 728 230	26 185 665	0.5%

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

Poids des contributions aux opérateurs



Poids des autres postes du budget de fonctionnement



1. L'évolution des contributions aux opérateurs reflète la dynamique de l'offre nouvelle : 5148,705 M€ (+39M€, +0,8%/BP 2017)

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

Les crédits proposés au budget 2018 sont fondés sur les maquettes contractuelles et les avenants validés, ainsi que :

- une prévision des formules d'indexation cohérentes avec la prévision d'inflation de 1,1% (prévision LFI 2018), soit une indexation 2018 de +1,2% pour la RATP, +1,8% pour la SNCF et 1,1% pour les CT3);

- des incitations financières cohérentes avec les factures antérieures des opérateurs ;
- de 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 ;
- du coût de gestion de la carte solidarité transport porté maintenant intégralement par les opérateurs via le GIE Comutitres (Cf. point A.I.4) ;
- de l'impact en année pleine des offres décidées en 2017 : l'offre décidée en 2017 a pesé pour 59 M€ en 2017 et produit un effet année pleine qui pèse sur le budget 2018 de 133 M€ dont 90 M€ au titre de l'offre Grand Paris du Bus (et 100M€ en 2019) ;
- une hypothèse d'augmentation des recettes de trafic de 4% qui inclut l'effet volume et l'effet lutte contre la fraude : cette hypothèse devrait rapporter de l'ordre de 100 M€ HT en année pleine et 40 M€ HT en 2018 pour une application au 1^{er} août 2018¹. 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.

Une enveloppe d'offre nouvelle d'environ 52,6 M€, pour un effet année pleine de plus de 100 M€, est prévu pour couvrir :

- la poursuite du Grand Paris du Bus (32 M€ en plus pour 2018 soit plus de 50 M€ en année pleine) ;
- la mise en service du prolongement du T3b à Portes d'Asnières prévue fin 2018,
- le renfort de l'offre sur des lignes de tramway,
- le renfort d'offre sur la ligne 13 le samedi ;
- la refonte de la grille du RER D, le renfort de la ligne P et le service annuel 2019 et le renfort d'offre liée aux travaux sur les RER A et C l'été prochain.

Ile-de-France Mobilités aura renforcé l'offre de transport en deux ans, sur 2017-2018, d'un montant en année pleine de 234 M€.

2. La poursuite des politiques de transport plus adaptées à des besoins spécifiques : 21,847M€ (+1M€ ;+5%/BP 2017)

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 automatisés.

a) Services PAM : 12,500 M€ (0M€, 0%/ BP 2017)

Ces crédits permettent de financer les dispositifs PAM à travers des conventions avec les conseils départementaux. Le budget reste stable.

b) Transport à la demande : 5,200 M€ (+0,260M€, 0+5%/ BP 2017).

Les crédits sont en progression : une enveloppe de 700K€ est prévue pour de nouveaux services prévus en 2018, compensée en partie par un cout définitif des conventions déjà actualisées moindre que prévu.

c) Etudes PDU, bonus qualité de service et autres conventions : 3,147 M€ (0M€, 0%/ BP 2017).

Cette rubrique regroupe les études PDU (0,3 M€), les bonus prévus contractuellement pour les ouvrages d'intermodalité labélisés pour inciter à l'amélioration de leur exploitation (1 M€) et les coûts d'exploitation des sites propres d'Evry et Massy Saclay (1,750 M€). Ce budget est stable.

¹ en plus de l'hypothèse d'évolution en volume arrêté contractuellement

d) Nouveaux services de mobilité : 1M€ (+1 M€).

Il est prévu 1 M€ au titre de la prolongation de l'expérimentation par Ile-de-France Mobilités de la mise en service de navettes autonomes.

3. Une diminution du budget des transports scolaires 2017 : 145,419M€ (-11,4M€, -7%/BP 2017)

Le budget transport scolaire diminue du fait notamment de la prise en compte de la baisse des coûts (à hauteur de -3,2M€) et la revoyure à la baisse de la dotation versée au titre du transport scolaire en Seine et Marne (-5,5 M€, Cf. avenant n°6 à la convention de délégation votée en juin 2017), due elle aussi à la prise en compte de la révision à la baisse des besoins. L'optimisation des circuits a contribué à l'optimisation des coûts.

4. La gestion de la tarification sociale maîtrisée : 10,200M€ (-1M€, -9%/BP 2017)

Le budget prévu au titre de ces politiques diminue en raison d'un changement de périmètre entre 2017 et 2018 : les crédits prévus au titre de la gestion de la carte solidarité transport sont dorénavant inscrits avec les contributions versées aux opérateurs, ces derniers assurant via le GIE Comutitres cette gestion à compter du mois de mai 2017. En 2017, 1,3 M€ de crédits étaient inscrits correspondant à la fin de gestion de ce marché par Ile-de-France Mobilités. En 2018, aucun crédit n'est inscrit à ce titre, d'où une diminution du budget global.

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 (8,9 M€).

5. Croissance continue de la fiscalité sur le matériel roulant ferré propriété d'Ile-de-France Mobilités - IFER : 75,5M€ (+3M€, +4%/BP 2017)

Ile-de-France Mobilités est redevable de l'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 75 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 : 154,200 M€ (+4M€, +2%/BP 2017)

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 et validé par le ministère des finances a été mis en place en 2010

² Loi du 3 juin 2010, article 11

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 financières : 42,058M€ (+4M€, +10%/BP 2017)

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 pour globalement (41,2M€⁴) ;
- des frais bancaires induits par la gestion d'une ligne de trésorerie et des commissions prévisionnelles dues sur les prêts obligataires à contracter en 2018 (commission d'arrangement et frais d'administration de l'émission obligataire). Le montant de ces commissions est estimé à 600K€. A noter qu'aucune commission n'est prévue pour les prêts bancaires qui seront levés, car ceux-ci seront mobilisés sur l'enveloppe de la BEI de 700M€ encore disponible. La mobilisation d'un contrat préexistant ne donne lieu à aucune commission supplémentaire.
- enfin, dans le cadre du programme obligataire qu'Ile-de-France Mobilités doit lancer en 2018, des frais de notation et de conseil juridique sont prévus de l'ordre de 200K€. En effet, se financer directement sur les marchés oblige l'émetteur à être noté. Au-delà de la qualité de crédit intrinsèque d'Ile-de-France Mobilités, la ou les agences noteront également le programme obligataire d'Ile-de-France Mobilités ainsi que chaque émission.

La charge de la dette augmente nettement moins vite que l'endettement (+10% contre +27% de croissance de l'encours de dette), grâce à un socle d'emprunts signés avant 2017 positionnés sur des taux fixes bas et à la poursuite de ce contexte en 2018 favorable aux emprunteurs. Les frais inhérents à la notation et au conseil juridique seront compensés par la bonification des conditions financières qu'apportera la notation par rapport à des emprunts bancaires (estimation de l'ordre de 0,25% de taux).

8. Frais liés au VT : 54,119 M€ (-0,4M€, -0,7%/BP 2017)

Ces crédits inscrits se répartissent :

- en frais versés aux organismes collecteurs du VT à hauteur de 43,101 M€ soit 0,97% 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 remplissent les conditions d'un remboursement (11 M€), montant en baisse de 2M€ suite à une modification du traitement financiers des indus par les URSSAF5. Le 15 juin 2017, la Cour de cassation a rendu deux arrêts transférant aux URSSAF la compétence en matière de remboursement d'indus, en cas d'erreur conduisant à un trop perçu sur le versement transport. Auparavant la gestion des indus relevait de la compétence des autorités organisatrices. Dès lors, les 2 M€ que prévoit Ile-de-France Mobilités au titre des indus seront directement retenus à la source par les organismes de recouvrement.

³ Afin d'éviter un frottement fiscal, un système de refacturation a été mis en place : le STIF 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 du STIF). En parallèle, la contribution versée à SNCF Mobilité HT comprend cette redevance afin de rembourser SNCF Mobilités. In fine, la charge qui pèse sur le STIF correspond à la redevance HT et ce dispositif est neutre pour SNCF Mobilités.

⁴ y compris 11,5 M€ d'intérêts courus non échus : intérêts de la dette qui courent sur 2018 mais qui seront réglés en 2019 soit à la date anniversaire des contrats

⁵ Jusqu'en 2017, les AOM étaient chargées de rembourser directement les employeurs ayant payé indument du VT. A compter de 2018, les Urssaf opéreront ce remboursement directement aux employeurs en déduisant le VT indument perçu du VT à percevoir par les AOM.

9. Budget de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 87,116M€ (+5M€, +6%/BP 2017)

Le budget de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités qui regroupe les études, les prestations de conseils, la masse salariale et les coûts de fonctionnement courant de la structure progressent de +5M€ par rapport au BP2017.

Cette croissance s'explique pour l'essentiellement, par trois effets :

- Les frais de fonctionnement augmentent de 3,5 M€ du fait du budget des systèmes d'information : il s'agit du développement de la plateforme d'opendata destinée au grand public, l'adaptation de certains outils internes pour accompagner l'évolution de l'activité d'Ile-de-France Mobilités. La rationalisation de la prestation d'infogérance se poursuit et engendre des frais de migration ;
- la masse salariale croît de 4,6 M€ en raison du coût de nouvelles obligations réglementaires et du renforcement des compétences afin de répondre aux nouvelles missions d'Ile-de-France Mobilité ;
- Le budget des études et honoraires diminue de -2,8 M€ essentiellement lié aux moindres études relevant des projets d'infrastructure.

a) *Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres : 19,883 M€ de crédits de paiement (-3M€;-12%/ BP 2017)*

Les crédits 2018 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan et des contrats particuliers pour 7,593 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 des projets relatifs au prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay, au pôle de Val de Fontenay, au câble A et au tram 13 phase 2. 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 BP2017 (-2M€).
- les audits et les études générales amont pour 12,3M€. Ces crédits (-1,1 M€ par rapport au BP2017) concernent des études pour le traitement des données de validation, pour la restructuration de l'offre bus, la préparation des DSP relatif T9 et à la ligne 15 , l'enquête globale transport EGT, la poursuite des audits menés sur les contrats RATP/SNCF/CT3 notamment.

b) *Frais de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 36,254 M€ (+3M€/ +11%/ BP 2017)*

Les frais de fonctionnement augmentent de 3,5 M€ par rapport au BP 2017. Cette augmentation est liée pour l'essentiel au budget informatique du fait du développement de la plateforme de mise à disposition de données ouvertes au grand public. Cette plateforme s'accompagne d'une refonte d'une partie du système d'information multimodal, ainsi que de la mise en ligne d'un portail d'accès pour les opérateurs, afin d'optimiser la collecte et l'analyse de leurs données. Certains outils internes, comme Pégase (pour les transports scolaires) ou Astre (pour la gestion budgétaire) nécessitent des évolutions, engendrant des coûts de paramétrage, d'installation et de maîtrise d'ouvrage. Enfin, l'hébergement poursuit sa rationalisation : l'hébergement de l'IVTR (l'Information Voyageur en Temps Réel) sera regroupé avec le reste de l'infogérance, au sein d'une unique prestation.

c) *Dépenses de personnel et d'action sociale : 30,978 M€ (+4M€;+17%/ BP 2017)*

La hausse de la masse salariale est fondée sur :

- l'effet des augmentations réglementaires (effet en année pleine de la revalorisation du point d'indice décidée par la Ministre de la fonction publique en 2017, l'effet de la revalorisation contractuelle 2017, la compensation aux agents de la hausse de la CSG, l'effet année pleine de l'augmentation du taux de VT,) estimé à environ 1,1 M€ ;
- une évolution du GVT de 0,8%,
- le renforcement des compétences pour assurer les missions des nouvelles mobilités (mise en concurrence, smart Navigo notamment), estimé 2,8 M€ en 2018.

10. Les impôts locaux : 1,513M€ (+0,4M€, +40 %/BP 2017)

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. Les prochaines acquisitions de terrains à Gonesse et Corbeille entraînent cet accroissement de l'impôt foncier.

11. Autres charges : les provisions et les charges exceptionnelles : 3,9M€ (-33M€, - 89%/BP 2017)

Dans le prolongement du contentieux sur les aspects fiscaux avec SNCF-Mobilités, il est proposé d'abonder la provision constituée à compter de 2012, pour les factures 2011 à 2016, à hauteur de 3,8 M€ pour la facture 2017. Pour mémoire, ces litiges portent sur les calculs de la CVAE, de la taxe ARAF et de la taxe EPSF.

Il est également proposé d'inscrire un montant de 100K€ au titre des intérêts moratoires.

Aucune écriture d'ordre n'est prévue cette année, à ce stade.

12. Les amortissements : 340M€ (+86M€, +34%/BP 2017)

Ils constituent une dépense de fonctionnement, qui ne donne pas lieu à décaissement, et une recette d'investissement. Ils progressent de 86 M€ par rapport aux crédits 2017 essentiellement en raison de la montée en charge des subventions d'investissement versées au titre du financement du matériel roulant.

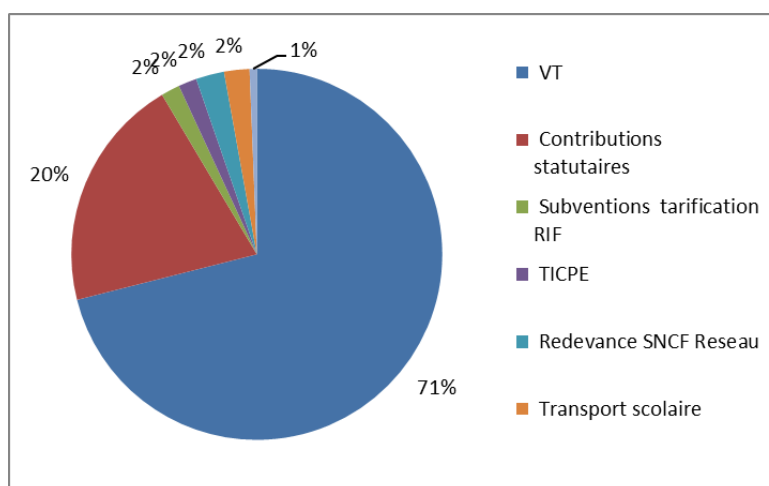
13. Virement à la section d'investissement : 462,858M€

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 : 6 547,586 M€

Recettes de fonctionnement	BP 2017	BP2018	Evol BP2018/BP2017	Evol BP2018/BP17
VT	4 276 026 000	4 443 228 000	167 202 000	3.9%
Contributions statutaires	1 265 922 099	1 276 049 475	10 127 376	0.8%
Transport scolaire	138 099 078	138 099 000	78	0.0%
Subventions tarification RIF	108 300 000	102 205 600	6 094 400	-5.6%
autres subventions et recettes	31 441 000	39 804 500	8 363 500	26.6%
TICPE	100 000 000	100 000 000	-	0.0%
Redevance accès SNCF Réseau	150 176 000	154 200 000	4 024 000	2.7%
Recettes diverses et exceptionnelles	12 676 000	-	12 676 000.0	
Reprise de provisions	18 424 472	-	18 424 472	
Ecritures d'ordre	246 000 000	294 000 000	48 000 000	19.5%
Total recettes de fonctionnement	6 347 064 649	6 547 586 575	200 521 926	3.2%
Total recettes réelles de fonctionnement	6 082 640 177	6 253 586 575	170 946 398	2.8%

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



1. Le versement de transport et la compensation de l'Etat : 4 443,228M€ (+167M€, +3,9%/BP 2017)

Le versement transport représente 70% des recettes d'Ile-de-France Mobilités. Il est acquitté par les employeurs franciliens sur la masse salariale. Cette ressource est donc fortement liée à la croissance de l'emploi et au salaire moyen par tête, composantes de la masse salariale, celle-ci étant elle-même liée à la progression de l'économie francilienne. A la suite de la délibération du 11 janvier 2017, les taux du VT effectifs à compter du 1^{er} avril 2017 sont les suivants :

	2017
Zone 1 - Paris et communes du 92	2,95%
Zone 2 - communes du 93 et 94	2,12%
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 2018 de versement transport repose sur plusieurs éléments :

- l'estimation du versement transport dû au titre de 2017, hors effet taux, soit un montant de 4 097 M€. Cette estimation est fondée sur le VT perçu en 2016, augmenté de la compensation due au titre de 2017 en raison du relèvement du seuil d'assujettissement au versement transport de 9 à 11 salariés. La somme de ces deux éléments a été indexée sur l'évolution de la masse salariale prévisionnelle 2017 (2,5%) ;
- une hypothèse de croissance de la masse salariale en 2018 estimée à +2,8%, supérieure à celle retenue au BP 2017 (2,5%), soit un volume de versement transport et de compensation porté à 4 210 M€ en 2018, hors effet taux. Cette hypothèse se fonde notamment sur l'hypothèse retenue au PLF SS 2018 de 3,1% pour la masse salariale privée. L'économie française connaît en effet un regain depuis quelques mois, dont les effets sur les salaires et l'emploi devraient s'accroître sur l'année à venir ;
- l'effet en année pleine de la hausse de taux appliquée au 1^{er} avril 2017 (207 M€) ;
- une harmonisation progressive des taux du versement transport sur Paris et la petite couronne, conformément au protocole signé entre la Présidente d'Ile-de-France mobilités et le Premier Ministre en juin 2016.

Le versement transport serait ainsi estimé en 2018 à 4 445 M€, dont les URSSAF déduiront au fil de l'eau les montants de VT indus, estimés à 2 M€, ceux-ci n'étant plus désormais remboursés par les autorités organisatrices aux employeurs (arrêts du 15 juin 2017 de la Cour de cassation). Le montant inscrit au BP2 018 est ainsi arrêté à 4 443,228 M€ soit en progression de +3,9% par rapport au BP2017.

2. Les contributions statutaires : 1 276M€ (+10M€, +0,8%/BP 2017)

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 0,80% est retenue, comme en 2017, alors que l'inflation est estimée au PLF 2018 à 1,1%. Les apports de chaque membre sont individualisés dans le tableau ci-après.

	BP 2016	BP 2017	BP 2018	évol BP2018/BP2017
Contributions statutaires	1 255 875 097	1 265 922 099	1 276 049 475	10 127 376
Région	640 496 300	645 620 270	650 785 232.00	5 164 962
Ville de Paris	381 534 855	384 587 134	387 663 831.00	3 076 697
CD92	97 204 732	97 982 370	98 766 229.00	783 859
CD93	47 095 316	47 472 079	47 851 856.00	379 777
CD94	37 801 841	38 104 256	38 409 090.00	304 834
CD78	19 968 414	20 128 161	20 289 186.00	161 025
CD91	12 307 576	12 406 037	12 505 285.00	99 248
CD95	11 428 463	11 519 891	11 612 050.00	92 159
CD77	8 037 600	8 101 901	8 166 716.00	64 815

3. Les recettes au titre du transport scolaire : 138,1M€ (0M€, 0%/BP 2017)

- 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 au titre de 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 : 9,997 M€

Des subventions à hauteur de 7,6 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 2,4 M€.

4. Les subventions et autres recettes : 142,010M€ (+2M€, +1,6%/BP 2017)

Elles se répartissent ainsi :

- *Subvention Région pour la tarification sociale : 72,440 M€ (-6M€/BP2017)*

La Région intervient depuis 2006 dans le soutien aux déplacements en Ile-de-France des personnes les plus démunies. La contribution versée correspond aux modalités actées dans la convention conclue avec Ile-de-France Mobilités et à la prise en compte de l'avenant approuvé au conseil du 17 février 2016 conduisant à la suppression de la réduction de 75% accordée aux bénéficiaires de l'Aide Médicale d'Etat. La mobilité moyenne par personne des bénéficiaires de la tarification sociale a diminué de 8 % entre octobre 2015 et mars 2017. Compte tenu de cette baisse de la mobilité individuelle, la subvention est diminuée de 6,2 M€ par rapport au montant 2017.

- *Subvention Région Imagine' R : 23,900 M€ (0M€/BP2017)*

La Région soutient également le transport des jeunes en Ile-de-France. Il est donc proposé d'inscrire en 2017 la participation de la Région au financement de la carte Imagine « R » pour un montant actualisé de 23,900 M€, montant stable.

- *Subvention Région Gratuité jeunes en insertion : 5,865 M€ (+0,1M€/BP2017)*

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€ (-3M€/BP2017)*

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. Ce montant est cohérent avec le montant des études inscrites en section de fonctionnement et le rythme de paiement et de réalisation des appels de fonds. Ce montant est en baisse de 3M€ par rapport au BP2017.

- *Autres recettes : 37,804 M€ (+11M€/43%/BP2017)*

Elles sont constituées de l'estimation des avoirs attendus sur les factures annuelles CT3 des opérateurs au titre de l'année 2018 pour 32,6 M€, des redevances de parcs relais et aux revenus des immeubles notamment l'immeuble restitué par la RATP à Ile-de-France Mobilité situé Quai des Grands Augustins (4,6 M€).

5. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 100 M€ (0M€, 0%/BP 2017)

En application du protocole d'accord du 27 juin 2016 entre la Présidente de la Région et d'Ile-de-France Mobilités et le Premier Ministre pour financer la mesure du Passe Navigo à tarif unique, l'article 24 de la loi de finances pour l'année 2017 a amendé le code des Douanes et a majoré le tarif de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE) sur

les supercaburants, dans la limite de 1,77€ par hectolitre, et sur le gazole, dans la limite de 1,65€ par hectolitre, vendus sur le territoire de la région Ile-de-France. Le produit annuel de cette mesure est plafonné à 100 M€ pour Ile-de-France Mobilités ; au-delà le produit est reversé au budget général de l'Etat.

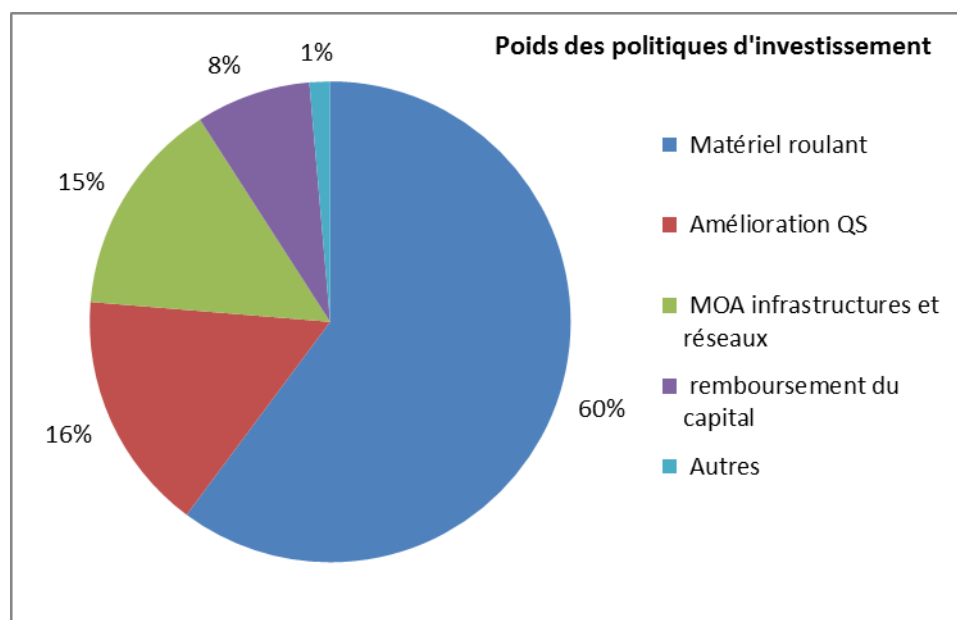
6. Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 294 M€ (+48M€, +20%/BP 2017)

La reprise de subventions (196 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (98 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.1.12). En contrepartie, une dépense d'investissement (Cf. point B.1.6) pour chacune de ces écritures est prévue strictement égale à ces recettes de fonctionnement.

B. L'AMBITIEUSE POLITIQUE D'INVESTISSEMENT D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES S'INTENSIFIE

Dépenses d'investissement	BP 2017	BP2018	Evol BP2018/BP2017	Evol BP2018/BP17
Investissements majeurs	1 102 414 000	1 123 756 900	21 342 900	1.9%
<i>dont Subventions d'équipement versées</i>	966 665 000	973 557 600	6 892 600	0.7%
dont Matériel roulant ferré	630 604 000	638 275 000	7 671 000	1.2%
dont Matériel roulant de surface (bus,tw, vélo)	150 360 000	105 782 600	- 44 577 400	-29.6%
dont Amélioration QS	151 386 000	199 500 000	48 114 000	31.8%
dont Développement des réseaux	34 315 000	30 000 000	- 4 315 000	-12.6%
<i>dont Maîtrise d'ouvrage infrastructures</i>	113 395 400	127 816 100	14 420 700	12.7%
<i>dont Terrains et dépôts bus</i>	22 353 600	22 383 200	29 600	0.1%
Autres (immobilisations, opé comptables)	17 023 456	16 845 090	- 178 366	-1.0%
Investissements sous mandat	3 331 570	239 521	- 3 092 049	-92.8%
Remboursement du capital	77 400 000	91 590 000	14 190 000	18.3%
Reprises & Neutralisation des subv versées	246 000 000	294 000 000	48 000 000	19.5%
Restes à réaliser	3 372 815	-	- 3 372 815	-100.0%
Resultat d'investissement reporté	174 122 892.70	-	- 174 122 893	-100.0%
Total dépense d'investissements	1 623 664 733	1 526 431 511	- 97 233 222	-6.0%
Total dépenses réelles d'invest.	1 203 541 840	1 232 431 511	28 889 671	2.4%

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



I. Les dépenses d'investissement : 1 526,431 M€ en CP, 1 363,100M€ en AP

Les dépenses réelles d'investissement progressent de +2,4% par rapport au BP2017 avec une hausse des investissements en matière de matériel roulant ferré pour de 1,2% et une augmentation des investissements améliorant la qualité de service aux voyageurs pour +32%.

En revanche, les subventions versées au titre de l'acquisition des bus et des tramways diminuent de 29% malgré le renfort d'offre conséquent : les opérateurs rencontrent en effet des difficultés opérationnelles sur certaines opérations d'acquisition (lignes RATP bus 180 et 275 par exemple) et transmettent leurs appels de fonds à un rythme plus lent que précédemment constaté, sans remettre en cause le rythme d'acquisition de bus nécessaires à la bonne réalisation de l'offre.

1. Les investissements au titre du matériel roulant ferré progressent de 1,2% par rapport à 2017 : 638,275M€ de CP (+ 8M€ et +1%/BP2017) et 1013 M€ d'AP

Afin de poursuivre la mise en œuvre du programme de renouvellement du matériel roulant, il est proposé un montant de 638,275 M€ de crédits de paiement et 1 013 M€ d'autorisation de programme, fonction des conventions d'ores et déjà signées et des projets à signer en 2018 dans le cadre du Schéma Directeur du Matériel Roulant.

Sur 638 M€ de crédits proposés, 613 M€ correspondent à des crédits dus au titre de conventions signées, pour les principaux projets suivants :

- Projets d'acquisition :
 - 125 rames Régio2N pour un montant estimatif de CP de 231,2 M€ ;
 - 30 rames Dualis pour le tramway Tram 4 et Tram Express Nord pour un montant estimatif de CP de 22,9 M€ ;
 - les 277 rames du Francilien pour un montant estimatif de CP de 191,6 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 56 M€ ;
 - les 20 MP14 de la ligne 4 pour un montant estimatif de CP de 5,4 M€ ;
 - les 78 rames MF01 pour la ligne 2, 5 et 9 pour un montant estimatif de CP de 0,2 M€ ;
 - ;
 - les 140 rames MI09 pour le RER A pour un montant estimatif de CP de 0,9 M€ ;
 - 71 rames RERNG lignes D et E et le système Nexteo Bord pour un montant de CP de 75,7 M€ ;

- Projets de rénovation :
 - la rénovation des Z2N pour un montant estimatif de 14 M€ en CP ;
 - 86 rames MF77 pour les lignes 7 et 8 pour un montant estimatif de CP de 4,4 M€ ;
 - 31 rames MI84 pour la ligne B pour un montants en CP de 10,9 M€

En 2018, 65 rames nouvelles seront livrées et 48 rames seront rénovées.

Au titre des conventions qui doivent être signées en 2018, un montant de crédits de paiement est prévu pour 24,8 M€ et concernent les projets suivants :

- Acquisition 20 MP14 5 voitures pour la ligne 11 du métro : 12,4 M€ de CP
- Acquisition de 9 rames Regio2N supplémentaires pour la ligne N : 2,7 M€ de CP
- Rénovation de 152 rames Z2N pour les lignes D et P : 2,4 M€ de CP
- Mutations des rames MP89 et MP05 de la ligne 14 vers la ligne 4 et de la ligne 4 vers la ligne 6 : 7,3 M€ de CP

Par ailleurs un montant de 1 013 M€ d'AP⁶ est proposé au vote pour couvrir les besoins de conventions à signer en 2018, il s'agit des projets pour :

⁶ hors transfert de l'AP relative à l'acquisition de tramways de 34 M€ de l'opération « opération de surface » à l'opération « matériel roulant ferré », mouvement de transfert neutre budgétairement.

- L'acquisition de 71 rames Francilien en tranches optionnelles 5 et 6 : 747,8 M€ d'AP supplémentaires
- Les opérations de mutations des rames MP89 et MP05 nécessite d'être réévaluée : 3,6 M€ d'AP supplémentaires
- Le projet d'acquisition de 39 MP14 5 voitures pour la ligne 11 : 18,9 M€ d'AP supplémentaires
- L'acquisition de MR SGP pour les lignes 15 à 17 : 165,2 M€ d'AP supplémentaires
- L'acquisition de 31 trames trains pour T12 et T13 express : 14,2 M€ d'AP supplémentaires
- La poursuite de la rénovation de Z2N : 3,3 M€ d'AP supplémentaires
- La rénovation de 43 rames MI2N pour la ligne A : 60 M€ d'AP prévues.

2. Des investissements en matériel roulant de surface s'élèvent à 105,783 M€ (-44M€ et -29%/BP2017) et les AP à 174,6 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 qui devrait être attribué en 2018. La prévision de crédits, en baisse, reste prudente au regard des délais de transmission observés des appels de fonds par les opérateurs.

Les conventions pour l'acquisition de bus auprès de la RATP nécessitent des CP à hauteurs de 27,5 M€ en 2018. Un montant d'AP de 129,6 M€ sera prévu pour couvrir les besoins de la convention Bus RATP 2018.

Les CP prévus au titre des bus des opérateurs privés s'élèvent quant à eux à 48 M€ en 2018.

Les crédits relatifs au matériel roulant tramway (30,3 M€ en 2018) concernent l'acquisition des 17 rames du T3 pour le prolongement à Porte d'Asnières (6,4 M€ de CP), des 4 rames en renfort de la ligne T5 (CP de 6,1 M€ de CP) et des 22 rames pour le T9 dont Ile-de-France Mobilités est MOA (17,8 M€ de CP).

Une AP de 45M€ est proposée afin de couvrir toutes les acquisitions de vélos à assistance électrique et pièces de rechange prévue dans le cadre de la DSP qui devrait être attribuée cette année. Ce montant et le montant de crédits de paiement seront affinés avec la signature du contrat.

3. Des investissements d'amélioration de la qualité de service en forte croissance : 199,500M€ de CP (+48M€/ +32%/BP2017) et 168M€ 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 de CP suivants. Ce budget est en croissance de +32% 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 et dans une moindre mesure, de l'intermodalité et l'accessibilité des arrêts scolaires.

Il est proposé d'inscrire :

- 11M€ d'AP supplémentaires au titre du SDA pour la poursuite de la mise en accessibilité pour 83,240 M€ de CP;
- l'augmentation de l'AP de 40M€ au titre de la poursuite de la conception du programme de modernisation billettique et de 46,100 M€ de CP ;

- 75M€ de hausse d'AP et 28 M€ de crédits de paiement correspondant à l'ensemble des projets d'intermodalité engagés ;
- 25M€ de hausse d'AP pour des projets d'information voyageur et 15 M€ de crédits de paiement;
- Une hausse de l'AP relative à l'optimisation des infrastructures de 6M€ pour 15,160 M€ en CP ;
- Une hausse de l'AP de 11M€ au titre des opérations de sécurité et une inscription de crédits de CP de 12 M€ dont 4 M€ au titre de la sécurisation des arrêts scolaires.

4. Les développements de réseaux et maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités : 180,199 M€ de CP (+10M€/ +6%/BP2017) et 7,5 M€ d'AP

Les prévisions de crédits de paiement liés aux opérations de développement des infrastructures, dont l'essentiel est sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, sont en croissance de +13% soit +14M€ par rapport au BP2017, notamment concernant les projets Tram9, 12, 4 et 13. Ces crédits à hauteur de 127,816 M€ se répartissent ainsi :

- crédits au titre des projets en phase études : 6,8 M€. Il s'agit des projets tramways Tram T7 phase 2, Tram T10 Antony Clamart, TZEN 4 et TZEN 5;
- crédits au titre des projets en phase travaux dont Ile-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage: 109M€. Il s'agit des dépenses de travaux pour le projet Tram T4, Tram T9, Tram T12 et Tram T13 ;
- crédits au titre des acquisitions foncières nécessaires pour la bonne réalisation de ces projets: 11,9 M€ pour les projets Tram T12, Tram T7 phase 2, Tram T9, Tram T10 et Tram T4.

La bonne réalisation de ces projets sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités suppose que les financeurs délibèrent les conventions de financement dans les délais et au vu des montants nécessaires pour l'avancement de ces projets.

Une autorisation de programme de 7,5 M€ est ouverte au titre du projet du Tram T13 phase2.

Sont également inscrits :

- les crédits au titre de la politique de développement des réseaux pour 30 M€ au titre essentiellement de l'automatisation de la ligne 4;
- les crédits pour la réalisation de dépôts de bus : 22,383 M€ en CP. Des crédits de paiement sont inscrits pour 2,2 M€ pour l'achèvement de la construction des dépôts de bus à Vélizy et Melun et la réalisation d'études de faisabilité et pour 20,180 M€ pour permettre à Ile-de-France Mobilités d'acquérir trois terrains.

5. Les autres dépenses d'investissement: 17,084M€ (-3M€ ; -16%/BP2017)

a) *Logiciels et marques, matériels mobiliers et opérations immobilières : 16,845 M€ (-0,1M€ ; -1%/BP2017)*

Les crédits inscrits permettent notamment :

- d'entamer le développement d'une centrale de réservations pour les transports à la demande, de renforcer le réseau interne, de continuer à développer des outils pour optimiser l'utilisation des données dont dispose Ile-de-France Mobilités (SIDV : Système d'Information des Données de Validation, plateforme d'opendata), d'adapter les logiciels

internes de suivi de l'offre contractuelle des opérateurs, tant sur le plan technique que comptable, de développer des outils analytiques ;

- le versement d'une subvention à AirParif pour réaliser une série de campagnes de mesures des émissions de polluants atmosphériques en conditions réelles d'exploitation sur un échantillon de plusieurs types de bus du parc roulant francilien, conformément à la convention signée en 2017 ;
- le règlement de l'indemnité d'un montant de 2 900 000 € correspondant à la valeur nette comptable figurant dans les comptes de la RATP au 31 décembre 2017 pour l'immeuble situé 53 ter quai des Grands Augustins à Paris 6ème arrondissement, conformément au projet de protocole d'accord présenté au Conseil du 13 décembre 2017.

b) Opérations pour compte de tiers : 0,239M€ (-3M€ ;-93%/BP2017)

Il s'agit de la fin des opérations au titre de l'amélioration de la sécurité dans les bus en grande couronne. Ce programme est cofinancé par Ile-de-France Mobilités et la Région. Pour la part subventionnée par la Région, Ile-de-France Mobilités agit sous mandat, les dépenses à ce titre sont remboursées par la Région. Cette opération est donc équilibrée en recettes et dépenses (Cf. point B.II.4).

6. Remboursement du capital : 91,6 M€ (+14M€, +18%/BP 2017)

Le remboursement du capital des emprunts contractualisés depuis 2012 est en progression de 18%, en cohérence avec la croissance de la dette d'Ile-de-France Mobilités.

Les crédits se déclinent comme suit :

- 85,4M€ de remboursements prévus contractuellement (opérations réelles) ;
- une prévision de crédits de 6,25 M€ (opération d'ordre) afin de provisionner le remboursement en capital de la dette obligataire levée en 2016.

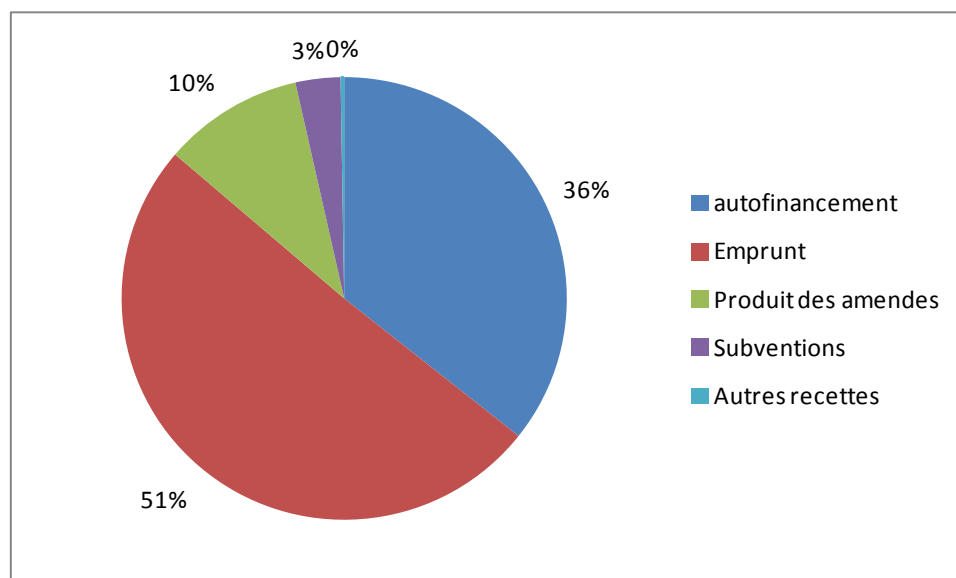
7. Ecritures comptables relatives aux reprises de subventions : 294M€ (+48M€, +19%/BP 2017)

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.II.7). La dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement.

II. Les recettes d'investissement : 1 526,431 M€

Recettes d'investissement	BP 2017	BP2018	Evol BP2018/BP2017	Evol BP2018/ BP17
Emprunt	468 614 214	553 989 871.00	85 375 657	18.2%
Produit des amendes	125 000 000	125 000 000.00	-	0.0%
Subventions	40 000 000	40 000 000.00	-	0.0%
Autres recettes	7 588 000	4 343 774.00	- 3 244 226	-42.8%
Investissements sous mandat	3 331 570	239 521.25	- 3 092 049	-92.8%
Ecritures comptables de régularisation	12 500 000	-	- 12 500 000	-100.0%
Amortissement immobilisations	254 000 000	340 000 000.00	86 000 000	33.9%
Restes à réaliser		-	-	
excédent résultat 2016	175 933 158	-	- 175 933 158	-100.0%
Affectation résultat de fonct.	177 495 707	-	- 177 495 707	-100.0%
Virement sect. de foncton.	359 202 084	462 858 345.00	103 656 261	28.9%
Total recettes d'investissements	1 623 664 733	1 526 431 511	- 97 233 222	-106.0%
Total recettes réelles d'invest.	657 033 784	723 573 166	66 539 382	-89.9%

Le poids des principales recettes d'Ile-de-France Mobilités est le suivant :



1. Le produit des amendes : 125M€ (0M€, 0%/BP 2017)

Le montant inscrit correspond au produit moyen encaissé par Ile-de-France Mobilités au titre des amendes de police ces dernières années soit 125 M€. La mise en œuvre de la dépenalisation du stationnement payant instituée par l'article 64 de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 n'a pas d'impact sur cette ressource en 2018 pour Ile-de-France Mobilités.

L'article 3° bis de l'article L1241-14 du code des transports, introduit par l'article 64 de la loi MAPTAM, stipule que, malgré la dépenalisation, cette recette à compter de 2019, demeurera pour Ile-de-France Mobilités, égale au produit des amendes perçu en 2018, au titre de l'année 2017.

2. Les subventions des collectivités : 40 M€ (0M€, 0%/BP 2017)

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 il bénéficie de subventions de l'Etat et des collectivités franciliennes. Ce montant est estimé sur la base des dernières dépenses réalisées en 2017 et 30% des dépenses prévisionnelles 2018. Il est stable par rapport au BP 2017.

Ile-de-France Mobilités subit la charge financière et budgétaire entre la date de paiement de ces dépenses et la réception des financements des financeurs.

3. Autres recettes : 4,583 M€ (-19M€, -80%/BP 2017)

Cette enveloppe diminue par rapport au BP2017 dans lequel étaient prévues une régularisation de certaines subventions versées à la RATP au titre du financement du matériel roulant et des opérations d'écritures comptables relatives à la vente de l'ancien siège administratif d'Ile-de-France Mobilités.

a) *FCTVA : 3 M€*

Il s'agit du produit issu du fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) pour 3 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 2017.

b) *Opérations pour compte de tiers 0,239M€*

Il s'agit des opérations au titre de l'amélioration de la sécurité dans les bus en grande couronne gérées pour le compte de la Région, équilibrées en recettes et dépenses (cf. B.I.5b).

c) *Ecriture comptable relative à la reprise de provision : 1,343M€*

Il est proposé de reprendre la provision constituée en mars 2016 au titre d'un contentieux avec un employeur sur le remboursement du VT, pour un montant de 1 343 774 €. La Cour d'Appel de Rennes a débouté l'employeur par arrêt du 16 décembre 2015 de sa demande de remboursement d'indu La société n'a pas fait de pourvoi, l'arrêt est donc définitif. Cette reprise concerne l'exercice 2017 et non 2018, c'est pourquoi elle est inscrite en recettes d'investissement et non en recette de fonctionnement.

4. Amortissements : 340 M€ (+86M€, +34%/BP 2017)

Le montant budgété est la contrepartie de la dépense de fonctionnement (Cf. A -I - 12).

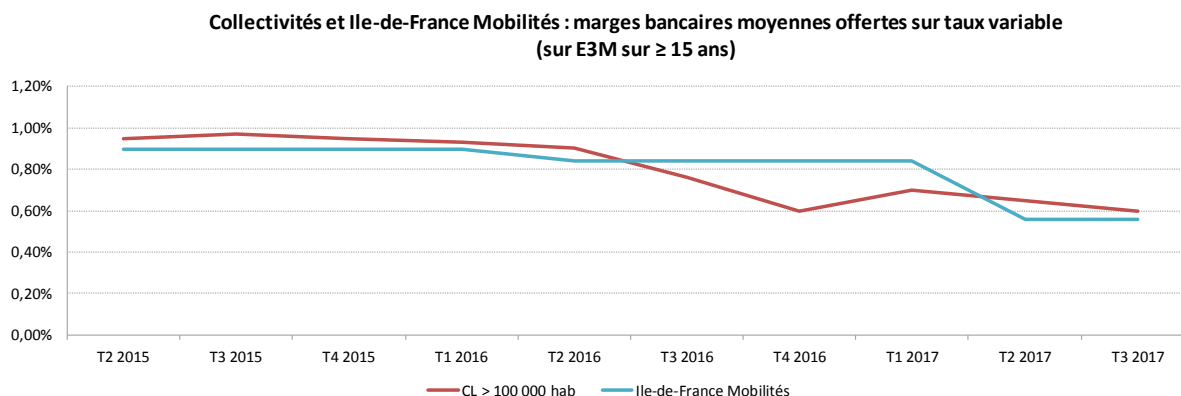
5. Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement : 462,858M€ (+103M€, +29%/BP 2017)

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 conditionne la faisabilité de lever des volumes de dette aussi importants et le niveau des conditions financières.

6. L'emprunt : 553,989M€ (+85M€ ;+18%/BP 2017)

a) *Contexte économique et financier*

Depuis le second semestre 2016, la baisse des marges bancaires proposées aux collectivités s'accélère. Ainsi, Ile-de-France Mobilités a bénéficié de cette baisse de marges au deuxième trimestre 2017, lors de son appel d'offres, comme en témoigne le graphique suivant :



Source : Ile-de-France Mobilités et Rencontres des finances locales Finance Active 2016 et 2017

Sur ces deux dernières années, Ile-de-France Mobilités, bénéficie sur ses financements long terme⁷, de marges bancaires globalement inférieures de 0,05% à 0,10% à la moyenne des collectivités françaises de plus de 100 000 habitants.

Du côté des taux de marché, l'évolution des taux de long terme (=taux fixes) en 2017 a été rythmée par le calendrier électoral européen ainsi que par les annonces de la BCE (Banque Centrale Européenne). Après les élections, la reprise économique de la zone euro s'est confirmée, avec pour la première fois depuis la crise, un enchaînement de révisions à la hausse des perspectives économiques, de la part de toutes les autorités. Cette embellie a contribué à redresser les taux longs au cours du second semestre. Cependant, cette remontée doit être relativisée : les niveaux de croissance, d'inflation et de chômage demeurent dégradés par rapport aux niveaux constatés avant la crise de 2008. C'est pourquoi les taux longs demeurent ancrés sur des niveaux bas ; ils évoluent dans un corridor de +/- 0,20% depuis le 1^{er} juillet.

La tendance haussière des indicateurs de conjoncture ne semble pas confirmée à moyen terme. En effet, la Commission Européenne prévoit un tassement de la reprise en 2019.

Les taux de court terme (=taux variables), quant à eux, restent arrimés sur le taux de dépôt de la BCE, négatif depuis plus de trois ans. La BCE a réaffirmé en octobre qu'elle n'augmenterait pas ses taux directeurs, avant la fin de son programme de rachats d'actifs, celui-ci ayant été encore une fois prolongé jusqu'en septembre 2018.

Il convient de garder à l'esprit le faible niveau de l'inflation de la zone euro, l'indicateur qui guide la politique de la BCE, et notamment l'inflation sous-jacente⁸, qui peine à décoller de 1% (à 0,9% en octobre). Tant que l'inflation demeurera durablement inférieure à 1,8% - 1,9%, une hausse des taux directeurs de la BCE, et donc des taux courts européennes, semble difficilement envisageable.

⁷ ≥ 15 ans sur des profils amortissables

⁸ Inflation hors produits volatils comme les matières premières, l'énergie et les produits alimentaires

b) Montant de l'emprunt et stratégie 2018

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 2018 à ce stade s'établit à 553,989 M€.

Ainsi, l'encours de dette d'Ile-de-France Mobilités atteindrait 2,2 Mds€ fin 2018, soit une progression potentiellement de 27% par rapport à l'encours constaté en fin d'année 2017.

Sur la base d'un autofinancement brut prévisionnel de 462,8M€, la capacité de désendettement⁹ d'Ile-de-France Mobilités s'établirait à 4,3 ans en fin d'année 2018, soit un niveau de solvabilité performant.

Pour financer les investissements à venir, 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.

Par ailleurs, en 2018, Ile-de-France Mobilités se fera noter, en vue d'émettre de la dette ainsi que des titres de court terme, sur les marchés financiers. Ile-de-France Mobilités a déjà commencé à se faire connaître auprès d'investisseurs institutionnels désireux de la financer. Afin de généraliser cette démarche, Ile-de-France Mobilités se fera accompagner en 2018 par un arrangeur (généralement une banque), afin de se présenter devant un nombre élargi d'investisseurs, susceptibles d'être intéressés par la dette d'Ile-de-France Mobilités.

Ce canal de financement apportera :

- à terme, les volumes que les banques ne peuvent pas prêter dans leur intégralité ;
- dans l'immédiat, des conditions de financement qui devraient être bonifiées par rapport aux financements bancaires (le gain sur le taux est estimé à ce jour à 0,25%, il peut varier dans le temps).

Sur 2018, Ile-de-France Mobilités n'a pas l'intention de faire appel aux prêts de banques commerciales. Elle ne disparaît cependant pas du paysage puisque ses partenaires financiers l'accompagneront dans la démarche de placement des titres obligataires émis.

Les deux sections sont équilibrées en dépenses et en recettes.

⁹ 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.