



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du mercredi 7 décembre 2022

Rapport n° 20221207-217

**BUDGET PRIMITIF 2023 ET VOTE DES AUTORISATIONS DE
PROGRAMME**

INTRODUCTION

Les transports publics franciliens ont continué à fonctionner pendant les confinements successifs pour maintenir l'activité du pays et en particulier de la région Île-de-France, cœur économique avec 30% du PIB et 9,5 millions de déplacements quotidiens en transport collectifs, malgré des pertes financières considérables. Ils ont traversé la crise via le financement d'Île-de-France Mobilités, qui a amorti le choc et couvert les pertes des opérateurs de transports.

L'État a refusé d'accorder des subventions pour combler les pertes d'Île-de-France Mobilités en 2020 et 2021, et lui attribué une avance remboursable de 2 milliards d'€. Ce soutien laisse Île-de-France Mobilités dans une situation financière très tendue depuis la fin de la crise du COVID.

Ainsi, les finances d'Île-de-France Mobilités sont équilibrées pour 2022, mais elles ne peuvent pas assumer le choc de l'inflation due à la guerre en Ukraine et l'explosion du coût de l'énergie, notamment de l'électricité dont les transports sont les premiers consommateurs, dans un contexte de recettes voyageurs qui restent en berne, avec 85% du niveau pré-Covid. Par ailleurs, dès 2023, Île-de-France Mobilités doit commencer à payer les frais de préexploitation des nouvelles lignes du Grand Paris Express pour lesquelles aucune recette fiscale ne lui a été attribuée.

Pour payer le fonctionnement des transports publics, il manque à Île-de-France Mobilités 950 M€ dès 2023, et davantage les années suivantes.

2 lignes rouges s'imposent à nous :

- Pas de baisse de l'offre et retour à 100% de l'offre avant Covid dès 2023 car il est indispensable de maintenir l'offre pour des raisons sociales et écologiques ;
- Pas de baisse des investissements car il est indispensable de poursuivre la modernisation du réseau.

Faire porter ce besoin de financement par les usagers seuls porterait le forfait Navigo à 100 € par mois.

Île-de-France Mobilités a d'emblée tout mis en œuvre pour limiter au maximum la facture pour les voyageurs ; **Île-de-France Mobilités a d'abord réalisé un maximum d'économies sur les opérateurs sans diminuer l'offre de transport ni l'investissement de régénération et d'extension, pour 200 M€.** En effet, un effort de la SNCF est possible dans le cadre d'un avenant au contrat proposé au présent conseil qui permet d'apporter 100 M€ d'économie en 2023. Par ailleurs, la non-réalisation par la RATP du service demandé par Île-de-France Mobilités dans son contrat pourrait également permettre de faire 100 M€ d'économies liées aux réfections de charge en 2023.

Il reste donc 750 M€ à financer. Cela représente 7,5% du budget de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités a 3 sources de financement : les collectivités (12%) ; les entreprises via le Versement Mobilités (50%) et les recettes tarifaires (38%).

Île-de-France Mobilités a donc sollicité les collectivités, qui ont accepté une augmentation de 7,5% de leur contribution, ce qui apporte 100 M€ de ressources nouvelles (51M€ de la Région ; 30M€ de la Ville de Paris ; 8M€ des Hauts-de-Seine ; 4M€ de la Seine-Saint-Denis ; 3M€ du Val-de-Marne ; 2M€ des Yvelines et près d'1M€ chacun pour l'Essonne, le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne).

Il reste donc 650 M€ à trouver en 2023 et davantage les années suivantes.

Plusieurs scénarios sont possibles :

- 1) **Scénario 1 du bouclier tarifaire à l'allemande** : Un premier scénario financier consisterait en une aide résolue de l'Etat, comme l'Allemagne qui subventionne massivement les transports en commun cette année ; Il s'agirait d'une aide directe ou un transfert de fiscalité pour un montant de 650 M€ en 2023 (baisse de la TVA à 5,5% ; transformation de la dette Covid en subvention ; nouvelles recettes fiscales dédiées). Grâce à cette aide de l'Etat, **il n'y aurait pas d'augmentation tarifaire.**
- 2) **Scénario 2 - effort partagé par tous les financeurs, sans aide de l'Etat, qui est conditionné à un vote favorable du parlement** : Un second scénario consiste à partager l'effort entre tous les financeurs d'Île-de-France Mobilités : une hausse de 7,5% pour les collectivités, qui ont déjà accepté, une hausse de 7,5% des taux du versement mobilité des entreprises, et **une hausse de 7,5% des tarifs : cette hausse amènerait le forfait Navigo à 80,80 € par mois.** Mais ce scénario nécessite que le parlement vote la hausse du taux plafond du versement mobilités pour permettre à Île-de-France Mobilités d'augmenter la contribution des entreprises. Île-de-France Mobilités négocierait dans ce scénario avec les entreprises les taux et les zones, pour impacter moins les zones les moins bien desservies en transports en commun et les entreprises industrielles, très dépendantes du coût de l'énergie. Pour rappel, le Versement Mobilités n'est pas versé par les entreprises de moins de 11 salariés et la hausse du VM de 7,5% en Île-de-France représente moins de 10% de la baisse de la CVAE qui va être votée en 2023 et 2024. Les entreprises peuvent donc le financer en conservant une baisse très forte de leurs impôts de production.
- 3) **Scénario 3 – abandon total des transports par l'Etat et Taxe Macron pour les voyageurs, y compris la hausse de la contribution des entreprises** : Un troisième scénario dans lequel l'Etat bloque toute nouvelle recette pour Île-de-France Mobilités, contrainte d'équilibrer son budget uniquement avec les recettes tarifaires : dans ce cas, le VM est stable et il faudrait une **hausse tarifaire plus importante : 20%, soit un forfait Navigo à 90€ par mois, avec 15 € par mois de taxe Macron.**

Île-de-France Mobilités a réussi à écarter le scénario du Passe à 100€ grâce à l'effort consenti par les collectivités et aux économies générées sur les contrats des opérateurs, tout en rétablissant à 100% l'offre et en poursuivant les investissements.

Île-de-France Mobilités attend donc le vote du Parlement qui seul rendrait possible le scénario d'un juste partage de l'effort par tous les financeurs. A ce stade, le Gouvernement n'a pas donné un avis favorable à la hausse du Versement Mobilité, rejetée à l'Assemblée nationale et au Sénat. Le scénario 3 – zéro aide de l'Etat et zéro contribution des entreprises – qui conduit à une hausse du Navigo à 90€, soit +15€ par mois, est pourtant socialement dur et porte une atteinte massive au pouvoir d'achat des ménages franciliens. Il relèverait de la responsabilité pleine et entière du gouvernement. Île-de-France Mobilités refuse cette taxe Macron de 15€ par mois, mais en l'état actuel du blocage du Gouvernement et du Parlement, c'est celui qui se dessine. Le budget prévisionnel est fondé sur ce scénario.

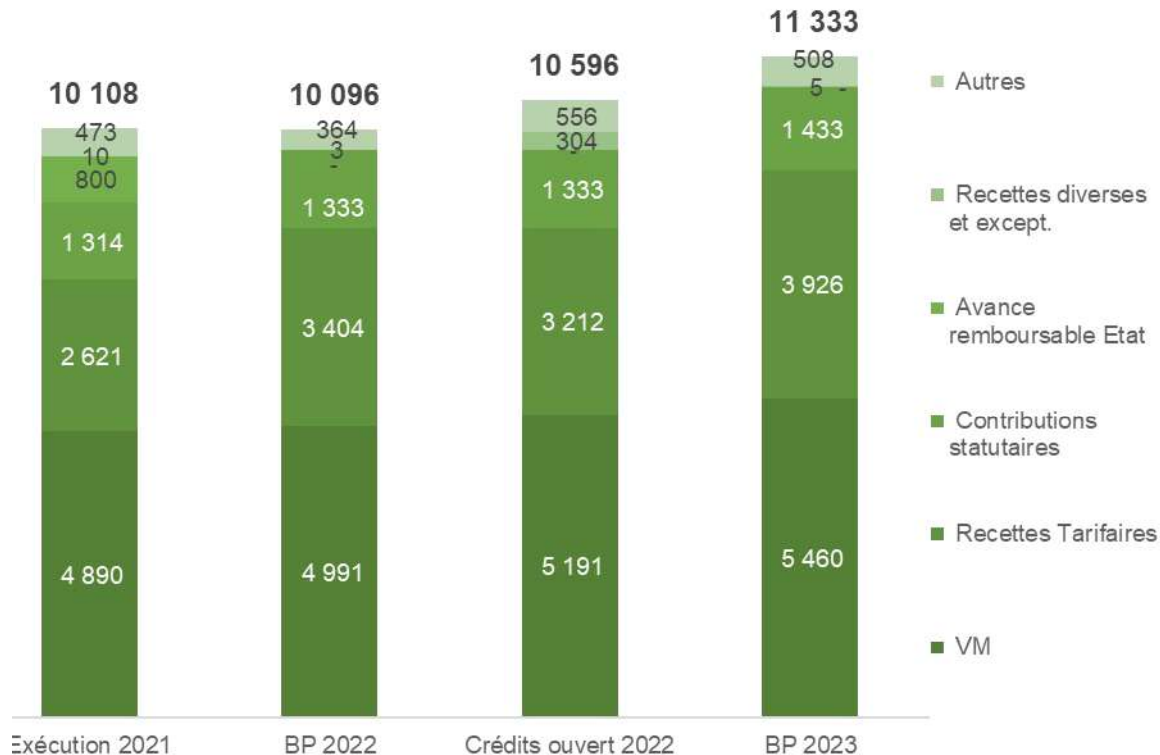
Les chiffres clés d'Ile-de-France Mobilités - Budget Primitif 2023				
Chiffres clés	BP 2022	BP 2023	Evol BP23 vs BP22	Var BP23/BP22
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	10 485,4	11 752,6	1 267,2	12%
Exploitation régulière SNCF	3 276,5	3 702,1	425,6	13%
Exploitation régulière RATP	4 599,3	4 775,8	176,5	4%
Exploitation régulière CT3	650,3	418,5	-231,8	-36%
Exploitation régulière SGP	-	29,9	29,9	
DSP	383,5	726,7	343,2	90%
Redevance accès SNCF Réseau	164,1	170,2	6,1	4%
Transport Scolaire	156,2	176,7	20,5	13%
Charges financières	85,9	177,6	91,7	107%
IFER	77,6	81,8	4,2	5%
Application pour les voyageurs	53,7	70,7	17,0	32%
Veligo location	14,9	17,4	2,6	17%
PAM Régional	13,0	26,7	13,7	105%
Covoiturage-navette autonome	2,7	4,2	1,5	57%
Aide à l'achat-VAE	2,1	1,0	-1,1	-55%
Transport à la demande	4,4	4,4	-	0%
Filiale	-	45,3	45,3	
Autres	10,1	19,0	8,9	88%
Charges de fonctionnement	47,4	52,1	4,6	10%
Etudes, conseil et acc	41,0	57,6	16,7	41%
Masse salariale	38,8	43,3	4,5	12%
Impôts et taxes	3,6	5,3	1,7	46%
Coût de gestion du VT	49,0	55,2	6,2	13%
Améthyste-autre tarification	6,6	6,6	-	0%
Chèque mobilité	1,2	1,1	-0,1	-10%
Provisions	-	10,5	10,5	
Amortissement	414,0	600,0	186,0	45%
Virement de sect.	389,7	473,1	83,4	21%
Chiffres clés	BP 2022	BP 2023	Evol BP23 vs BP22	Var BP23/BP22
RECETTES DE FONCTIONNEMENT	10 486,0	11 752,6	1 266,6	12%
VM	4 991,4	5 460,0	468,6	9%
Recettes Tarifaires	3 317,0	3 785,8	468,8	14%
Recettes Tarifaires D.S.P.	87,0	140,6	53,6	62%
Contributions statutaires	1 332,8	1 432,8	100,0	7%
Transport Scolaire	135,2	135,4	0,2	0%
Subvention tarification RIF	98,5	98,7	0,2	0%
TICPE	88,0	88,0	-	0%
Contributions publiques D.S.P.	33,7	47,0	13,3	39%
Autres subv. et recettes	9,0	120,8	111,8	1242%
Filiale	-	8,8	8,8	
Recettes diverses et exceptionnelles	3,3	5,0	1,7	52%
PAM Régional	-	9,8	9,8	
Ecritures d'ordre	390,0	420,0	30,0	8%
Chiffres clés	BP 2022	BP 2023	Evol BP23 vs BP22	Var BP23/BP22
DEPENSES D'INVESTISSEMENT	4 207,4	4 315,2	107,8	3%
Matériel roulant ferré	1 576,6	1 722,7	146,1	9%
Matériel roulant de surface	292,4	384,6	92,2	32%
Projets d'infrastr. ss MOA	346,4	302,3	-44,1	-13%
Amélioration QS	423,8	413,4	-10,4	-2%
COB (foncier, travaux, acqu.)	417,6	269,1	-148,4	-36%
Convention pluri-projets SNCF	229,0	201,0	-28,0	-12%
At. et Instal. Fixes SNCF	116,0	131,0	15,0	13%
Rachat MR - MEC	125,0	93,8	-31,2	-25%
Aide à l'achat-VAE	33,9	37,9	4,0	12%
Veligo location	4,9	1,0	-3,9	-80%
Filiale	-	30,0	30,0	
Remboursement du capital	214,3	240,3	26,0	12%
Autres (immo.,opé. comptables)	14,7	38,2	23,5	160%
Opérations d'ordre	23,0	30,0	7,0	30%
Reprise/Neut. des sub. versées	390,0	420,0	30,0	8%
Chiffres clés	BP 2022	BP 2023	Evol BP23 vs BP22	Var BP23/BP22
RECETTES D'INVESTISSEMENT	4 207,4	4 315,2	107,8	3%
Emprunt	2 821,9	2 843,4	21,5	1%
Subventions	250,0	202,0	-48,0	-19%
Produit des amendes	138,8	138,8	-	0%
Autres recettes	170,0	28,0	-142,0	-84%
Autres écritures d'ordre	23,0	30,0	7,0	30%
Dotations aux amortissements	414,0	600,0	186,0	45%
Virement sect. de foncion.	389,7	473,1	83,4	21%

I. SECTION DE FONCTIONNEMENT

1. LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : 11 752,6 M€

Recettes de fonctionnement (M€)	Exécution 2021	BP 2022	Total crédits ouverts 2022	BP 2023	Var BP 23/BP22
VM	4 889,8	4 991,4	5 191,4	5 460,0	+9%
RECETTES TARIFAIRES	2 603,5	3 317,0	3 151,5	3 785,8	+14%
RECETTES TARIFAIRES D.S.P.	17,2	87,0	60,3	140,6	+62%
CONTRIBUTIONS STATUTAIRES	1 314,4	1 332,8	1 332,8	1 432,8	+7%
TRANSPORT SCOLAIRE	137,9	135,2	135,5	135,4	+0%
SUBVENTION TARIFICATION RIF	98,7	98,5	98,7	98,7	+0%
TICPE	88,6	88,0	88,0	88,0	+0%
CONTRIBUTIONS PUBLIQUES D.S.P.	11,8	33,7	30,5	47,0	+39%
AUTRES SUBV. ET RECETTES	133,9	9,0	94,9	120,8	+1242%
FILIALE	-	-	-	8,8	
RECETTES DIVERS ET EXCEPT.	9,8	3,3	303,8	5,0	+52%
PAM REGIONAL	-	-	-	9,8	
RECETTES SNCF Réseau	2,2	-	-	-	
RÉPRISE DE PROVISIONS	-	-	108,3	-	
AVANCE REMBOURSABLE ETAT	800,0	-	-	-	
ECRITURES D'ORDRE	342,4	390,0	390,0	420,0	+8%
Total	10 450,2	10 486,0	10 985,6	11 752,6	+12%
Total réel	10 107,8	10 096,0	10 595,6	11 332,6	+12%

Recettes réelles de fonctionnement



Les principales évolutions des recettes au BP 2023 tiennent à la dynamique du versement mobilité, à la hausse des tarifs, à l'augmentation des contributions des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités et à la participation de SNCF Transilien à l'effort financier nécessaire à la résorption de l'impact de la crise sanitaire.

1.1. Versement mobilité (VM) : 5 460,0 M€ (+468,6 M€, +9,0 %/BP 2022)

Le versement mobilité (VM) est acquitté par les employeurs franciliens de plus de 11 salariés, sur la masse salariale. Il s'agit du premier poste de recette d'Île-de-France Mobilités.

L'estimation du montant du versement mobilité au titre de 2023 repose sur :

- la prévision de l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale (ACOSS) auquel est ajouté le montant de VM reversé par les autres organismes collecteurs dont la MSA pour un montant de 4 542 M€. Ce montant intègre une prévision de hausse de la masse salariale de 4,8% en 2023 correspondant à la prévision de l'État sous-jacente aux projets de lois de finances et de financement de la sécurité sociale ;
- et la compensation de l'État au titre de la hausse du seuil de 9 à 11 salariés prévue au titre de 2022 de 18 M€ (montant stable).

Il résulte de ces hypothèses une estimation du versement mobilité pour 2023 de 5 460 M€ soit un montant supérieur de 469 M€ à la prévision de la DM3 pour 2022.

1.2. Recettes tarifaires : 3 926,4 M€ (+522,4 M€, +15,4 %/BP 2022)

Pour rappel, dans le cadre du régime financier des contrats d'exploitation avec la SNCF et la RATP et de la signature progressive des délégations de service public de transport bus en grande couronne, Île-de-France Mobilités perçoit les recettes tarifaires liées à ces contrats. Seules les recettes relevant des contrats CT3 ne sont pas inscrites au budget d'Île-de-France Mobilités.

Dans un contexte incertain liée aux impacts persistants de la crise sanitaire, il est proposé de retenir comme hypothèse un niveau de recettes tarifaires pour 2023 égal à 95% des recettes tarifaires perçues avant la crise sanitaire.

A périmètre constant, le montant des recettes prévu s'élèverait à 3 473,0 M€ HT.

En outre, la mise en œuvre de la filiale en 2023 entraîne une perception de recettes, notamment de service-après-vente, par Île-de-France Mobilités de 13,4 M€, en lieu et place des transporteurs.

Enfin, en 2023, le présent projet de budget repose sur une augmentation du tarif du passe Navigo, portant ce dernier à 90€ par mois. Cette augmentation entraînera une hausse du montant des recettes tarifaires à percevoir de +440 M€ HT au BP 2023.

Ainsi, au budget 2023, il est proposé d'inscrire un montant de recettes tarifaires de 3 926,4 M€ HT.

1.3. Contributions statutaires : 1 432,8 M€ (+100 M€, +7,5%/BP 2022)

Les contributions statutaires sont calculées conformément à l'article R1241-46 du Code des Transports portant statut d'Île-de-France Mobilités.

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

Contributions statutaires	Taux statutaires	CP 2022	CP 2023	Var. BP2022/BP2023
Région	51,00%	679,8	730,7	+51
Ville de Paris	30,38%	404,9	435,3	+30
CD92	7,74%	103,2	110,9	+8
CD93	3,75%	50,0	53,7	+4
CD94	3,01%	40,1	43,1	+3
CD78	1,59%	21,2	22,8	+2
CD91	0,98%	13,1	14,0	+1
CD95	0,91%	12,1	13,0	+1
CD77	0,64%	8,5	9,2	+1
Total	100,00%	1 332,8	1 432,8	+100

1.4. Transport scolaire : 135,4 M€ (+0,2 M€, +0%/BP 2022)

A la suite du transfert de compétences en matière de transport scolaire, l'État compense, par le versement d'une dotation, la dotation globale de décentralisation (DGD), une partie des dépenses engagées par Île-de-France Mobilités. Le montant inscrit de 128,1 M€ correspond au montant perçu chaque année depuis 2016, cette subvention n'étant pas actualisée par l'État.

Les subventions et recettes reçues des conseils départementaux et des familles au titre des transports scolaires s'élève au BP 2023 à 7,267 M€ (+0,2 M€/BP 2022)

1.5. Subventions tarification RIF : 98,7 M€ (+0,2 M€, +0%/BP 2022)

Ces subventions se répartissent de la manière suivante :

- Subvention Région pour la tarification sociale : 72,4 M€

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 2022.

- Subvention Région Imagine' R : 23,9 M€

La Région soutient également le transport des jeunes en Île-de-France. Il est donc proposé d'inscrire en 2023 la participation de la Région au financement de la carte Imagine « R » pour un montant de 23,9 M€, montant stable.

- Subvention Région Gratuité jeunes en insertion : 2,4 M€ (+0,2 M€/BP 2022)

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. Cette recette est stable par rapport à la prévision d'atterrissage de l'année 2022.

1.6. Contributions publiques des DSP : 47,0 M€ (+13,3 M€, +39%/BP 2022)

Dans le cadre des DSP dont la mise en service est prévue en 2023, les collectivités locales contribuent au coût du service. Depuis l'exercice 2022, ces contributions sont encaissées directement par Île-de-France Mobilités et non plus par l'opérateur. Les montants sont estimés en cohérence du calendrier de mise en service des DSP.

1.7. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 88,0 M€ (+0 M€, +0 %/BP 2022)

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 2022, il est proposé de reconduire le montant de 88 M€, soit la moyenne 2019-2021 des montants encaissés de cette dotation d'Etat.

1.8. Autres subventions et recettes : 120,8 M€ (+111,8 M€, +1242%/BP 2022)

Un geste commercial des entités SNCF Voyageurs et Gares & Connexions en faveur d'Île-de-France Mobilités au titre de l'effort de participation à l'impact économique de la crise sanitaire entraîne une recette supplémentaire de 100 M€.

De plus, sont inscrites :

- une recette de 14,5 M€ correspondant aux avoirs estimatifs des factures annuelles CT3,
- une recette de 6 M€ afin de prendre en compte des refacturations à la SNCF des coûts de substitutions routières mis en œuvre par Île-de-France Mobilités au travers de ses DSP portant principalement sur l'A14 Express, les lignes 45 et 49 (RER A branche Cergy), le T9 (RER C), les lignes 401, 402 et 305 (RER D sud),
- une recette prévisionnelle de 0,3 M€ au titre de la convention de financement des études pour la revoyure du schéma directeur du RER D, correspondant aux dépenses 2022/2023 exposée par Île-de-France Mobilités pour la revoyure dudit schéma directeur.

1.9. Recettes Projets structurants : 18,6 M€ (+18,6 M€/BP 2022)

Au BP 2023, un montant de 18,6 M€ est inscrit pour les projets structurants d'Île-de-France Mobilités, correspondant :

- à la réémission pour le compte et au nom d'Île-de-France Mobilités des titres correspondants aux créances détenues par le GIE Comutitres lors de la cession à la filiale évaluées à 8,8 M€,
- au subventionnement des collectivités à hauteur de 9,0 M€, et à la participation des usagers à hauteur de 0,8 M€ au BP 2023 à la suite de la régionalisation du PAM à compter d'avril 2023.

1.10. Recettes diverses exceptionnelles : 5,0 M€ (+1,7 M€, +51,5%/BP 2022)

Au BP 2023, il est prévu la perception des loyers des COB pour un montant total de 5 M€.

1.11. Ecritures d'ordre : 420,0 M€ (+30,0 M€, +8%/BP 2022)

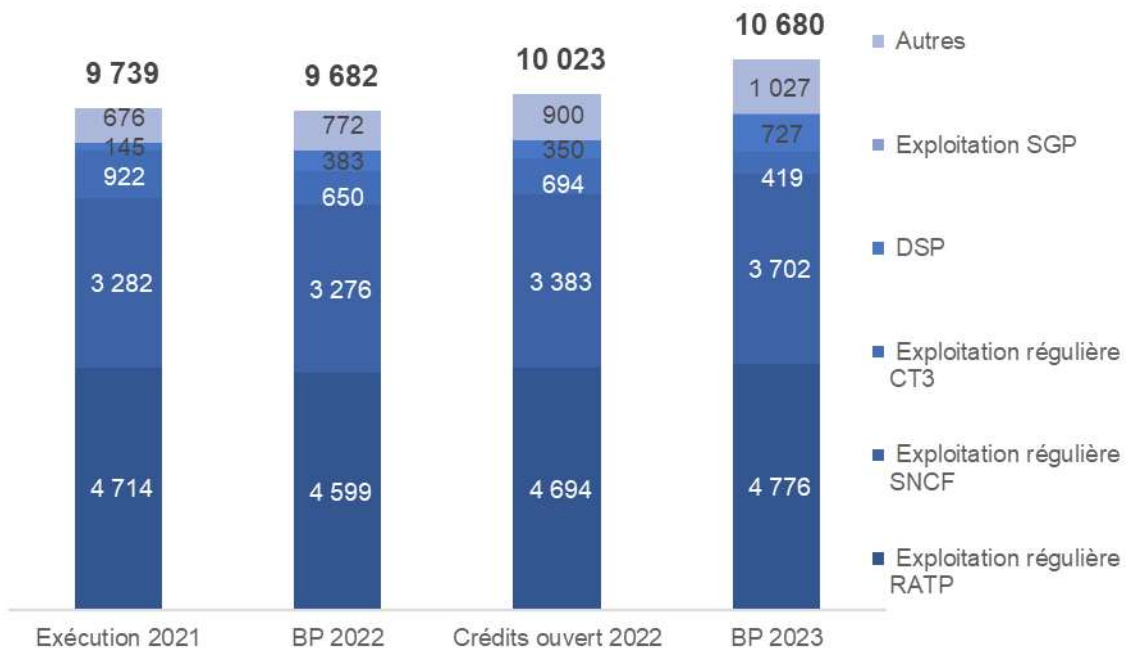
La reprise de subventions transférables (120,0 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (300,0 M€), optionnelle, sont des écritures d'ordre budgétaire qui allègent la charge d'amortissement des subventions d'équipement versées, constatée en dépenses de la section de fonctionnement (cf. I.2.1.11). En contrepartie, une dépense d'investissement (cf. II.1.1.4) pour chacune de ces écritures est prévue à hauteur de ces recettes de fonctionnement.

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

2. LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT : 11 752,6 M€

Dépenses de fonctionnement (M€)	Exécution 2021	BP 2022	Total crédits ouverts 2022	BP 2023	Var BP 23/BP22
EXPLOITATION REGULIERE	9 063,0	8 909,5	9 123,5	9 653,0	+8%
RATP	4 714,2	4 599,3	4 694,0	4 775,8	+4%
SNCF	3 282,2	3 276,5	3 383,0	3 702,1	+13%
CT3	921,5	650,3	694,1	418,5	-36%
D.S.P.	145,1	383,5	350,2	726,7	+90%
SGP	-	-	2,2	29,9	
REDEVANCE ACCES SNCF RESEAU	160,9	164,1	164,6	170,2	+4%
TRANSPORT SCOLAIRE	156,5	156,2	168,9	176,7	+13%
CHARGES FINANCIERES	47,3	85,9	109,9	177,6	+107%
IFER	76,9	77,6	77,6	81,8	+5%
PROJETS POLITIQUE TRANSPORT	80,9	100,8	116,7	188,5	+87%
Application pour les voyageurs	37,3	53,7	59,7	70,7	+32%
Veligo location	12,1	14,9	14,9	17,4	+17%
PAM REGIONAL	10,4	13,0	17,6	26,7	+105%
Covoiturage-navette autonome	1,4	2,7	4,2	4,2	+57%
Aide à l'achat-VAE	1,2	2,1	1,3	1,0	-55%
Transport à la demande	3,7	4,4	4,4	4,4	+0%
Filiale	-	-	-	45,3	
Autres	14,8	10,1	14,8	19,0	+88%
BUDGET COURANT	93,4	130,8	142,1	158,4	+21%
Charges de fonctionnement	32,1	47,4	47,9	52,1	+10%
Etudes, conseil et acc	25,3	41,0	51,4	57,6	+41%
Masse salariale	34,3	38,8	37,1	43,3	+12%
Impôts et taxes	1,6	3,6	5,7	5,3	+46%
COUTS DE GESTION DU VT	60,7	49,0	49,1	55,2	+13%
TARIFICATION SOCIALE	6,3	7,8	6,7	7,7	-2%
Améthyste-autre tarification	6,2	6,6	5,6	6,6	+0%
Chèque mobilité	0,1	1,2	1,1	1,1	-10%
DEPENSES EXCEPTIONNELLES	-	7,2	-	4,1	
PROVISIONS	0,2	-	60,0	10,5	
ECRITURES D'ORDRE	408,0	803,7	962,5	1 073,1	+34%
Amortissement	408,0	414,0	650,0	600,0	+45%
Virement de sect.	-	389,7	312,5	473,1	+21%
Total	10 146,8	10 485,4	10 985,6	11 752,6	+12%
Total réel	9 738,8	9 681,7	10 023,1	10 679,6	+10%

Dépenses réelles de fonctionnement



La croissance des dépenses réelles de fonctionnement est de +10% au BP 2023, soit une hausse de près d'1 Md€ par rapport au BP 2022.

2.1. Exploitation régulière : 9 653,0 M€ (+743,5 M€, +8%/BP 2022)

Le budget 2023 proposé repose sur deux modes de financement de l'exploitation des transports publics.

D'une part, pour le modèle de régie intéressée adopté pour les contrats avec la SNCF, la RATP et par les opérateurs privés de bus délégataires du service public d'exploitation, 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'Île-de-France Mobilités.

D'autre part, les contrats CT3 restent sur le modèle « historique », c'est-à-dire qu'Île-de-France Mobilités verse une subvention d'équilibre couvrant un différentiel entre des charges et des recettes tarifaires collectées par les opérateurs pour leur propre compte. Les contrats CT3 basculant progressivement en délégations de service public, le montant des crédits affectés aux CT3 diminuent alors que ceux affectés aux délégations de service publics augmentent progressivement.

Concernant les contrats avec les opérateurs historiques, les crédits proposés au BP 2022 sont fondés sur la maquette financière en vigueur pour la RATP et la maquette financière telle qu'issue de l'avenant 7 au contrat SNCF, actant entre autres la prolongation du contrat jusqu'en 2025, et dont la validation par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités est concomitante à la présentation du présent projet de budget.

Ils reposent également sur une prévision de l'indexation contractuelle très soutenue du fait de la forte inflation et de l'explosion du coût de l'énergie.

Le coût des contrats couvre également la rémunération dite R2 qui finance les charges de capital relatives aux actifs immobilisés par les opérateurs. Elle est à nouveau en baisse en 2023 du fait de l'évolution des règles de subventionnement des actifs (qui sont de plus en plus subventionnés à 100% dans les nouveaux contrats) et des matériels radiés en application du protocole de réforme du matériel roulant.

Le budget 2023 emporte également une estimation des incitations financières telles l'intéressement aux validations, le partage de risque aux recettes et les bonus-malus, à hauteur de 34,6 M€ ainsi qu'un quantum de 100 M€ de réfections de charge pour le contrat RATP permettant de couvrir une partie du besoin de financement d'Île-de-France Mobilités pour l'année 2023.

Les crédits prévus au budget tiennent également compte d'une offre portée à 100%, des coûts de préexploitation des lignes 4, 14, Eole, de la desserte BFC et du RER NG sur le RER D, de la mise en service du Tram T13 et du prolongement de la ligne de métro 12.

Par ailleurs, le montant destiné à la SNCF inclut 35 M€ lié au protocole d'indemnisation pour la radiation du matériel roulant et le montant destiné à la RATP inclut 13 M€ de remboursement de crédit-bail.

Enfin, il est tenu compte de la création de la Filiale Billettique à la fin du premier semestre 2023 qui induit une diminution de la rémunération prévisionnelle des transporteurs.

S'agissant des contrats CT3 et des délégations de service public pour le réseau Optile, le présent budget témoigne du transfert de charge progressif qui s'opère entre ces deux types de contrats.

Le calendrier prévoit la contractualisation de treize délégations de services publics en 2023 contre huit délégations de services publics et deux marchés publics en 2022. Ainsi, 77 CT3 resteront en activité pour tout ou partie de l'année 2023 car 6 CT3 s'arrêteront en janvier, 44 CT3 en août et 10 CT3 seront découpés.

A périmètre constant et en euro 2023, on constate que les contrats 100% CT3 coûteraient 8% de plus que le modèle mixte CT3/ DSP qui sera actif en 2023.

Par ailleurs, un montant de près de 13 M€ est également pris en compte au titre de l'indemnisation d'opérateurs de transport ayant répondu aux délégations de services publics mais dont l'offre ne serait pas retenue.

S'agissant du Grand Paris Express, près de 30 M€ sont affectés au BP 2023 aux conventions SGP et GPE. Il s'agit essentiellement des coûts de préfiguration de l'infrastructure du Grand Paris Express, mais aussi de la mise en place d'un opérateur virtuel, en groupement de commandes avec la SGP, permettant de tester le réseau avant la mise en exploitation effective sur l'ensemble des lignes du Grand Paris.

Ainsi, les dépenses liées aux contrats représentent 90,4% des dépenses réelles de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités et s'établissent ainsi :

- 4 776 M€ pour la RATP ;
- 3 702 M€ pour la SNCF ;
- 727 M€ pour les DSP ;
- 419 M€ pour les CT3 ;
- 30 M€ pour le GPE.

2.2. Politique de transport et de nouvelles mobilités adaptées : 188,5 M€ (+88,8 M€, +89%/BP 2022)

L'augmentation de ce budget est liée au renforcement des nouvelles mobilités, à l'amélioration des déplacements en Île-de-France par de nouvelles applications pour les voyageurs et à la mise en œuvre de la régionalisation du PAM et de la Filiale billettique.

2.2.1. Application pour les voyageurs : 70,7 M€ (+17,0 M€, +32%/BP 2023)

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 programme de modernisation de la billettique.

L'essentiel des évolutions de coûts à la hausse est lié à l'infogérance informatique du système billettique en pleine évolution.

2.2.2. Véligo location : 17,4 M€ (+2,6 M€, +17%/BP 2023)

Île-de-France Mobilités poursuit le soutien aux nouvelles mobilités comme le vélo à assistance électrique. 17,4 M€ sont donc prévus au titre de la DSP Véligo location pour 20 000 vélos à assistance électrique et 1 000 vélos cargos.

2.2.3. Pour Aider à la Mobilité (PAM) : 26,7 M€ (+14,7 M€, +122%/BP 2023)

Le démarrage des prestations dans le cadre de la régionalisation du PAM à compter d'avril 2023, associée à la hausse prévisionnelle du nombre de courses et à la révision de la tarification applicable, implique une hausse du coût du dispositif de +14,7 M€ au budget 2022, soit une dépense de 26,7 M€ sur le dispositif.

2.2.4. Covoiturage : 4,2 M€ (+1,5 M€, +57%/BP 2023)

La prévision de dépenses à allouer au covoiturage s'élève à 4,2 M€. La hausse de +1,5 M€ par rapport au BP 2022 est due à la budgétisation du dispositif sur une année pleine (contre

semestrielle en 2022), qui est en partie compensée par l'arrêt de l'expérimentation relative aux navettes autonomes.

2.2.5. Aide à l'achat VAE : 1,0 M€ (-1,1 M€, -55%/BP 2023)

Le BP 2023 prévoit 1 M€ au titre des frais de gestion du dispositif de subventionnement des particuliers pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, soit une diminution du budget de 1,1 M€ par rapport au BP 2022. Cette baisse fait suite à des évolutions liées à l'intégration de nouvelles aides et une estimation au plus juste des dépenses du centre de relation usagers .

2.2.6. Transport à la demande : 4,4 M€ (stable)

Les crédits votés au BP 2023 pour le transport à la demande reste stable, soit 4,4 M€.

2.2.7. Filiale billettique : 45,3 M€ (+45,3 M€/BP 2023)

Le budget 2023 tient compte de la création de la Filiale billettique à compter du 1^{er} juin 2023 pour un coût prévisionnel de service de 44 M€, correspondant à la reprise des activités du GIE Comutitres auxquelles s'ajoutent de nouvelles activités (achat de supports de titres, mise en service du Navigo Liberté + notamment).

En complément, une somme de 1,3 M€ est prévue en contrepartie de la reprise des créances détenues par le GIE Comutitres lors de la cession à la filiale.

2.2.8. Autres dépenses : 19,0 M€ (+8,9 M€, +88%/BP 2023)

Cette rubrique regroupe pour l'essentiel :

- les bonus Qualité de service pour les Parc Relais, les Eco-Station Bus et les Parking vélos qui s'élèvent à un montant total de 7,6 M€ au BP 2023 ;
- les conventions en cours ainsi que la signature de conventions de financement des études des lignes T1 et T2 et sur le système de supervision du tramway sont prévus au BP 2023 pour un montant total de 6,7 M€,
- la reconduction de la convention de remboursement des titres de Police en grande couronne pour un montant 2023 de 1,6 M€,
- les subventions à verser à hauteur de 1,0 M€ aux maisons solidaires (Croix Rouge et Seine Ouest Insertion) permettant de loger décentement les personnes en situation de précarité sans domicile fixe vivant dans le métro
- les coûts des études PDU pour 1,0 M€ ;
- la poursuite du renforcement de la sécurité dans les bus de grande couronne en partenariat avec la Gendarmerie nationale pour un montant total de 0,7 M€.

2.3. Transports scolaires : 176,7 M€ (+20,5 M€, +13%/BP 2022)

Ce budget augmente essentiellement du fait de la croissance du nombre d'élèves transportés en transport adapté (comme constaté chaque année depuis 2015), évaluée en moyenne à 3,4% (variable selon les départements) et de l'augmentation des prix unitaires des marchés de 10% à 12%.

2.4. Dépenses de tarification sociale : 7,7 M€ (-0,1 M€, -2%/BP 2022)

Cette ligne intègre la distribution des chèques mobilité (1,1 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.

Une légère baisse d'environ 0,1 M€ est prévue sur les dépenses allouées à la distribution des chèques-mobilité par rapport au BP 2022.

2.5. Redevance d'accès réseau SNCF Réseau : 170,2 M€ (+6,1 M€, +4%/BP 2022)

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

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

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

Une hausse annuelle de +3,4%, liée au contrat de performance, est prévue au budget 2023 par rapport au montant effectivement versé en 2022.

2.6. Charges financières : 177,6 M€ (+91,7 M€, +107%/BP 2022)

Il s'agit :

- Des intérêts des emprunts levés depuis 2012 et à mobiliser en 2023 pour un montant total de 95 M€, en hausse de 43 M€ du fait principalement de la levée de nouveaux emprunts et de la hausse des taux qui affecte à la fois les intérêts d'emprunts des emprunts à taux variable en cours de vie et à contractualiser en 2023 ainsi que les émissions obligataires à venir en 2023 ;
- des frais liés à la prime d'émission lors des émissions obligataires pour un montant de 15 M€ ;
- Des frais bancaires de type commission de non-utilisation 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 2023 (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 7 M€.
- Des intérêts courus non échus en forte progression (60 M€ soit + 35 M€ par rapport à 2022) à la suite de l'augmentation du recours aux émissions obligataires dont le paiement des intérêts est annuel.

2.7. Frais de gestion des organismes collecteurs : 55,2 M€ (+6,2 M€, +13%/BP 2022)

Ces crédits prennent en compte :

- les frais versés aux organismes collecteurs du versement mobilité à hauteur de 54,0 M€ soit 1,0% du versement mobilité à percevoir,
- 0,6 M€ correspondant à l'évaluation des montants à reverser aux employeurs transportant leurs salariés.

2.8. Budget courant : 158,4 M€ (+27,5 M€, +21%/BP 2022)

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 de +25,0 M€ par rapport au budget primitif 2022.

2.8.1. Les dépenses de fonctionnement : 52,1 M€ (+4,6 M€, +10%/BP 2022)

Pour rappel, les frais de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités se composent principalement de dépenses récurrentes (location des locaux, charges locatives...). Par rapport au BP 2022, le budget augmente de 10%, soit 4,6 M€ supplémentaires.

L'augmentation des frais de fonctionnement concerne essentiellement la prévision de versements d'indemnisations dans le cadre de médiations en cours ainsi que les crédits d'assurances chantier sur le T Zen 5, Tram 10, Tram 12 et Câble 1.

2.8.2. Les frais de personnel : 43,3 M€ (+4,5 M€, +12%/BP 2022)

Les hypothèses de construction du budget primitif 2023 sont les suivantes :

- La résorption de la vacance des postes pour atteindre une cible de 5 % soit 28 postes vacants sur un total de 568 postes permanents ;
- Les créations de postes actées depuis 2021 et à pourvoir, induisant une hausse de 9% de la masse salariale pour 2023 ;
- la revalorisation de 3,5 % de la valeur du point d'indice qui aura un impact de 0,9 M€ sur le budget 2023.

2.8.3. Les études : 57,6 M€ (+16,7 M€, +41%/BP 2022)

Les crédits 2023 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan pour 12,7 M€. 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 crédits sont stables par rapport à l'exercice précédent.
- Les études sous MOA Île-de-France Mobilités pour réaliser le programme réaménagement des pôles gares et intermodalité, prévu dans le PDUIF pour 5,1 M€. Ces crédits sont stables par rapport à l'exercice précédent.
- les audits et les études générales pour 39,8 M€. Ces crédits sont en forte hausse par rapport au BP 2022 (+16,8 M€). En effet, outre les études

habituelles, ce budget prévoit les études menées dans le cadre de la préparation aux Jeux olympiques 2024 et la hausse significatives des études pour accompagner la passation des délégations de service public notamment.

2.8.4. Impôts et taxes : 5,3 M€ (+1,7 M€, +46%/BP 2022)

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. Le montant est ajusté en fonction des avis d'imposition réceptionnés.

2.9. Les IFRER : 81,8 M€ (+4,2 M€, +5%/BP2022)

Île-de-France Mobilités est redevable de l'IFER, impôt institué par la Loi Grand Paris, sur le matériel roulant dont Île-de-France Mobilités est propriétaire depuis la loi ORTF. Son montant, y compris les frais de recouvrement est estimé à 81,8 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 hausse est cohérent avec la progression moyenne de cet impôt sur les trois dernières années et la hausse du matériel roulant propriété juridique d'Île-de-France Mobilités.

2.10. Provision : 10,5 M€ (+10,5 M€/BP 2022)

Une provision de 7,5 M€ est constitué à hauteur du montant provisionné dans les comptes du GIE Comutitres afin d'assurer la reprise de ses créances lors de la cession à la filiale évaluées.

Dans le cadre des projets d'infrastructures réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage, Île-de-France Mobilités compense les impacts, qui ne peuvent être évités ou réduits, de ces opérations sur les espaces naturels traversés par d'autres espaces naturels à proximité appelés sites de compensation. Une enveloppe de 3M€ est proposée au BP 2023 correspondant au provisionnement des frais de gestion de ces sites de compensation pour l'ensemble de la durée des conventions conclues. Cette provision est de nature à couvrir l'entretien de ces sites et les interventions requises pour le maintien de la biodiversité.

2.11. Amortissements : 600 M€ (+186,0 M€, +45%/BP 2022)

Les amortissements 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.

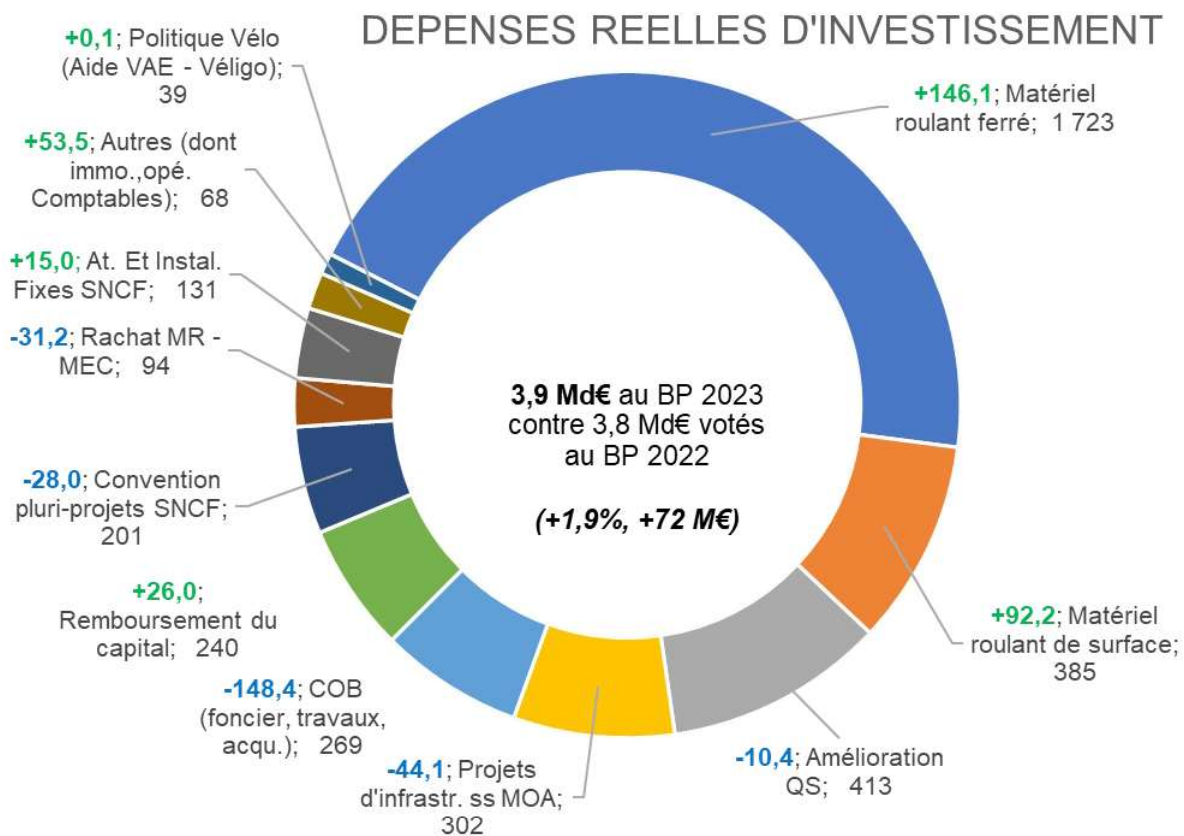
2.12. Virement à la section d'investissement : 473,1 M€ (+83,4 M€, +21%/BP 2022)

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

I. SECTION D'INVESTISSEMENT

1. LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT : 4 315,2 M€ en CP, 498,4 M€ en AP

Dépenses d'investissement (M€)	Exécution 2021	BP 2022	Total crédits ouverts 2022	BP 2023	Var BP 23/BP22
INVESTISSEMENTS MAJEURS	2 830,7	3 565,4	2 791,4	3 586,8	+1%
Matériel roulant ferré	1 324,2	1 576,6	1 211,5	1 722,7	+9%
Matériel roulant de surface	406,3	292,4	281,4	384,6	+32%
Projets d'infrastr. ss MOA	140,8	346,4	365,2	302,3	-13%
Amélioration QS	309,8	423,8	357,6	413,4	-2%
COB (foncier, travaux, acqu.)	116,0	417,6	166,2	269,1	-36%
Convention pluri-projets SNCF	271,1	229,0	222,0	201,0	-12%
At. et Instal. Fixes SNCF	196,0	116,0	73,3	131,0	+13%
Rachat MR - MEC	32,9	125,0	77,0	93,8	-25%
Aide à l'achat-VAE	26,7	33,9	33,9	37,9	+12%
Veligo location	6,8	4,9	3,2	1,0	-80%
Filiale	-	-	0,2	30,0	
REMBOURSEMENT DU CAPITAL	152,3	214,3	205,3	240,3	+12%
AUTRES (immo.,opé. comptables)	8,0	14,7	19,0	38,2	+160%
RESULTAT D'INVEST REPORTE			372,9		
ECRITURES D'ORDRE	342,5	413,0	2 388,0	450,0	+9%
Opérations d'ordre	0,1	23,0	1 998,0	30,0	+30%
Reprise/Neut. des sub. versées	342,4	390,0	390,0	420,0	+8%
Total	3 333,5	4 207,4	5 776,6	4 315,2	+3%
Total réel	2 991,0	3 794,4	3 388,6	3 865,2	+2%



Les dépenses réelles d'investissement progressent de +1,9% par rapport au BP2022, avec une hausse des investissements pour le matériel roulant de +13% (2 107 M€, +238 M€).

1.1. Les investissements majeurs d'Île-de-France Mobilités : 3 586,8 M€ en CP et 498,4 M€ en AP

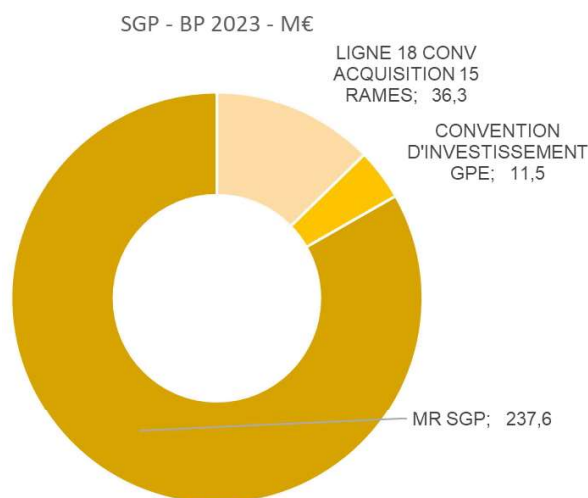
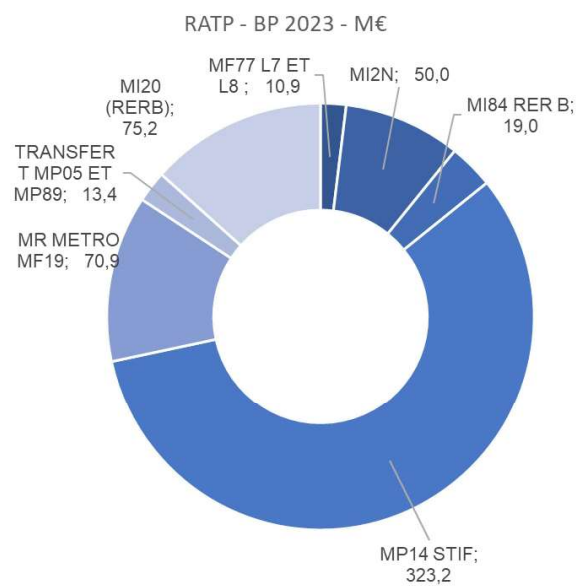
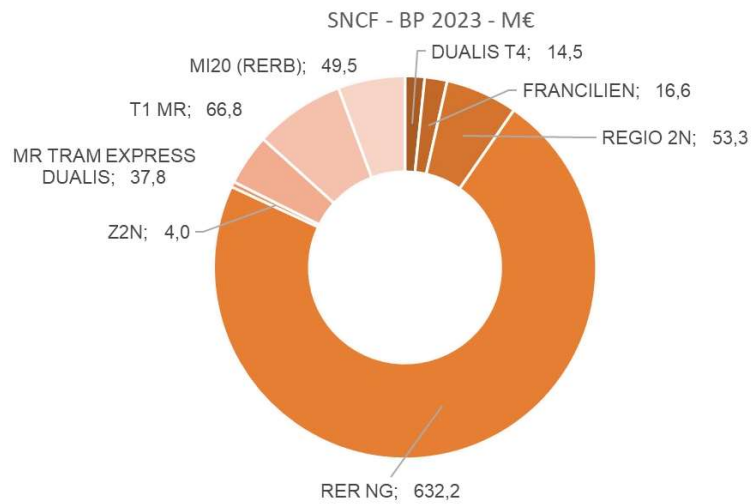
1.1.1. Subventions au titre du matériel roulant ferré : 1 722,7 M€ en CP (+146,1M€, +9%/BP2022), 34 M€ en AP

Les crédits de paiement 2022 pour le matériel roulant ferré sont répartis comme suit entre opérateurs :

- SNCF : 874,6 M€
- RATP : 562,7 M€
- SGP : 285,4 M€

La répartition par projet est précisée dans le tableau ci-dessous et fondé sur les prévisions établies par les opérateurs :

Dépenses d'investissement (M€)	BP 2023
SNCF	874,6
DUALIS T4	14,5
FRANCILIEN	16,6
REGIO 2N	53,3
RER NG	632,2
Z2N	4,0
MR TRAM EXPRESS DUALIS	37,8
T1 MR	66,8
MI20 (RERB)	49,5
RATP	562,7
MF77 L7 ET L8	10,9
MI2N	50,0
MI84 RER B	19,0
MP14 STIF	323,2
MR METRO MF19	70,9
TRANSFERT MP05 ET MP89	13,4
MI20 (RERB)	75,2
SGP	285,4
LIGNE 18 CONV ACQUISITION 15 RAMES	36,3
CONVENTION D'INVESTISSEMENT GPE	11,5
MR SGP	237,6
Total	1722,7



Un montant de +34,0 M€ d'autorisations de programme à ajuster est proposé au vote sur l'AP 3/2016/3 : MF77 L7 et L8.

1.1.2. Les investissements en matériel roulant de surface : 517,3 M€ en CP (+61,1 M€ ; +13%/BP2022) et 12,7 M€ en AP ; Acquisition terrain et COB : 269,1 M€ en CP (-148,4 M€, -36%/BP 2022) et 22,8 M€ en AP

Cette catégorie regroupe deux types de dépenses : d'une part, l'acquisition de matériels roulants (517,3 M€), et d'autre part l'acquisition de foncier ou centres opérationnels bus (269,1 M€).

- L'acquisition de matériel roulant de surface neuf progressent de 28% par rapport au BP 2022. Ce rapport passe à 13% en incluant les investissements relatifs au rachat du matériel roulant bus anciennement CT3 et qui sont mis à disposition des nouveaux opérateurs.

Cette catégorie recouvre, outre l'acquisition de matériel roulant de surface neuf directement par Île-de France Mobilités ou par subventionnement à 100% des achats de l'opérateur RAPTP, les subventions d'investissement :

- versées aux opérateurs de transport CT3 au titre de l'acquisition de bus pour 34 M€ ; ces dépenses diminuent progressivement avec le passage des CT3 en DSP et les acquisitions via la CATP. Le montant prévu pour 2023 prend en compte le report d'un certain nombre de dossiers ;
- au titre de la poursuite de la politique pour favoriser la pratique du vélo en Île-de-France : 1,0 M€ au titre de la délégation de service public Véligo et 37,9 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.

Il est proposé de voter +12,7 M€ d'AP correspondant à :

- +50 M€ sur l'AP 4/2016/1 CFI Bus 2021-2023,
- +41,7 M€ sur l'AP 4/2017/1 d'acquisition de tramways sous MOA,
- +8 M€ sur l'AP 4/2019/1 d'acquisition de bus auprès de la CATP,
- -87 M€ sur l'AP 4/2020/3 de rachat MR bus CT3.

Matériel roulant de surface (en M€)	BP 2022	Crédits ouverts 2022	BP 2023
ACQUISITION BUS CATP(4/2019/1)	60,0	63,0	104,6
Acquisition tramways sous MOA(4/2017/1)	16,4	19,0	35,4
Acquisition tramways(4/2013/2)	26,4	22,8	1,5
CFI BUS 2021 2023(4/2021/1)	123,9	178,0	209,1
Matériel roulant bus CT3(4/2006/14)	50,0	31,5	34,0
Matériel Roulant bus RATP(4/2012/1)	15,7		-
Vélos électriques(4/2017/2)	4,9	3,2	1,0
DISPOSITIF DAIDE A L ACHAT DE VAE	33,9	33,9	37,9
TOTAL MR SURFACE	331,1	351,4	423,5
RACHAT MR BUS CT3(4/2020/3)	125,0	77,0	93,8
TOTAL RACHAT MR - MISE EN CONCURRENCE	125,0	77,0	93,8
TOTAL MR SURFACE et RACHAT BUS	456,1	428,4	517,3

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

En 2023, Île-de-France Mobilités prévoit d'acquérir des terrains pour un montant de 36,0 M€ pour y construire par la suite des COB. Les postes de construction ou de rénovation des COB représentent 210,4 M€.

Île-de-France Mobilités investit également pour assurer la transition énergétique de 20 COB de la RATP pour un montant de 170,0 M€.

Il est de plus proposé de voter +22,8 M€ sur l'AP 4/2020/1 de rachat de dépôt bus CT3.

Acquisition terrain et COB (M€)	BP 2022	Crédits ouverts 2022	BP 2023
Acquisition dépôt bus(4/2014/1)	385,4	198,6	246,4
Etudes et frais d'insertion	0,8	3,7	2,0
Subvention transformation énergétique (GNM)	-	-	0,0
Acquisitions	-	2,8	1,3
En cours de travaux	-	-	-
RACHAT DEPOTS BUS CT3(4/2020/1)	32,2	27,0	22,8
TOTAL ACQUISITION DEPOT TERRAIN	417,6	225,6	269,1

1.1.3. Projets d'infrastructure sous MOA : 303,6 M€ de CP (-42,8 M€, -12,4%/BP2022) et 194,3 M€ d'AP

Pour l'année 2023, les dépenses liées aux travaux des projets d'infrastructures s'élèvent à 303,6 M€ (-12,4% par rapport au BP 2022). La réduction de ces crédits de paiements traduit l'achèvement des opérations T4, T9 et T13 phase 1. A contrario, l'exercice budgétaire 2023 est affecté par le démarrage des travaux des opérations T Zen 4, T Zen 5, Câble 1 ainsi que la poursuite des études des projets linéaires et des pôles notamment T1 à Rueil, T8 Sud, T13 phase 2 et TSCP Bus entre Seine.

Il est proposé de voter +194,3 M€ d'AP correspondant à :

- +58,3 M€ sur l'AP 2/2016/1 TZEN 4
- +40,2 M€ sur l'AP 2/2013/4 Tram 13,
- +32 M€ sur l'AP 2/2019/11 Câble 1,
- +30 M€ sur l'AP 2/2012/6 Tram 10,
- +22 M€ sur l'AP 2/2013/5 Tram 9,
- +9,9 M€ sur l'AP 2/2006/4 Tram T7,
- +1,9 M€ sur l'AP 2/2012/5 Tram 4.

Projets d'infrastr. ss MOA (M€)	BP 2022	Crédits ouverts 2022	BP 2023
T12	94,1	116,5	91,1
T9	66,4	94,4	22,0
T10	55,0	74,4	30,0
T13	49,9	31,7	40,2
TZEN4	48,0	23,0	58,3
T4	17,9	8,6	1,9
TZEN5	10,0	7,9	16,2
Câble A	3,3	6,6	32,0
T7	1,6	1,2	9,9
TCSP	0,3	0,8	-
T1	-	-	0,7
Dépenses communes	-	0,1	-
TOTAL PROJETS INFRA SS MOA	346,4	365,1	302,3

1.1.4. Amélioration de la qualité de service : 413,4 M€ de CP (-10,4 M€, -2,4%/BP2022) et 234,6 M€ d'AP

Afin de poursuivre la politique d'amélioration de la qualité de service, il est proposé au conseil de voter les crédits de paiement suivants.

Amélioration de la qualité de service (M€)	BP 2022	Crédits ouverts 2022	BP 2023
Accessibilité PMR (5/2006/16)	3,8	3,8	4,3
Information Voyageurs(5/2006/17)	100,6	88,0	92,1
Intermodalité(5/2006/15)	90,5	79,0	95,0
Investissement Billettique-Vente (5/2012/1)	124,1	99,2	125,5
Optimisation des infrastructures(5/2006/18)	23,9	7,3	16,4
Plan Impact(5/2006/19)	4,5	4,5	4,5
SDA(5/2006/23)	75,0	75,0	75,0
Sécurité(5/2006/20)	1,1	0,7	0,7
Caméra piétons Transdev	0,3		
TOTAL AMELIORATION QS	423,8	357,6	413,4

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 de plus proposé de voter +234,6 M€ d'AP correspondant à :

- +75 M€ sur l'AP 5/2006/23 SDA,
- +65 M€ sur l'AP 5/2006/15 Intermodalité,
- +50 M€ sur l'AP 5/2012/1 Investissement Billettique-Vente,
- +40 M€ sur l'AP 5/2006/17 Information Voyageurs,
- +4 M€ sur l'AP 5/2006/19 Plan Impact,
- +0,6 M€ sur l'AP 5/2006/20 Sécurité.

1.1.5. Convention pluri-projets SNCF : 201,0 M€ de CP (-28,0 M€, -12,2%/BP2022)

Conformément à la convention pluri-projets 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, est prévu une gestion financière unique permettant notamment de globaliser les appels de fonds. Cette convention est placée

sous la gouvernance d'un comité de suivi du plan pluriannuel d'investissement (CSPPI) qui se réunit deux fois par an. Au BP 2023, un montant de 201 M€ de crédits de paiements est inscrit.

1.1.6. Ateliers et installations fixes SNCF : 131,0 M€ de CP (+30,0 M€/BP2022)

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. A ce titre, un montant de 131 M€ de crédits de paiement est prévu, en hausse de 15 M€ par rapport à 2022 du fait de reports voire retards de la SNCF sur certains projets.

1.1.7. Filiale : 30,0 M€ de CP (+15,0 M€/ +12,9%/BP2022)

A la suite de la création de la filiale il est nécessaire d'inscrire une augmentation du capital social de la filiale à hauteur maximale de 30 M€ pour permettre à cette dernière d'acheter les actifs cédés par le GIE Comutitres et de se constituer un fonds de roulement. Cette cession est décrite au contrat cadre objet d'une délibération présentée lors du conseil du 7 décembre 2022.

1.2. Remboursement du capital : 240,3 M€ (+26,0 M€, +12,1%/BP 2022)

Les crédits se déclinent comme suit :

- 234,0 M€ de remboursements sur les prêts effectivement mobilisés fin 2023 ;
- 6,3 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.

1.3. Autres dépenses d'investissement : 38,2 M€ (+23,5 M€, +159,6%/BP 2022)

Les travaux d'aménagement des sites Île-de-France Mobilités entraîne une hausse du budget de +10,5 M€ au BP 2023.

Les crédits concernant la structuration du programme de transformation numérique nécessaires au lancement de nouveaux projets, ainsi que l'acquisition de matériels informatiques sont en hausse de +8 M€.

Enfin une estimation de versement de séquestre lors des signatures des promesses de vente des acquisitions COB de 5,3 M€ est inscrite au BP 2023.

1.4. Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 420,0 M€ (+30,0 M€, +8%/BP 2022)

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 I.2.1.11). La dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement (cf. point II.1.1.4).

1.5. Opération d'ordre : 30 M€ (+7,0 M€, +30%/BP 2022)

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 neutres budgétairement.

2. LES RECETTES D'INVESTISSEMENT : 4 315,2 M€

Recettes d'investissement (M€)	Exécution 2021	BP 2022	Total crédits ouverts 2022	BP 2023	Var BP 23/BP22
EMPRUNT	2 205,0	2 821,9	1 934,2	2 740,8	-3%
SUBVENTIONS	132,4	250,0	250,0	202,0	-19%
PRODUIT DES AMENDES	129,1	138,8	138,8	138,8	0%
AUTRES RECETTES	59,9	170,0	217,2	28,0	-84%
AFFECTATION DU RESULTAT	135,9	-	382,7	-	
ECRITURES D'ORDRE	423,7	826,7	2 960,5	1 205,7	46%
Autres écritures d'ordre	15,7	23,0	1 998,0	30,0	30%
Dotation aux amortissements	408,0	414,0	650,0	600,0	45%
Virement sect. de fonction.	-	389,7	312,5	575,7	48%
Total	3 085,9	4 207,4	5 883,3	4 315,2	3%
Total réel	2 662,3	3 380,7	2 922,8	3 109,5	-8%

2.1. Le produit des amendes : 138,8 M€ (stable)

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.

2.2. Les subventions des collectivités : 202,0 M€ (-48,0 M€, -19%/BP 2022)

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'État et des collectivités franciliennes,
- 2 M€ de subventions État et Région concernant la réalisation de parkings vélos.

2.3. Autres recettes : 28 M€ (-142,0 M€, -84%/BP 2022)

Ces autres recettes émanent des conventions de financement pluri-projets en faveur d'Île-de-France Mobilités. En 2022, la cession de l'immeuble propriété d'Île-de-France Mobilités situé quai des grands Augustins était budgété sur cette ligne et justifie la forte baisse des crédits entre les deux années.

2.4. Dotation aux amortissements : 600 M€ (+186,0 M€, -45%/BP 2022)

Le montant de la dotation aux amortissements s'élève à 600 M€ en miroir des écritures de la section de fonctionnement.

2.5. Emprunt : 2 843,4 M€ (+21,5 M€, +1%/BP 2022)

a) Contexte économique et financier

En 2023, le scénario économique retenu par le Fonds monétaire International (FMI) prévoit une conjonction de croissance faible, inflation importante et de l'incertitude due à la guerre en Ukraine. Cela aboutit à une perspective de croissance de 0,7% en France selon le FMI et même une récession en Allemagne, plus affectée par les répercussions de la crise énergétique.

La Chine ne prend pas le relais sur la croissance à cause des fortes inquiétudes pesant sur l'immobilier, la crise de l'énergie et les confinements qui devraient provoquer une croissance proche de 3% contre 5,5% fixée comme objectif par la Chine en mars.

En zone Euro, l'inflation atteint 10% en septembre (6,2% pour la France). La hausse des prix qui touchait au départ l'énergie et l'alimentation, se propage aux biens et aux services, qui représentent l'autre moitié de l'inflation totale. C'est cette inflation plus « interne » dont les banques centrales sont responsables, et qu'elles doivent contrôler. Il s'agit là de l'objectif et de l'engagement qui sous-tendent les mesures prises par le Conseil des gouverneurs de la BCE.

Pour atteindre cet objectif de maîtrise de l'inflation, la BCE a relevé ses taux de façon importante cette année, son taux d'intérêt de refinancement atteint désormais 2% (pour rappel, l'année dernière à la même date le taux de refinancement était nul).

La banque centrale américaine a également relevé ses taux, plus brutalement qu'en France. Le taux de refinancement est aujourd'hui à 4%.

Le président de la FED, Jérôme Powell, annonce qu'il est prêt à prendre ce risque de récession pour diminuer le niveau d'inflation.

La trajectoire des taux longs est la suivante :

Evolution historique de l'OAT 10 ans depuis 2014



Ils sont en forte hausse et cette hausse risque de très probablement se poursuivre en 2023.

La remontée des taux long terme s'explique à la fois par le retour de la croissance économique à la sortie de la crise sanitaire et par le changement de politique monétaire.

b) Mobilisation des emprunts en 2022

En 2022, Île-de-France Mobilités a pourvu à date la quasi-intégralité de ses besoins de financement aussi bien en court qu'en long terme.

Sur le court terme, les investisseurs ont été présents lors des émissions sur le marché des NEU CP et notamment lors de la réalisation du 1er Green NEU CP dans le marché émis en octobre 2022 pour 400 M€.

Île-de-France Mobilités a contracté des lignes de trésorerie de back up auprès de quatre établissements financiers pour un montant total d'1,2 Md€ afin de couvrir ces émissions.

Sur le long terme, les émissions obligataires ont été réalisées sous forme de Green Bond pour 1,3 Md€. Le marché obligataire est actuellement la source de financement la plus compétitive pour Île-de-France Mobilités, malgré un climat compliqué cette année sur tous les marchés, accompagné d'une forte remontée des spreads sur OAT. Île-de-France Mobilités a également émis deux placements privés pour un total de 240 M€.

Le reliquat sera pourvu grâce à un emprunt BEI.

Le taux moyen de la dette d'Île-de-France Mobilités est toujours en 2022 sous le seuil des 1% et atteint 0,92%.

c) Montant de l'emprunt et stratégie 2023

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 montant d'emprunt budgété pour 2022 s'établit ainsi à 2 843 M€.

Ainsi, l'encours de dette d'Île-de-France Mobilités atteindrait 11 679 Md€ fin 2023, soit une progression de +27% par rapport à l'encours prévu en fin d'année 2022 (9 076 M€).

Cette prévision repose sur l'hypothèse d'une mobilisation en 2023 du contrat de la Banque Européenne d'Investissement d'un montant de 240 M€, de la mobilisation d'emprunts auprès d'établissements bancaires pour un montant de 450 M€ ainsi que l'utilisation du programme EMTN (green bonds et placements privés) permettant des émissions obligataires à titre principal et de l'appel éventuel à d'autres financements (Schuldschein, Namensschuldverschreibung) pour couvrir le solde des besoins.

Sur la base de l'autofinancement brut prévisionnel, la capacité de désendettement d'Île-de-France Mobilités s'établirait à 15 ans en fin d'année 2023, soit une progression marquée par rapport aux ratios passés.

2.6. Virement à la section d'investissement : 473,1 M€ (+83,4 M€, +21%/BP 2022)

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.