

Séance du 11 avril 2018

Rapport N° 2018/130 et 131
COMPTE FINANCIER 2017
VOLETS BUDGETAIRE ET COMPTABLE
ANNULE ET REMPLACE LA VERSION PRECEDENTE

Présenté le 11 avril 2018

Par M Laurent PROBST, Directeur Général, Ordonnateur d'Île-de-France Mobilités ayant exercé au cours de la gestion du 1^{er} janvier au 31 décembre 2017 ;

Par M. Philippe ROMMELAËRE, Agent Comptable d'Île-de-France Mobilités ayant exercé au cours de la gestion du 1^{er} janvier au 31 décembre 2017.

Des erreurs matérielles sont corrigées dans le rapport n°2018/130 et 131.

- Page 5

La phrase suivante : « Le budget est maîtrisé puisqu'il affiche un déficit de 1,7 M€, ce qui veut dire qu'il n'y a pas d'excédent en 2017 » est remplacée par « Le budget est maîtrisé puisqu'il affiche un déficit de 1,3 M€, ce qui veut dire qu'il n'y a pas d'excédent en 2017 ».

La phrase suivante « en recettes, un taux d'exécution de 101,2% » est remplacée par « en recettes, un taux d'exécution de 100,6% ».

- Page 18

Les paragraphes suivants annulent et remplacent les précédents : le chiffres étaient corrects mais leur répartition non cohérente avec les rubriques des tableaux des pages suivantes.

« Ile-de-France Mobilités a réalisé des investissements à hauteur de 1,355 Md€ dont **1 003,984 M€ de dépenses liées aux grands projets de matériels roulants, qualité de service et infrastructures soit 91% des prévisions.**

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

Au 31/12/2017, le cumul des AP engagées est de 10,949 Md€ (soit 74% des AP votées) dont 77% au titre de la rénovation et l'acquisition du matériel roulant. Les autorisations de programme votées en 2017 s'élèvent à 2,351 Md€ contre 4,165 Md€ en 2016.

1 003 983 642 € des crédits de paiement en gestion pluriannuelle ont été mandatés sur l'exercice 2017, en progression de 8% par rapport à l'exercice précédent.

Au-delà de 2017, un montant d'environ 9,182 Md€ reste à financer par Ile-de-France Mobilités au vu des projets d'ores et déjà engagés.

2017	Crédits ouverts en 2017	Réalisation au 31/12/2017	%	% réalisé 2017/2016
Matériel roulant ferré	630 604 000	589 861 644	94%	6%
Matériel roulant bus tw & dépôt	172 963 600	110 511 905	64%	-14%
Maitrise d'ouvrage & développements des réseaux	138 303 221	133 797 165	97%	43%
Investissements qualité de service	159 876 179	169 812 928	106%	11%
Total des investissements gérés en AP	1 101 747 000	1 003 983 642	91%	8%
Logiciels, matériels, mobiliers, acquisitions	30 763 270	22 287 259	72%	40%
Compte de tiers	3 331 570	0	0%	-100%
Remboursement du capital	83 150 000	83 124 915	100%	92%
				-100%
Reprise amortissements (mvt d'ordre)	250 000 000	245 569 658	98%	25%
Ecritures d'ordre (régularisation de mouvements comptables)	135 000 000		0%	-100%
Total dépenses d'investissement hors report n-1	1 603 991 840	1 354 965 474	84%	13%
Report N-1 (mvt d'ordre)	174 122 893		0%	
Total dépenses d'investissement	1 778 114 733	1 354 965 474	76%	13%
Total dépenses réelles d'investissement	1 353 991 840	1 109 395 816	82%	12%

- Page 35

Le tableau ci-dessous remplace le tableau intitulé « CAF nette » à la suite d'une erreur d'intitulé des colonnes. Le commentaire qui le précède a été adapté en conséquence.

« La capacité d'autofinancement nette est égale à la CAF diminuée du remboursement en capital de la dette. La CAF nette représente donc l'autofinancement d'Ile-de-France Mobilités. Elle a augmenté de 372 % (394 M€). Le remboursement du capital de la dette a augmenté de 79 % en raison de l'évolution de l'endettement ».

CAF NETTE				
	EXERCICE 2017	EXERCICE 2016	EXERCICE 2015	EXERCICE 2014
<i>CAF brute</i>	577 200 503	149 633 365	139 197 708	230 869 201
Remboursement du capital de la dette	76 874 915	43 375 701	22 185 090	5 346 121
CAF NETTE	500 325 588	106 257 664	117 012 618	225 523 080

Séance du 11 avril 2018

Rapport N° 2018/130 et 131

COMPTE FINANCIER 2017

VOLETS BUDGETAIRE ET COMPTABLE

Présenté le 11 avril 2018

Par M Laurent PROBST, Directeur Général, Ordonnateur d'Île-de-France Mobilités ayant exercé au cours de la gestion du 1^{er} janvier au 31 décembre 2017 ;

Par M. Philippe ROMMELAËRE, Agent Comptable d'Île-de-France Mobilités ayant exercé au cours de la gestion du 1^{er} janvier au 31 décembre 2017.

Sommaire

VOLET BUDGETAIRE.....	
I. La section de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités en 2017.....	6
1. Recettes globales de fonctionnement : 6 400,621 M€ (6 361,665 M€ votés; 100,6% réalisés).....	6
1.1. Versement transport : 4 300,026 M€ (4 276,026 M€ votés ; 100,6% réalisés)	6
1.2. Contributions statutaires : 1 265,922 M€ (100% des crédits ouverts).....	7
1.3. Les transports scolaires : 139,448 M€ (138,099 M€ votés, 101% réalisés).....	8
1.4. Les aides régionales sur des dispositifs de tarification sociale : 107,336 M€ (108,300 M€ votés, 99,1% réalisés).....	8
1.6. Redevance d'accès SNCF Réseau : 150,509 M€ (150,176 M€ votés, 100,2% réalisés)	9
1.7. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 100 M€ (100M€ votés, 100% réalisés)10	
1.8. Les recettes exceptionnelles et diverses : 65,161 M€ (53,717 M€ votés, 121,3% réalisés)	10
1.9. Reprise de provisions : 18,424 M€ (18,424 M€ votés, 100% réalisés)	11
1.10. Recettes d'ordre 245,570 M€ (246 M€ votés, 99,8% réalisés)	11
2. Les dépenses de fonctionnement : 5 826,473 M€.....	12
2.1. Les contrats RATP/SNCF/CT2 : une exécution budgétaire en phase avec les estimations budgétées : 5 072,703 M€.....	12
2.2. Autres dépenses relatives au transport : 24,224 M€ (33,065 M€ votés, 73,3% réalisés)	13
a) PAM : 10,655 M€ (12,500 M€ votés, 85,2% réalisés).....	13
b) Autres dépenses : 13 698 086,90 M€ (18,870M€ votés, 72,6% réalisés).....	14
2.3. Imposition sur le matériel roulant, propriété d'Ile-de-France Mobilités (IFER) : 73,249 M€ (73,250 M€ votés, 99,9% réalisés)	14
2.4. Les dépenses relatives aux transports scolaires : 147,551 M€ (156,828 M€ votés, 94,1% réalisés) 14	
2.5. Gestion de la carte solidarité transport et des chèques mobilité : 2,148 M€ (2,6 M€ votés, 82,6% réalisés).....	14
2.6. Charges financières : 27,817 M€ (38,300 M€ votés, 72,6 % réalisés).....	15
2.7. Le remboursement du VT aux employeurs éligibles et les frais de gestion des organismes collecteurs : 55,266 M€ (54,478 M€ votés, 101,4% réalisés)	15
2.8. Les études : 18,856 M€ (22,670 M€ votés, 83,2 % réalisés)	15
2.9. Les coûts de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 59,448 M€ (60,173 M€ votés, 98,8 % réalisés)16	
2.10. Les amortissements : 250,519 M€ (254 M€ votés ; 98,6% réalisés).....	16
2.11. Les charges exceptionnelles : 17,3 M€ (9,21 M€ votés ; 188,1% réalisés)	16
2.12. Virement à la section d'investissement : 358,132 M€.....	16
II. La réalisation des investissements 2017 : les dépenses ont augmenté de 13,4% par rapport à 2016	18
1. Les dépenses d'investissements : 1 354,965 M€ (1 778,115 M€ de CP ouverts ; 76,2% réalisés).....	19
1.1 Les crédits gérés en AP/CP : 1 003,984 M€ (1 101,747 M€ votés, 91,1% réalisé).	19

a)	Les subventions versées au titre du matériel roulant ferré	20
b)	Les subventions versées au titre du matériel roulant bus, tramway et dépôt bus.....	20
c)	L'intervention financière d'Ile-de-France Mobilités au titre de la qualité de service	21
d)	Les dépenses sous maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités	21
1.2	Les autres dépenses non pluriannuelles : 350,981 M€ (363,874 CP ouverts en 2017, 96,46% réalisé)..	22
2.	Les recettes d'investissement : 962,145 M€ (1 778,115 M€ de recettes prévues, 58,46% titres émis)....	22
2.1	Le produit des amendes : 127,894 M€ (125 M€ votés, 102,3% réalisés).....	22
2.2	Les subventions d'investissement : 28,559 M€ (40 M€ votés, 71,4% réalisés).....	23
2.3	Les autres recettes : 26,978 M€	23
2.4	Amortissement des immobilisations : 250, 519 M€ (254 M€ votés ; 98,6% réalisés)	23
2.5	L'affectation du résultat 2016 : 353,429 M€.....	23
2.6	L'emprunt : 174 M€ (477,834 M€ votés, 37,13% réalisés)	23
a)	Contexte économique et financier	23
b)	Caractéristiques des financements levés en 2017.....	24
c)	Caractéristiques de la dette fin 2017	26
d)	Perspectives d'annuités de la dette au 31/12/2017	27
2.7	Le virement de la section de fonctionnement (358,132 M€).....	27
III.	Les restes à réaliser 2017 : 8,511 M€.....	28
IV.	Résultat de l'exercice et ratios financiers	28
	VOLET COMPTABLE.....	
<i>I.</i>	<i>Le compte de résultat</i>	32
<i>II.</i>	<i>Le bilan.....</i>	37
1.	L'actif.....	37
2.	Le passif.....	39
<i>III.</i>	<i>Les engagements hors bilan.....</i>	444
<i>IV.</i>	<i>Valeurs inactives</i>	444

VOLET BUDGETAIRE

Le budget 2017 est marqué par un retour à l'équilibre après deux années incertaines liées au forfait navigo à tarif unique, qui avait induit un besoin de financement d'environ 300 M€ par an.

Le budget 2017 concrétise ainsi les démarches entreprises par la Présidente pour obtenir des ressources pérennes envers, d'une part, le Premier Ministre avec la signature du protocole d'accord le 27 juin 2016, et d'autre part, les opérateurs RATP et SNCF :

- Une augmentation du versement de transport, effective au 1er avril 2017,
- Une affectation au STIF de points de tarif de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), qui devrait rapporter 100 M€.
- Des recettes de trafic supplémentaires liées à la mise en œuvre de mesures pour lutter plus efficacement contre la fraude.

A dépenses constantes, ces ressources supplémentaires permettent le financement pérenne du Navigo à tarif unique.

Le budget est maîtrisé puisqu'il affiche un déficit de 1,3 M€, ce qui veut dire qu'il n'y a pas d'excédent en 2017.

Le rétablissement de l'équilibre financier d'Ile-de-France Mobilités se traduit non seulement pas le budget en équilibre, mais aussi par de bons ratios financiers, qui vont permettre de poursuivre une politique dynamique d'investissement.

La section de fonctionnement est maîtrisée avec :

- en dépenses, un taux d'exécution de 97% ;
- en recettes, un taux d'exécution de 100,6%.

Le montant des dépenses réelles d'investissement s'élève à plus de 1 100 M€, supérieur de 12% par rapport à 2016. Les dépenses ont été exécutées à hauteur de 91%. Ce taux, qui est élevé, n'est cependant pas à 100% à cause de difficultés opérationnelles rencontrées par la RATP pour commander des bus pour les lignes 180 et 275 et les livraisons de rames pour le T5 ont été reportées en 2018 suite à une difficulté du constructeur. Ces dépenses d'investissements seront effectivement réalisées en 2018.

L'encours de dette au 31 décembre 2017 s'élève à 1 713 M€, en augmentation de près de 200 M€.

Le résultat d'exécution 2017 est globalement en phase avec la prévision initiale avec un déficit de seulement 1,3 M€. Ce besoin de financement de 1,3 M€ fera l'objet d'une reprise à la plus proche décision modificative n°1 au budget 2018.

I. La section de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités en 2017

1. Recettes globales de fonctionnement : 6 400,621 M€(6 361,665 M€ votés; 100,6% réalisés)

Les recettes ont été exécutées à hauteur de 6 400 620 778 € pour 6 361 664 649 € de crédits votés, soit un taux de réalisation de 100,6%. Les recettes réelles¹ de fonctionnement sont supérieures de près de 1% aux crédits ouverts : cet écart s'explique essentiellement par le versement de transport supérieur à la prévision (+24 M€) et des recettes exceptionnelles supplémentaires (+11 M€).

L'ensemble des recettes de fonctionnement 2017 se répartit comme suit :

Recettes de fonctionnement	Crédits votés 2017	Total titré 2017	Ecart	% réalisé
VT	4 276 026 000	4 300 026 000	24 000 000	100.6%
Contributions statutaires	1 265 922 099	1 265 922 099	-	100.0%
Subventions tarification RIF	108 300 000	107 336 703	- 963 297	99.1%
autres subventions et recettes	5 000 000	8 224 411	3 224 411	164.5%
Redevance accès SNCF Réseau	150 176 000	150 508 806	332 806	100.2%
Transport scolaire	138 099 078	139 447 525	1 348 447	101.0%
TICPE	100 000 000	100 000 000	-	100.0%
Recettes diverses et exceptionnelles	53 717 000	65 160 629	11 443 629	121.3%
Reprise de provisions	18 424 472	18 424 472	-	100.0%
Ecritures d'ordre	246 000 000	245 570 133	- 429 867	99.8%
Total recettes de fonctionnement	6 361 664 649	6 400 620 778	38 956 129	100.6%
Total recettes réelles de fonctionnement	6 115 664 649	6 155 050 645	39 385 996	100.6%

1.1. Versement transport : 4 300,026 M€(4 276,026 M€ votés ; 100,6% réalisés)

En 2017, Ile-de-France Mobilités a titré 4 300 026 000 € de produit lié au versement transport, dont 4 238 M€ de versement transport et 62 M€ de compensation²ce qui représente une croissance de +8,3% par rapport à 2016.

Exceptionnellement, en raison de la migration vers la nomenclature M57, Ile-de-France Mobilités a avancé la clôture de l'exercice 2017 à mi-décembre, avant de connaître la collecte de versement transport du mois de décembre. Ainsi, les 4 300 M€ titrés tiennent compte :

- du versement transport effectivement constaté sur la période allant de janvier 2017 à novembre 2017 (3 845,6 M€) ;
- de la collecte estimée par Ile-de-France Mobilités au titre du mois de décembre 2017 (387 M€);

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

² Compensation due par l'Etat du fait du passage de 9 à 11 salariés du seuil d'assujettissement au VT. La compensation est normalement versée trimestriellement le 2ème mois suivant la fin du trimestre.

- de 5,5 M€ de versement transport estimé, rattachable à 2017, que les MSA³ n'ont pas pu reverser à Ile-de-France Mobilités, à la suite des difficultés informatiques qu'elles rencontrent depuis le mois d'avril 2017 ;
- de la compensation perçue au titre de 2016 et rattachée à 2017 en raison de la mise en place tardive de ce mécanisme (30,6 M€) ;
- de la compensation estimée au titre de 2017, l'arrêté fixant ses modalités de calcul n'ayant pas été publié (31 M€).

Le versement transport titré sur 2017 hors compensation, soit 4 238 M€, a été rapproché, a posteriori, de la collecte effective des organismes de recouvrement pour l'année écoulée. Ces derniers font état d'une collecte de 4 233 M€ en 2017, ce chiffre n'intégrant pas le versement transport encore dû par les MSA à Ile-de-France Mobilités, estimé pour mémoire à 5,5 M€. Le produit titré s'avère donc en phase avec la collecte effective des organismes.

La progression du versement transport entre 2016 et 2017 de 331 M€ s'explique :

- pour l'essentiel par la croissance de la masse salariale francilienne et par l'effet en année pleine de la hausse des taux du VT ;
- mais aussi par des éléments plus exceptionnels liés au :
 - o rattachement de la compensation due au titre de 2016 à l'exercice 2017. Cette recette était prévue au budget ;
 - o décalage de l'ordre de 25 M€, de la collecte de décembre 2016 au mois de janvier 2017. Ce décalage explique pourquoi l'atterrissage se situe à 4 300 M€, soit 24 M€ au-dessus du montant budgété (4 276 M€).

Pour rappel, le budget avait été élaboré sur la base du versement transport constaté en 2016 (3 969 M€) auquel avaient été ajoutées les hausses de taux intervenues le 1^{er} avril 2017 et la croissance attendue de la masse salariale ; celle-ci était alors estimée à 2,5% sur l'Ile-de-France, en tenant compte d'une croissance de la masse salariale de 2,6% pour le secteur privé et de 1,9% pour le secteur public. Or sur les derniers chiffres parus, la masse salariale du secteur privé affiche un taux de croissance de 3,3% sur un an cumulé au 3^{ème} trimestre 2017⁴, soit 0,7% de plus que l'estimation du BP 2017. Pour autant, la collecte de versement transport est restée en phase avec les prévisions d'Ile-de-France Mobilités, exception faite du mois de janvier qui a trouvé explication. Ile-de-France Mobilités ne s'explique pas pour le moment cette dichotomie et attend à ce sujet des éléments de l'ACOSS.

1.2. Contributions statutaires : 1 265,922 M€ (100% des crédits ouverts)

Les contributions statutaires ont progressé de 0,8% par rapport à 2016. Il avait été proposé de ralentir la progression des contributions statutaires par rapport à l'inflation, compte tenu de la situation financière des collectivités.

	Taux statutaire	CP 2016	CP 2017	écart CP2017 / CP2016
RIF	51.00%	640 496 300	645 620 270	5 123 970
75	30.38%	381 534 855	384 587 134	3 052 279
92	7.74%	97 204 732	97 982 370	777 638
93	3.75%	47 095 316	47 472 079	376 763
94	3.01%	37 801 841	38 104 256	302 415
78	1.59%	19 968 414	20 128 161	159 747
91	0.98%	12 307 576	12 406 037	98 461
95	0.91%	11 428 463	11 519 891	91 428
77	0.64%	8 037 600	8 101 901	64 301
Total	100.00%	1 255 875 097	1 265 922 099	10 047 002
<i>évolution n/n-1</i>		<i>1.0%</i>	<i>0.8%</i>	

3 Mutuelles Sociales Agricoles

4 Source : URSSAF IDF StatUR Conjoncture n°23 de décembre 2017

1.3. Les transports scolaires : 139,448 M€(138,099 M€ votés, 101% réalisés)

L'évolution de la dotation globale de décentralisation (Loi du 13 août 2004⁵) est gelée par l'Etat depuis 2010, alors que dans le même temps, les dépenses ont été très dynamiques du fait de l'augmentation du nombre d'élèves et étudiants handicapés pour lesquels Ile-de-France Mobilités doit assurer le transport scolaire. Le montant perçu en 2017 au titre de la DGD s'élève à 128,102 M€

Par ailleurs, Ile-de-France Mobilités a perçu en 2017 11,345M€ de recettes de la part des familles et des départements pour les transports adaptés et les circuits spéciaux scolaires dans les départements de la grande couronne.

1.4. Les aides régionales sur des dispositifs de tarification sociale : 107,336 M€ (108,300 M€ votés, 99,1% réalisés)

Ces aides contribuent au financement par Ile-de-France Mobilités des dispositifs de tarification spécifiques :

- pour les collégiens et étudiants (création du titre Imagine R et son dézonage pendant les petites et grandes vacances, hors tarif unique) pour 23 900 000 € ;
- pour les personnes les plus démunies pour 78 731 000 € ; 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 ;
- pour les jeunes stagiaires de la formation professionnelle continue (gratuité des transports) pour 4 705 703 €.

La Région contribue à une partie des pertes de recettes engendrées par ces trois dispositifs. Ces aides sont indexées sur les taux des hausses tarifaires appliquées respectivement aux abonnements Imagine R et aux forfaits Solidarité Transport, conformément aux conventions.

1.5. Les autres subventions perçues : 8,224 M€(5 M€ votés, 164,5% réalisés)

Il s'agit des subventions perçues au titre des études d'infrastructures réalisées par Ile-de-France Mobilités pour 8,224 M€ financées par la Région, l'Etat et les départements franciliens pour une prévision de 5 M€. Elles concernent notamment le prolongement L1 à l'Est, la tangentielle Ouest Phase 1, la ligne L10, les TCSP, Arc est et des études sur l'intermodalité. Par rapport à 2016, ces subventions ont augmenté de 5,4 M€, en cohérence avec le calendrier de décaissement des dépenses.

⁵ La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, détaille notamment les transferts de compétences décidés au profit des collectivités territoriales et de leurs groupements. Ces transferts interviennent en matière de développement économique, de transport, d'action sociale, de logement, de santé, d'éducation. La région Ile-de-France se voit par ailleurs confier au 1er juillet 2005 la gestion du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

Le total des participations publiques s'élève à 1 509 585 419 € en 2017 contre 1 527 119 532€ en 2016 et représentent 23,6% des recettes de fonctionnement (contre 24,6% en 2016).

PARTICIPATIONS PUBLIQUES		1 509 585 419	
REGION	753 105 172	DEPARTEMENTS	623 370 136
Participation statutaire	645 620 270	Participation statutaire	620 301 829
subvention TST	78 731 000	Paris	384 587 134
Cartes Imagin'R	23 900 000	Hauts de Seine	97 982 370
Jeunes en insertion	4 705 703	Seine Saint Denis	47 472 079
Etudes	148 199	Val de Marne	38 104 256
		Yvelines	20 128 161
		Essonne	12 406 037
		Val d'Oise	11 519 891
ETAT	133 094 085	Seine et Marne	8 101 901
Dotation TS	128 102 206	Etudes	3 068 307
Etudes	4 991 879		
		AUTRES (communes, groupement)	16 025

1.6. Redevance d'accès SNCF Réseau : 150,509 M€(150,176 M€ votés, 100,2% réalisés)

Les péages SNCF Réseau payés dans le cadre du contrat avec SNCF Mobilité 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), le montant forfaitaire est arrêté dans le document de référence du réseau.

La redevance d'accès, toutefois, doit être versée réglementairement directement 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 2010⁶ qui entraîne une écriture, neutre budgétairement, équilibrée en dépenses et en recettes de fonctionnement.

Au total, la redevance d'accès payée par Ile-de-France Mobilités et fixée par SNCF Réseau est en diminution en 2017 de 3,88% soit - 6 M€, €, selon les barèmes fixés dans le Document de Référence du Réseau.

⁶ 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 Mobilité. In fine, la charge qui pèse sur le STIF correspond à la redevance HT et ce dispositif est neutre pour SNCF Mobilité.

1.7. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 100 M€ (100M€ votés, 100% réalisés)

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 superciburants, dans la limite de 1,02 € par hectolitre, et sur le gazole, dans la limite de 1,89 € 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.

Exceptionnellement, en raison de la migration vers la nomenclature M57, Ile-de-France Mobilités a avancé la clôture de l'exercice 2017 à mi-décembre, avant de connaître le versement effectif par l'Etat de ce produit. Une estimation de 100 M€ a été retenue. A posteriori, au titre de l'année 2017, Ile-de-France Mobilités n'a encaissé que 94,205 M€.

1.8. Les recettes exceptionnelles et diverses : 65,161 M€ (53,717 M€ votés, 121,3% réalisés)

L'essentiel de ces recettes (62,2 M€) relève :

- des redevances de parc relais et des revenus des immeubles: 6,768 M€ perçus en 2017. Ce montant est en progression par rapport à 2016 du fait de l'encaissement des loyers du bâtiment situé Quai des Grands Augustins ;
- de la cession de l'ancien siège d'Ile-de-France Mobilités, avenue de Villars dans le 7ème arrondissement de Paris pour 14,1 M€. Cette recette inscrite en section de fonctionnement qui, par des écritures d'ordre (Cf. point A.I.11) prévues règlementairement, devient in fine une recette d'investissement. Par ailleurs, la part reversée à la SNCF et à la RATP : 3 520 621 € est inscrite en dépenses de fonctionnement ;
- d'une opération de régularisation de TVA pour 1,8 M€ concernant les loyers du bâtiment exploité par Citadines, opération comptable équilibrée en dépenses de fonctionnement
- de la régularisation de la TVA pour les CSS 91 pour 7,5 M€, TVA versée à tort pour une partie des factures de l'année scolaire 2015/2016
- de produits à recevoir de 14 237 787 € correspondant à l'estimation des avoirs sur les factures annuelles 2016 des opérateurs CT2, contre 18 000 000 € en produits à recevoir sur le budget 2016 ;
- 15 297 671 d'avoirs sur les factures 2016 de la RATP et de la SNCF et 20 800 000 € de produits à recevoir pour les factures 2017 RATP et SNCF (les principaux écarts relèvent des contributions d'incitations, des services non faits et du différentiel sur les recettes tarifaires), soit un excédent global au titre des contrats d'environ 36 M€.

1.9. Reprise de provisions : 18,424 M€(18,424 M€ votés, 100% réalisés)

Les reprises de provisions prévues au BP 2017 ont été exécutées à 100%.

- Provision au titre de contentieux avec la SNCF/gares et connexions : 13 100 000 €

A l'issue d'une décision favorable du 3 février 2015 de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), un titre de recettes a pu être émis concernant la demande de règlement de différend opposant Ile-de-France Mobilités à la branche Gares & Connexions de la SNCF. Le litige portait notamment sur les obligations de transparence du gestionnaire des gares, la segmentation des gares (catégories A et B), la tarification des services en gares, le coût moyen pondéré du capital investi dans les gares franciliennes et l'affectation des capacités d'autofinancement.

La SNCF a fait appel, aussi une provision a été constituée en 2016 pour le même montant que le titre relatif à ce contentieux avec Gares & Connexions soit 13 100 000 €. Après avoir attaqué ce titre, la SNCF s'est rangée à l'analyse d'Ile-de-France Mobilités et a décidé de retirer son recours.

- Coût gratuité des transports en commun entre les 14 et 17/03/2014 : 2 324 472 €

Il s'agit du solde de la provision concernant le litige sur la prise en charge de la perte de recettes tarifaires induite par la décision de gratuité des transports en commun franciliens pour cause de pollution entre le 14 et le 17 mars 2014. Le coût de cette mesure, estimé à 14 M€, avec un engagement de l'Etat d'en financer 50% a fait l'objet d'une provision de 7 M€, les opérateurs réclamant à Ile-de-France Mobilités la part non versée par l'Etat. A la suite d'un contentieux lancé et gagné par la RATP, Ile-de-France Mobilités a dû payer en 2015 à la RATP un montant de 4,675 M€. En parallèle, Ile-de-France Mobilités a réglé le solde du coût de cette mesure en 2017 à la SNCF. Le solde de la provision est donc repris.

- Risques différents SNCF factures 2012-2013-2014 : 3 000 000 €

Le contentieux avec la SNCF sur le traitement des factures 2012-2013-2014 étant réglé, la provision a pu être reprise.

1.10. Recettes d'ordre 245,570 M€(246 M€ votés, 99,8% réalisés)

Il s'agit :

- de recettes relatives à l'amortissement des subventions d'investissement versées pour un montant de 95 090 754,10 € ;
- de la neutralisation budgétaire de l'amortissement des subventions d'investissement versées pour 150 478 903,48 €.

2. Les dépenses de fonctionnement : 5 826,473 M€

Les crédits de dépenses de fonctionnement ont été exécutés à hauteur de 91,6% et à hauteur de 97,1% des inscriptions budgétaires réelles de fonctionnement⁷.

Dépenses de fonctionnement		Crédits votés 2017	total mandaté 2017	Ecart	% réalisé
Exploitation régulière	Exploitation régulière RATP	2 065 939 000	1 991 233 262	- 74 705 738	96.4%
	Exploitation régulière SNCF	2 296 786 000	2 229 373 424	- 67 412 576	97.1%
	Exploitation régulière CT2 / CT3	747 131 000	746 912 550	- 218 450	100.0%
	Exploitation réseau PAM	12 500 000	10 655 067	- 1 844 933	85.2%
	Autres (TAD,PDU, bonus,...)	9 170 000	5 082 097	- 4 087 903	55.4%
Redevances/taxes	IFER	73 250 000	73 248 936	- 1 064	100.0%
	Redevance accès SNCF Réseau	150 176 000	150 508 956	332 956	100.2%
Transport scolaire	Transport scolaire	156 828 238	147 550 756	- 9 277 482	94.1%
	Chèque mobilité	1 300 000	1 014 037	- 285 963	78.0%
Tarification sociale	Gestion tarification solidarité transports	1 300 000	1 134 327	- 165 673	87.3%
	Améthyste anciens combattants	9 700 000	8 898 231	- 801 769	91.7%
Gestion de la dette et du VT	charges financières	38 300 000	27 817 471	- 10 482 529	72.6%
	Coûts de gestion du VT	54 478 000	55 266 385	788 385	101.4%
Budget courant	Masse salariale	26 425 691	26 335 655	- 90 036	99.7%
	Charges fonctionnement	32 664 074	32 391 974	- 272 100	99.2%
	Etudes	22 670 562	18 855 580	- 3 814 982	83.2%
	Impôts et taxes	1 083 000	720 664	- 362 336	66.5%
Autres charges	Exceptionnelles	9 211 000	17 329 436	8 118 436	188.1%
	Provision	17 520 000	17 520 000	-	100.0%
	Amortissement	254 000 000	250 519 174	- 3 480 826	98.6%
	Ecritures d'ordre - virement de sect.	381 232 084	14 105 700	- 367 126 384	3.7%
Total dépenses de fonctionnement		6 361 664 649	5 826 473 682	- 535 190 967	91.6%
Total dépenses réelles de fonctionnement		5 726 432 565	5 561 848 807	- 164 583 758	97.1%

2.1. Les contrats RATP/SNCF/CT2 : une exécution budgétaire en phase avec les estimations budgétées : 5 072,703 M€

Pour les contrats RATP, SNCF et les contrats de type 2 et 3, les crédits mandatés incluent à la date de la clôture des comptes, les charges à payer relatives à l'estimation de la facture définitive de chaque opérateur, qui sera transmise à Ile-de-France Mobilités fin mars et sera payée après vérification.

Ces éléments ne sont donc qu'une estimation réalisée notamment d'après des éléments rendus partiellement disponibles par les transporteurs à la date de clôture des comptes.

Les crédits mandatés au compte financier 2017 relatifs aux contrats RATP/SNCF sont les suivants :

- Pour la RATP : 1 991 233 262,13 €;
- Pour la SNCF : 2 229 373 424,44 €;
- Pour les CT2/CT3 : 746 912 549,73 €.

La prévision de la facture annuelle pour les contrats CT2 prévoit une consommation des crédits à 100%. En revanche, sur les crédits RATP/SNCF apparaît une sous-consommation de 3,3% soit 142 M€.

⁷ Les dépenses réelles s'entendent comme les dépenses entraînant des mouvements réels : elles donnent lieu à décaissement, sont retracées en dépenses du budget et sont exécutées par l'émission d'un mandat.

Environ 47 M€ de ces moindres dépenses sont liées à la moindre exécution 2016 des contrats. Ce montant s'ajoute aux avoirs émis et comptabilisés en recettes pour 15,3 M€ (Cf. point I.1.7). Cette moindre exécution de 62 M€ au titre de 2016 s'explique par environ 20 M€ de moindres péages SNCF, 18 M€ de moindre fiscalité (dont 15 M€ au titre de la CVAE, suite au contrôle fiscal de la RATP qui a donné raison à Ile-de-France Mobilités sur les modalités de calcul de cet impôt) et enfin 16 M€ recettes de trafic supérieures à la prévision.

Le solde de l'écart entre la prévision budgétaire et les crédits exécutés, soit 95 M€ (142 M€ - 47 M€), s'explique essentiellement par le moindre coût de la factures 2017. L'essentiel de l'écart est lié aux moindres impôts et péages par rapport à la prévision (-16 M€) et aux incitations financières plus faibles (bonus/malus QS, pénalités offre... -15 M€).

Il est également lié à l'impact financier induit par des recettes de trafic plus dynamiques pour environ 53 M€ HT (moindre partage des risques). Même si les recettes directes, c'est-à-dire le produit des ventes de titres des transporteurs, ne sont pas intégrées dans le budget d'Ile-de-France Mobilités, leur évolution impacte la contribution d'Ile-de-France Mobilités au financement des charges des entreprises de transport. Le montant définitif des recettes directes n'étant connu que fin mars n+1, Ile-de-France Mobilités réalise une prévision de ces recettes lors de l'élaboration des charges à payer au titre des contrats d'exploitation arrêtées en décembre n-1.

La prévision des recettes de trafic retenue au BP 2017, prise en compte pour calculer les contributions à verser aux entreprises, s'élevait à 3 349 M€ HT. Elle était construite à partir de la prévision budgétaire de 2016 en prenant en compte une hausse en volume de 1%, la fin du déploiement de la suppression de la réduction tarifaire dans les transports pour les bénéficiaires de l'AME et de la hausse tarifaire 2016 et celle prévisionnelle pour 2017 y compris l'effet de l'élasticité aux prix. Les recettes en cumul de l'année, telles qu'arrêtées dans le cadre de la détermination des charges à payer 2017, se situent à 3 429 HT M€⁸.

Du point de vue de l'évolution des recettes tarifaires, l'année 2017 est positive et revêt une croissance de rattrapage du fait :

- du bénéfice d'efforts soutenus dans la lutte contre la fraude ;
- d'une année 2017 qui se caractérise par une forte croissance de l'emploi salarié marchand francilien qui atteint 1,7% ;
- d'une reprise de la fréquentation touristique après l'effet dépressif des attentats de 2015, avec une augmentation exceptionnelle de 11% des nuitées dans l'hôtellerie en Ile-de-France⁹.

2.2. Autres dépenses relatives au transport : 24,224 M€(33,065 M€ votés, 73,3% réalisés)

a) PAM : 10,655 M€ (12,500 M€ votés, 85,2% réalisés)

⁸ Les recettes réalisées ne sont pas corrigées de l'effet de la tarification incitative mise en œuvre pendant les épisodes de pollution car la compensation de la dite tarification ne sera précisément calculée que lorsque les ventes de l'année consolidées seront disponibles.

⁹ Source : Insee, en partenariat avec les comités régionaux du tourisme (CRT) et la DGE.

Les dépenses afférentes aux déplacements des personnes à mobilité réduite s'élèvent à 10 655 066,90 €. La signature de nouvelles conventions en novembre et la clôture comptable anticipée ont décalé certains paiements sur l'exercice 2018.

b) Autres dépenses : 13 698 086,90 M€ (18,870M€ votés, 72,6% réalisés)

Il s'agit notamment des crédits au titre du transport à la demande, qui ont été consommés à hauteur de 3 528 348,99 €, montant légèrement inférieur à 2016 (-0,3 M€) et inférieur aux crédits votés (-1,5 M€), des crédits concernant une mesure d'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste (8 898 230,99 €), -0,8M€ par rapport aux crédits votés, des études PDU (0,3M€ réalisés contre 1M€ de crédits votés) et autres conventions ou des dépenses au titre des bonus qualité de service (1 M€ réalisés contre 2M€ de crédits votés).

2.3. Imposition sur le matériel roulant, propriété d'Ile-de-France Mobilités (IFER) : 73,249 M€(73,250 M€votés, 99,9% réalisés)

Depuis 2010, Ile-de-France Mobilités est redevable de l'impôt, institué par la Loi Grand Paris¹⁰, sur le matériel roulant dont elle est propriétaire depuis la loi ORTF. Cet impôt permet à la Société du Grand Paris de financer une partie des travaux d'infrastructures nécessaires au nouveau réseau. Le montant mandaté issu de l'inventaire physique au 1er janvier 2017 tenu par la RATP, s'élève à 73 248 936 €.

2.4. Les dépenses relatives aux transports scolaires : 147,551 M€(156,828 M€ votés, 94,1% réalisés)

Ce montant se décompose en dépenses au titre des transports scolaires de 144 604 234,37 €, du forfait Imagine R boursier pour 2 073 815,78 € et du remboursement au CD77 des frais de charges courantes pour 436 353 €. Les crédits consommés au titre des transports scolaires ont été inférieurs de 10 M€ par rapport à la prévision du fait, notamment, de la revoyure de la délégation TS avec la Seine et Marne pour 8,5 M€. Le service proposé en Seine et Marne a été maintenu en termes d'offre et de qualité, la contribution versée a été revue à hauteur du service fourni.

Pour mémoire, afin d'apprécier les dépenses d'Ile-de-France Mobilités au titre des transports scolaires, il convient d'intégrer les forfaits Imagine R scolaire (165 M€). Au total, les dépenses engagées par Ile-de-France Mobilités, au titre des dépenses de transports scolaires de l'année 2017, s'élèvent à 312 M€ environ, à comparer à la DGD versée par l'Etat de 128,102 M€ soit un différentiel de 184 M€.

2.5. Gestion de la carte solidarité transport et des chèques mobilité : 2,148 M€ (2,6 M€votés, 82,6% réalisés).

¹⁰ Loi du 3 juin 2010, article 11

Les crédits votés au titre de la gestion de la tarification solidarité transport ont été exécutés en 2017 à hauteur de 87,3% soit un montant mandaté de 1 134 327 € comparé à 1 300 000 € de crédits budgétés.

Au titre des chèques-mobilité, le taux de réalisation est de 78% soit un montant mandaté de 1 014 037 € comparé à 1 300 000 € de crédits budgétés.

2.6. Charges financières : 27,817 M€(38,300 M€votés, 72,6 % réalisés)

Ile-de-France Mobilités a remboursé des intérêts d'emprunt d'un montant de 27 595 205 € consécutivement à la levée de 1 864 M€ d'emprunts depuis 2012. Ce poste est en progression de 12,5% par rapport à 2016 (+3 M€). La charge de la dette est limitée grâce à l'obtention de conditions particulièrement favorables notamment auprès de la Banque Européenne d'Investissement et à la faiblesse des taux sur les marchés compensant les marges bancaires. Les commissions d'engagement sur les emprunts en 2017 ont été de 130 K€.

Par ailleurs, Ile-de-France Mobilités a de nouveau contractualisé fin 2016, une ligne de trésorerie auprès d'un établissement bancaire (CACIB) d'un montant de 150 M€ afin d'optimiser la trésorerie. Fin 2017, à l'issue de ce contrat, une nouvelle mise en concurrence a résulté dans la contractualisation d'une nouvelle ligne avec la Société Générale. Le coût total des lignes de trésorerie en 2017 a été de 90 K€.

Enfin, Ile-de-France Mobilité a limité son recours à l'emprunt en 2017, ce qui a permis de diminuer ses charges d'intérêt initialement prévues.

2.7. Le remboursement du VT aux employeurs éligibles et les frais de gestion des organismes collecteurs : 55,266 M€(54,478 M€votés, 101,4% réalisés)

13 788 385 € correspondent aux remboursements effectués par le Ile-de-France Mobilités sur demande des employeurs au titre du personnel logé et du personnel transporté par les employeurs eux-mêmes et pour les employeurs situés en ville nouvelle ou au titre de l'indu.

Par ailleurs, Ile-de-France Mobilités reverse aux URSSAF et aux organismes collecteurs 1% du versement transport au titre de sa contribution aux frais de gestion, soit un montant de 41 478 000 €.

2.8. Les études : 18,856 M€(22,670 M€votés, 83,2 % réalisés)

Les études en section de fonctionnement relèvent de deux catégories :

- les audits et les études générales amont pour un montant de 9 110 094 € ;
- les études menées dans le cadre du contrat de projet et de contrats particuliers pour 9 745 486 €. Ces études correspondent essentiellement aux projets du prolongement de la ligne 1, d'études de pôles multimodaux, du TSCP Argenteuil Bezons ou du câble A.

Ces études sont cofinancées suivant le cas par l'Etat, la Région et les Conseils Départementaux. Cependant, 20% du coût de ces études reste à la charge d'Ile-de-France Mobilités soit le poids de la TVA qui n'est actuellement pas prise en compte par les financeurs.

2.9. Les coûts de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités : 59,448 M€ (60,173 M€ votés, 98,8 % réalisés)

➤ Les frais de personnel : 26,336 M€ (26,426 M€ votés, 99,7 % réalisés)

Les frais de personnel sont en phase avec les prévisions.

➤ Les dépenses de fonctionnement : 32,392 M€ (32,664 M€ votés, 99,2 % réalisés)

Le taux de réalisation des dépenses courantes est en phase avec les prévisions budgétaires. L'augmentation de ces dépenses par rapport à 2016 est essentiellement due aux frais de maintenance informatique liés aux développements des projets transport (notamment le projet de changement d'infogérance pour +1,1 M€), à l'évolution fonctionnelle des projets informatiques en exploitation (+2,1 M€) et aux projets de cartographie (+1 M€). Les moindres dépenses par rapport à 2016 ont été réalisées sur les publications (- 0,3 M€) et les remboursements de frais (-0,22 M€).

➤ Les impôts et taxes : 0,720 M€ (1,083 M€ votés, 66,5 % réalisés)

Le développement des projets d'infrastructure ainsi que les acquisitions de terrains pour la construction de dépôts bus entraînent une montée en charge de ce poste. Après une augmentation en 2016, ces dépenses se sont stabilisées en 2017. Cependant l'augmentation constatée en 2016 devrait se poursuivre pour les prochaines années, avec le développement des projets d'infrastructure et pour la politique d'acquisition des dépôts bus.

2.10. Les amortissements : 250,519 M€ (254 M€ votés ; 98,6% réalisés)

Il s'agit des amortissements des immobilisations pour un montant de 250 519 174 €. La progression déjà observée les années précédentes se poursuit : +22,6% mettant en avant le rôle croissant d'investisseur d'Ile-de-France Mobilités.

2.11. Les charges exceptionnelles : 17,3 M€ (9,21 M€ votés ; 188,1% réalisés)

Il s'agit principalement de la régularisation de TVA des dépenses de transport scolaire de 2015 et 2016 du département de l'Essonne pour 7 005 581, de celle des loyers du bâtiment Quai des Grands Augustins pour 2 247 000 € et du règlement du contentieux avec la SNCF sur les années 2012/2015 pour 8 961 000 €. Les autres charges concernent des intérêts moratoires dus aux prestataires, à compter du jour suivant l'expiration du délai global de paiement.

2.12. Virement à la section d'investissement : 358,132 M€

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

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

II. La réalisation des investissements 2017 : les dépenses ont augmenté de 13,4% par rapport à 2016

Ile-de-France Mobilités a réalisé des investissements à hauteur de 1,355 Md€ dont 1 003,984 M€ de dépenses liées aux grands projets de matériels roulants, qualité de service et infrastructures soit 91% des prévisions.

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

Au 31/12/2017, le cumul des AP engagées est de 10,949 Md€ (soit 74% des AP votées) dont 77% au titre de la rénovation et l'acquisition du matériel roulant. Les autorisations de programme votées en 2017 s'élèvent à 2,351 Md€ contre 4,165 Md€ en 2016.

1 003 983 642 € des crédits de paiement en gestion pluriannuelle ont été mandatés sur l'exercice 2017, en progression de 8% par rapport à l'exercice précédent.

Au-delà de 2017, un montant d'environ 9,182 Md€ reste à financer par Ile-de-France Mobilités au vu des projets d'ores et déjà engagés.

2017	Crédits ouverts en 2017	Réalisation au 31/12/2017	%	% réalisé 2017/2016
Matériel roulant ferré	630 604 000	589 861 644	94%	6%
Matériel roulant bus tw & dépôt	172 963 600	110 511 905	64%	-14%
Maitrise d'ouvrage & développements des réseaux	138 303 221	133 797 165	97%	43%
Investissements qualité de service	159 876 179	169 812 928	106%	11%
Total des investissements gérés en AP	1 101 747 000	1 003 983 642	91%	8%
Logiciels, matériels, mobiliers, acquisitions	30 763 270	22 287 259	72%	40%
Compte de tiers	3 331 570	0	0%	-100%
Remboursement du capital	83 150 000	83 124 915	100%	92%
				-100%
Reprise amortissements (mvt d'ordre)	250 000 000	245 569 658	98%	25%
Ecritures d'ordre (régularisation de mouvements comptables)	135 000 000		0%	-100%
Total dépenses d'investissement hors report n-1	1 603 991 840	1 354 965 474	84%	13%
Report N-1 (mvt d'ordre)	174 122 893		0%	
Total dépenses d'investissement	1 778 114 733	1 354 965 474	76%	13%
Total dépenses réelles d'investissement	1 353 991 840	1 109 395 816	82%	12%

Les écritures d'ordre inscrites en crédits ouverts pour 135 M€ mais non exécutées correspondent au montant des trois prêts assortis de phases de mobilisation reconstituables. Durant la phase de mobilisation, les potentiels tirages et remboursements infra annuels qu'Ile-de-France Mobilités pourrait réaliser doivent être mandatés et titrés. Ces écritures sont néanmoins neutres, dans la mesure où il y aura de manière certaine autant de remboursements que de tirages des fonds. Pour cette raison, des crédits avaient été inscrits à hauteur de 135 M€, en recettes et en dépenses.

1. Les dépenses d'investissements : 1 354,965 M€(1 778,115 M€de CP ouverts ; 76,2% réalisés)

1.1 Les crédits gérés en AP/CP : 1 003,984 M€(1 101,747 M€votés, 91,1% réalisé).

Les investissements réalisés par Ile-de-France Mobilités (subventions versées ou projets sous maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités) s'élèvent à 1 003,984 M€.

Le tableau ci-dessous détaille par grand programme le montant des crédits engagés (AP), puis les crédits mandatés (crédits de paiement) en 2017 et le cumul à la fin de l'année 2017 ainsi que les crédits de paiement restant à financer en fonction des AP déjà engagées (les montants par projets sont détaillés dans la maquette budgétaire) :

Les grands programmes d'investissement du STIF				
En M€	AP engagée à fin 2017	Réalisé CP en 2017	Cumul réalisé CP à fin 2017	Reste à financer au-delà de 2017
Matériel roulant ferré	8 413 356 485	589 861 644	3 433 762 011	6 983 908 989
MRbus, acquisition tramway et dépôt	903 981 896	110 511 905	746 503 306	625 118 620
Investissements qualité de service	892 044 314	169 812 928	971 535 200	461 711 983
Projet sous maîtrise d'ouvrage et développement des réseaux	740 070 280	133 797 165	528 173 822	1 111 587 132
Total des programmes d'investissement	10 949 452 975	1 003 983 642	5 679 974 340	9 182 326 724

Ile-de-France Mobilités a réalisé 91,1% de ses prévisions de CP de dépenses d'investissement :

- 94% au titre du matériel roulant ferré ;
- 71% pour le matériel bus et tramway. Cette moindre consommation de crédits est due essentiellement à un décalage des commandes de bus par la RATP pour les lignes 180 et 275 pour des problématiques atelier et d'un décalage des livraisons de rames pour le T5 reportée à 2018 suite à une difficulté du constructeur ;
- 106% pour l'amélioration de la qualité de service ;
- et 98% des investissements sous maîtrise d'ouvrage, développement des réseaux et acquisitions de dépôts bus.

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

- indirectement dans le cadre des contrats d'exploitation, via principalement le versement d'une contribution (dite C2) aux transporteurs, destinée à couvrir les amortissements et frais financiers induits par le financement de ces matériels ;
- directement, via le versement d'une subvention d'investissement aux opérateurs : ce sont ces subventions qui sont retracées dans les comptes d'Ile-de-France Mobilités. Ile-de-France Mobilités porte alors la dette, contrairement au financement indirect.

a) Les subventions versées au titre du matériel roulant ferré

Les conventions de matériels roulant ferrés représentent près de 65% des subventions cumulées versées par Ile-de-France Mobilités à fin 2017 (3,433 Md€ sur 5,320 Md€ de subventions versées tous programmes confondus et hors maîtrise d'ouvrage). Les programmes Francilien, Régio2N, MI09 et MF01 sont les plus consommateurs de crédits à ce jour.

Pour les matériel acquis, ont été livrées à fin 2017, 220 rames Franciliens pour la région IDF, 6 rames Régio2N pour la ligne R, 17 rames pour les Tram Train TLN (T11) et T4CM (T4), 78 rames MF01 pour les lignes 2, 5 et 9, 140 rames MI09 pour le RER A, 18 rames MP05 pour la ligne 14 et 24 AGC pour la ligne P.

Par ailleurs, ont été rénovées, 117 rames MI79 pour la ligne B, 10 rames MS61 sur la ligne A et 285 rames Z2N pour l'IDF.

Matériel roulant ferré				
	AP engagée à fin 2017	Réalisé CP en 2017	Cumul réalisé CP à fin 2017	Reste à financer au-delà de 2017
1 Antienrayeurs Z2N	19 560 000.00		16 043 626	10 276 373.76
1 MI84			0	
1 MP05 L14 Extension Mairie de Saint Ouen	153 500 000.00	3 719 885.03	128 464 644	25 035 356.06
1 RER NG	1 652 300 000.00	129 620 000.00	129 620 000	2 295 780 000.00
1 Regio 2N	1 728 200 000.00	162 737 753.77	302 077 754	1 673 922 246.23
1 Transformation 6 Z2N CRNPC	8 760 000.00		7 400 000	1 360 000.00
2 MF01 Ligne 9	224 300 000.00	4 292 854.18	212 629 186	18 610 814.40
2 MR Tram express	184 910 000.00	48 160 202.42	143 847 547	235 862 453.29
2 Transfert MP05 et MP89			0	27 000 000.00
3 MF77 L7 et L8			0	10 000 000.00
3 MP14 STIF	29 555 000.00	2 000 000.00	2 000 000	28 500 000.00
4 MI84 RER B	811 716 000.00	61 918 246.69	134 949 056	821 850 943.91
4 MP14 SGP	48 100 000.00	2 937 162.00	2 937 162	45 662 838.00
5 Transfert MI84 RER E	477 150 000.00		0	884 000 000.00
8 Francilien	1 897 811 485.00	133 052 499.11	1 365 788 084	561 211 916.46
9 MI09	877 810 000.00	35 180 663.47	754 064 025	123 995 974.62
10 MI79	165 793 000.00		156 598 403	9 291 596.70
11 MP05	28 540 000.00	156 125.64	26 857 880	1 682 120.30
12 Z2N	105 351 000.00	6 086 252.12	50 484 645	209 866 354.82
	8 413 356 485	589 861 644	3 433 762 011	6 983 908 989

b) Les subventions versées au titre du matériel roulant bus, tramway et dépôt bus

En cumul à fin 2017, Ile-de-France Mobilités a versé 724 M€ d'acomptes pour le renouvellement et l'acquisition de matériels pour les transports en mode bus et tramway, ainsi que 22 M€ au titre de l'acquisition de terrains afin de construire des dépôts bus.

Depuis 2017, Ile-de-France Mobilités a subventionné 358 M€ d'investissements en bus auprès de la RATP. Au total, de 2012 à 2017, dans le cadre des conventions STIF-RATP, 2 238 bus ont été livrés. En 2017, 250 bus ont été commandés et 188 bus ont été livrés.

Matériel roulant bus, tramway et dépôt				
	AP engagée à fin 2017	Réalisé CP en 2017	Cumul réalisé CP à fin 2017	Reste à financer au-delà de 2017
1 Acquisition dépôt bus	29 411 496	4 233 760	22 327 977	27 772 023
1 Acquisition tramways sous MOA	50 000 000	4 519 852	4 519 852	45 480 148
1 Matériel Roulant bus RATP	465 336 058	9 340 560	357 838 401	120 637 599
2 Acquisition tramways	96 500 000	37 168 480	71 180 928	112 569 072
14 Matériel roulant bus CT2	262 734 342	55 249 253	290 636 148	318 659 779
	903 981 896	110 511 905	746 503 306	625 118 620

Enfin, 37 M€ ont été mandatés au titre des convention de financement pour l'acquisition des 17 rames de tramway pour le T3 et des 4 rames pour T5. 4,5 M€ ont été mandatés pour le projet d'acquisition du T9 sous MOA IDFM. Ces montants ne tiennent pas compte des rames financées par crédit-bail. En 2017, 16 rames ont été livrées pour le T3, la dernière rame est prévue en janvier 2018.

c) L'intervention financière d'Ile-de-France Mobilités au titre de la qualité de service

En 2017, Ile-de-France Mobilités a financé des projets d'amélioration de la qualité de service à hauteur de 169,8 M€ dont notamment le schéma directeur d'accessibilité (69,6 M€), l'information voyageurs (22,2 M€) et poursuit ses investissements pour la modernisation de la télébilletique, 22,2 M€ en 2017 (+154% par rapport à 2016).

Les politiques de qualité de service				
	AP engagée à fin 2017	Réalisé CP en 2017	Cumul réalisé CP à fin 2017	Reste à financer au-delà de 2017
1 Investissement Billettique-Vente	53 954 698	22 229 869	33 696 444	22 033 556
15 Intermodalité	148 318 680	27 550 835	155 271 897	114 368 814
16 Accessibilité PMR	85 126 563	7 864 976	110 320 440	57 702 722
17 Information Voyageurs	144 624 317	22 262 795	156 280 319	101 974 120
18 Optimisation des infrastructures	57 598 396	8 979 738	124 629 757	59 402 046
19 Plan Impact	56 928 000	4 062 265	36 393 859	21 250 141
20 Sécurité	50 933 146	7 215 447	81 740 424	18 553 705
22 Vaires	1 080 515	-	836 763	243 751
23 SDA	293 480 000	69 647 003	272 365 297	66 183 127
	892 044 314	169 812 928	971 535 200	461 711 983

d) Les dépenses sous maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités

Ile-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage de certains projets de transport : dès 2010 avec la gare routière du Tram7 (et surtout à partir de 2012 avec une gestion en direct des Tram 4/Tram 10/Tram 9, Tram 7 phase 2 d'Athis-Mons jusqu'à Juvisy, du Tram express 12 reliant Massy à Evry et du TSCP Massy - Saclay.

Ces dépenses conventionnelles sont cofinancées suivant le cas par l'Etat, la Région et les conseils départementaux, cependant Ile-de-France Mobilités supporte la charge financière et budgétaire liée au délai entre le paiement par Ile-de-France Mobilités de ces dépenses et la perception des recettes des financeurs. Ce poids devient de plus en plus important avec la montée en charge des travaux (pour l'exercice 2017 sur 133,8 M€ de paiements réalisés Ile-de-France Mobilités a encaissé 28,6 M€).

Les projets sous maîtrise d'ouvrage et développement des réseaux				
	AP engagée à fin 2017	Réalisé CP en 2017	Cumul réalisé CP à fin 2017	Reste à financer au-delà de 2017
1 TZEN 4	24 830 462	13 873 147	14 345 294	18 114 706
1 Tram Express Nord	27 841 015	4 905 922	13 449 399	19 765 913
2 Ligne Orange	393 739	-	11 305 149	12 614 851
2 TZEN 5	3 554 028	626 906	786 671	10 013 329
3 AP Etudes infrastructures	750 157	103 274	10 200 313	7 948
3 Automatisation Ligne 4	100 000 000	24 840 352	43 840 198	56 159 802
3 TSCP Massy Saclay	78 200 170	736 126	70 664 811	18 384 592
4 T7	62 444 748	19 664 879	40 831 778	213 168 222
4 TTME	25 497 119	6 125 192	13 352 730	75 647 270
4 Tram Express Ouest phase 1	36 031 089	2 113 683	25 564 901	209 973 977
5 RER B Quais Signalisation	100 398 000	-	90 606 435	9 791 565
5 T4	94 551 580	20 833 758	64 827 301	117 308 699
5 T9	115 159 287	37 289 013	69 805 747	329 194 253
6 L 13 Façades de quai	17 950 000	-	17 247 811	2 202 189
6 T10 Antony- Clamart	20 838 887	2 684 913	11 559 701	14 395 399
7 RER B Mitry Claye	31 630 000	-	29 785 584	4 844 417
Total projets sous MOA STIF	740 070 280	133 797 165	528 173 822	1 111 587 132

1.2 Les autres dépenses non pluriannuelles : 350,981 M€(363,874 CP ouverts en 2017, 96,46% réalisé)

Elles se répartissent en :

- 245,570 M€ d'écritures comptables relatives aux amortissements, à la reprise des subventions d'investissement perçues et la neutralisation des amortissements ;
- 83,125 M€ de remboursement du capital de la dette ;
- 9,591 M€ de logiciels, marques, installations, matériels et mobiliers et autres ;
- 9,682 M€ de créances sur transfert de droits à déduction de TVA ;
- 3,013 M€ au titre de régularisations de mouvements comptables.

2. Les recettes d'investissement : 962,145 M€ (1 778,115 M€ de recettes prévues, 58,46% titres émis)

Les recettes réelles d'investissement ont été exécutées à hauteur de 58,46% en 2017. Ce faible taux d'exécution s'explique par le faible recours à l'emprunt cette année.

Recettes d'investissement	recettes prévues	titré	% réalisé
Emprunt	477 834 214	174 000 000	37.13%
Produit des amendes	125 000 000	127 893 893	100.04%
Subventions	40 000 000	28 558 521	71.40%
Autres (dt FCTVA)	7 588 000	3 190 903	20.47%
Investissements sous mandat	3 331 570	766 536	23.01%
Amortissement immobilisations	254 000 000	250 519 174	98.63%
Immobilisations, écritures comptables	158 800 000	23 787 281	99.95%
Excédent d'investissement N-1	175 933 158	175 933 158	100.00%
Excédent de fonctionnement N-1	177 495 707	177 495 707	100.00%
Total recettes d'investissements hors virement	1 419 982 649	962 145 172	58.46%
Virement sect. de fonction.	358 132 084	-	0.00%
Total recettes d'investissements	1 778 114 733	962 145 172	58.46%
Total recettes réelles d'invest.	812 553 784	344 771 682	49.24%

2.1 Le produit des amendes : 127,894 M€(125 M€ votés, 102,3% réalisés)

En application des dispositions du décret n°94-336 du 10 mai 1994, Ile-de-France Mobilités perçoit 50% du produit des amendes de circulation collectées en Ile-de-France. Ce produit doit être utilisé pour le financement des opérations définies aux articles R 2334-12 et R 4414-2 du code des collectivités territoriales, soit des opérations d'aménagement et d'équipement concourant notamment à l'amélioration de la sécurité, l'accueil des voyageurs, l'accès aux réseaux et au financement du matériel roulant.

Le produit des amendes encaissé en 2017 s'est élevé à 127 893 893 €, en augmentation de 0,13% M€ par rapport à 2016.

2.2 Les subventions d'investissement : 28,559 M€(40 M€ votés, 71,4% réalisés)

Les subventions d'investissement viennent financer les projets sous la maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, pour lesquels Ile-de-France Mobilités bénéficie de subventions de l'Etat et des collectivités franciliennes. Ile-de-France Mobilités a émis auprès des financeurs en 2017 un cumul de 28,6 M€ de titres de recettes. La clôture comptable anticipée du fait du changement de nomenclature n'a pas permis de traiter l'ensemble des dossiers d'appel de fonds.

2.3 Les autres recettes : 26,978 M€

Elles intègrent principalement :

- 766 536 € de recettes au titre des investissements de sécurité gérés pour le compte de la Région Ile-de-France (gérées en compte de tiers) ;
- 2 352 494 € relatif au FCTVA ;
- 665 343 € de récupération d'avances de trésorerie effectuées sur marchés ;
- 23 193 811 € d'écritures comptables suite notamment à la mise à jour du schéma d'imputation comptable des projets d'infrastructure, aux opérations d'intégration des biens à l'inventaire et aux cessions d'immobilisations notamment celle de l'ancien siège rue de Villars.

2.4 Amortissement des immobilisations : 250, 519 M€(254 M€ votés ; 98,6% réalisés)

Les amortissements des immobilisations exécutés à hauteur de 250 519 174 € constituent une recette d'investissement qui est égale à la dépense de fonctionnement (Cf. I 2.10).

2.5 L'affectation du résultat 2016 : 353,429 M€

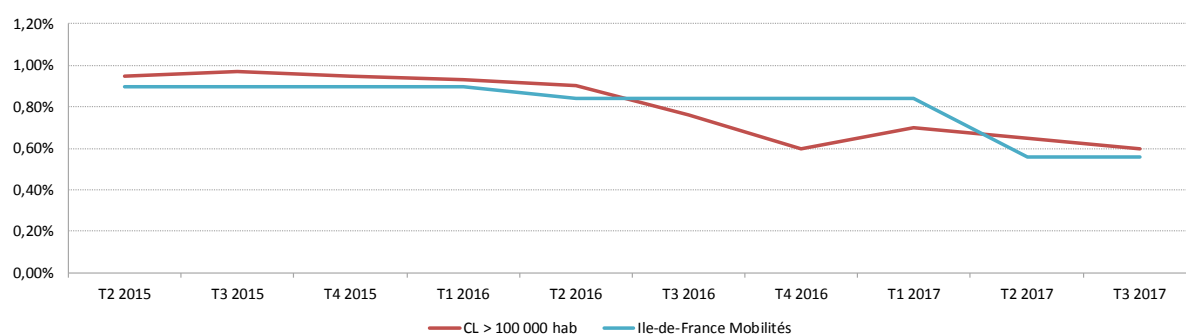
Lors de l'adoption du budget primitif 2017 et conformément à la décision d'affectation du résultat de l'exercice 2016, le résultat de fonctionnement excédentaire 2016 a été affecté à hauteur de 353 428 865 € à la section d'investissement afin de couvrir le besoin de la section d'investissement.

2.6 L'emprunt : 174 M€(477,834 M€ votés, 37,13% réalisés)

a) Contexte économique et financier

Ile-de-France Mobilités a continué de bénéficier en 2017 de la baisse des marges bancaires observée ces derniers trimestres.

**Collectivités et Ile-de-France Mobilités : marges bancaires moyennes offertes sur taux variable
(sur E3M sur ≥ 15 ans)**



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 terme¹¹, de marges bancaires globalement inférieures de 0,05% à 0,10% à la moyenne des collectivités françaises de plus de 100 000 habitants.

Au cours de l'année 2017, les taux moyen et long terme (≥ 5 ans) ont globalement progressé de 0,15% à 0,25%, sous l'effet de la reprise économique européenne. Ainsi l'Etat français empruntait à 10 ans à 0,82% le 2 janvier 2018, soit 0,15% de plus que le taux auquel il empruntait le 2 janvier 2017 sur cette même maturité. En effet, les taux d'emprunt à long terme reflètent le loyer de l'argent, ils intègrent donc à ce titre les perspectives d'inflation et par extension de la croissance économique, qui guide les perspectives d'inflation. Les taux demeurent malgré cela sur des niveaux anormalement bas. L'Etat français et l'Allemagne empruntent encore à taux négatif jusqu'à 4 ans. Les taux courts (= taux variables) sont restés en territoire négatif en 2017, dans le sillage du taux de dépôt de la BCE (à - 0,40%).

b) Caractéristiques des financements levés en 2017

Ile-de-France Mobilités disposait au 31/12/2016 d'une dette de 1 616 M€, positionnée principalement sur taux fixe. En 2017, 4 contrats bancaires ont été signés et mobilisés, pour un montant total de 150 M€. Par ailleurs, Ile-de-France Mobilités a mobilisé une enveloppe de 24 M€ dont elle disposait auprès de la BEI (Banque Européenne d'Investissement).

Les conditions financières des nouveaux contrats signés sont les suivantes :

¹¹ ≥ 15 ans sur des profils amortissables

Phase	Prêt BRED de 15 M€ avec phase de mobilisation revolving	Prêt BRED de 30 M€ avec phase de mobilisation revolving	Prêt LBP de 90 M€ avec phase de mobilisation revolving	Prêt PBB de 15 M€
Mobilisation des fonds	Date de fin : 30/11/17 Index : E3M + 0,30% Périodicité de paiement : à la fin de la phase de mobilisation CNU* : 0,10%	Date de fin : 30/11/17 Index : E3M + 0,40% Périodicité de paiement : à la fin de la phase de mobilisation CNU* : 0,10%	Date de fin : 29/12/17 Index : Eonia + 0,77% Périodicité de paiement : mensuelle CNU* : 0,10%	Aucune : fonds encaissés en 1 fois le 26/06/17
Phase de consolidatio n des fonds	Date de début : 30/11/17 Durée : 8 ans Index : E3M + 0,30% Profil : constant Périodicité : trimestrielle Pénalité de RA** : 1% du capital remboursé	Date de début : 30/11/17 Durée : 15 ans Index : E3M + 0,40% Profil : constant Périodicité : trimestrielle Pénalité de RA** : 1% du capital remboursé	Date de début : 29/12/17 Durée : 29 ans Index : E12M + 0,56% Profil : constant Périodicité : annuelle Pénalité de RA** : 3,48% du capital remboursé la 1 ^{ère} année, dégressive de 0,12%/an	Date de début : 26/06/17 Durée : 15 ans Index : E3M + 0,34% Profil : constant Périodicité : trimestrielle Pénalité de RA** : sans pénalité à partir de la 4 ^{ème} année du prêt

* CNU : commission de non-utilisation. Rémunère le coût d'immobilisation des fonds lorsqu'ils ne sont pas mobilisés. Ne pas mobiliser les fonds et payer la CNU s'avère toujours moins onéreux que mobiliser les fonds et payer des intérêts. Ce type de commission est normal sur les instruments de type ligne de trésorerie ou phase de mobilisation reconstituable.

** RA : remboursement anticipé

Les phases de mobilisation dont disposaient ces contrats ont apporté de la souplesse de gestion : elles s'utilisent comme une ligne de trésorerie. Elles permettent de mobiliser les fonds en cas de besoin de trésorerie et de les renvoyer temporairement à la banque en cas de trésorerie excédentaire. Lorsque les fonds ne sont pas mobilisés, les intérêts cessent de courir, Ile-de-France Mobilités paye alors une CNU (cf. supra), moins onéreuse que des intérêts. Ces phases de mobilisation ont permis à Ile-de-France Mobilités de sécuriser ses financements en signant les emprunts au cours du deuxième trimestre sans pour autant les mobiliser inutilement, car la trésorerie s'est avérée globalement excédentaire jusqu'au mois de décembre.

Outre cette phase de mobilisation, Ile-de-France Mobilités a opté pour du taux variable sur ces 4 contrats afin :

- De profiter du niveau historiquement bas des taux courts sur une plus large partie de son encours. Ceux-ci sont négatifs depuis 2015 et proches de 0% depuis 2011.
- D'assouplir sa dette. En effet, les taux fixes sont assortis de pénalités de remboursement anticipé telles, qu'ils cristallisent la marge bancaire négociée lors de la mise en place du prêt. Elle est due par l'emprunteur sur la durée totale du prêt, il est alors impossible de la renégocier. A l'inverse, les indexations variables bénéficient de faibles pénalités de sortie, voire aucune, ce qui laisse la possibilité de renégocier la marge bancaire ultérieurement. Cet élément est d'autant plus important que le

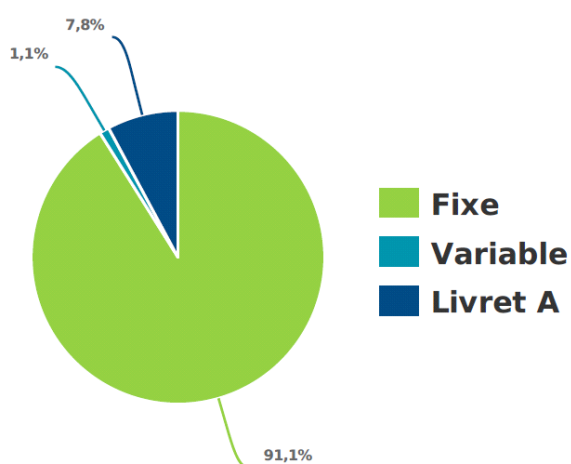
contexte bancaire n'étant pas encore normalisé, les marges peuvent encore baisser sur les années à venir.

c) Caractéristiques de la dette fin 2017

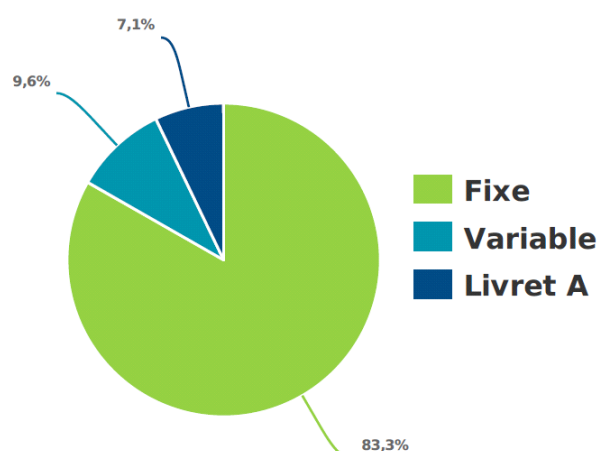
Compte tenu des quatre contrats signés, de l'enveloppe BEI mobilisée et des remboursements de capital opérés depuis le début de l'année, l'encours de dette d'Ile-de-France Mobilités s'établissait à **1 713 M€** au **31/12/2017**.

Voici l'évolution de la structure de la dette d'Ile-de-France Mobilités :

Dette par type de taux au 31/12/2016

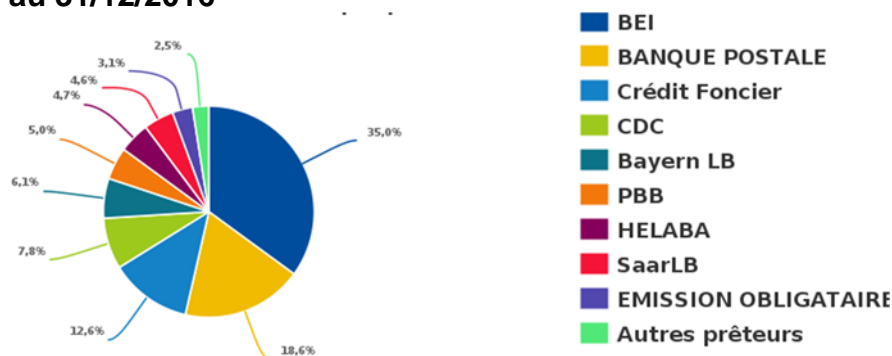


Dette par type de taux au 31/12/2017



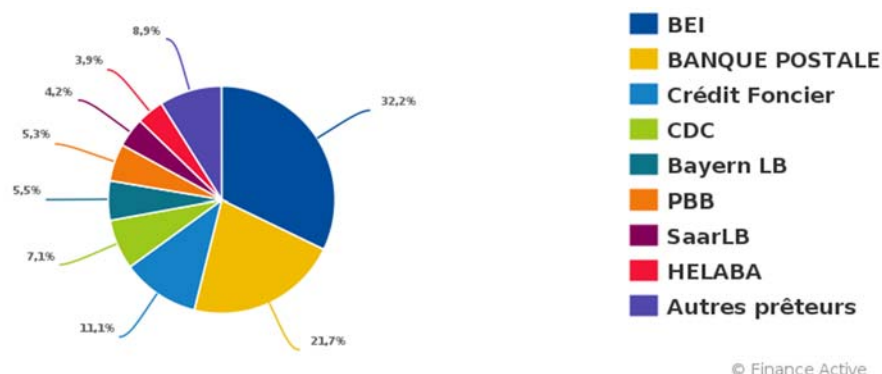
En 2017, le volume d'emprunts contractés auprès de prêteurs bancaires a permis de diluer encore la part des financements de la BEI au sein de l'encours, qui passe ainsi de 35% à 32% en l'espace d'un an.

Dette par prêteur au 31/12/2016



© Finance Active

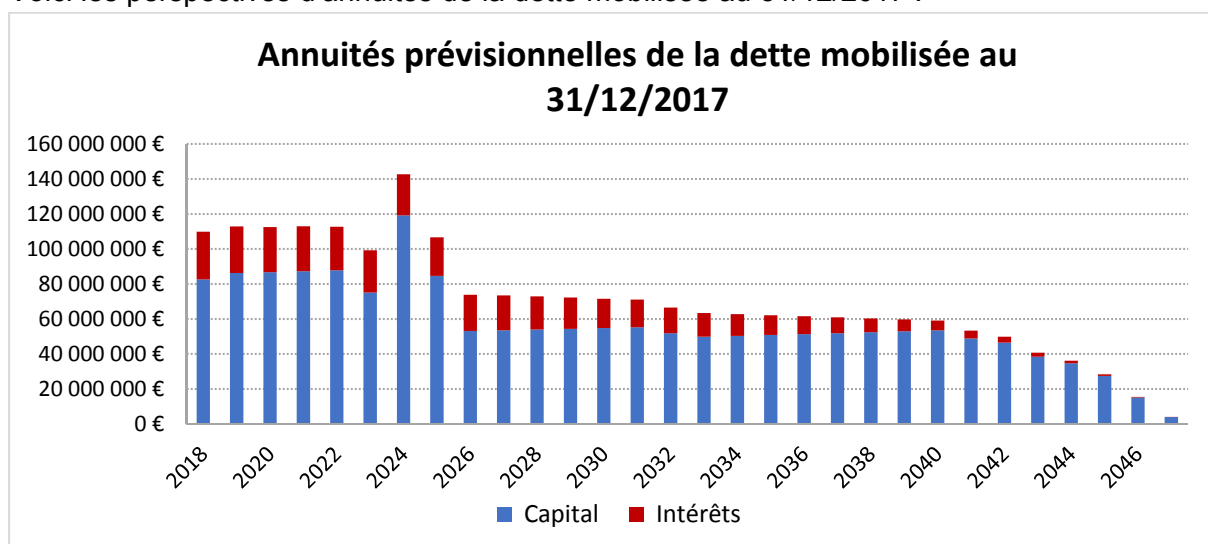
Dettes par prêteur au 31/12/2017



© Finance Active

d) Perspectives d'annuités de la dette au 31/12/2017

Voici les perspectives d'annuités de la dette mobilisée au 31/12/2017 :



Le pic d'annuité en 2024 correspond au remboursement in fine de l'émission obligataire. Ce pic sera naturellement lissé au fil des prochaines émissions. Afin de contribuer à ce lissage, un panachage des durées d'emprunt sera opéré, en fonction des durées d'amortissement techniques des biens financés.

2.7 Le virement de la section de fonctionnement (358,132 M€)

Le montant budgété est la contrepartie de la dépense de fonctionnement (Cf. point I.2.12), 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 Ile-de-France Mobilités. Tout comme en fonctionnement, le virement ne donne pas lieu à l'émission d'un titre en investissement.

III. Les restes à réaliser 2017 : 8,511 M€

Les restes à réaliser de la section d'investissement arrêtés à la clôture de l'exercice correspondent aux dépenses engagées non mandatées et aux recettes qui n'ont pas donné lieu à l'émission d'un titre.

Les restes à réaliser en dépenses de 8,511 M€ sont constitués des engagements d'investissement pris par Ile-de-France Mobilités non gérés en AP/CP, pour lesquels les factures des prestataires ne sont pas encore parvenues à Ile-de-France Mobilités. Ils sont composés de :

Compte	Libellé	Reste engagé
2053	Logiciels	2 552 106.34
2058	Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques	121 030.33
2181	Installations générales dont l'établissement n'est pas propriétaire	7 658.40
21811	instal, agencts et amenagts div dt l'établ n'est pas prprio site chateaudun	200 084.86
2182	Matériel de transport	41 471.22
21831	Matériel de bureau	331.58
21832	Matériel informatique	613 642.09
2184	Mobilier	60 022.13
2188	Autres	108 238.21
2318	Autres immobilisations corporelles	14 976.00
232	Immobilisations incorporelles en cours	1 936 348.66
237	Avances et acomptes versés sur commandes d'immo.incorporelles	40.00
4581	Dépenses sur opérations d'investissement sous mandat	2 855 376.69
	Somme :	8 511 326.51

Ces montants, comptabilisés dans le résultat de l'exercice (Cf. point IV) feront l'objet d'une inscription en DM1 sur le budget 2018.

IV. Résultat de l'exercice et ratios financiers

L'autofinancement dégagé par l'exercice 2017 de 574,147 M€ permet de couvrir partiellement le besoin de financement de la section d'investissement de 575,455 M€. Le compte financier se clôture sur un déficit de 1,307 M€. Il sera financé en 2018 dès la décision modificative n°1.

Exercice 2017	Section de fonctionnement	Section d'investissement	Résultat net
Recettes de l'exercice	6 400 620 778.01	962 145 172.39	7 362 765 950.40
Dépenses de l'exercice	5 826 473 681.79	1 354 965 473.97	7 181 439 155.76
Résultat propre 2016	574 147 096.22	-392 820 301.58	181 326 794.64
Reste à réaliser 2017		-8 511 326.51	-8 511 326.51
Report à nouveau 2016*		-174 122 892.70	-174 122 892.70
Solde de financement	574 147 096.22	-575 454 520.79	-1 307 424.57

* Il s'agit de l'affectation du résultat 2016 inscrit au BP 2017

Aussi, il est proposé les opérations comptables d'affectation suivantes :

- en recettes d'investissement, à la ligne codifiée 1068 "excédent de fonctionnement capitalisé", afin de couvrir le besoin de financement de la section d'investissement à hauteur de 574 147 096,22 € ;

- en dépenses d'investissement au compte 001, la constatation du déficit cumulé de la section d'investissement pour un montant de 566 943 194,28 €

Ces montants seront repris à la décision modificative n°1 sur le budget 2018. Le besoin de financement de -1 307 424.57 € sera ajouté aux dépenses de fonctionnement de l'exercice 2018 ;

Le tableau ci-dessous reprend les principaux ratios financiers 2012-2017 d'Ile-de-France Mobilités, et fait apparaître notamment un taux d'autofinancement de 53% en 2017.

en M€	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Recettes réelles de fonctionnement (RRF1)	4 913	5 436	5 402	5 524	5 778	6 137
Dépenses réelles de fonctionnement sans frais financiers et charges exceptionnelles (DRF1)	4 788	5 007	5 137	5 370	5 591	5 499
frais financier	0.2	5	8	14	25	28
charges exceptionnelles + provisions	50.6	74	77	0	44	35
Dépenses réelles de fonctionnement avec frais financiers et charges exceptionnelles (DRF2)	4 839	5 086	5 222	5 384	5 629	5 544
Recettes réelles d'investissement (RRI)	358	284	463	962	975	358
Dépenses réelles d'investissement (DRI)	445	620	639	958	998	1 109
Encours de la dette au 31/12 (en M EUR)	170	246	511	1 029	1 616	1 713
Remboursement du capital de la dette	0	4	5	22	43	83
Épargne de gestion (RRF-DRF1)	125	429	265	153	188	637
Épargne brute (RRF1 - DRF3)	74	350	179	139	150	592
Épargne nette (épargne brute - remboursement du capital de la dette)	74	346	174	117	106	509
taux d'épargne brute (épargne bte/RRF)	2%	6%	3%	3%	3%	10%
taux d'épargne nette (épargne nette/RRF)	2%	6%	3%	2%	2%	8%
Taux d'autofinancement des investissements (épargne brute/DRI)	17%	56%	28%	15%	15%	53%
Capacité de désendettement (dette / épargne brute)	2.3	0.7	2.8	7.4	10.8	2.9

Définition des ratios :

- Epargne brute : ressources disponibles pour financer l'investissement ou rembourser la dette. Il s'agit de la part des recettes de fonctionnement qui ne sont pas absorbées par les dépenses récurrentes de fonctionnement. Les recettes/dépenses de fonctionnement réelles sont retraitées des reprises de provisions/provisions pour le calcul de l'épargne brute (sauf sur 2016 compte tenu de l'exercice budgétaire spécifique au vu du montant conséquent de reprise de provisions) ;
- Taux d'épargne brute : ce ratio indique la part des recettes de fonctionnement qui peuvent être consacrées pour investir ou rembourser la dette.
- Epargne nette : ressources disponibles pour financer les investissements après remboursement annuel du capital de la dette ;
- Taux d'autofinancement des investissements : ce ratio détermine à quelle hauteur Ile-de-France Mobilités est capable de financer ses dépenses d'investissement sans recours à l'emprunt ;
- La capacité de désendettement : ce ratio est un indicateur de solvabilité. Ce ratio indique le nombre d'années qu'il serait nécessaire à la collectivité pour rembourser l'intégralité de son encours de dette, en supposant qu'elle y consacre toutes ses ressources disponibles.

VOLET COMPTABLE

Sommaire

VOLET COMPTABLE

I. Le compte de résultat

1.	Le résultat courant non financier	33
2.	Le résultat courant financier	34
3.	Le résultat exceptionnel	34
4.	La capacité d'autofinancement	35
5.	Les ratios de structure	36

II. Le bilan

		38
1.	L'actif	38
2.	Le passif	40
3.	Le tableau de financement	42
4.	Le fonds de roulement, le besoin en fonds de roulement et la trésorerie	44

<i>III. Les engagements hors bilan</i>	45
---	----

<i>IV. Les valeurs inactives</i>	45
---	----

La comptabilité budgétaire ainsi que la comptabilité générale tenues par l'agent comptable n'ont pas connu d'évolution quant aux principes et méthodes appliqués, qui découlent, pour les règles générales, du décret du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique et, pour les règles spécifiques, de l'arrêté du 27 décembre 2005 (NOR INTB0500872A).

Ce cadre va évoluer au 1^{er} janvier 2018, le Conseil ayant décidé d'adopter le nouveau cadre budgétaire et comptable défini aux articles L. 5217 et suivants du code général des collectivités territoriales (application de l'instruction budgétaire et comptable M57).

I. Le compte de résultat

Le compte de résultat fait ressortir un résultat comptable égal à 574 147 096,22 €, en progression de 70 %.

Le total des produits s'élève à 6 400 421 972,90 €, en progression de 3 % (+199 M€).

Le total des charges rattachées à l'exercice est de 5 826 274 876,68 €, déduction faite des atténuations de charges (comptes 6419, 6459 et 6479 pour un total de 198 805,11 €). Les charges sont globalement en diminution de 1 % (- 37 M€).

De façon plus détaillée, le résultat courant passe de -117 M€ à 334 M€ et le résultat exceptionnel passe de 455 à 240 M€.

1/ Le résultat courant non financier

Le résultat courant non financier, qui est égal à la différence entre les produits courants et les charges courantes non financiers, est redevenu positif, passant de -8 M€ en 2015 à -92 M€ en 2016 et + 362 M€ en 2017.

Les produits courants non financiers (6,1 Md€, en progression de 397 M€) sont constitués principalement :

- du versement transport (4,3 Md€), en augmentation de 331 M€ à la suite de la progression de la masse salariale, de l'harmonisation progressive des taux au sein de la région et de la perception de la compensation (30 M€) versée par l'Etat pour le relèvement du seuil d'assujettissement des employeurs au versement transport de 9 à 11 salariés (loi de finances rectificative de 2016),
- des contributions statutaires (1,26 Md€, en augmentation de 11 M€),
- des subventions reçues de la région Ile-de-France (111 M€, en diminution de 30 M€),
- de la dotation générale de décentralisation versée par l'Etat en compensation du transfert du transport scolaire depuis la loi du 13/8/2004 (128 M€),

- du reversement du montant de la majoration des tarifs de la taxe intérieure de consommation sur les carburants, à hauteur de 100 M€ instauré par la loi de finances pour 2017.

Les principales charges courantes non financières (5,8 Md€, en diminution de 57 M€) sont les contributions contractuelles versées à la RATP (2 Md€, soit - 131 M€ par rapport à 2016), à la SNCF (stables à 2,2 Md€) ainsi qu'aux autres transporteurs (747 M€, soit +26 M€).

S'y rajoutent les transports scolaires (147 M€, en progression de 5 M€) ; les dotations aux amortissements (251 M€, soit + 47 M€ qui font suite à l'augmentation en 2016 de l'actif immobilisé) ; les dotations aux provisions (17 M€, le total des provisions diminuant de 13 M€).

Toutefois les amortissements ayant été neutralisés à hauteur de 150 M€, la charge nette de l'amortissement s'élève à 101 M€ (+ 9 M€ par rapport à 2016).

Par ailleurs, 47 M€ de charges à payer n'auraient pas dû être rattachés à l'exercice 2016 au titre du solde des contrats SNCF et RATP, ce qui a eu pour effet de diminuer d'autant le résultat courant non financier de cette année. Inversement, les produits à recevoir rattachés à l'exercice 2016 ont été minorés de 15 M€. Corrigé de ces 2 biais, le résultat courant non financier s'élève à 330 M€.

2/ Le résultat courant financier

Ce résultat passe de -25 M€ en 2016 à -28 M€ en 2017, du fait de la charge croissante de la dette. Par ailleurs Ile-de-France Mobilités a recouru en cours et en toute fin d'année à une ligne de trésorerie, sollicitée pour un total de 624 M€ et remboursée à hauteur de 529 M€. Aucun produit financier significatif n'a été perçu.

3/ Le résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel s'élève à 240 M€, en diminution de 215 M€.

Les produits exceptionnels (271 M€) comprennent essentiellement la neutralisation des amortissements (150 M€) et la quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat (95 M€).

Les charges exceptionnelles (31 M€) sont consécutives à la résolution de 2 litiges (8 M€).

La cession d'un immeuble vient gonfler les masses des charges et produits exceptionnels (14 M€) sans interférer dans le résultat, tout comme les annulations réciproques de mandats et de titres sur exercices antérieurs (8 M€).

4/ La capacité d'autofinancement

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

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

En 2017 elle a augmenté de 285 %, du fait d'une progression des produits encaissables (+ 335 M€) tandis que les charges décaissables diminuaient de 92 M€.

CAF				
<i>POSTES</i>	EXERCICE 2017	EXERCICE 2016	EXERCICE 2015	EXERCICE 2014
PRODUITS ENCAISSABLES				
Prestations de services (compte 70)	11 345 319	8 426 492	861 452	
Autres impôts et taxes (73)	100 000 000			
Subventions et participations (comptes 747)	1 509 585 419	1 527 168 367	1 580 226 214	1 508 490 113
Autres produits (comptes 75)	4 489 638 748	4 196 680 697	3 930 875 361	3 767 726 036
Produits financiers (comptes 76)	51		17	
Autres opérations (comptes 771+773)	2 874 443	45 820 609	11 443 323	113 423 304
Autres opérations (compte 7788)				2 500
TOTAL I	6 113 443 979	5 778 096 165	5 523 406 366	5 389 641 953
CHARGES DECAISSABLES				
Achats et charges externes (comptes 60+61+62)	50 016 902	37 506 310	41 566 010	40 367 216
Impôts et taxes (comptes 63)	74 539 182	72 029 732	70 052 401	68 876 807
Traitements et salaires (comptes 641+648)	18 266 569	17 783 576	17 565 064	16 566 073
Charges sociales (comptes 645+647)	7 029 979	6 844 592	6 685 524	6 317 679
Participations et interventions (comptes 65)	5 349 211 784	5 456 142 860	5 234 257 086	5 004 770 830
Intérêts (6611)	27 736 151	24 555 601	13 984 742	8 262 944
Autres opérations (compte 671+673)	9 442 910	13 600 129	97 831	13 611 204
TOTAL II	5 536 243 476	5 628 462 801	5 384 208 658	5 158 772 753
CAF (I-II)	577 200 503	149 633 365	139 197 708	230 869 201

La capacité d'autofinancement nette est égale à la CAF diminuée du remboursement en capital de la dette. La CAF nette représente donc l'autofinancement d'Ile-de-France Mobilités. Elle a augmenté de 327 % (383 M€). Le remboursement du capital de la dette a été multiplié par plus de 3 en raison de l'évolution de l'endettement.

CAF NETTE				
	EXERCICE 2016	EXERCICE 2015	EXERCICE 2014	EXERCICE 2013
<i>CAF brute</i>	577 200 503	139 197 708	230 869 201	336 365 453
Remboursement du capital de la dette	76 874 915	22 185 090	5 346 121	3 568 646
CAF NETTE	500 325 588	117 012 618	225 523 080	332 796 808

5/ Les ratios de structure

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

a/ Le coefficient d'autofinancement courant (CAC)

Ce ratio permet d'apprécier le niveau de la CAF nette. Lorsqu'il est supérieur à 1 il traduit une insuffisance de CAF : pour 2017 ce ratio s'est amélioré, passant de 0,982 à 0,92 :

$$\text{CAC} = \frac{\text{charges de fonctionnement CAF} + \text{remboursement de la dette}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0,92$$

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

Ce ratio rapporte les charges incompressibles aux produits courants. Il reste encore élevé même s'il passe de 0,952 à 0,884 :

$$\text{RIGID} = \frac{\text{charges de personnel} + \text{contingents} + \text{participations} + \text{charges d'intérêts}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0,884$$

88 % des charges courantes peuvent être considérées comme difficilement compressibles car relevant des contributions contractuelles versées aux transporteurs publics ou privés.

c/ Les ratios d'endettement

L'endettement rapporté aux produits de fonctionnement courant se situe à un niveau qui n'est pas significatif :

$$\text{END} = \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0,28$$

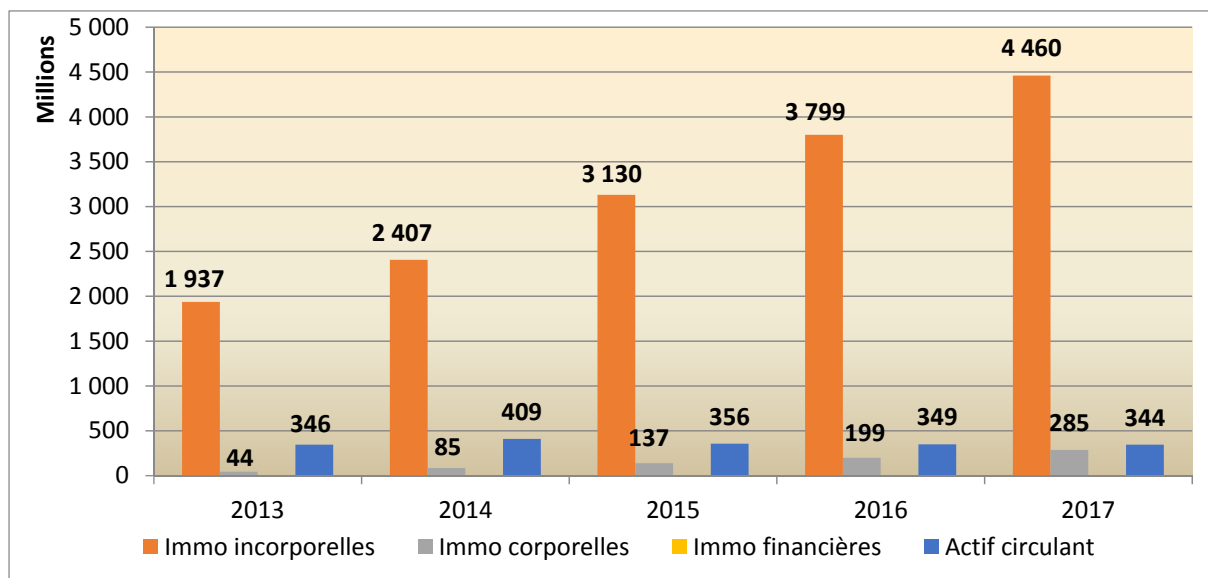
Lorsqu'il est rapporté à la CAF, l'endettement traduit le nombre d'années de CAF nécessaire pour couvrir le remboursement en capital de la dette. Fin 2014, un peu plus de 2 années de CAF était nécessaire. En 2015, ce nombre a été multiplié par près de 4. Fin 2016, près de 11 années de CAF étaient nécessaires. Fin 2017 ce ratio a été ramené à 3 années :

$$\text{END} = \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{CAF}} = 2,97$$

II. Le bilan

Le bilan à la clôture de l'exercice s'élève à 5 089 877 503,10 €, en progression de 17 %. Son augmentation en masse (+ 743 M€) est supérieure de 19 M€ à celle constatée l'année précédente (+ 724 M€).

1. L'actif



L'augmentation de l'actif (+ 743 193 727,86 €) résulte de l'augmentation de l'actif net immobilisé, atténuée par la diminution de l'actif circulant :

➤ **L'augmentation de l'actif net immobilisé :** **+747 526 417,36 €**

soit un total de bilan de 4 745 481 225,34 € en hausse de 19 %, constitué des

- Immobilisations incorporelles + 661 126 529,75 €
(Total 4 460 007 793,07 €, +17 %)

Il s'agit essentiellement de subventions d'investissement versées à la SNCF (594 M€), à la RATP (186 M€) et à diverses entreprises de transports de droit privé (73 M€) destinées en particulier au financement du matériel roulant et à l'amélioration de la qualité de service. Les immobilisations incorporelles en cours (48 M€) concernent le plan de modernisation de la billettique (28 M€) visant à mettre en place un nouveau système billettique commun à l'ensemble des transporteurs ainsi que les avances /acomptes versés au titre des projets d'investissement sous maîtrise d'ouvrage d'IDFM entrés en phase immobilisable : tramways 7 phase 2, tramway 10, trams express 11, 12 et 13, lignes de bus TZEN 4 et TZEN 5.

- Immobilisations corporelles + 86 399 887,61 €
(total 285 463 270,05 €, + 43 %)

Cette augmentation correspond pour l'essentiel à l'acquisition de terrains ((+17 M€), à la réalisation de constructions sur sol d'autrui (47 M€, TCSP Massy-Saclay) ainsi qu'aux immobilisations en cours dans le cadre des projets dont IDFM est maître d'ouvrage (TZEN4, tramway 10, construction du dépôt-bus de Melun). Par contre, il n'a toujours pas pu être procédé à la comptabilisation des biens réformés.

➤ **La diminution de l'actif circulant :** **-4 342 058,36 €**

soit un total de bilan de 344 386 908,90 €, en baisse de 1 % composé des

- Créances + 82 227 229,68 €
(Total 336 772 843,27 €, +32 %)

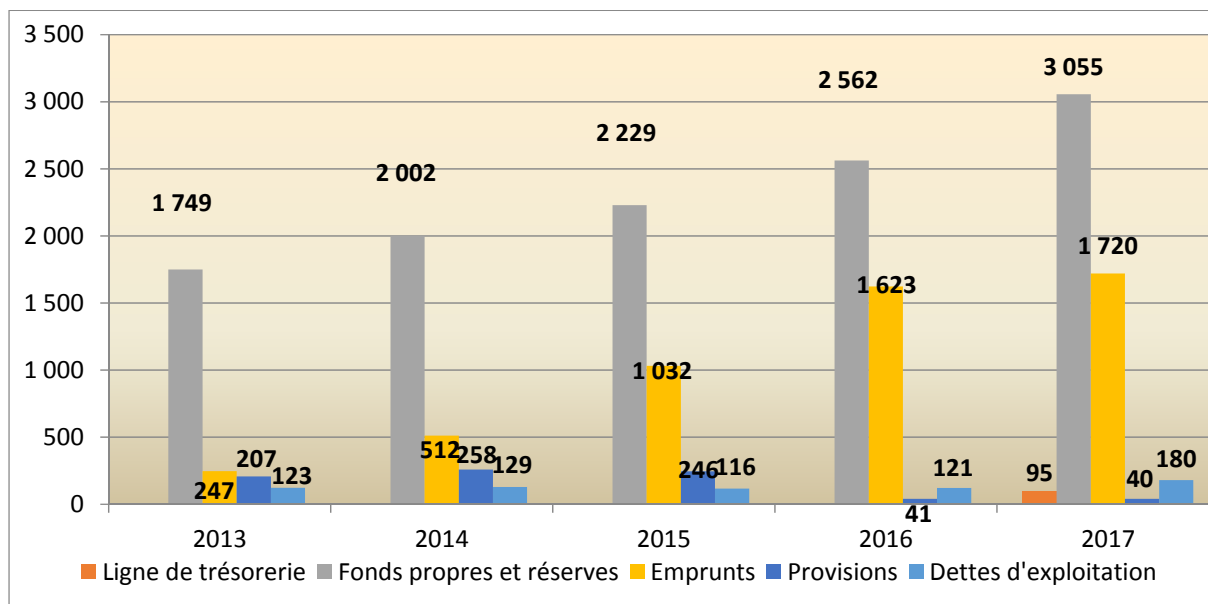
Les principales créances comprennent des subventions à recevoir de l'Etat (10 M€, en augmentation de 8 M€), et des produits à recevoir (315 M€, en augmentation de 36 %, relatifs au versement transport à recevoir de l'ACOSS à hauteur de 259 M€ et au reversement dû par l'Etat sur la TICPE pour 30 M€ et les transporteurs dans le cadre des contrats d'exploitation SNCF pour 12 M€ et RATP pour 9 M€). La compensation de la perte de recette générée par le relèvement du seuil d'assujettissement des employeurs au versement transport, budgétée par l'Etat dans le cadre de la loi de finances rectificative de 2016, n'a cependant pas été prise en compte.

- Trésorerie - 86 569 288,04 €
(total 7 614 065,63 €)

➤ **L'augmentation des dépenses à régulariser :** **+ 9 368,86 €**

soit un solde de 9 368,86 €.

2. Le passif



La variation positive du passif (+ 743 193 727,86 €) est constituée de l'augmentation des fonds propres et des réserves ainsi que des dettes financières, atténuée par la diminution des provisions :

- **L'augmentation des fonds propres et réserves** **+493 464 306,53 €**
(soit au total 3 055 454 402,80 €, en augmentation de 19 %) dont :
- les dotations + 2 352 494,13 €
(total 18 728 045,16 € correspondant au FCTVA, + 14 %)
 - les réserves ou excédents de fonctionnement capitalisés + 353 428 865,21 €
(total 1 318 987 574,93 €, soit une augmentation de 37 %) qui correspond à l'affectation du résultat de l'exercice précédent (338 M€) et du report à nouveau (15 M€)
 - le report à nouveau - 15 008 327,27 €
 - le résultat de l'exercice (excédent) + 235 726 558,28 €
(le résultat de l'exercice est de 574 147 096,22 €, en augmentation de 236 M€ par rapport à 2016 soit + 70 %)
 - les subventions d'investissement reçues + 60 881 533,90 €
(pour un solde net de 1 551 472 176,75 €, dont 64 % est constitué du produit des amendes de police relatives à la circulation routière ; sur l'année, 128 M€ ont été perçus à ce titre,

auxquels s'ajoutent les subventions versées par l'Etat pour 11 M€, la région Ile-de-France pour 15 M€ et les départements pour 3 M€)

- les droits de l'affectant + 330 887,55 €
(ces droits correspondent à un complément au transfert l'an dernier des subventions reçues pour la gare routière du tramway T7),
- la neutralisation de l'amortissement des subventions d'équipement versées les années précédentes - 150 478 903,48 €
(total – 423 101 691,82 €, en augmentation de 55 %)
- la différence sur réalisations d'immobilisations + 6 231 198,21 €
(total 5 021 259,93 ; 2 cessions ont été comptabilisées au cours de l'exercice)

➤ **La diminution des provisions pour risques et charges - 904 472,00 €**

Ce poste de bilan (40 M€ en solde) est en diminution de 2 %. Trois provisions ont fait l'objet d'une reprise (2 en totalité pour 15 M€ et une autre partiellement pour 3 M€) tandis que 4 nouvelles provisions ont été constituées pour 17 M€. Outre ces dernières, 2 autres provisions pour litige figurent au bilan. La 1ère a été comptabilisée en 2012 et la seconde en 2014. Elles n'ont pas fait l'objet d'un ajustement.

➤ **L'augmentation des dettes financières + 250 684 950,55 €**

(soit au total 1 994 668 828,58 €, en augmentation de 14 %)

- emprunts et dettes assimilées + 96 769 685,30 €
(soit au total 1 719 671 751,17 €, en hausse de 6 %)

Cinq nouveaux emprunts, dont 4 à taux variable, ont été comptabilisés pour un total de 174 M€.

- fournisseurs et comptes rattachés + 63 488 215,62 €
(soit au total 179 997 077,41 €, + 49 %). Ces dettes sont constituées pour les trois-quarts de charges à payer (134 M€, en augmentation de 39 %). Les principales charges à payer concernent le compte 656 « Versement de transport et contributions publiques (127 M€) dont les transporteurs scolaires (29 M€), et les entreprises de transport dans le cadre des contrats d'exploitation (50 M€). Les fournisseurs et créiteurs divers constituent le solde (46 M€, en augmentation de 84 %), correspondant aux mandats en instance de règlement reçus fin décembre et qui n'ont pu être payés avant la clôture de la gestion, ainsi qu'au solde d'une opération pour le compte de la région (3 M€).
- ligne de trésorerie + 95 000 000,00 €
Soit un solde de 95 M€, correspondant au tirage en cours d'une ligne de trésorerie.

➤ **La diminution des recettes à régulariser : - 51 057,22 €**

soit un solde de 21 296,72 €.

3/ Le tableau de financement

La synthèse de ces flux, qui ont affecté le patrimoine d'Ile-de-France Mobilités s'opère traditionnellement dans un tableau de financement dont la 1^{ère} partie décrit les ressources dont a bénéficié Ile-de-France Mobilités et les emplois qu'il en a fait tandis que la seconde partie détaille la variation du besoin en fonds de roulement et de la trésorerie.

a/ 1^{ère} partie du tableau de financement

VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT					
Emplois	2017	2016	Ressources	2017	2016
Acquisitions d'éléments de l'actif immobilisé			Capacité d'autofinancement	577 200	149 633
immobilisations incorporelles	895 408	881 251	Cessions ou réductions de l'actif	10 579	
immobilisations corporelles	13 741	51 045	Augmentation de dotations/subventions	143 278	183 961
immobilisations financières			Augmentation des dettes financières	96 770	630 000
Remboursement de dettes financières	76 875	43 376			
TOTAL DES EMPLOIS	986 024	975 672	TOTAL RESSOURCES	827 827	963 594
<i>Apport au fonds de roulement net global (ressource nette)</i>			<i>Prélèvement sur le fonds de roulement net global (emploi net)</i>	<i>158 197</i>	<i>12 078</i>

Les ressources de l'exercice (828 M€) ont été inférieures aux emplois (986 M€).

La variation du fonds de roulement net global au titre des opérations de haut de bilan est donc négative à hauteur de 158 M€.

b/ 2^{ème} partie du tableau de financement

VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT ET DE LA TRESORERIE				
	2017			2016
	Besoins (1)	Dégagement (2)	Solde (2-1)	Solde
VARIATIONS EXPLOITATION				
<i>Variation des actifs d'exploitation</i>				
avances et acomptes versés sur commandes	134			
créances clients, comptes rattachés et autres créances d'exploitation	89 716			
<i>Variation des dettes d'exploitation</i>				
dettes fournisseurs, comptes rattachés et autres dettes d'exploitation		141 510		
TOTAUX	89 850	141 510		
A/ VARIATION NETTE "exploitation"			51 660	8 471
VARIATIONS HORS EXPLOITATION				
<i>Variation des autres débiteurs</i>				
<i>Variation des autres créditeurs</i>		4 740		
B/ VARIATION NETTE "Hors exploitation"			4 740	67
Total A+B Besoins de l'exercice en fonds de roulement ou Dégagement net de fonds de roulement dans l'exercice			- 56 400	-8 538
C/ VARIATION NETTE TRESORERIE			- 101 797	- 3 540
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT NET GLOBAL				
TOTAL (A + B + C) : emploi net ou ressource nette			158 197	12 078

Les avances et acomptes versés sur commandes ont augmenté de 134 K€ et les créances en attente d'encaissement de 89 716 K€ mais parallèlement les dettes à l'encontre des fournisseurs et autres créditeurs divers ont augmenté de 146 250 K€. Il en résulte une variation du besoin en fonds de roulement négative de -56 400 K€.

La trésorerie enregistrant une variation nette négative de 101 797 K€, la variation du fonds de roulement net global se révèle négative à hauteur de 158 197 K€.

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

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

FDR-BFR=T

En 2017 le FDR a diminué de 70 % (-158 M€) pour s'établir à 69 M€.

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

Le BFR a diminué de 42 % en 2017 (- 56 M€) et s'élève à 77 M€.

La trésorerie nette, qui est égale à la différence entre le FDR et le BFR, s'en trouve diminuée d'autant (- 102 M€). Elle présente de ce fait un solde négatif de 8 M€ à la clôture de l'exercice, ce qui est la conséquence d'un fonds de roulement devenu insuffisant et/ou d'un besoin en fonds de roulement encore trop important.

En milliers d'euros	2015	2016	2017	Variation 2017/2016	
Ressources stables (RS)	3 506 959	4 225 529	4 814 859	589 330	14%
Fonds propres et réserves	2 229 348	2 561 990	3 055 454	493 464	19%
Provisions	245 629	40 637	39 733	- 904	-2%
Endettement à long/moyen terme	1 031 982	1 622 902	1 719 672	96 770	6%
Emplois stables (ES)	3 267 306	3 997 954	4 745 481	747 527	19%
Immobilisations incorporelles	3 129 576	3 798 881	4 460 008	661 127	17%
Immobilisations corporelles	137 720	199 063	285 463	86 400	43%
Immobilisations financières	10	10	10	-	0%
FDR (RS-ES)	239 653	227 575	69 378	- 158 197	-70%
Actif circulant (AC)	258 041	254 546	344 396	89 850	35%
Dettes à court terme (DCT)	116 111	121 154	267 404	146 250	121%
BFR (AC-DCT)	141 930	133 392	76 992	- 56 400	-42%
Trésorerie (FDR-BFR)	97 723	94 183	- 7 614	- 101 797	-108%

III. Les engagements hors bilan

Ceux-ci sont retracés en annexe IV du volet budgétaire du compte financier.

IV. Valeurs inactives

La comptabilité des valeurs inactives au 31 décembre 2017 rend compte d'un solde nul.