

Etat des lieux du budget du STIF suite au passage au forfait Navigo à tarif unique à 70€

1) L'impact de la décision du passage au forfait Navigo à tarif unique en 2015

L'exécutif régional a décidé de mettre en place le forfait Navigo à tarif unique à 70 € à la veille des élections, en septembre 2015.

En 2015, la mesure a coûté 170 M€ : comme le mentionnait le rapport au Conseil du STIF de février 2015, le financement de cette mesure devait se faire par la hausse des taux du versement transport à compter du 1er juillet 2015 qui devait rapporter de l'ordre de 100 M€ (et qui n'a finalement rapporté que de l'ordre de 70 M€) et une subvention de la Région qui devait apporter 65 M€ (et qui n'a apporté que 50 M€). Le solde (de l'ordre de 50 M€) a été finalement financé par le STIF sur ses ressources propres, c'est autant qui n'a pu être affecté à de l'offre nouvelle ou à l'investissement.

2) L'impact de la décision du passage au forfait Navigo à tarif unique en 2016

En 2016, la mesure coûtera 500 M€ TTC, soit environ 450 M€ HT: ce montant n'est qu'en partie financé par la hausse du versement transport qui devait rapporter 210 M€ en année pleine mais qui ne rapportera que 150 M€.

Il reste donc 300 M€ non financés.

En 2016, le budget du STIF prévoit de financer cette impasse par des recettes et reprises de provisions exceptionnelles : 30 M€ au titre de la lutte contre la fraude, 16 M€ en raison de la suppression de la tarification sociale aux bénéficiaires de l'AME, 40 M€ de reversement de la RATP sur ses résultats exceptionnels 2015 qui ont été mobilisés grâce au soutien de l'Etat, et 210 M€ de reprises de provisions et de recettes exceptionnelles que le STIF a pu mobiliser de façon très ponctuelle, en partie grâce à l'Etat.

3) Le besoin de financement en 2017

Pour 2017, le coût de la mesure est le même qu'en 2016, 500 M€ TTC, soit environ 450 M€ HT. Comme en 2016, ce montant n'est qu'en partie financé par la hausse du versement transport qui devait rapporter 210 M€ en année pleine mais qui ne devrait rapporter que 150 M€.

Il reste donc 300 M€ non financés.

À cela s'ajoute un besoin de financement dû à l'augmentation inéluctable des coûts de fonctionnement des transports en Ile-de-France, notamment les coûts de fonctionnement de la SNCF et de la RATP, qui ont été actés par la majorité du

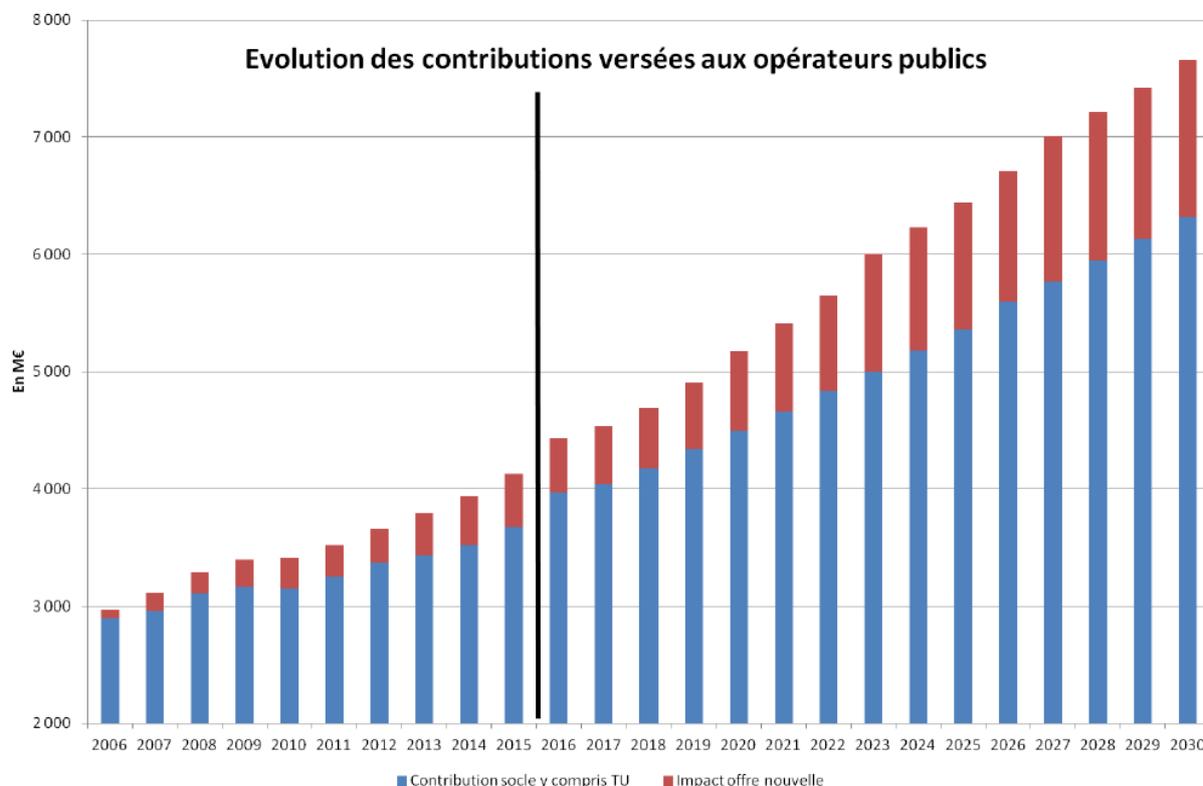
STIF avant les élections fin 2015. Les contrats STIF-RATP et STIF-SNCF sur la période 2016-2020 ont en effet été signés en novembre 2015, un mois avant les élections.

L'annexe ci-après montre l'augmentation des subventions que le STIF doit assumer sur les années à venir. Pour 2017, le besoin de financement supplémentaire non pourvu par l'augmentation en volume des recettes (qui est estimée à 1%), par l'augmentation des contributions des collectivités (qui est estimée à 1%) et par l'augmentation en volume du Versement Transport (qui est de 2,9%) est de 100 M€.

Au total, le besoin de financement du STIF pour l'année 2017 est estimé à ce stade à 400 M€, dont 300 M€ au titre du financement du forfait à 70 € et 100 M€ au titre des besoins de financement des contrats STIF-RATP et STIF-SNCF signés en novembre 2015.

Le besoin au titre de l'accélération du renouvellement du matériel roulant n'est pas pris en compte dans ce chiffre.

Annexe 1 : Augmentation des contributions que le STIF doit verser aux opérateurs publics (RATP et SNCF)



Les contributions que le STIF doit verser aux opérateurs publics (RATP et SNCF) couvrent le besoin de fonctionnement des réseaux de transports en Ile-de-France. À cela s'ajoutent les recettes que les opérateurs reçoivent, soit plus de 3 milliards d'euros.

Les montants 2015, 2016 et 2017 se retrouvent dans le tableau en annexe 1 en faisant la somme des contributions versées par le STIF à la SNCF et à la RATP (4,2 milliards en 2015, 4,5 milliards en 2016 et 4,6 milliards en 2017).

Ce graphique montre l'augmentation exponentielle des besoins de fonctionnement des transports en commun que le STIF doit assurer, même sans prendre en compte l'offre nouvelle.

L'offre nouvelle qui est matérialisée ici n'est que l'offre nouvelle rendue nécessaire par les projets du contrat de projet Etat-Région et par la mise en service du Grand Paris Express.