

# Syndicat des Transports d'Île de France

Table ronde du 7 mars 2017

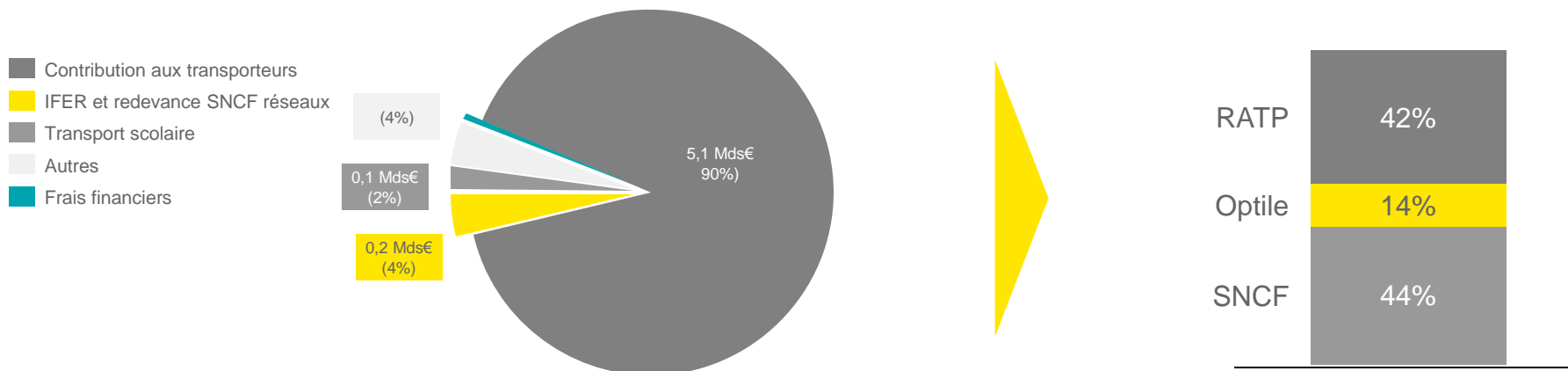
Sortie  
2 r. de Rennes

**EY**

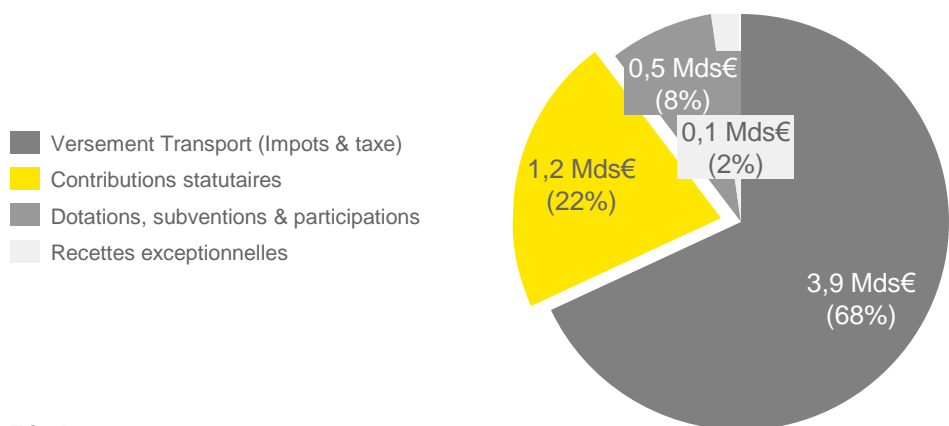
Building a better  
working world

# La prépondérance du VT et des contrats d'exploitation RATP/SCNF dans les équilibres financiers du STIF

L'ensemble des dépenses de transport contractualisées ou conventionnées par le STIF (contrats d'exploitation, transport scolaire, PMR, IFER, redevance SNCF Réseau...) représente plus de 90% des dépenses de fonctionnement du STIF (données 2016).



Les recettes de fonctionnement du STIF sont majoritairement composées du versement transport et des concours publics (données 2016).



Le transport reste un service public structurellement déficitaire nécessitant des financements des collectivités locales et la mobilisation du VT en sus des recettes perçues auprès des usagers

# Les recettes perçues auprès des usagers apportent également une contribution significative au financement des transports en Ile-de-France

Le STIF verse aux exploitants (RATP, SNCF, Optile,...) une contribution égale schématiquement à la différence entre les charges contractualisées des opérateurs et les recettes tarifaires

## Dépenses des transporteurs liées à :

- Exploitation des réseaux
- Entretien/maintenance des matériels et infrastructures RATP
- Intéressement pour l'exploitant
- Financement partiel du matériel roulant

**~9 Mds€**

## Recettes perçues par les transporteurs liées à :

- Recettes tarifaires
- Autres recettes

**~4 Mds€**

**+**

- Contribution du STIF aux exploitants

**~5 Mds€**

Cette contribution varie selon différents paramètres, principalement :

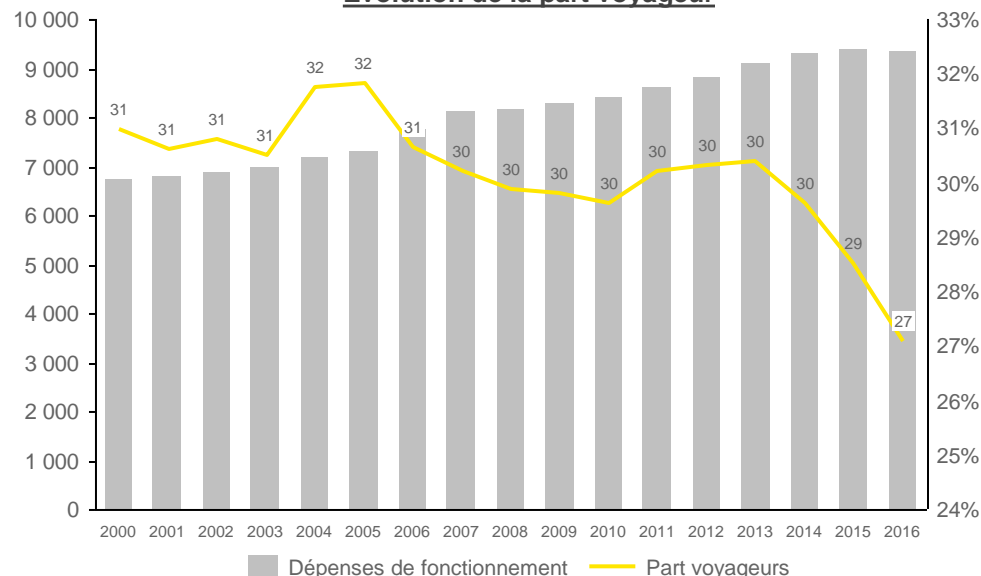
- ▶ L'indexation des dépenses contractuelles ;
- ▶ La croissance de l'offre de transport et la qualité de service ;
- ▶ La hausse de la fréquentation ;
- ▶ L'augmentation des tarifs.

Sur la période 2001/2015, la tarification usager moyenne a augmenté d'environ 3% par an.

Toutefois, la part des voyageurs dans le financement des transports en commun tend à diminuer depuis 15 ans; tout particulièrement depuis 2014 avec les mesures tarifaires votées et tout particulièrement le Pass Navigo à Tarif Unique en 2015:

- ▶ Le taux de couverture des dépenses par les voyageurs est passé de 31% à 27%;
- ▶ Alors que dans le même temps, le taux de couverture du VT est passé de 39 à 42%.

**Evolution de la part voyageur**

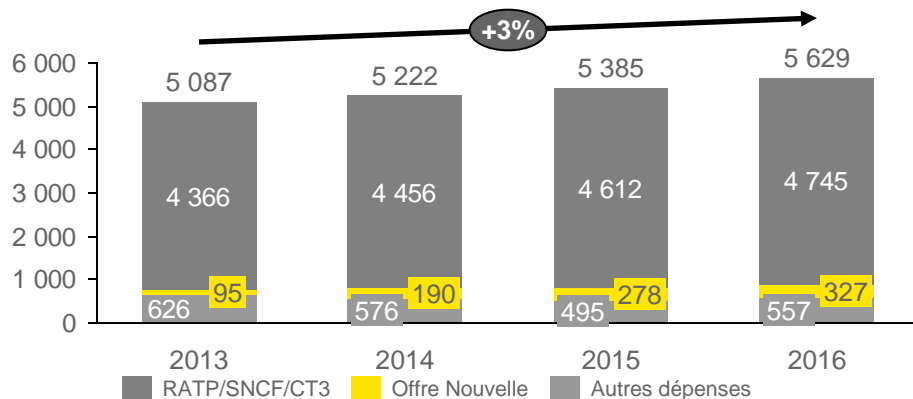


Source : STIF

# La hausse des dépenses de fonctionnement du STIF depuis 2013 a été partiellement couverte par l'évolution du VT

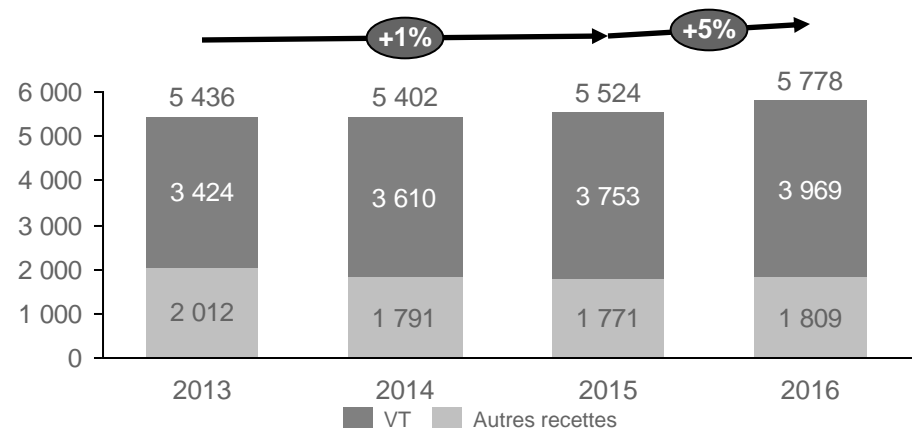
## Une croissance des dépenses de fonctionnement portée par les contrats RATP/SNCF et le développement de l'offre nouvelle

- ▶ Les dépenses d'exploitation régulière (contrats SNCF/RATP notamment) évoluent de façon progressive : entre 2% et 3% par an jusqu'en 2015 avant de connaître une hausse conséquente en 2016 sous l'effet du Pass Navigo à tarif unique (impact de l'ordre de 450M€ en année pleine).
- ▶ Les dépenses liées à l'offre nouvelle expliquent par ailleurs plus de la moitié de la croissance des dépenses du STIF entre 2013 et 2015 (fort développement de l'offre de surface: bus et tramway, mais aussi renfort offre métro).



## Une évolution qui a été financée principalement par le VT

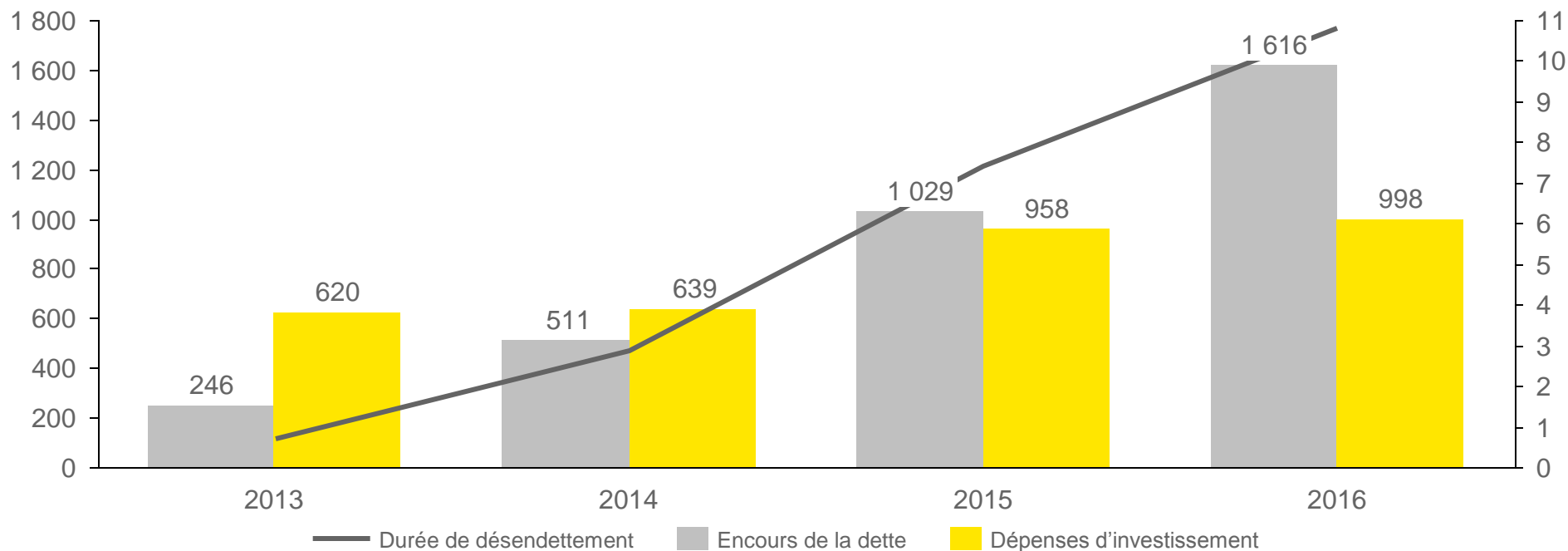
- ▶ La croissance des dépenses a également été financée par la hausse des recettes tarifaires qui ont connu des hausses moyennes annuelles de l'ordre de 3%.
- ▶ Cependant, dès 2015, le tarif unique se traduit par une baisse des recettes voyageurs.



# L'encours de dette du STIF s'accroît depuis 2013

- ▶ La dynamique d'évolution des dépenses du STIF depuis 2013 s'est traduite par une baisse de ses ratios de solvabilité financière :
  - ▶ sa capacité d'autofinancement a diminué de moitié entre 2013 et 2015 ;
  - ▶ alors que l'encours de dette a été multiplié par 4 sur la même période afin de financer la croissance des dépenses d'investissement liées au matériel roulant.

Évolution de la durée de désendettement (en années) et de l'encours de dette (en M€ courants), 2013-2016



# Le STIF est confronté à des enjeux majeurs dans les prochaines années

Les principaux événements connus par le STIF dans les prochaines années, qui viendront impacter ses équilibres financiers, sont:

- ▶ **Un programme d'investissement majeur**
  - ▶ Les dépenses d'investissement sont en hausse jusqu'en 2030 (moyenne de 1,5Md€/an entre 2017 et 2030),
  - ▶ 77% des dépenses prévues entre 2017 et 2040 portent sur du matériel roulant
- ▶ **Une hausse des dépenses d'exploitation** à relier à :
  - ▶ L'offre nouvelle : 800M€ à horizon 2030;
  - ▶ Grand Paris Express (GPE) :1Md€ à horizon 2030.

**Matériel roulant**  
(77% des investissements prévus,  
15,6 Mds€ en cumulé sur  
2017-2030)

**Qualité de service**  
(7% des investissements prévus,  
1,4 Mds€ en cumulé sur  
2017-2030)

**Grand Paris Express**  
(8% des investissements prévus,  
2,0 Mds€ en cumulé sur  
2017-2030)

**Développement des réseaux**  
(8% des investissements prévus,  
2,0 Mds€ en cumulé sur  
2017-2030)

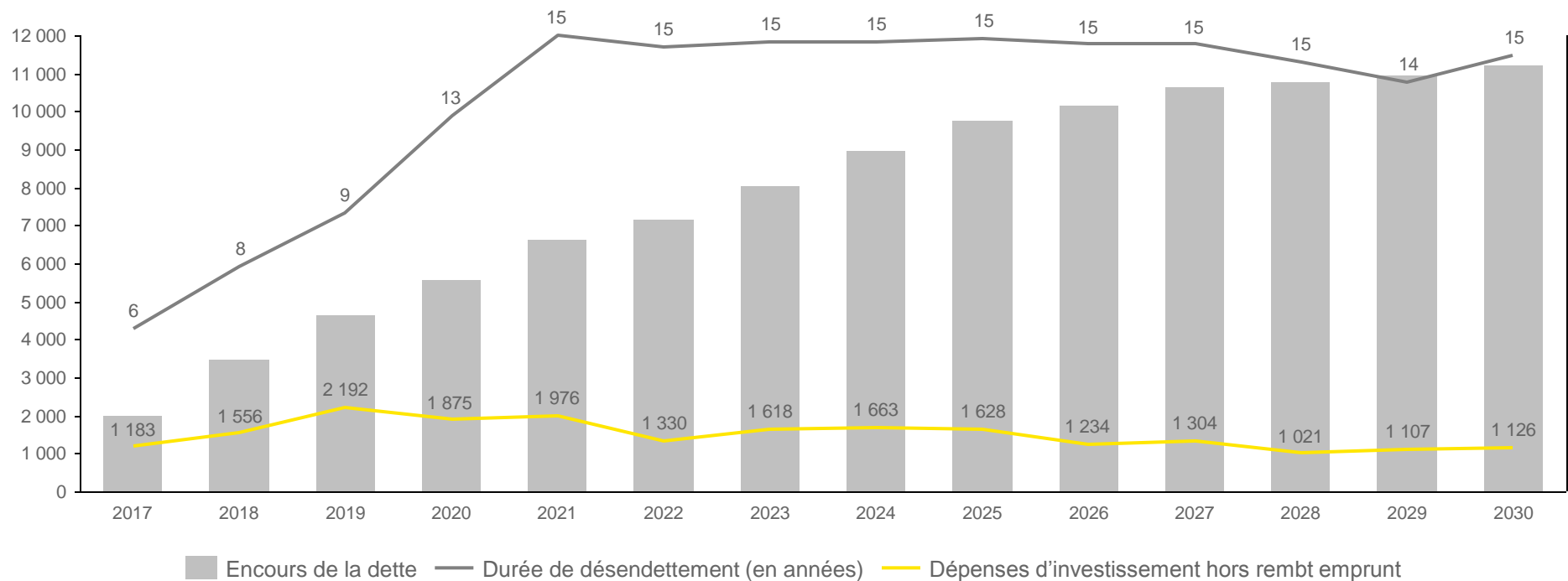
Cet accroissement des dépenses s'effectue **dans un contexte de recettes contraintes**:

- ▶ Le versement transport (70% des recettes de fonctionnement en 2017) dépend de la dynamique d'évolution de la masse salariale (assiette) et de décisions en loi de finances (taux du VT);
- ▶ Les contributions des collectivités membres (21% des recettes de fonctionnement en 2017) présentent peu de marges de manœuvre du fait de tensions sur les finances locales;
- ▶ La TICPE est plafonnée à 100M€ et la dotation au titre des transports scolaires est gelée.

# Le programme d'investissement ambitieux du STIF implique un accroissement de l'encours de sa dette à horizon 2030

- ▶ Entre 2017-2030, le STIF prévoit dans sa prospective de mobiliser l'emprunt pour financer le programme d'investissement prévu sur la période.
  - ▶ L'encours de dette du STIF croît entre 2017 et 2030 (+8,5Mds€).
  - ▶ La durée de désendettement passe de 8 ans en 2018 à près de 15 ans en 2030 (atteignant les covenants de la BEI).

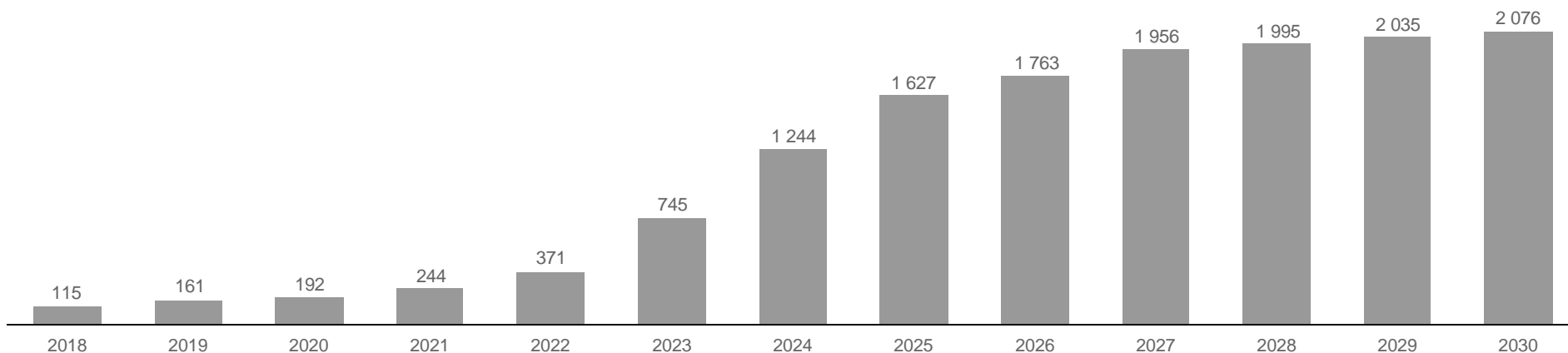
**Évolution des dépenses d'investissement et de l'endettement entre 2017 et 2030 (en M€)**



# La mobilisation d'autres recettes apparait également nécessaire afin de préserver la solvabilité du STIF

- ▶ **La prospective du STIF repose sur des hypothèses volontaristes en matière de recettes**, qui sont toutefois nécessaires afin de préserver la solvabilité du Syndicat sur toute la période et notamment une capacité de désendettement inférieure à 15 ans:
  - ▶ Une évolution du VT en volume de 2,9%/an;
  - ▶ Une croissance en volume du trafic voyageurs de 1%/an;
  - ▶ Une indexation des contributions des membres à l'inflation;
- ▶ **Toutefois, ces évolutions restent insuffisantes pour couvrir le besoin de financement résiduel du STIF :**
  - ▶ 1 833 M€ en cumulé sur la période 2017/2023 avant la montée en puissance des dépenses liées au Grand Paris Express
  - ▶ 12 697 M€ en cumulé sur la période 2024/2030 à compter de la montée en puissance des dépenses liées au Grand Paris Express.

**Besoin de financement résiduel entre 2018 et 2030 (en M€)**





Ce document a été établi sur la base des besoins et informations que vous nous avez communiqués, par référence à votre contexte et en fonction de l'environnement juridique et économique actuel.

Les conclusions, qui y sont énoncées sont élaborées à partir de nos méthodes, processus, techniques et savoir-faire. La décision de mettre en œuvre ou non ces conclusions, ainsi que les modalités de mise en œuvre relèvent de votre seule responsabilité. Ce document est émis en application du contrat convenu entre nous.

Nos travaux dans le cadre de cette mission ne constituent pas un audit selon les normes professionnelles définies par le H3C, la CNCC ou l'Ordre des Experts Comptables. Ainsi, ils ne peuvent être interprétés comme constituant une certification des informations financières (y compris des informations prévisionnelles), de gestion et/ou du contrôle interne dont nous avons eu connaissance.

Nos travaux ont été réalisés conformément au cahier des charges émis par le STIF. Ils s'appuient sur :

- La collecte des documents nécessaires à nos travaux, en fonction de leur disponibilité au sein de la Collectivité ;
- Des entretiens réalisés avec les interlocuteurs désignés par l'organisme ayant permis de collecter des éléments d'information déclaratifs.

Compte tenu de cette méthode et du délai de réalisation de la mission, arrêtés en accord avec le STIF, nos travaux ne constituent pas une analyse exhaustive de la gestion du Syndicat sur la période analysée.

## EY | Audit | Conseil | Fiscalité & Droit | Transactions

EY est un des leaders mondiaux de l'audit, du conseil, de la fiscalité et du droit, des transactions. Partout dans le monde, notre expertise et la qualité de nos services contribuent à créer les conditions de la confiance dans l'économie et les marchés financiers. Nous faisons grandir les talents afin qu'ensemble, ils accompagnent les organisations vers une croissance pérenne. C'est ainsi que nous jouons un rôle actif dans la construction d'un monde plus juste et plus équilibré pour nos équipes, nos clients et la société dans son ensemble.

EY désigne l'organisation mondiale et peut faire référence à l'un ou plusieurs des membres d'Ernst & Young Global Limited, dont chacun est une entité juridique distincte. Ernst & Young Global Limited, société britannique à responsabilité limitée par garantie, ne fournit pas de prestations aux clients. Retrouvez plus d'informations sur notre organisation sur [www.ey.com](http://www.ey.com).

© 2016 EY Advisory.

Tous droits réservés.

Document imprimé conformément à l'engagement d'EY de réduire son empreinte sur l'environnement.

Cette publication a valeur d'information générale et ne saurait se substituer à un conseil professionnel en matière comptable, fiscale ou autre. Pour toute question spécifique, vous devez vous adresser à vos conseillers.

[www.ey.com/Advisory](http://www.ey.com/Advisory)

[advisory@fr.ey.com](mailto:advisory@fr.ey.com)

Retrouvez toutes  
nos études  
sur EY Insights

