



BUDGET PRIMITIF 2015

Rapport n° 2014/456

au Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France
séance du 10 décembre 2014

Le projet de budget 2015 est fondé sur les hypothèses structurantes suivantes :

- une contrainte forte sur la principale ressource du STIF, le versement transport (VT): l'évolution du VT est affectée du fait d'une part, de la moindre dynamique de la masse salariale et d'autre part, de l'élargissement du champ d'exonération du VT au profit de certaines associations et fondations reconnues d'utilité publique à but non lucratif, en application des dispositions de la LFR 2014¹;
- en revanche, le contexte de moindre inflation est favorable au STIF : les charges relatives aux contrats RATP, SNCF et Optile n'augmentent que de +0,4%. Cette évolution tient compte de l'impact de mesures nouvelles de 104 M€ dont 101 M€ au titre de l'offre et d'une mesure d'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste pour 3 M€;

Les dépenses de fonctionnement progressent de 2,3% ramenées à +0,6% hors dépenses d'ordre².

- Le budget d'investissement est en forte progression (+25%, les investissements réels progressent de plus de 37%) en raison:
 - o du matériel roulant ferré pour un montant de 439 M€ (+28%);
 - o du renouvellement des matériels roulants bus (+60% du fait de l'offre nouvelle décidée dans le cadre du plan bus 2013/2016) ;
 - o des opérations de qualité de service (+20%) avec la montée en puissance du schéma directeur d'accessibilité ;
 - o et des opérations d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage STIF (+80%) en phase travaux.

Pour financer ce budget, une hausse tarifaire de 2,9%, à l'exception des forfaits 1-2, qui progressent de 4,3 % (le Navigo mensuel 1-2 passant de 67,10 € à 70 €) est proposée à compter du 1^{er} janvier 2015 ainsi qu'une évolution des contributions publiques de +1%.

¹ Article 17 de la loi n°14-891 du 8/8/2014

² Il s'agit des dépenses réelles c'est à dire donnant lieu à décaissement

SOMMAIRE

A.	<i>Le budget de fonctionnement</i>	4
I.	Les dépenses de fonctionnement : 5 524,6 M€	4
1.	Mesures nouvelles intégrées dans les crédits SNCF, RATP et Optile : 104 M€	4
2.	Les Contrats STIF-SNCF/RATP: 3 991 M€ (-13 M€, -0,3%/BP2014)	4
3.	Offre bus CT2: 706,8 M€ (+29 M€, +4,4%/BP2014).....	5
4.	Transports scolaires : 145 M€ (-0,3 M€/-0,2%/BP2014)	5
5.	Les autres dépenses conventionnelles de transport : 26 M€ (+0,8 M€/ +3,1%/BP2014) ...	5
a)	Services PAM : 11,750 M€.....	5
b)	Gestion de la Solidarité Transports et des chèques mobilité: 6,5 M€.	6
c)	Transport à la demande : 4,1 M€	6
d)	Système communautaire de vente à distance : 1,2 M€.	6
e)	Etudes PDU, bonus qualité de service et autres conventions : 2,5 M€	6
6.	Impôts sur le matériel roulant ferré : IFER : 70 M€ (+2 M€, +2,9%/BP2014)	6
7.	Frais liés au VT : 46 M€ (+0 M€ ; 0%/BP2014).....	6
8.	Budget de fonctionnement du STIF : 72,4M€ (+6,8M€ ; +10,5%/BP2014).....	6
a)	Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres: 21,3 M€ de crédits de paiement (+3M€ ; +18%/BP2014)	6
b)	Frais de fonctionnement du STIF : 27,2M€	7
c)	Dépenses de personnel et d'action sociale : 23,9 M€ (+0,6M€ ; +2,6%/BP2014)	7
9.	Frais financiers : 15,6 M€ (+5,3 M€ ; +52%/BP2014)	7
10.	Les amortissements : 153 M€ (+32M€ ; +26%/BP2014)	7
11.	Virement à la section d'investissement : 140,6 M€	7
II.	Les recettes de fonctionnement : 5 524,6 M€	8
1.	Le versement Transport : 3 675 M€ (+76 M€ ; +2,1%/BP2014)	8
2.	Les subventions : 282,4 (0M€ ; 0%/BP2014)	9
3.	Les autres recettes : 165,7 M€ (+35M€ ; +27%/BP2014)	9
4.	Les contributions statutaires : 1 243 M€ (+12 M€ ; 1 %/BP2014)	10
5.	Redevance d'accès RFF : 157,2 M€ (+2 M€, +1,3%/BP2013)	10
B.	<i>Le budget d'investissement</i>	11
I.	Les dépenses d'investissement : 1 031,5 M€ en CP	11
1.	Les matériels roulants : 618 M€ de CP et 2 013 M€ d'AP	11
2.	Les développements de réseaux : 89 M€ de CP et 135 M€ d'AP.....	12
3.	L'amélioration de la qualité de service 136 M€ de CP et 76 M€ d'AP.....	13
4.	Les autres dépenses : 176 M€ de CP	14
a)	Logiciels et marques, matériels et mobiliers : 7,8 M€	14
b)	Acquisitions de terrains : 9 M€.....	14
c)	Les écritures comptables relatives aux reprises de subventions : 149 M€.....	14
d)	Opération pour compte de tiers : 10 M€.....	14
5.	Remboursement du capital : 13 M€	14
II.	Les recettes d'investissement : 1031,5 M€	14
6.	Le produit des amendes : 143 M€	15
7.	Les subventions : 116 M€	15
8.	Les amortissements : 153 M€.....	15
9.	FCTVA: 0,4 M€	15
10.	Les autres recettes : 22 M€ de CP.....	15
11.	Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement: 140,6 M€	15
12.	L'emprunt: 456 M€.....	15

A. LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT

Dépenses de fonctionnement			Recettes de fonctionnement		
	BP 2014	BP 2015		BP 2014	BP 2015
RATP	2 086.9	2 084.9	VT	3 599.3	3 675.7
SNCF	1 917.4	1 906.3	CP	1 231.1	1 243.4
CT2	677.2	706.8	DGD TS	128.4	128.3
Transport scolaire	145.4	145.0	Autres subventions	154.0	154.1
Autres dép transport (PAM, TAD, PDU, tarifs sociaux)	25.5	26.3			
<i>service PAM et TAD</i>	17.0	17.5			
<i>autres dépenses transport (SCVD+PDU)</i>	1.9	2.2			
<i>Tarifification sociale</i>	6.5	6.5			
IFER	68.0	70.0	Redevance d'accès RFF	155.1	157.2
Redevance d'accès RFF	155.1	157.2	autres recettes	2.1	1.7
Frais et rembt VT	46.0	46.0	recettes exceptionnelles	13.6	15.0
Etudes et fonctionnement	65.5	72.4	écritures cptables (amortis)	114.5	149.0
<i>dont études</i>	18.1	21.3	reprise de provision		
<i>dont masse salariale</i>	23.3	23.9	Affectation du résultat 2013		
Amortissement/provisions	121.3	153.0			
frais financiers	10.3	15.6			
Virement section de fonct	79.0	140.6			
Autres	0.5	0.5			
TOTAL	5 398.1	5 524.6	TOTAL	5 398.1	5 524.6

I. Les dépenses de fonctionnement : 5 524,6 M€

1. Mesures nouvelles intégrées dans les crédits SNCF, RATP et Optile : 104 M€

Les dépenses liées aux contrats SNCF, RATP et OPTILE mobilisent 85% des ressources du STIF. Ces dépenses évoluent de +0,5% par rapport au BP2014 essentiellement du fait de l'impact de l'offre nouvelle.

Le budget 2015 intègre 104 M€ de mesures nouvelles dont :

- 101 M€ d'offre nouvelle qui se décompose en :
 - 24 M€ au titre de la mise en service des tramways T6 et T8 ;
 - 63 M€ au titre des mesures prises dans le cadre du plan bus 2013-2016 ;
 - 9 M€ au titre des renforts d'offre sur les lignes de métro 1, 6 et 14 et les lignes ferrés K, P, U et RER D ;
 - et 5 M€ pour financer les renforts pour les travaux du RER A à l'été 2015.
- 3 M€ au titre d'une mesure d'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste .

2. Les Contrats STIF-SNCF/RATP: 3 991 M€ (-13 M€, -0,3%/BP2014)

Les crédits proposés au budget 2015 sont fondés sur :

- Une hausse tarifaire moyenne de 2,9% au 1^{er} janvier 2015 à l'exception des forfaits 1-2 qui progressent de 4,3 % ;
- Une évolution en volume des recettes tarifaires limitée à 0,3% ;
- Une indexation faible de la contribution versée à la SNCF et à la RATP de l'ordre respectivement de 1,70% et 1,10% fondée sur les prévisions et perspectives du gouvernement³ et des principaux organismes économiques (FMI, OCDE) et notamment une inflation à 0,9%. Le montant des contributions prévisionnelles 2015 tient compte de l'effet sur le socle des charges contractuelles de la faible indexation des années 2012-2014 ;

³ programme de stabilité de la France

- Une prévision de bonus/malus similaire aux résultats prévisionnels 2014 soit -1 M€ pour la RATP et -15 M€ pour la SNCF.

L'évolution contenue des charges contractuelles s'explique notamment par la faible indexation contractuelle ainsi que par le maintien des hypothèses de construction de la facture annuelle SNCF vue en DM3 du budget 2014 notamment liées à la restitution du CICE⁴.

Les charges contractuelles RATP/SNCF évoluent de -0,3%% par rapport au BP2014 et ne progressent que de 0,7% par rapport à la prévision d'exécution 2014.

Reversement RATP au titre du crédit bail : 15 M€

Le STIF et la RATP ont contractualisé en 2012 un contrat de crédit bail afin de financer l'acquisition des rames nécessaires aux tramways T3, T5, T6, T7 et T8 pour un montant de 378 M€. A ce titre, le STIF verse dans le cadre du contrat d'exploitation une contribution à la RATP afin de lui assurer les moyens de couvrir le loyer lié à ce montage. Le coût réel de cette opération s'avère inférieur au coût prévisionnel du fait du moindre coût des matériels et du gain sur le coût du financement. Contractuellement, il est prévu que la RATP reverse ce gain en 2015 (montant de 15 M€ inscrit en recettes).

3. Offre bus CT2: 706,8 M€ (+29 M€, +4,4%/BP2014)

L'effet des renforts d'offre bus représente environ 40 M€ pour les CT2 en 2015. La prévision repose sur une hypothèse d'indexation de 1,3% fondée sur les prévisions et perspectives du gouvernement⁵ et des principaux organismes économiques (FMI, OCDE), une évolution des RD en volume de 0,3% et une estimation du bonus de l'ordre de 5 M€, soit le niveau de bonus estimé de la facture 2014. Hors impact de l'offre en 2015, l'évolution de la contribution CT2 est de -1,5% par rapport au BP2014.

4. Transports scolaires : 145 M€ (-0,3 M€/-0,2%/BP2014)

Le budget primitif 2014 relatif aux transports scolaires (circuits spéciaux et transports adaptés) était surévalué ; il reposait notamment sur l'hypothèse de la continuation de la hausse constatée du nombre d'élèves handicapés transportés. Le budget 2015 est donc en léger retrait par rapport au budget 2014 mais en progression de 8% par rapport à la prévision d'accostage 2014 du fait de la prise en compte de l'impact en année pleine de la modification des rythmes scolaires des écoles élémentaires à la rentrée 2014.

Pour mémoire, le STIF a passé une convention pour le transfert de la compétence transport scolaire aux conseils généraux de l'Essonne et de la Seine et Marne pour un montant annuel d'environ 49 M€.

5. Les autres dépenses conventionnelles de transport : 26 M€ (+0,8 M€/ +3,1%/BP2014)

Les dépenses conventionnelles viennent en appui des dépenses de transport dans le cadre d'une politique de soutien à certaines catégories d'usagers, ainsi que sur des axes de développement spécifiques dont principalement :

a) Services PAM : 11,750 M€.

Ces crédits permettent de financer les dispositifs PAM à travers des conventions avec les conseils généraux. Ce budget est en légère diminution (-200K€) du fait de la diminution constatée du nombre de courses.

⁴ la question du provisionnement de ces hypothèses de construction de la facture SNCF pourra se poser en 2015 au vu des marges éventuelles budgétaires.

⁵ programme de stabilité de la France

b) Gestion de la Solidarité Transports et des chèques mobilité: 6,5 M€.

Cette ligne intègre à la fois les coûts de gestion de la carte solidarité transport (5 M€) et la distribution des chèques mobilité (1,5 M€).

c) Transport à la demande : 4,1 M€

Les crédits sont en hausse de 0,7 M€ par rapport au budget précédent, suite à l'offre complémentaire votée en 2014.

d) Système communautaire de vente à distance : 1,2 M€.

A la suite du vote du Conseil de juin 2011, le STIF subventionne le GIE Commutitres pour les frais liés au fonctionnement du système de vente de titres par internet. A ce titre, un montant de 1,2 M€ est inscrit au budget de fonctionnement, conformément aux prévisions réalisées par les opérateurs.

e) Etudes PDU, bonus qualité de service et autres conventions : 2,5 M€

Ce budget est en progression de +0,3 M€ par rapport au budget 2014, du fait de l'augmentation des projets d'investissement bénéficiant de bonus pour inciter à l'amélioration de leur exploitation (gares routières, parc relais et Véligo) comme prévu dans les schémas directeurs.

6. Impôts sur le matériel roulant ferré : IFER : 70 M€ (+2 M€, +2,9%/BP2014)

Le STIF est redevable de l'impôt, institué par la Loi Grand Paris⁶, sur le matériel roulant dont le STIF est propriétaire depuis la loi ORTF. Le montant de l'impôt, y compris les frais de recouvrement à hauteur de 3%, est estimé à 70 M€ compte tenu des entrées et sorties de matériels envisagées sur 2014.

7. Frais liés au VT : 46 M€ (+0 M€ ; 0%/BP2014)

Ces crédits inscrits se répartissent en frais versés aux organismes collecteurs (URSSAF) du VT à hauteur de 36 M€ et en remboursements effectués en faveur d'entreprises et organismes qui remplissent les conditions d'un remboursement (10 M€).

8. Budget de fonctionnement du STIF : 72,4M€ (+6,8M€ ; +10,5%/BP2014)

a) Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres: 21,3 M€ de crédits de paiement (+3M€ ; +18%/BP2014)

Est inscrit en crédit de paiement un montant de 21,3 M€. Les crédits 2014 portent principalement sur :

- les études menées dans le cadre du contrat de projet et de contrats particuliers pour 11 M€ de CP. Les crédits correspondent aux études nécessaires aux projets tels que les schémas directeurs notamment pour le RERD et les études pour le réseau Grand Paris.

Il convient de souligner que ces études sont cofinancées suivant les cas par l'Etat, la RIF et les conseils généraux. Cependant environ 20% du coût de ces études reste à la charge du STIF, soit le poids de la TVA qui n'est actuellement pas pris en compte par tous les financeurs. ;

- les audits et les études générales amont pour 10 M€.

A ce titre, un montant de 16 M€ d'autorisation d'engagement est nécessaire.

⁶ Loi du 3 juin 2010, article 11

b) Frais de fonctionnement du STIF : 27,2M€

- Les frais de fonctionnement évoluent de +12,6% entre le BP2015 et BP 2014. Cependant les périmètres ne sont pas comparables : le budget 2015 prend en compte le loyer, dont le STIF est redevable et qui est calculé selon les modalités du bail conformément à une décision de justice intervenue en appel. Le budget 2014 était fondé sur l'indemnité d'occupation arrêtée par le jugement de première instance, à la suite du contentieux entre le STIF et son bailleur. Cette indemnité était deux fois plus faible que le loyer.
- Hors loyer, les frais de fonctionnement évoluent à la baisse de -0,8%.

c) Dépenses de personnel et d'action sociale : 23,9 M€ (+0,6M€ ; +2,6%/BP2014)

Globalement, la hausse est de 2,6% par rapport au BP2014 pour un GVT de 1,5%, la moyenne d'âge des agents du Stif étant de 38 ans, l'impact des départs en retraite est donc extrêmement limité. Ce budget prend en compte également des décisions règlementaires ou législatives qui ne dépendent pas du STIF comme la revalorisation du traitement des agents de catégorie C et B ou l'augmentation des charges patronales programmée jusqu'en 2016 et visant à faire face aux déficits des régimes. Il est également proposé de créer cinq postes en 2015 qui représentent 0,7% des crédits inscrits.

9. Frais financiers : 15,6 M€ (+5,3 M€ ; +52%/BP2014)

Il s'agit des intérêts des emprunts de 170 M€ et 80 M€ levés en 2012 et 2013, ainsi que les suivants (montant prévisionnel à mobiliser en 2014 d'environ 320 M€). La charge de la dette prévisionnelle est limitée grâce à l'obtention de conditions particulièrement favorables pour un emprunt de 30 ans, dans le cadre de l'emprunt avec la Banque Européenne d'Investissement.

A cette charge de la dette s'ajoutent les frais bancaires induits par la gestion d'une ligne de trésorerie nécessaire pour la deuxième année au STIF (1M€).

10. Les amortissements : 153 M€ (+32M€ ; +26%/BP2014)

Ils constituent une dépense de fonctionnement qui ne donne pas lieu à décaissement et une recette d'investissement. Sur les 153 M€, 149 M€ correspondent aux amortissements des subventions d'équipement versées ou d'investissements subventionnés et 4 M€ au titre des investissements propres du STIF.

Ils progressent de 32 M€ essentiellement en raison de la montée en charge des subventions d'investissement versées par le STIF aux exploitants au titre du financement du matériel roulant, ainsi que des subventions d'équipement au titre des dépenses dites de « qualité de service ».

11. Virement à la section d'investissement : 140,6 M€

Ce virement prend en compte la nécessité pour le STIF de dégager de l'autofinancement pour financer ses investissements.

Ce montant de 140,6 M€ est en phase avec les objectifs de la stratégie financière telle que présentée au DOB 2015. Le taux d'autofinancement serait ainsi de 16%⁷ et la capacité de désendettement de 7 années⁸.

⁷ Ce taux est calculé comme la somme de 140,6 M€ de virement de section et des amortissements non neutralisés (4M€) soit l'épargne brute, rapportée aux dépenses d'investissement réelles (882 M€).

⁸ Ce taux est calculé comme le rapport entre la dette à fin 2015 (1000 M€) et l'épargne brute (144,6 M€)

II. Les recettes de fonctionnement : 5 524,6 M€

1. Le versement Transport : 3 675 M€ (+76 M€ ; +2,1%/BP2014)

- ✓ Cette ressource représente les 2/3 des recettes du STIF.

Le versement transport est acquitté par les employeurs de plus de 9 salariés sur leur masse salariale. Cette ressource est donc fortement liée à la croissance de l'emploi et au salaire moyen par tête composantes de la masse salariale, celle-ci étant elle-même liée à la progression de l'économie francilienne.

La prévision 2015 de VT repose sur plusieurs éléments :

- la prévision d'atterrissage 2014

En cette fin d'année 2014, l'évolution du VT est inférieure de 30 M€ à la prévision budgétaire telle que prévue en DM2 du budget 2014, soit un montant de 3575 au lieu des 3605 M€ attendus.

- une hypothèse de croissance de la masse salariale en 2015 à +2,2 % soit +79 M€.

Il est proposé pour 2015 de retenir un taux de croissance du VT à +2,2% au lieu de 2,5% au BP2014. L'Ile-de-France n'est en effet pas autant touchée que le reste de la France par la moindre croissance de la masse salariale (masse salariale constatée au 1^{er} et au 2^{ème} trimestre 2014 de +2,3% et 1,8% en Ile-de-France pour 1,9% et 1,6% en France entière) et particulièrement la zone 1 (CG 75 et 92) pour lesquelles le taux du VT est le plus haut. Toutefois, un ralentissement est constaté depuis 2014 qui devrait se prolonger en 2015. Le gouvernement retient pour 2015⁹ une hypothèse d'évolution de la masse salariale pour le secteur privé de 2,0% et 1,1% pour le secteur public pour la France entière. L'Ile-de-France restant plus dynamique que le reste du territoire, il est donc proposé de retenir un taux de progression de 2,2%.

	Croissance (% évol. PIB)			Inflation (% évol. IPCH)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Gouvernement LFI 2014	0,1	0,4	1,0	1,0	0,5	0,9
UE	0,2	0,3	0,7	1,0	0,6	0,7
FMI	0,2	0,4	1,0	1,0	0,7	0,9

Prévisions enregistrées par la Banque de France dans sa note de conjoncture hebdomadaire de novembre 2014

- Les effets induits par la dernière augmentation de 0,1% du taux de VT au 1^{er} juillet 2015 à la suite de la modification du « rezonage¹⁰ » qui apporterait une hausse supplémentaire de +36 M€ en 2015.
Les taux du VT seront alors de 2,7% sur la zone 1 (départements du 75 et 92), 1,8% sur la zone 2 « élargie » (départements 93, 94 et communes de la l'unité Urbaine de Paris¹¹) et 1,5% sur la zone 3 (départements 78, 77, 91, 95 hors communes passées dans la zone 2) ;
- La loi n°2014-891 du 8 août 2014 est venue modifier le cadre juridique de l'exonération du VT avec pour conséquence d'élargir le champ de l'exonération. Aux termes de ces nouvelles dispositions applicables au 1^{er} janvier 2015, les associations et les fondations reconnues d'utilité publique à but non lucratif sont exonérées du

⁹ Projet de Loi de financement de la sécurité sociale pour 2015

¹⁰ article 32 de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010 complétée du décret du 6 avril 2012 modifie le zonage d'application du taux plafond de 1,7%

¹¹ Le taux plafond de 1,8% sera effectif pour l'unité urbaine de Paris à partir du 01/07/2015

versement de transport soit au titre d'une exonération de plein droit, soit par délibération de l'autorité organisatrice des transports. Le VT cotisé par les associations et fondations d'Ile-de-France est d'environ 100 M€ par an selon les données transmises par l'Urssaf, soit 3,2% du VT perçu par le STIF.

A ce stade, il est proposé de retenir un manque à gagner induit par cette mesure en 2015 de 15 M€ et un coût dès 2016 de l'ordre de 40 M€. Le coût de cette mesure est plus limité en 2015, seule l'exonération de plein droit jouant dès cette année. La loi précise en effet que l'exonération sur délibération doit être décidée avant le 1^{er} octobre pour un effet au 1^{er} janvier de l'année suivante. Cette hypothèse de manque à gagner sera revue au cours de l'année 2015, à la suite notamment des résultats de la mission d'évaluation de cette mesure commandée par le gouvernement.

2. Les subventions : 282,4 (0M€ ; 0%/BP2014)

Elles se répartissent en six postes:

- *La DGD : 128,3 M€*

A la suite du transfert de compétences en matière de transports scolaires, l'Etat compense, par le versement d'une dotation, une partie des dépenses engagées par le STIF.

- *Subvention Région pour la tarification sociale : 84 M€*

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 le STIF.

- *Subvention Région Imagine' R : 57M€*

La RIF soutient également le transport des jeunes en Ile-de-France ; à ce titre, elle verse une subvention au STIF d'un montant annuel actualisé de 56,5 M€, tel que prévu dans la convention.

- *Subvention Région Gratuité jeunes en insertion : 5,5 M€*

La Région prenant en charge le coût de cette mesure, il convient d'inscrire en recettes la contrepartie des dépenses prévues au titre de cette mesure.

- *Les subventions au titre des études notamment CPER : 5 M€*

Les études d'infrastructures réalisées par le STIF sont financées par la RIF, l'Etat et les départements d'Ile-de-France. Les prévisions d'appel de fonds au titre de ces études sont fondées sur les dépenses réalisées par le STIF au titre des conventions sous-jacentes¹².

- *Les subventions reçues des CG au titre des transports scolaires : 2,8 M€*

Ces recettes correspondent à la participation des Conseils Généraux des Yvelines et du Val d'Oise, conventionnée avec le STIF, afin de permettre une facturation des transports scolaires inférieure au tarif régional.

3. Les autres recettes : 165,7 M€ (+35M€ ; +27%/BP2014)

- *Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions : 149 M€ (+34M€ ; +30%/BP2014)*

La reprise de subventions (76 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (73 M€) optionnelle, sont des écritures d'ordre budgétaire qui allègent la charge d'amortissement des subventions d'équipement versées, constatée en dépenses de la

¹² Ces subventions diminuent par rapport à la prévision du BP2014, les projets en développement étant plutôt ceux comptabilisés en section d'investissement et donnant lieu à des subventions inscrites en section d'investissement. Il s'agit des projets sous maîtrise d'ouvrage STIF ou en phase AVP.

section de fonctionnement (Cf. point A.1.10). En contrepartie, une dépense d'investissement (Cf. point B.I.4.b) pour chacune de ces écritures est prévue strictement égale à ces recettes de fonctionnement).

- *Recettes diverses : 1,7 M€*

Elles sont constituées pour l'essentiel des produits du domaine (le loyer que le STIF tire de la location du bâtiment du 9-11, avenue de Villars notamment et des redevances de parcs relais).

4. Les contributions statutaires : 1 243 M€ (+12 M€ ; 1 %/BP2014)

Elles sont calculées conformément à l'article 17 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF : elles contribuent à équilibrer la section de fonctionnement. Il est proposé de les faire évoluer de +1 % en 2015. Les apports de chaque membre sont individualisés dans le tableau ci-après.

		CP2014	CP2015	écart CP2015/CP2014
RIF	51.00%	627 875 946.00	634 154 752.00	6 278 806.00
75	30.38%	374 017 152.00	377 757 282.00	3 740 130.00
92	7.74%	95 289 423.00	96 242 309.00	952 886.00
93	3.75%	46 167 389.00	46 629 026.00	461 637.00
94	3.01%	37 057 015.00	37 427 565.00	370 550.00
78	1.59%	19 574 956.00	19 770 707.00	195 751.00
91	0.98%	12 065 019.00	12 185 719.00	120 700.00
95	0.91%	11 203 269.00	11 315 310.00	112 041.00
77	0.64%	7 879 228.00	7 958 020.00	78 792.00
Total	100.0%	1 231 129 397.00	1 243 440 691.00	12 311 294.00

Opération neutre budgétairement

5. Redevance d'accès RFF : 157,2 M€ (+2 M€, +1,3%/BP2013)

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

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

La redevance d'accès, quant à elle, doit être versée règlementairement directement par l'autorité organisatrice des transports à RFF. C'est pourquoi seule celle-ci apparaît directement dans les comptes du STIF. Cependant, afin de neutraliser l'impact de la TVA qui s'applique au paiement de la redevance d'accès, un mécanisme de facturation avec la SNCF et validé par le ministère des finances a été mis en place en 2010 qui entraîne cette écriture, neutre budgétairement, équilibrée en dépenses et en recettes de fonctionnement.

B. LE BUDGET D'INVESTISSEMENT

Dépenses d'investissement			Recettes d'investissement		
	BP 2014	BP 2015		BP 2014	BP 2015
Subventions d'équipement versées	576	761.4			
<i>dont Matériel roulant ferré</i>	348	446.5	Produit des amendes	125	143.0
<i>dont Matériel roulant bus et tw</i>	108	172.0	Emprunt	352	456.2
<i>dont Développement des réseaux</i>	8	7.3	Autres subventions	76	116.0
<i>dont Amélioration QS</i>	113	135.7			
Maîtrise d'ouvrage infrastructures	45	81.5	FCTVA	0.3	0.4
Investissements sous mandat	11	10.0	Investissements sous mandat	11	10.0
Terrains	3	8.8	Virement sect. de fonction.	79	140.6
Logiciels, matériels, mobiliers	5	7.8	Amortissements	119	153.2
Reprises & Neutra° de subv versées	149	149.0			
Ecritures d'ordre et divers	27	-	Autres	24	12.0
Resultat d'investissement reporté			Affectation résultat de fonct.		
Régularisation TVA					
Remboursement du capital	5	13.0			
Total STIF	821.1	1 031.5	Total STIF	786.6	1 031.5

I. Les dépenses d'investissement : 1 031,5 M€ en CP

Afin de poursuivre la mise en œuvre de l'amélioration de la qualité de service, du renouvellement des infrastructures et du matériel roulant décidés par le conseil du STIF depuis 2006, il est nécessaire d'inscrire une enveloppe prévisionnelle de crédits de paiement de près de 840 M€.

1. Les matériels roulants : 618 M€ de CP et 2 013 M€ d'AP

Les crédits de paiement (CP) de matériel roulant sont supérieurs de 36% à ceux votés au BP2014.

Il est proposé de réévaluer les montants des AP déjà votées pour l'acquisition de matériels roulants financés par le STIF au titre de l'acquisition de:

- 42 rames REGIO2N en version 110 mètres qui circulent sur la ligne R (Paris Gare de Lyon-Melun-Montargis-Montereau) qui seront financées à 100% par le STIF, ce qui nécessite un complément d'AP de 290 M€ ;
- 12 rames MF01 acquises pour les lignes 1, 5 et 9 pour un complément d'AP de 40 M€;
- 19 rames Francilien supplémentaires qui seront conventionnées d'ici fin 2015 pour la ligne L2 pour un montant estimé à 160 M€ ;
- 6 rames MI09 supplémentaires pour le RER A pour un montant d'AP de 112 M€;
- 40 rames pour le matériel rendu nécessaire par les prolongements de lignes, des tramways T1 et le T3 à Porte d'Asnières pour un coût estimé de 125,7 M€ ;
- 0,51 M€ de complément d'AP pour l'adaptation des rames Z2N du Nord Pas de Calais.

Il est également proposé d'ouvrir six AP complémentaires au titre :

- De l'acquisition des 35 rames MP14 nécessaires pour circuler sur la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, acquises pour le STIF un montant estimatif de 480 M€ ;
- De l'acquisition des 37 rames MP14 nécessaires pour le prolongement sud de la ligne 14, acquises par la SGP un montant estimatif de 520 M€ ;
- Du transfert de rames MI84 vers le RER E pour un montant de 60 M€ ;
- 14 rames pour le TLN pour un montant de 80 M€ ;
- De la rénovation des rames MI84 qui circulent sur le RER B pour un montant évalué à 35 M€ ;
- Du transfert des MP05 et MP89 vers les lignes 1,4 et 6 pour un montant de 9 M€.

Nom du programme	Montant des CP déjà consommés	Montant des CP au BP 2015
Transformation 6 Z2N CRNPC	-	1 000 000
Antienrayeurs Z2N	14 341 902	2 000 000
MP05 L14 Extension Mairie de Saint Ouen	81 146 552	22 000 000
Regio 2N	-	62 000 000
MF01 Ligne 9	102 082 441	50 000 000
MR TLN	-	30 000 000
Francilien	801 070 182	140 000 000
MI09	438 549 216	95 000 000
MI79	134 235 516	21 000 000
MP05	25 768 922	1 500 000
Z2N	27 135 941	1 000 000
Transfert MP 05 et MP89		3 000 000
MI84		
Transfert MI 84 RER E		
MP14 STIF		9 000 000
MP14 SGP		9 000 000
Matériel Roulant bus RATP	107 655 357	131 500 000
Acquisition tramways	1 875 000	10 450 000
Matériel roulant bus CT2	125 025 634	30 000 000
Total	1 862 086 662	618 450 000

2. Les développements de réseaux : 89 M€ de CP et 135 M€ d'AP

Les crédits de paiement liés aux opérations de développement des réseaux et des infrastructures (dont l'essentiel est sous maîtrise d'ouvrage STIF) déjà votées par le conseil sont attendus à un niveau supérieur de 68% à celui de 2014, ce qui s'explique essentiellement par la montée en charge des projets entrés en phase travaux comme le TCSP Massy Saclay et le Tram Train Massy Evry.

Deux nouvelles AP sont proposées au vote afin de prendre en compte l'avancée des programmes Tangentielle Ouest (75 M€) et T9 (60 M€) dont les AVP vont être votés à l'été 2015.

Nom du programme	Montant des CP déjà consommés	Montant des CP au BP 2014
Tangentielle Nord	413 236	2 000 000
Ligne Orange	7 939 139	-
AP Etudes infrastructures	9 388 718	200 000
Automatisation Ligne 4	-	5 300 000
TSCP Massy Saclay	20 664 849	33 000 000
T7	17 848 878	7 000 000
Tangentielle Ouest phase 1	872 067	4 260 000
TTME	7 968 722	16 280 000
RER B Quais Signalisation	90 606 435	-
T4	9 360 004	11 650 000
T9	3 419 917	5 500 000
L 13 Façades de quai	17 247 811	-
T10 Antony- Clamart	2 845 158	3 570 000
RER B Mitry Claye	25 663 240	-
Total	214 238 174	88 760 000

3. L'amélioration de la qualité de service 136 M€ de CP et 76 M€ d'AP

Il est proposé au Conseil de voter les nouveaux crédits d'AP et de CP au titre de l'exercice 2015 :

- Pour l'AP « Investissement Billettique et ventes » 20 M€ d'AP et 4,5 M€ de CP pour le développement des projets billettiques du STIF.
- Les projets d'intermodalité nécessitent 22 M€ d'AP nouvelles pour 16 M€ de crédits de paiement correspondant à l'ensemble des projets engagés ou à venir.
- Il est proposé d'augmenter l'enveloppe d'AP de 12 M€ au titre du SDA et de l'accessibilité PMR et d'inscrire des crédits de CP de 60 M€, pour tenir compte des nouveaux projets 2015 et des dépenses sur des conventions engagées. La forte hausse des CP correspond à la montée en charge des gares en chantier du programme SDA.
- Les projets d'information voyageur nécessitent 7,8 M€ d'AP nouvelles pour 27,5 M€ des crédits de paiement correspondant à l'ensemble des projets engagés ou à venir.
- L'AP relative à l'optimisation des infrastructures est augmentée de 8,2 M€ ; il est prévu 12,6 M€ en CP.
- Pour la réalisation du plan Impaqt, une enveloppe de 9 M€ de crédits de paiement est prévue pour 2014.
- Il est prévu une ouverture d'AP de 6 M€ au titre des opérations de sécurité et une consommation de crédits de CP de 6 M€, au titre des opérations qui seront signées en 2015 ou déjà engagées.

Nom du programme	Montant des CP déjà consommés	Montant des CP au BP 2014
Investissement Billetique-Vente	806 370	4 575 000
Intermodalité	87 763 747	16 000 000
Accessibilité PMR	80 424 378	10 000 000
Information Voyageurs	72 848 820	27 500 000
Optimisation des infrastructures	95 126 221	12 600 000
Plan Impact	9 439 509	9 000 000
Sécurité	52 159 231	6 000 000
Vaires	836 763	-
SDA	50 118 910	50 000 000
Total	449 523 951	135 675 000

4. Les autres dépenses : 176 M€ de CP

Pour l'essentiel, il s'agit :

a) Logiciels et marques, matériels et mobiliers : 7,8 M€

Les crédits inscrits permettent notamment la mise à niveau nécessaire des outils informatiques utilisés et le développement des projets informatiques du STIF nécessaires par exemple au bon suivi des contrats CT2 et à la gestion des données en temps réel¹³.

b) Acquisitions de terrains : 9 M€

Il est proposé, pour les réseaux en pleine croissance pour lesquels un nouveau centre bus est nécessaire, que le STIF achète directement le foncier nécessaire à sa réalisation (la maîtrise d'ouvrage de l'équipement étant ensuite discutée avec les opérateurs). C'est dans ce cadre qu'il est proposé d'inscrire les sommes nécessaires à l'acquisition de terrains correspondants à des projets en cours de discussion avec les opérateurs en lien avec les collectivités locales (ex : Agglomération de Melun, secteurs de Gonesse, Montgeron, Montesson...). L'AP correspondante est réévaluée à hauteur de 11 M€.

c) Les écritures comptables relatives aux reprises de subventions : 149 M€

Cette écriture d'ordre budgétaire permet d'alléger la charge des amortissements des subventions d'équipement versées, constatés en dépense de la section de fonctionnement (Cf. point A.I.11). La dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement.

d) Opération pour compte de tiers : 10 M€

Il s'agit des opérations au titre des opérations d'amélioration de la sécurité dans les bus en grande couronne, ce programme est cofinancé par le STIF et la RIF. Pour la part subventionnée par la RIF, le STIF agit sous mandat de la Région Ile-de-France, les dépenses à ce titre sont remboursées par la Région. Cette opération est donc équilibrée en recettes et dépenses (Cf. point B.II.7.b).

5. Remboursement du capital : 13 M€

Le remboursement du capital des emprunts de 2012, 2013 et 2014 souscrits notamment auprès de la BEI est estimé à 13 M€.

II. Les recettes d'investissement : 1031,5 M€

¹³ mise en place d'un « concentrateur » de données temps réel qui recueille les informations transmises au fil de l'eau par l'ensemble des transporteurs

6. Le produit des amendes : 143 M€

Le montant inscrit correspond à l'estimation du produit attendu par le STIF au titre des amendes de police pour 2015 est de 125 M€.

A cette somme s'ajoute le montant de produit des amendes récupéré à hauteur de 18 M€, notamment inscrits en contrepartie de la caducité des dernières conventions des dépenses de qualité de service antérieures à 2006. Il s'agit de la dernière régularisation de produit des amendes.

7. Les subventions : 116 M€

- *Subvention AFITF*

Dans le cadre du financement du Francilien, le STIF a conclu avec l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (l'AFITF), une convention relative au financement (400 M€) de certains matériels roulants de la SNCF pour la desserte de la région Île-de-France.

Au titre de l'exercice 2015, l'AFITF doit verser un montant de 39 M€. Ce sera le dernier versement : le STIF aura perçu en cumul 400 M€.

- *Subventions Collectivités*

Il est proposé d'inscrire des recettes de subventions à hauteur de 77 M€ pour l'acquisition de terrains et les travaux réalisés dans le cadre des projets en maîtrise d'ouvrage pour lesquels le STIF bénéficie de subventions de l'Etat et des collectivités.

8. Les amortissements : 153 M€

Le montant budgété est la contrepartie de la dépense de fonctionnement.

9. FCTVA: 0,4 M€

Le fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) est une aide à l'investissement des collectivités territoriales. Il a pour objet de compenser de manière forfaitaire la TVA que les collectivités territoriales et leurs groupements ont acquittée sur leurs dépenses réelles d'investissement et qu'elles ne peuvent pas récupérer directement par la voie fiscale.

Il est ici rappelé que les subventions d'équipement versées et plus largement les dépenses d'investissement engagées par le STIF s'il n'est pas l'utilisateur final, ne sont pas des dépenses éligibles au fonds.

Le montant budgété correspond à l'estimation des dépenses éligibles au titre de l'année 2014.

10. Les autres recettes : 22 M€ de CP

Il s'agit d'une part des opérations pour compte de tiers : 10 M€, équilibrées en recettes et dépenses (cf. B.I.4.d) et d'autre part du produit potentiel de la vente de l'ancien siège du STIF situé avenue de Villars dans le 7^{ème} arrondissement de Paris, vente estimée à 12 M€ par les Domaines.

11. Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement: 140,6 M€

Le montant budgété est la contrepartie de la dépense de fonctionnement, 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 du STIF.

12. L'emprunt: 456 M€

Le montant budgété correspond à la prévision du besoin de financement de l'investissement après prise en compte de l'ensemble des recettes d'investissement.

L'emprunt sera notamment mobilisé par le biais des contrats signés en 2011 avec la Banque Européenne d'Investissement et la Caisse des dépôts et Consignations et par d'autres contrats qui seraient signés en cours d'année. En fin d'année 2015, le total des dettes du STIF devrait atteindre 1 milliard d'euros.

Les deux sections étant équilibrées en dépenses et en recettes.