



BUDGET PRIMITIF 2016

Rapport n°2016/069

au Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France
séance du 30 mars 2016

L'élaboration du budget 2016 du STIF a été marquée par la nécessité de boucler le financement du passe navigo à tarif unique à 70 €, mesure qui n'était pas financée. En effet, sur un besoin de financement de 500 M€, le conseil régional devait apporter une subvention de l'ordre de 300 M€. Or, le Conseil Régional ne peut assumer budgétairement cette dépense, comme il l'a confirmé début 2016.

La Présidente du STIF a proposé plusieurs marges de manœuvre financières pour sortir de cette impasse financière :

- la fraude dans les transports coûte chaque année près de 400 M€ par an, soit plus de 1 M€ par jour, aux opérateurs de transports franciliens comme l'a confirmé le récent rapport de la Cour des comptes. La présidente a demandé aux opérateurs de dégager des recettes supplémentaires en s'engageant activement dans la lutte contre la fraude dès 2016 : ainsi un montant de 30 M€ (20 M€ pour la RATP et 10 M€ pour la SCNF) a été négocié et retenu dans les avenants n°1 aux contrats 2016-2020
- la suppression de la réduction de 75% dans les transports pour les étrangers en situation irrégulière conduit à un accroissement des recettes du STIF estimé entre 40 et 50 M€ par année pleine, et 16 M€ dès 2016.

Par ailleurs, suite à la saisine de la Présidente, le Premier ministre lui a écrit et a avancé un certain nombre de solutions ponctuelles pour financer le Passe Navigo à tarif unique en 2016 :

- Compte tenu des résultats exceptionnels de la RATP en 2015, un effort de 40 M€ de l'entreprise qui est déduit de la subvention de fonctionnement que le STIF lui verse ;
- la neutralisation d'un contentieux fiscal lié à la taxe sur les salaires à la RATP, qui permet notamment de reprendre la provision relative à l'assujettissement de la RATP à cette taxe, devenue sans objet suite à au courrier du Premier ministre ;

Ces solutions, qui sont transcrites dans les avenants aux contrats, permettent de boucler le budget 2016 du STIF en évitant de faire porter le financement de ce passe unique sur les usagers, qui ne doivent pas supporter les impasses budgétaires du précédent exécutif du Conseil régional.

Le Premier ministre s'est par ailleurs engagé à trouver des solutions pérennes dès 2017 et au-delà. Ces solutions restent à préciser.

Les dépenses du budget de fonctionnement progressent de 8% ramenées à +6,6% hors dépenses d'ordre¹, du fait essentiellement de l'impact du Tarif Unique. En ce qui concerne l'offre, l'impact financier des décisions d'offre nouvelle prises en 2015 est budgété ainsi que l'offre nouvelle proposée au vote en 2016 pour un montant d'environ 11 M€. Certaines mesures devraient être lancées courant 2016, comme une augmentation de l'offre de bus.

¹ Il s'agit des dépenses réelles c'est à dire donnant lieu à décaissement

Le budget d'investissement est en progression de +15% (les investissements réels progressent de 16%): les décaissements sont estimés à près de 1093 M€. Ils sont liés au:

- renouvellement des matériels roulants ferré, bus et tramway pour 734 M€ ;
- des opérations de qualité de service pour 152 M€;
- et des opérations d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage STIF en forte progression pour 207 M€.

Ce budget d'investissement ne prend en compte qu'en partie le projet de renouvellement du matériel roulant qui fera l'objet d'une délibération indépendante. Des mesures d'investissement supplémentaires devraient être lancées courant 2016, comme les nouvelles commandes de matériels roulants.

Pour information, la comparaison des chiffres du budget primitif 2016 est réalisée avec les données des crédits votés 2015 (BP+DMs) et non ceux du budget primitif 2015, compte tenu du changement de périmètre lié au tarif unique mis en œuvre depuis le 1er septembre 2015.

SOMMAIRE

A.	Le budget de fonctionnement	5
I.	Les dépenses de fonctionnement : 6 181,3 M€	5
1.	Les Contrats STIF-SNCF/RATP/CT2: 5 155 M€ (+247 M€, +5%/voté 2015)	5
2.	Transports scolaires : 143,775 M€ (-1,9M€/-1,3%/BP 2015)	6
3.	Les autres dépenses conventionnelles de transport : 39,2 M€ (+12,8M€/ +49%/voté 2015)	6
a)	Services PAM : 12,5 M€.	6
b)	Gestion Solidarité Transport et des chèques mobilité: 6,4 M€.	6
c)	Transport à la demande : 4,05 M€.	6
d)	Programme de modernisation billettique: 5 M€	6
e)	Subventionnement Améthyste Anciens Combattants: 8,6 M€	6
f)	Etudes PDU, bonus qualité de service et autres conventions : 2,65M€.	6
4.	Impôts sur le matériel roulant ferré : IFR : 71 M€ (+1 M€, +1,4%/ voté 2015)	7
5.	Frais liés au VT : 52,815 M€ (+6, M€ ; +14,8%/ voté 2015)	7
6.	Budget de fonctionnement du STIF : 71,8 M€ (-1,1M€ ; -1,6%/voté 2015)	7
a)	Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres: 20,911 M€ de crédits de paiement (-0,6M€ ; -2,9%/ voté 2015)	7
b)	Frais de fonctionnement du STIF : 24,970 M€ (-1,2M€/ - 4,5%/ voté 2015)	7
c)	Dépenses de personnel et d'action sociale : 26,037 M€ (+0,7M€ ; +2,8%/ voté 2015)	8
7.	Les impôts locaux: 0,933 M€ (+0,5M€: +107%/ voté 2015)	8
8.	Charges financières: 27,975 M€ (+12,4 M€ ; +79,2%/ voté 2015)	8
9.	Les provisions: 42,2 M€ et charges exceptionnelles : 22,3 M€	8
10.	Les amortissements : 204 M€ (+51M€ ; +33%/ voté 2015)	9
11.	Virement à la section d'investissement : 193,321 M€	9
II.	Les recettes de fonctionnement : 6 181,3 M€	9
1.	Le versement de transport et la compensation de l'Etat : 3 919,113 M€ (+123 M€; +3,3%/voté2015)	9
2.	Les contributions statutaires : 1 255,875 M€ (+12,4M€ ; 1%/voté 2015)	10
3.	Les recettes au titre du transport scolaire : 134,840 M€ (+0,2M€; +0,1%/voté 2015)	11
4.	Les subventions et autres recettes : 192,130 M€ (-22M€;-10,3%/voté 2015)	11
5.	Reprise de provision : 226,975 M€ et recettes exceptionnelles : 83,186 M€	12
6.	Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions: 197 M€ (+48M€ ; +32,2%/voté 2015)	13
7.	Résultat de fonctionnement reporté de l'exercice 2015: 15,008 M€	13
III.	Les mouvements neutres budgétairement de la section de fonctionnement	13
B.	Le budget d'investissement	15
I.	Les dépenses d'investissement : 1 533,651 M€ en CP	15
1.	Les investissements du STIF : 1 090,289 M€ de CP et 3 502 M€ d'AP	15
a)	Les matériels roulants : 731,169M€ de CP et 2 976 M€ d'AP	15
b)	L'amélioration de la qualité de service 152 M€ de CP et 120 M€ d'AP	16
c)	Les développements de réseaux et maîtrise d'ouvrage STIF: 207,120 M€ de CP et 414,36 M€ d'AP	17
2.	Les autres dépenses : 10,51M€ de CP	17
a)	Logiciels et marques, matériels et mobiliers : 6,88 M€	17
b)	Opérations pour compte de tiers : 3,63M€.	17
3.	Remboursement du capital : 44,4 M€	18
4.	Ecritures comptables 224,92 M€	18
5.	Le solde d'exécution de la section d'investissement reporté de l'exercice 2015 et les restes à réaliser 2015: 163,6 M€	18
II.	Les recettes d'investissement : 1 533,651 M€	19
1.	Le produit des amendes : 125 M€	19
2.	Les subventions des collectivités : 62,2 M€	19
3.	FCTVA: 0,5 M€	19
4.	Les écritures comptables: 427,2 M€	19
5.	L'emprunt: 754,7 M€	20
6.	Affectation du résultat de fonctionnement 2015: 133,5 M€ et restes à réaliser: 30M€	20

A. LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT

I. Les dépenses de fonctionnement : 6 181,3 M€

Dépenses de fonctionnement		BP 2015	Voté 2015	BP 2016	EcartBP2016/ Voté2015
Exploitation régulière	Exploitation régulière RATP	2 084 928 000	2 179 928 000	2 175 807 000	- 4 121 000
	Exploitation régulière SNCF	1 906 300 000	2 006 300 000	2 257 566 000	251 266 000
	Exploitation régulière CT2 / CT1	706 753 000	721 753 000	721 138 000	- 615 000
	Exploitation réseau PAM	11 750 000	11 750 000	12 500 000	750 000
	TAD et dépenses d'exploitation bus autres	5 800 000	5 800 000	5 778 000	- 22 000
	Modernisation billettique et améthyste	2 231 600	2 305 001	14 500 000	12 194 999
Redevances/taxes	IFER	70 000 000	70 000 000	71 000 000	1 000 000
	Redevance accès SNCF Réseau	157 200 000	157 200 000	157 168 000	- 32 000
Transport scolaire	Transport scolaire	145 675 300	130 759 337	143 775 060	13 015 723
Tarification sociale	Chèque mobilité	1 550 000	1 550 000	1 530 000	- 20 000
	Gestion tarification solidarité transports	4 950 000	4 950 000	4 900 000	- 50 000
Gestion de la dette et du VT	charges financières	15 610 000	15 610 000	27 975 000	12 365 000
	Coûts de gestion du VT	46 000 000	46 000 000	52 815 000	6 815 000
Budget courant	Masse salariale	24 812 600	25 326 726	26 037 145	710 419
	Charges fonctionnement	25 243 300	26 138 800	24 970 044	- 1 168 756
	Etudes	21 547 000	21 547 000	20 911 400	- 635 600
	Impôts et taxes	451 500	451 500	933 000	481 500
Autres charges	Exceptionnelles	150 000	150 000	22 331 922	22 181 922
	Provision	-	-	42 171 167	42 171 167
	Amortissement	153 000 000	153 000 000	204 168 713	51 168 713
	Ecritures d'ordre - virement de sect.	140 607 390	140 607 390	193 321 372	52 713 982
Total dépenses de fonctionnement		5 524 559 690	5 721 126 753	6 181 296 823	460 170 069
Total dépenses réelles de fonctionnement		5 230 952 300	5 427 519 363	5 783 806 737	356 287 374

1. Les Contrats STIF-SNCF/RATP/CT2: 5 155 M€ (+247 M€, +5%/voté 2015)

Les dépenses liées aux nouveaux contrats SNCF, RATP et OPTILE mobilisent 83% des ressources du STIF.

Les crédits proposés au budget 2016 sont fondés sur les maquettes contractuelles RATP/SNCF telles qu'actées dans les contrats effectifs depuis le 1er janvier 2016 et revues à la suite des négociations menées en février-mars 2016 qui ont conduit aux avenants soumis au Conseil du 30 mars 2016. Ces négociations ont entraîné une diminution des contributions du STIF de 86 M€ en 2016 dont :

- 30 M€ au titre de la lutte contre la fraude (20 M€ RATP et 10 M€ SNCF);
- 16 M€ relatif au supplément de recettes tarifaires induit par la suppression de la réduction de 75% accordée aux bénéficiaires de l'Aide Médicale d'Etat (la recette attendue en année pleine est estimée à 44 M€), ce qui entraîne une réduction de la contribution du STIF à due concurrence;
- 40 M€ d'effort de la RATP au vu notamment de ses résultats 2015, sous la forme d'un avoir sur la facture 2015 qui se traduit donc budgétairement par l'inscription d'une recette (Cf. A.II.4).

Les montants prévus au budget tiennent également compte également :

- des prévisions des formules d'indexation cohérentes avec la prévision d'inflation de 1% (prévision LFI 2016) et du différentiel moyen observé entre l'indice contractuel et l'inflation;
- une hypothèse de hausse tarifaire nulle et un effet volume des recettes de 1%;
- des incitations financières revues en fonction de l'historique;

- de l'impact en année pleine des offres décidées en 2015 (environ 57 M€) et une proposition d'offre nouvelle, à décider en 2016 pour environ 11 M€: renfort d'offre liée aux travaux sur le RER A cet été, mise en service du tramway T6 phase 2 au printemps, du pôle d'échanges multimodal de la gare de Versailles Chantier et le service annuel SNCF 2017.

2. Transports scolaires : 143,775 M€ (-1,9M€/-1,3%/BP 2015)

Le budget 2016 relatif aux transports scolaires est stable par rapport à celui de 2015. La passation de marchés pour le transport des élèves en grande couronne permet au STIF en 2016 de récupérer la taxe sur la valeur ajoutée sur ces dépenses, induisant une réduction des crédits d'environ 1,5 M€.

3. Les autres dépenses conventionnelles de transport : 39,2 M€ (+12,8M€/ +49%/voté 2015)

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.

La différence avec le voté 2015 tient essentiellement à la montée en charge du programme de modernisation de la billettique et à un changement de périmètre entre 2016 et 2015 (les subventions versées aux conseils départementaux au titre d'Améthyste n'étaient pas comptabilisées dans cette rubrique en 2015).

a) Services PAM : 12,5 M€.

Ces crédits permettent de financer les dispositifs PAM à travers des conventions avec les conseils départementaux. Les projections de fréquentation sont en augmentation, notamment dans le 92, 94, et dans le 95. Le budget est en progression de 6,4% (+750K€) par rapport au voté 2015.

b) Gestion Solidarité Transport et des chèques mobilité: 6,4 M€.

Cette ligne intègre à la fois les coûts de gestion de la carte solidarité transport (4,9 M€) et la distribution des chèques mobilité (1,5 M€). Les crédits inscrits sont en légère diminution par rapport au voté 2015 (-1,1%).

c) Transport à la demande : 4,05 M€

Les crédits sont similaires au budget précédent.

d) Programme de modernisation billettique: 5 M€

Ce budget est en progression de +3,7 M€ par rapport aux crédits votés compte tenu de la montée en charge du projet.

e) Subventionnement Améthyste Anciens Combattants: 8,6 M€

En juillet 2015, le STIF a décidé une mesure d'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste, en subventionnant les départements. Cette mesure est estimée à 8,6 M€ en 2016, contre 0,5 M€ en 2015 compte tenu de l'effet année pleine.

f) Etudes PDU, bonus qualité de service et autres conventions : 2,65M€

Cette rubrique regroupe les études PDU, les bonus prévus contractuellement pour les ouvrages d'intermodalité labélisés pour inciter à l'amélioration de leur exploitation, et les coûts d'exploitation des sites propres d'Evry et Massy Saclay. Ce budget est stable par rapport à 2015.

4. Impôts sur le matériel roulant ferré : IFER : 71 M€ (+1 M€, +1,4%/ voté 2015)

Le STIF est redevable de l'impôt, institué par la Loi Grand Paris², 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 71 M€.

5. Frais liés au VT : 52,815 M€ (+6, M€ ; +14,8%/ voté 2015)

Ces crédits inscrits se répartissent :

- en frais versés aux organismes collecteurs (URSSAF) du VT à hauteur de 38 M€ soit 0,97% du VT à percevoir ;
- en remboursements effectués en faveur des employeurs qui remplissent les conditions d'un remboursement (14,8 M€).

6. Budget de fonctionnement du STIF : 71,8 M€ (-1,1M€ ; -1,6%/voté 2015)

a) *Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres: 20,911 M€ de crédits de paiement (-0,6M€ ; -2,9%/ voté 2015)*

Les crédits 2016 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan et des contrats particuliers pour 9,5 M€ de CP. Les crédits correspondent aux expertises menées par le STIF des études conduites par les opérateurs ferroviaires dans le cadre des schémas directeurs et des dossiers présentés par la SGP au conseil du STIF ainsi qu'aux études des projets notamment TGO phase 2, télécabine Créteil-Limeil-Brévannes, TZEN1 phase 2. Ces études correspondent aux projets pour lesquels le STIF n'est pas maître d'ouvrage ou qui ne sont pas encore en phase avant projet. Les crédits inscrits sont en diminution de 1,6 M€ par rapport à 2015 du fait du basculement en section d'investissement des études de deux projets (TZEN 4 et TZEN 5) qui passent en phase avant projet;
- les audits et les études générales amont pour 11,4 M€.
Les crédits d'études concernent des études pour les lignes L15, K, Rosa Parks..., des études pour le traitement des données de validation, pour l'analyse des temps de parcours, l'expertise de la maintenance des véhicules CT2, de nouvelles enquêtes de perception, la poursuite des audits menés sur les contrats RATP/SNCF/CT2 notamment et la préparation de l'enquête globale transport EGT H2020, visant à renouveler l'EGT 2010, pour un démarrage des recueils de données en 2018. Le coût total de l'EGT H2020 est estimé à 6,5 M€, de l'ordre du montant de l'EGT 2010.

b) *Frais de fonctionnement du STIF : 24,970 M€ (-1,2M€/- 4,5%/ voté 2015)*

Les frais de fonctionnement diminuent de 4,5% entre le BP 2016 et le voté 2015 soit -1,2 M€. Cette diminution est liée au versement de la seule indemnité d'occupation des locaux de Châteaudun qui est inférieure de 2,8 M€ au loyer théorique annuel (Cf. A.III relatif au contentieux avec le bailleur Swiss Life).

A périmètre comparable, le budget de fonctionnement augmente de 1,7 M€ : cette hausse est liée aux développements des projets transport menés par le STIF qui induisent une augmentation des frais de maintenance informatique liés à la poursuite du projet de changement d'infogérance pour +1,4M€ (hébergeur lié aux activités et aux missions du STIF), des primes d'assurance liées au développement des projets sous maîtrise d'ouvrage STIF (+0,2M€) et des charges courantes notamment liées à la reprise de la compétence transport scolaire du conseil départemental du 91 (0,1M€).

2 Loi du 3 juin 2010, article 11

c) *Dépenses de personnel et d'action sociale : 26,037 M€ (+0,7M€ ; +2,8%/ voté 2015)*

La hausse de la masse salariale prend en compte l'effet en année pleine de la création des 17 postes décidée en DM2 2015 liée à la reprise de la compétence transport scolaire en Essonne par le STIF, de l'évolution du GVT de 1,5% identique à l'année dernière, la revalorisation du point d'indice de 0,6% au 1er juillet 2016 comme annoncé par Annick GIRARDIN, Ministre de la fonction publique le 17 mars, de l'impact sur les charges patronales des décisions réglementaires ou législatives et de la proposition de création de 5 postes en 2016 pour 115 K€.

7. Les impôts locaux: 0,933 M€ (+0,5M€; +107%/ voté 2015)

Depuis 2015, le STIF s'est engagé dans une démarche d'acquisition de terrains pour la construction de dépôts de bus. Le STIF devra s'acquitter des impôts fonciers à hauteur de 931 000 € environ.

8. Charges financières: 27,975 M€ (+12,4 M€ ; +79,2%/ voté 2015)

Il s'agit:

- des intérêts des emprunts levés entre 2012 et 2015 ainsi qu'une estimation des frais financiers des emprunts à mobiliser en 2016 pour globalement 26 M€³. La charge de la dette prévisionnelle est limitée grâce à l'obtention de conditions particulièrement favorables notamment auprès de la Banque Européenne d'Investissement;
- et d'autre part, des frais bancaires induits par la gestion d'une ligne de trésorerie, et des frais de commissions des emprunts à contracter en 2016 estimés à 2,1M€.

9. Les provisions: 42,2 M€ et charges exceptionnelles : 22,3 M€

- Provision au titre de contentieux sur le remboursement du VT :3,245 M€
Certains employeurs peuvent être exonérés du versement de transport ou en demander le remboursement sous conditions. Le tribunal des affaires sociales a été saisi de deux demandes d'employeurs pour respectivement 1 901 437,92 € et 1 343 774 €. Les décisions définitives du tribunal n'ayant pas été rendues, il est nécessaire de provisionner ces sommes pour un montant total de 3 245 211,92 €.
- Provision au titre de contentieux sur le contrat STIF-SNCF : 15,5 M€
Dans le prolongement du contentieux sur les aspects fiscaux des factures 2010/2011 SNCF, pour lesquels le STIF a déjà provisionné, une nouvelle provision de 12,5 M€ est proposée sur ces mêmes risques au titre du contrat 2012-2015. Ces litiges portent sur les calculs de la CVAE, de la taxe ARAF et de la taxe EPSF.
Une provision de 3 M€ est également proposée, la SNCF contestant plusieurs retraitements réalisés par le STIF dans le cadre des travaux de vérification des factures annuelles 2012, 2013 et 2014.
- Provision au titre de contentieux avec le propriétaire du siège du STIF, Swiss Life: 23,4 M€
Cf. point sur les mouvements neutres budgétairement A.III.
- Des charges exceptionnelles sont inscrites pour un montant de 22,3 M€ dont 16,3 M€ au titre du contentieux avec Swiss Life (Cf. A.III) et 3,8 M€ d'écritures de régularisation comptable.

³ y compris 5 M€ d'intérêts courus non échus : intérêts de la dette 2016 mais réglés uniquement en 2017 soit à la date anniversaire des contrats

10. Les amortissements : 204 M€ (+51M€ ; +33%/ voté 2015)

Ils constituent une dépense de fonctionnement, qui ne donne pas lieu à décaissement, et une recette d'investissement. Sur les 204 M€⁴, 201,5 M€ correspondent aux amortissements des subventions d'équipement versées ou des dépenses réalisées au titre des projets sous maîtrise d'ouvrage STIF et 2,5 M€ au titre des investissements propres du STIF.

Ils progressent de 51 M€ par rapport aux crédits 2015 essentiellement en raison de la montée en charge des subventions d'investissement versées au titre du financement du matériel roulant.

11. Virement à la section d'investissement : 193,321 M€

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

II. Les recettes de fonctionnement : 6 181,3 M€

Recettes de fonctionnement	BP 2015	Voté 2015	BP 2016	EcartBP2016 /Voté2015
VT	3 675 749 000	3 795 749 000	3 919 113 000	123 364 000
Contributions statutaires	1 243 440 690	1 243 440 690	1 255 875 097	12 434 407
Subventions tarification RIF	146 346 000	207 346 000	139 474 000	- 67 872 000
autres subventions et recettes	6 742 000	6 742 000	52 656 667	45 914 667
Redevance accès SNCF Réseau	157 182 000	157 200 000	157 168 000	- 32 000
Transport scolaire	131 100 000	134 652 206	134 840 000	187 794
Recettes exceptionnelles	15 000 000	11 370 000	83 186 204	71 816 204
Reprise de provisions	-	12 900 000	226 975 528	214 075 528
Ecritures d'ordre	149 000 000	151 726 857	197 000 000	45 273 143
Affectation du résultat 2015			15 008 327	15 008 327
Total recettes de fonctionnement	5 524 559 690	5 721 126 753	6 181 296 823	460 170 069
Total recettes réelles de fonctionnement	5 375 559 690	5 556 499 896	5 969 288 495	412 788 599

1. Le versement de transport et la compensation de l'Etat : 3 919,113 M€ (+123 M€, +3,3%/voté2015)

Cette ressource représente les 2/3 des recettes du STIF. Le versement transport est acquitté par les employeurs franciliens sur la 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. Les taux actuels du VT sont les suivants :

⁴ Les dépenses réalisées les années précédentes en investissement pour la ligne Orange doivent être règlementairement réintégrées en section de fonctionnement par le biais de l'amortissement (sur 5 ans) car elles ne seront pas suivies de travaux réalisés par le STIF, la maîtrise d'ouvrage ayant été transférée à la SGP. Cette dépense, évaluée à 2,2 M€ est donc par ce mécanisme basculée en section de fonctionnement, sur une période de 5 ans.

Zone VT	taux 2014	taux revus
zone 1	2,70%	2,85% dès le 01/07/2015
zone 2	1,80%	1,91% dès le 01/07/2015
partie de la zone 3 => zone 2	1,70%	1,91% dès le 01/07/2015
zone 3 non rezonnée	1,50%	1,50% dès le 01/07/2015

La prévision 2016 de VT repose sur plusieurs éléments :

- l'atterrissage 2015

Le produit du VT est inférieur de 42 M€ dont 9 M€ au titre d'une régularisation pour 2014, à la prévision budgétaire telle que prévue en DM1 du budget 2015⁵, soit un montant de 3 753 M€. Cet écart avec la prévision est exceptionnel quant à son importance (depuis 2012, le VT perçu a toujours été supérieur ou en ligne avec la prévision faite; en 2011, il n'était inférieur que de 6 M€). Ce moindre atterrissage tend à remettre en cause l'estimation des effets liés à l'augmentation des taux plafonds du VT et pourrait être aussi partiellement dû à une évolution "volume" moins forte qu'initialement prévue pour l'année 2015. Le montant de VT 2015 retenu pour la prévision 2016 est de 3 762 M€ (soit l'atterrissage 2015 redressé de 9 M€ de régularisation 2014);

- une hypothèse de croissance de la masse salariale en 2016 à +2,2% soit +83 M€. Cette prévision se fonde sur l'évolution moyenne constatée pour les deux premiers trimestres 2015⁶ de la masse salariale francilienne, soit respectivement +2,1% et 1,9%;

- Le relèvement des taux plafond du VT⁷ dans le cadre du financement partiel du Tarif Unique, à compter du 1er juillet 2015. L'estimation initiale devrait rapporter 210 M€ en 2016. Cependant cette estimation est revue à la baisse de l'effet observé en 2015 : le gain estimatif par rapport à 2015 est évalué à 72 M€⁸ plutôt que 105 M€ prévu initialement.

Ce montant de VT inscrit prend en compte les nouvelles dispositions de la Loi de finances 2016 quant à la compensation à percevoir de l'Etat au titre du relèvement du seuil d'assujettissement des employeurs au versement de transport de 9 à 11 salariés à compter du 1er janvier 2016. Compte tenu de l'incertitude sur le montant de cette compensation et des modalités de versement au STIF, le montant ne pourra qu'être constaté fin 2016 au vu du montant réellement perçu. Pour mémoire, le coût de cette mesure n'a pu être correctement estimé faute de disposer des données de l'Acoss qui a refusé de les transmettre aux autorités organisatrices.

2. Les contributions statutaires : 1 255,875 M€ (+12,4M€ ; 1%/voté 2015)

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 2016. Les apports de chaque membre sont individualisés dans le tableau ci-après.

⁵ CA du 11 février 2015

⁶ Acoss – stat n°218 – septembre 2015

⁷ Délibération n° 2015/009 présentée au Conseil du 11 février 2015

⁸ soit 105M€-33M€d'effet 2015 =72M€

		Voté 2015	BP 2016	écart BP2016/voté 2015
Contributions statutaires		1 243 440 690	1 255 875 097	12 434 407
Région	51,00%	634 154 752	640 496 300	6 341 548
Ville de Paris	30,38%	377 757 282	381 534 855	3 777 573
CD92	7,74%	96 242 309	97 204 732	962 423
CD93	3,75%	46 629 026	47 095 316	466 290
CD94	3,01%	37 427 565	37 801 841	374 276
CD78	1,59%	19 770 707	19 968 414	197 707
CD91	0,98%	12 185 719	12 307 576	121 857
CD95	0,91%	11 315 310	11 428 463	113 153
CD77	0,64%	7 958 020	8 037 600	79 580

3. Les recettes au titre du transport scolaire : 134,840 M€ (+0,2M€; +0,1%/voté 2015)

- La DGD : 125 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. Le montant inscrit correspond au montant perçu au titre de 2015, cette subvention n'étant pas actualisée par l'Etat.

- Les subventions et recettes reçues des conseils départementaux et des familles au titre des transports scolaires : 9,8 M€

Des subventions à hauteur de 7,8 M€ sont inscrites et correspondent à la participation des conseils départementaux des Yvelines, du Val d'Oise et de l'Essonne, conventionnée avec le STIF, afin de permettre une facturation des transports scolaires inférieure au tarif régional.

Des recettes des prestations transport scolaire en provenance des familles directement perçues par le STIF depuis août 2015 pour le transport scolaire en Essonne et dans les Yvelines sont inscrites à hauteur de 2,075 M€.

4. Les subventions et autres recettes : 192,130 M€ (-22M€; -10,3%/voté 2015)

Elles se répartissent ainsi:

- *Subvention Région pour la tarification sociale : 75,5 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 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.

- *Subvention Région Imagine' R: 58,474 M€*

La Région soutient également le transport des jeunes en Ile-de-France. A ce titre, elle verse une subvention au STIF d'un montant annuel actualisé de 58,48 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'infrastructure réalisées par le STIF sont financées par la Région, l'Etat et les conseils départementaux 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 signées. Ce montant est cohérent avec le montant des études inscrites en section de fonctionnement et le rythme de paiement et de réalisation des appels de fonds.

- *Autres recettes: 47,657 M€*

Elles sont constituées pour l'essentiel des produits liés à l'avoir sur le contrat d'exploitation RATP pour 40M€ (Cf. A.1.1), aux subventions à percevoir au titre du financement de la gratuité des transports lors de la COP21, aux redevances de parcs relais (0,65M€) et aux revenus des immeubles (3,3M€).

5. Reprise de provision : 226,975 M€ et recettes exceptionnelles : 83,186 M€

➤ Il est proposé de reprendre les provisions suivantes :

- la provision constituée en DM3 2014 à hauteur de 50 M€ au titre du règlement de la facture annuelle 2014 de la SNCF. Cette provision avait été constituée au titre de désaccords relatifs aux modalités de calcul contractuelles du plafonnement de la contribution du STIF, de la réfaction pour offre non produite durant les grèves liées à la réforme ferroviaire et à la non rétrocession du CICE.

Un accord a été trouvé suite au règlement de la facture 2014 avec la SNCF; cette provision peut donc être reprise.

- en application de la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes et de l'instruction fiscale du 16/06/2006 (BOI 3 A-7-06), le STIF ne règle plus de TVA sur les contributions versées aux opérateurs depuis 2010. Cette décision aurait pu conduire la RATP à acquitter la taxe sur les salaires qu'elle aurait refacturée au STIF. A cet effet, le STIF avait constitué une provision correspondant à la taxe sur les salaires due au titre de trois exercices pour un montant total de 163 000 000 €. Cependant, le Premier Ministre a indiqué dans un courrier adressé le 5 février 2016 à la Présidente du STIF les éléments suivants : "Vous m'avez fait part de vos inquiétudes s'agissant du champ d'application de la taxe sur les salaires. Je veillerai à ce que cette question ne pèse, ni au titre du passé, ni au titre de l'avenir, sur les charges du STIF." Cette décision permet au STIF de reprendre les provisions constituées antérieurement.

- la provision constituée à hauteur de 4 M€ au titre du paiement des soldes annuels dans le cadre de la convention de délégation de compétence transport scolaire au conseil départemental de l'Essonne. Le STIF et le CD91 se sont mis d'accord en fin d'année 2015 pour le paiement de ces soldes, la provision peut donc être reprise.

- 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 au STIF la part non versée par l'Etat. A la suite d'un contentieux lancé et gagné par la RATP, le STIF a payé en 2015 à la RATP un montant de 4 675 528 €. Ce montant peut donc être repris.

- la provision de 5,3 M€ au titre de sillons dont la réservation a été annulée par SNCF Mobilité à l'occasion des grèves 2010, et pourtant facturée par SNCF Réseau. Ce montant n'a pas été facturé au STIF par SNCF Mobilité, qui contestait ces factures. Les délais de recours ont été purgés, il convient de reprendre la provision.

➤ Les recettes exceptionnelles s'élèvent à 83,186 M€ et sont constituées pour l'essentiel:

- d'un reversement de la RATP estimé à 35 M€ au titre du contrat de crédit bail contractualisé en 2012, afin de financer l'acquisition des rames nécessaires aux tramways T3, T5, T6, T7 et T8 pour un coût de 378 M€. Le coût réel de cette opération s'avère inférieur au montant prévisionnel du fait du moindre coût des matériels. Un avenant au contrat STIF-RATP sera présenté en 2016 afin d'arrêter le montant et les modalités de ce reversement;

- le reversement du bailleur Swiss Life pour 36,6 M€ de loyers au titre de la période 2009-2015 (Cf. A.III sur le contentieux avec Swiss Life);

- le reversement de la SNCF de l'ordre de 7,5 M€ au titre du traitement du contentieux avec Gare et Connexion.

6. Écritures comptables relatives aux reprises des subventions: 197 M€
(+48M€ ; +32,2%/voté 2015)

La reprise de subventions (60 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (137 M€) optionnelle, sont des écritures d'ordre budgétaire qui allègent la charge d'amortissement des subventions d'équipement versées, constatée en dépenses de la section de fonctionnement (Cf. point A.1.10). En contrepartie, une dépense d'investissement (Cf. point B.1.4) pour chacune de ces écritures est prévue strictement égale à ces recettes de fonctionnement.

7. Résultat de fonctionnement reporté de l'exercice 2015: 15,008 M€

Conformément à la délibération d'affectation du résultat de l'exercice 2015, le solde de l'excédent cumulé est inscrit en report de fonctionnement de l'exercice 2016 pour un montant de 15 008 327,27 €.

III. Les mouvements neutres budgétairement de la section de fonctionnement

- *Redevance d'accès SNCF Réseau: 157,168 M€ (0 M€, 0%/BP2015)*

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) dont le montant forfaitaire est arrêté dans le document de référence du réseau.

La redevance d'accès doit être versée règlementairement directement par l'autorité organisatrice des transports à SNCF Réseau. 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 fonctionnement⁹. Ce montant est stable par rapport au BP2015.

- *Contentieux avec le bailleur du STIF, Swiss Life*

Depuis 2009, le STIF est en contentieux avec son bailleur, la société Swiss Life Assurance et Retraite, pour la location de son siège du 39 bis/41 rue de Châteaudun à Paris. Ce contentieux porte sur les points principaux suivants : la responsabilité du retard dans la livraison des aménagements intérieurs, le point de départ du bail et le montant des travaux d'aménagement intérieur.

Par un jugement prononcé le 8 novembre 2010, le Tribunal d'instance du 9ème arrondissement a résilié le bail et autorisé le STIF à rester dans les lieux moyennant le versement d'une indemnité d'occupation d'un montant de 2,4 M€ TTC alors que le loyer est d'environ 5 M€ TTC, soit plus de 2,5 M€ d'écart.

Le 25 février 2014, la Cour d'appel de Paris a rendu un arrêt qui a débouté le STIF de ses demandes liées au retard dans la livraison des aménagements intérieurs et au décalage du point de départ du bail, a donné raison au STIF sur une partie des surcoûts réclamés par Swiss Life au titre du montant des travaux d'aménagement intérieur, et a rétabli le bail en vigueur entre les parties. Par cet effet, le STIF a été tenu de payer l'intégralité du loyer, les travaux d'aménagement intérieur et les frais financier (Cf. DM1 approuvé au conseil de juillet 2014).

Le STIF a formé un pourvoi en cassation contre cet arrêt de la Cour d'Appel de Paris. Par un arrêt en date du 24 septembre 2015, la Cour de Cassation a cassé l'arrêt de la Cour d'appel du 25 février 2014 et renvoyé les parties devant la Cour d'Appel de Paris mais devant une autre Chambre. Cette décision a pour conséquence de replacer les parties dans la situation de novembre 2010 avec un bail résilié et une autorisation à rester dans les lieux moyennant versement de l'indemnité d'occupation.

En conséquence, il convient aujourd'hui au titre de la période 2009-2015, pour le STIF :

- d'émettre un titre de recettes exceptionnelles pour rappeler les loyers versés pour la période 2009-2015 pour 36,6 M€;
- mandater en charges exceptionnelles le paiement des indemnités d'occupation de 2009 à 2015 pour environ 16 M€;
- le dossier étant renvoyé devant la Cour d'Appel, il convient de procéder à la constitution d'une provision pour la différence soit 20 M€ si le STIF était condamné à régler les loyers et taxes associées et non l'indemnité d'occupation.

Ces mouvements sont neutres budgétairement sur la période 2009-2015.

En 2016 est inscrite l'indemnité d'occupation de 2,4 M€ et la différence entre le loyer et cette indemnité est provisionnée pour 2,8 M€.

Globalement au projet de budget 2016, la provision au titre de Swiss Life est de 23,4 M€ (20,6+2,8) et 16,3 M€ sont inscrits en charges exceptionnelles soit un total de 39,7 M€ en dépenses pour une recette de 36,6 M€ : cette opération est équilibrée sur la période 2009-2015, en revanche le solde de 2,8 M€ constitué en provision au titre de 2016 pèse sur le budget du STIF.

⁹ Avant décembre 2009, la redevance d'accès SNCF Réseau était facturée indirectement au STIF, via le contrat STIF-SNCF, au taux de TVA de 5,5%. Depuis décembre 2009, cette redevance est facturée directement au STIF par SNCF Réseau, mais au taux de 20%, ce qui entraîne un impact fiscal et budgétaire pour le STIF. Afin d'éviter ce frottement fiscal, un système de refacturation a été négocié en 2010 avec la SNCF : le STIF règle cette redevance au taux de 20% à SNCF Réseau, cette charge est annulée par une recette de SNCF Mobilités équivalente titrée au taux de TVA de 20%. En parallèle, dans le cadre du contrat STIF-SNCF Mobilités, cette même somme est remboursée à SNCF Mobilités au taux de TVA nul. In fine, la charge qui pèse sur le STIF correspond au montant de la redevance au taux de TVA nul et ce dispositif de refacturation est neutre pour la SNCF. Ce mécanisme implique en revanche une double comptabilisation de la redevance d'accès dans les charges du STIF.

B. LE BUDGET D'INVESTISSEMENT

I. Les dépenses d'investissement : 1 533,650 M€ en CP

Dépenses d'investissement	BP 2015	Voté 2015	BP 2016	EcartBP2016/ Voté2015
Investissements majeurs	841 665 000	952 947 000	1 090 288 600	137 341 600
<i>dont Subventions d'équipement versées</i>	760 325 000	859 597 000	910 988 600	51 391 600
dont Matériel roulant ferré	446 500 000	545 289 000	536 505 300	- 8 783 700
dont Matériel roulant bus et tw	180 760 000	173 666 000	194 663 300	20 997 300
dont Amélioration QS	135 675 000	133 342 000	152 000 000	18 658 000
dont Développement des réseaux	7 500 000	7 300 000	27 820 000	20 520 000
<i>dont Maîtrise d'ouvrage infrastructures</i>	72 530 000	71 540 000	131 050 000	59 510 000
<i>dont Terrains et dépôts bus</i>	8 810 000	21 810 000	48 250 000	26 440 000
Logiciels, matériels, mobiliers	7 720 000	9 764 711	6 884 000	- 2 880 711
Remboursement du capital	13 000 000	22 000 000	44 400 000	22 400 000
Investissements sous mandat	10 000 000	4 376 184	3 630 810	- 745 373
Reprises & Neutra° de subv versées	149 000 000	151 726 857	197 000 000	45 273 143
Opérations comptables de régularisation		22 178 995	27 920 692	
Restes à réaliser	-	1 941 711	5 431 703	3 489 992
Resultat d'investissement reporté	-	168 239 448	158 094 179	- 10 145 269
Total dépense d'investissements	1 021 385 000	1 333 174 906	1 533 649 984	194 733 382
Total dépenses réelles d'invest.	872 385 000	989 087 894	1 145 203 410	156 115 516

1. Les investissements du STIF : 1 090,289 M€ de CP et 3 285 M€ d'AP

Afin de mettre en œuvre les décisions prises par le conseil du STIF au titre de l'amélioration de la qualité de service, du renouvellement des infrastructures et du matériel roulant, il est nécessaire d'inscrire une enveloppe prévisionnelle de crédits de paiement gérés en AP de près de 1 090 M€, soit une enveloppe supérieure de 15% au voté 2015.

a) *Les matériels roulants : 731,169 M€ de CP et 2 810 M€ d'AP*

❖ Les crédits de paiement (CP) de matériel roulant ferré s'élèvent à 536,5 M€.

Au titre des conventions signées, 419 M€ de crédits de paiement sont inscrits pour les principaux projets suivants:

- 42 rames Régios 2N pour un montant estimatif de CP de 46 M€ ;
- 30 rames Dualis pour le tramway Tram 4 et Tram Express Nord pour un montant estimatif de CP de 68 M€;
- les 191 rames du Francilien dont le programme arrive à son terme pour les lignes H, K et L pour un montant estimatif de CP de 102 M€;
- les 35 rames MP14 et les 14 rames MP05 pour la ligne 14 et son prolongement à Mairie de Saint-Ouen pour un montant estimatif de CP de 36 M€;
- les 78 rames MF01 pour la ligne 2, 5 et 9 pour un montant estimatif de CP de 29 M€;
- les 140 rames MI09 pour le RER A pour un montant estimatif de CP de 129 M€;
- la rénovation des Z2N pour un montant estimatif de 9 M€.

En 2016, 73 rames nouvelles seront livrées et 39 rames rénovées.

Au titre des conventions qui doivent être signées en 2016, un montant de crédits de paiement est prévu pour 117 M€ et concernent les projets suivants:

- les 12 rames au titre de la tranche optionnelle n°3 pour le Francilien (44,2 M€ en CP et 121,5 M€ en AP);
- le projet Eole avec NEXTEO "bord" pour un montant estimatif de CP de 17 M€ et une AP de 84 M€;
- la commande de 124 rames RER NG pour un montant estimatif de CP de 45 M€ et une AP de 2,330 Mds€ ;
- les 31 rames pour le tram train Massy-Evry (CP de 6,8 M€ et 195 M€ d'AP);
- la rénovation des 54 rames Z20900 pour le RER C (1,4 M€ de CP et 54 M€ d'AP);
- des opérations de mise à niveau technique pour les MF77 pour les lignes 7 et 8 (0,750 M€ de CP et 30 M€ en AP), et pour les MI84 pour la ligne B (1 M€ en CP et 46 M€ en AP);
- les opérations de mutations des rames MP89 et MP05 de la ligne 14 vers la ligne 4 (4M€ de CP et 18 M€ d'AP).

Un montant de 2 766 M€ d'AP est proposé au vote pour ces projets, dont 2 415 M€ au titre du matériel RER NG.

❖ Les CP liés au matériel roulant bus et tramway s'élèvent à 194,7 M€.

Les conventions pour l'acquisition de bus nécessitent une augmentation d'AP de 44 M€ et des CP de 160,7 M€.

Au titre de la convention bus RATP 2014-2015, le besoin de CP est estimé à 86,3 M€ pour l'année 2016. La diminution de la part de subventionnement du STIF de 50% à 10% au titre de l'acquisition des bus pour la RATP dans le cadre de la convention 2016/2017 entraîne le versement d'une subvention estimée à 14,4 M€. Les CP 2016 au titre des conventions bus RATP s'élèvent donc à environ 100 M€.

Les CP prévus au titre du renouvellement des bus des opérateurs privés (60 M€) augmentent de 33% suite notamment à l'acquisition de bus hybrides plus onéreux.

Les crédits relatif au matériel roulant tramway concernent l'acquisition des 17 rames du T3 pour le prolongement à Porte d'Asnières (CP de 26,6 M€) et des 6 rames pour le T2 (CP de 2,4 M€). Une convention qui devrait être votée en 2016 permettra le renfort du T5 (CP de 5 M€).

b) L'amélioration de la qualité de service 152 M€ de CP et 120 M€ d'AP

Il est proposé au Conseil de voter les nouveaux crédits d'AP issus de la mise en oeuvre des schémas directeurs et de CP au titre de l'exercice 2016 :

- Les projets d'intermodalité nécessitent 22 M€ d'AP nouvelles pour 14 M€ de crédits de paiement correspondant à l'ensemble des projets engagés.
- Il est proposé d'augmenter l'enveloppe d'AP de 12 M€ au titre du lancement de la phase de conception du programme de modernisation billettique et d'inscrire 6 M€ de CP pour le développement des projets billettique du STIF.
- Il est proposé d'augmenter l'enveloppe d'AP de 65 M€ au titre du SDA et d'inscrire des crédits de CP de 86,2 M€. L'augmentation des CP constatée en 2015 se poursuit en 2016 compte tenu de l'accroissement du nombre de gares en chantier.
- Les projets d'information voyageur nécessitent 12 M€ d'AP nouvelles et 25 M€ de crédits de paiement correspondant à l'ensemble des projets engagés.
- L'AP relative à l'optimisation des infrastructures est augmentée de 6 M€ ; il est prévu 10,8 M€ en CP, crédits stables par rapport à 2015.

- Il est prévu une ouverture d'AP de 3 M€ au titre des opérations de sécurité et une inscription de crédits de CP de 6 M€.

c) Les développements de réseaux et maîtrise d'ouvrage STIF: 207,120 M€ de CP et 414,36 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, sont attendus à un niveau supérieur de 102% à celui de 2015. Ces crédits se répartissent ainsi :

- crédits au titre des projets en phase études : 20,25 M€. Il s'agit des projets tramways T7 phase 2, TGO phase 1 ainsi que des projets TZEN 4 et TZEN 5 en phase opérationnelle. A cet effet, deux nouvelles AP sont proposées au vote afin de prendre en compte l'avancée des programmes études d'infrastructure pour le TZEN 4 (pour 16,560M€) et le TZEN 5 (pour 10,800M€) ;
- crédits au titre des projets en phase travaux dont le STIF assure la maîtrise d'ouvrage: 83,5 M€. Il s'agit des dépenses de travaux pour le projet T4, TTME, T9, TCSP Massy Saclay et diverses opérations plus mineures. Le projet du T9 nécessite par ailleurs une AP supplémentaire de 333 M€ permettant d'inscrire le coût total du projet à la charge du STIF et le T10 de 15,5 M€,
- crédits au titre des acquisitions foncières nécessaires pour la bonne réalisation de ces projets: 27,3 M€.

La bonne réalisation de ces projets sous maîtrise d'ouvrage du STIF suppose que les financeurs délibèrent les conventions de financement dans les délais et au vu des montants nécessaires pour l'avancement de ces projets.

- crédits au titre de la politique de développement des réseaux pour 27,8 M€ dont l'essentiel des décaissements relèvent de l'automatisation de la ligne 4;
- crédits pour la réalisation de dépôts de bus : 48,25 M€ en CP et 32 M€ en AP. Des crédits de paiement sont inscrits en 2016 pour 2,5 M€ pour la réalisation de la construction du dépôt de bus sur le terrain que le STIF a acquis en 2015 à Vélizy. Par ailleurs des crédits sont inscrits à hauteur de 45,75 M€ pour permettre au STIF de poursuivre sa politique d'acquisition foncière selon les opportunités.

2. Les autres dépenses : 10,51M€ de CP

Pour l'essentiel, il s'agit :

a) Logiciels et marques, matériels et mobiliers : 6,88 M€

Les crédits inscrits permettent notamment la mise à niveau des outils informatiques nécessaires à l'organisation des transports en commun, comme l'IVTR (information voyageur temps réel), Vianavigo, le SIDV (système d'information des données de validation) et l'open data.

b) Opérations pour compte de tiers : 3,63M€

Il s'agit des opérations au titre de l'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.4).

3. Remboursement du capital : 44,4 M€

Le remboursement du capital des emprunts contractualisés depuis 2012 est estimé à 44,4 M€.

4. Ecritures comptables 224,92 M€

- ✓ Les écritures comptables relatives aux reprises de subventions : 197 M€

Cette écriture d'ordre budgétaire permet d'alléger la charge des amortissements des subventions d'équipement versées, constatée en dépense de la section de fonctionnement (Cf. point A.II.4). La dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement.

- ✓ Les écritures comptables de régularisation: 27,92 M€

Il s'agit de régularisations d'imputation au titre de la Ligne Orange¹⁰ et au titre d'autres opérations dont les imputations étaient erronées. Ces opérations comptables sont nulles budgétairement car elles sont équilibrées pour le même montant en recettes d'investissement (Cf. B.II.4).

Les autres écritures concernent l'opération TZEN1 et la gare routière du T7 pour le transfert du droit à déduction de la TVA. Plusieurs inscriptions budgétaires sont nécessaires pour un montant total de 25,74 M€. En contrepartie de ces dépenses, 24,34 M€ sont inscrits en recettes. Le solde de ces opérations correspond aux dépenses d'aménagement urbain non éligibles à ce dispositif et qui ne sont, par ailleurs, pas éligibles au FCTVA.

5. Le solde d'exécution de la section d'investissement reporté de l'exercice 2015 et les restes à réaliser 2015: 163,6 M€

Il s'agit, conformément au compte financier 2015 voté par le Conseil d'Administration du 30 mars 2016:

- d'une part, du résultat cumulé de la section d'investissement 2015 négatif à hauteur de 158,094 M€;

- et d'autre part, de l'inscription des crédits nécessaires au paiement des dépenses d'investissement engagées fin 2015 mais non réglées. Il s'agit des restes à réaliser inscrits au compte financier 2015 pour 5,43 M€.

Ces deux écritures sont obligatoirement inscrites à la plus proche décision budgétaire qui suit le vote du compte financier et financées par une partie de l'affectation du résultat de fonctionnement 2015 inscrit en recettes d'investissement (Cf. B.II.6.) conformément à la décision du Conseil.

¹⁰ Les dépenses précédemment imputées en travaux doivent être imputées en dépenses d'études, suite au transfert de la MOA à la SGP.

II. Les recettes d'investissement : 1 533,650 M€

Recettes d'investissement	BP 2015	Voté 2015	BP 2016	EcartBP2016/ Voté2015
Emprunt	456 249 610	584 344 822	754 781 121	170 436 299
Produit des amendes	143 000 000	143 000 000	125 000 000	- 18 000 000
Subventions	116 022 000	85 222 000	62 200 000	- 23 022 000
Virement sect. de foncton.	140 607 390	140 607 390	193 321 372	52 713 982
Autres (dt FCTVA)	12 400 000	12 400 000	500 000	- 11 900 000
Investissements sous mandat	10 000 000	4 376 184	3 630 810	- 745 373
Amortissement immobilisations	153 216 000	153 000 000	204 168 713	51 168 713
Ecritures comptables de régularisation		19 361 270	26 522 085	7 160 816
Restes à réaliser	-	-	30 000 000	30 000 000
Affectation résultat de fonct.	-	188 921 530	133 525 882	- 55 395 647
Total recettes d'investissements	1 031 495 000	1 331 233 195	1 533 649 984	202 416 789
Total recettes réelles d'invest.	878 279 000	969 950 396	976 111 931	6 161 536

1. Le produit des amendes : 125 M€

Le montant inscrit correspond à l'estimation du produit attendu par le STIF au titre des amendes de police pour 2016 soit 125 M€.

2. Les subventions des collectivités : 62,2 M€

Il est proposé d'inscrire un montant de subventions de 62,2 M€ pour l'étude et la réalisation (acquisition de terrains et travaux) des projets sous la maîtrise d'ouvrage du STIF, pour lesquels il bénéficie de subventions de l'Etat et des collectivités franciliennes. Ce montant est estimé sur la base des dernières dépenses réalisées en 2015 et 30% des dépenses prévisionnelles 2016¹¹. Il est en progression de 35% par rapport au voté 2015 compte tenu de la montée en charge des projets menés par le STIF.

Le STIF subit la charge financière et budgétaire entre la date de paiement de ces dépenses et la réception des financements des financeurs.

3. FCTVA: 0,5 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 2015.

4. Les écritures comptables: 427,2 M€

- ✓ Les amortissements : 204 M€

Le montant budgété est la contrepartie de la dépense de fonctionnement (Cf. A -I - 10).

¹¹ Les principales dépenses étant payées en fin d'année par le STIF, il ne peut émettre plus de titres de recettes pour percevoir ces subventions qui sont fondés sur les dépenses acquittées.

Par ailleurs, il est proposé de simplifier les modalités d'amortissement des biens de faible valeur dans le règlement budgétaire et financier du STIF. Les articles 5 et 6 du titre VII, article 14 prévoyaient le non amortissement des dépenses inférieures à 1 500 € et donc leur comptabilisation en section de fonctionnement. Compte tenu des difficultés rencontrées dans l'application de ces dispositions, la suppression de ces articles induit dorénavant l'amortissement de toutes les immobilisations quelle que soit leur valeur et le point 4 du titre VII, article 14 est amendé ainsi "Toutes les immobilisations sont comptabilisées en section d'investissement. Le seuil unitaire en deçà duquel les immobilisations de faible valeur, ou dont la consommation est très rapide, s'amortissent sur un seul exercice, est fixé à 1 500 €".

✓ Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement: 193,3 M€
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. Le niveau de ces ratios conditionne la faisabilité de lever des volumes de dette aussi important et le niveau des conditions financières.

✓ Les autres recettes : 30,1 M€
Il s'agit des opérations pour compte de tiers : 3,6 M€, équilibrées en recettes et dépenses (cf. B.1.2.b) et de régularisations comptables: changements d'imputations et opérations liées notamment au transfert du droit à déduction de la TVA (26,5 M€) (cf. B.1.4.).

5. L'emprunt: 754,7 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 soit 145 M€ de plus qu'en 2015.

Le STIF va renforcer sa recherche de nouveaux financeurs compte tenu des volumes prévus. Dès avril 2016, une consultation sera lancée auprès des financeurs potentiels afin de tester leur appétence pour le STIF.

En fin d'année 2016, l'encours de la dette du STIF devrait atteindre 1,8 Mds.

6. Affectation du résultat de fonctionnement 2015: 133,5 M€ et restes à réaliser: 30M€

Conformément à la délibération d'affectation du résultat de l'exercice 2015, le résultat de fonctionnement 2015 est affecté à hauteur de 133,5 M€ en section d'investissement, afin de couvrir le besoin de financement de la section d'investissement (cf. rapport compte financier 2015 point IV).

Par ailleurs, 30M€ de restes à réaliser sont inscrits et correspondent au solde du contrat signé avec la CDC en 2011. Ces crédits d'emprunt, ouverts en 2015 ne nécessitaient pas de tirage en 2015 mais sont levés début 2016, compte tenu de la date de clôture du contrat avec la CDC.

Le cumul de ces montants, soit 163,5 M€, vient couvrir exactement le besoin de financement cumulé 2015 et les restes à réaliser 2015 inscrits en dépenses d'investissement (Cf. B.1.5).

Les deux sections sont équilibrées en dépenses et en recettes.