



## **BUDGET PRIMITIF 2017**

Rapport n°2017/118

au Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France  
séance du 22 mars 2017

Rubrique : Budget, finances

L'élaboration du budget 2017 est marquée par la conclusion de la problématique du financement du passe navigo à tarif unique. Le budget 2017 concrétise ainsi les démarches entreprises par la Présidente du STIF pour obtenir des ressources pérennes envers, d'une part, le Premier Ministre avec la signature du protocole d'accord le 27 juin 2016, et d'autre part, les opérateurs RATP et SNCF:

- Une augmentation du versement de transport, effective au 1<sup>er</sup> avril 2017, qui devrait rapporter de l'ordre de 146 M€ et 195 M€ en année pleine ;
- Une affectation au STIF de points de tarif de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), qui devrait rapporter 100 M€ ;
- Des recettes tarifaires supplémentaires liées à la mise en œuvre de mesures pour lutter plus efficacement contre la fraude.

A dépenses constantes, ces ressources supplémentaires permettent le financement pérenne du Navigo à tarif unique. Cependant, elles ne permettent pas de couvrir la croissance tendancielle des dépenses du STIF, induite notamment par la croissance des coûts des opérateurs, la mise en service d'offre nouvelle et le financement de la politique dynamique d'investissement du STIF.

Les dépenses réelles du budget de fonctionnement, 5 719 M€, sont maîtrisées puisqu'elles diminuent de 0,4%. Cependant le budget offre de transport augmente de 63 M€ HT lié à l'offre nouvelle proposée au vote en 2017, pour un effet année pleine de 100 M€ : au titre du Grand Paris du Bus pour 30M€ notamment pour les développements en rattrapage de l'insuffisance de desserte prioritairement des territoires de la grande couronne, la mise en service du T11 Express entre Epinay Sur Seine et le Bourget (16M€) prévue en juillet 2017, le renfort de l'offre sur des lignes Transilien, les coûts liés à la mise en service sur la ligne R des rames neuves Régio2N et le renfort d'offre liée aux travaux sur les RER A et C cet été.

Par ailleurs, un renfort de la présence humaine afin d'améliorer la sécurité des réseaux Optile est prévue pour environ 2 M€ en plus des agents de médiation supplémentaires déjà intégrés à certains réseaux en 2016.

Le budget d'investissement, 1 624 M€, est en progression de +36% par rapport à l'exécution 2016 (les investissements réels progressent de 21%) notamment :

- +173 M€ au titre du renouvellement des matériels roulants ferré, bus et tramway et des opérations d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage STIF :
  - les investissements au titre du matériel roulant s'élèvent à 781 M€ soit +98 M€ par rapport à l'exécuté 2016 : en 2017, 82 rames nouvelles seront livrées et 70 rames rénovées;
  - les opérations d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage STIF représentent 170 M€ en 2017, en progression par rapport à 2016 de +75 M€ ;
  - les opérations de qualité de service s'élèvent à 151 M€, stable par rapport à 2016.
- le coût du remboursement du capital soit 77 M€ augmente de 74% entre 2017 et 2016, du fait de l'augmentation de l'encours de dette du STIF.

L'excédent de 176 M€ de l'exercice 2016 reporté sur 2017 permettra de financer ce supplément d'investissements et en particulier :

de financer la signature du marché RERNG qui était prévue fin 2016 et qui a été décalée à début janvier 2017 pour 56 M€ ;

- d'accélérer les investissements du STIF à hauteur de 120 M€ par rapport à 2016 et notamment :
  - 75 M€ au titre de la maîtrise d'ouvrage de projets de transports, suite à la signature de l'avenant au CPER en janvier 2017,
  - 22 M€ au titre du matériel roulant bus pour accélérer l'acquisition de bus propres,
  - 10 M€ au titre du matériel roulant ferré pour prévoir l'acquisition d'AGC supplémentaires auprès des autres régions à affecter sur la ligne P dès fin 2017, le solde au titre de l'accélération de la commande du matériel roulant pour TTME, suite à la signature du protocole de financement début 2017.

## Les chiffres clés du STIF – Budget primitif 2017

	<b>budget primitif 2016</b>	<b>compte financier 2016</b>	<b>Budget primitif 2017</b>	écart BP2017/BP 2016	Ecart BP2017/CF 2016
<b>Dépenses réelles de fonctionnement (en M€)</b>	<b>5 742</b>	<b>5 629</b>	<b>5 719</b>	<b>-0.4%</b>	1.6%
Exploitation régulière	5 179	5 093	5 131	-0.9%	0.7%
<i>dont RATP</i>	2 176	2 122	2 066	-5.0%	-2.7%
<i>dont SNCF</i>	2 258	2 229	2 297	1.7%	3.0%
<i>dont CT3</i>	721	722	747	3.6%	3.5%
<i>dont autres politiques de transport</i>	24	20	21	-14.2%	2.5%
Redevances/taxes	228	227	223	-2.4%	-2.1%
Transport scolaire	144	142	157	9.0%	10.5%
Tarifification sociale	15	10	11	-25.5%	8.8%
Gestion de la dette et du VT	81	79	93	14.8%	17.1%
Budget courant	73	63	83	13.9%	30.9%
Autres charges	22	14	22	-2.8%	59.6%
<b>Recettes réelles de fonctionnement (en M€)</b>	<b>5 742</b>	<b>5 778</b>	<b>6 083</b>	<b>5.9%</b>	5.3%
VT	3 919	3 969	4 276	9.1%	7.7%
Contributions statutaires	1 256	1 256	1 266	0.8%	0.8%
Subventions tarification RIF	139	139	108	-22.4%	-22.3%
TICPE	-	-	100		
Redevance accès SNCF Réseau	157	157	150	-4.4%	-4.1%
Transport scolaire	135	137	138	2.4%	0.5%
Autres subventions et recettes	136	120	44	-67.5%	-63.1%
<b>Epargne brute</b>		<b>150</b>	<b>364</b>		
<b>taux d'autofinancement</b>		<b>15%</b>	<b>30%</b>		
<b>Dépenses réelles d'investissement (en M€)</b>	<b>1 179</b>	<b>991</b>	<b>1 204</b>	<b>2.1%</b>	21.4%
Matériel roulant	731	683	781	6.8%	14.4%
<i>dont MR ferré</i>	537	554	631	17.5%	13.8%
<i>dont MR bus et Tw</i>	195	128	150	-22.8%	17.3%
Amélioration qualité de service	152	153	151	-0.4%	-0.8%
Maîtrise d'ouvrage infrastructures et des rese	207	95	170	-17.9%	79.7%
remboursement du capital	44	43	77	74.3%	78.4%
Autres	44	18	24	-45.9%	31.6%
<b>Recettes réelles d'investissement (en M€)</b>	<b>976</b>	<b>817</b>	<b>657</b>	<b>-32.7%</b>	-19.6%
Emprunt	785	630	469	-40.3%	-25.6%
Produit des amendes	125	131	125	0.0%	-4.5%
Subventions	62	54	40	-35.7%	-25.8%
Autres recettes	4	2	23	466.9%	851.0%
<b>Autres indicateurs</b>					
Encours de la dette	1 770	1 616	2 007		

## SOMMAIRE

<b>A.</b>	<b><i>Une evolution du budget de fonctionnement maitrisee tout en renforçant l'offre de service</i></b>	<b>7</b>
<hr/>		
<b>I.</b>	<b>Les dépenses de fonctionnement : 6 347,064 M€</b>	<b>7</b>
1.	L'évolution des contributions aux opérateurs est maitrisée tout en assurant de l'offre nouvelle pour 63 M€ et un renforcement de la sécurité des réseaux Optile: 5 109,856 M€ (-44M€, -0,9%/BP 2016)	7
2.	La poursuite des politiques de transport plus adaptées à des besoins spécifiques : 20,740 M€ (-3 M€, -14%/BP 2016)	8
a)	Services PAM : 12,500 M€ (0M€, 0%/ BP 2016)	8
b)	Transport à la demande : 4,940 M€ (0,890M€, 0+22%/ BP 2016)	8
c)	Etudes PDU, bonus qualité de service et autres conventions : 3,300 M€ (+0,672M€, +26%/ BP 2016).	8
	Cette rubrique regroupe les études PDU (0,3 M€,) en forte progression suite à de nouvelles études, les bonus, en augmentation aussi, prévus contractuellement pour les ouvrages d'intermodalité labélisés pour inciter à l'amélioration de leur exploitation (1 M€), et les coûts d'exploitation des sites propres d'Evry et Massy Saclay (2 M€).	8
3.	Un accroissement du budget des transports scolaires exceptionnel lié à des modifications de modalités de règlement : 156,828 M€ (+12 M€, +9%/BP 2016)	9
4.	La gestion de la tarification sociale maitrisée - chèques mobilité, améthyste et fin de la gestion Solidarité Transport : 11,2 M€ (-3,8 M€, -25%/BP 2016)	9
5.	Croissance continue de la fiscalité sur le matériel roulant ferré propriété du STIF - IFER : 72,410 M€ (+1,4 M€, +2%/ BP 2016)	9
6.	Une baisse de la redevance d'accès SNCF Réseau: 150,176 M€ (-7M€, -4%/ BP 2016)	9
7.	Charges financières: 38,3 M€ (+ 10M€, +37%/ BP 2016)	10
8.	Frais liés au VT : 54,478 M€ (+1,6M€, +3%/ BP 2016)	10
9.	Budget de fonctionnement du STIF : 81,760 M€ (+ 10M€, +13,9%/ BP 2016)	10
a)	Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres: 22,670 M€ de crédits de paiement (+1,7M€; +8%/ BP 2016)	11
b)	Frais de fonctionnement du STIF : 32,664 M€ (+7M€/ +31%/ BP 2016)	11
c)	Dépenses de personnel et d'action sociale : 26,425 M€ (+0,5M€; +2,0%/ BP 2016)	11
10.	Les impôts locaux: 1,083 M€ (+0,150 M€, +16%/BP 2016)	11
11.	Autres charges : les provisions, les charges exceptionnelles et les écritures d'ordre : 12,5 M€	12
a)	Les provisions : 15,320 M€ (-26M€ ; -64%/BP2016)	12
b)	Les charges exceptionnelles : 9,211M€ (-13M€ ; -59%/BP2016)	12
c)	Ecritures d'ordre : 12,5 M€ (0M€ ; 0%/BP2016)	12
12.	Les amortissements : 254 M€ (+ 50M€, +24%/ BP 2016)	12
13.	Virement à la section d'investissement : 359,202 M€	12
<b>II.</b>	<b>Les recettes de fonctionnement : 6 347,064M€</b>	<b>13</b>
1.	Le versement de transport et la compensation de l'Etat : 4 276,026 M€ (+ 357M€, +9,1%/ BP 2016)	13
2.	Les contributions statutaires : 1 265,922 M€ (+10 M€, +0,8%/ BP 2016)	14
3.	Les recettes au titre du transport scolaire : 138,099 M€ (+ 3M€, +2,4%/ BP 2016)	14
4.	Les subventions et autres recettes : 139,741 M€ (-52 M€, -27%/ BP 2016)	15
5.	Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 100M€ (+100M€ ; +100%/BP2016)	15
6.	Reprise de provision et recettes exceptionnelles : 31,100 M€ (-279M€, -90%/ BP 2016)	16
a)	Reprise de provisions suivantes : 18,424 M€	16
b)	Les recettes exceptionnelles s'élèvent à 12,676 M€	16
	Elles sont constituées:	16
7.	Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions: 246 M€ (+ 49M€, +25%/ BP 2016)	16
<b>B.</b>	<b><i>L'ambitieuse politique d'investissement du Stif s'intensifie</i></b>	<b>17</b>
<hr/>		
<b>I.</b>	<b>Les dépenses d'investissement : 1 623,664 M€ en CP, 2 340,7M€ en AP</b>	<b>17</b>
1.	Les investissements au titre du matériel roulant progressent à nouveau de près de +14% par rapport à 2016 : 780,9 M€ de CP et 2 259,3 M€ d'AP	18
2.	Des investissements d'amélioration de la qualité de service toujours aussi importants : 151,386 M€ de CP et 81,400 M€ d'AP	19
3.	Les développements de réseaux et maîtrise d'ouvrage STIF: 170,064 M€ de CP	19
4.	Les autres dépenses d'investissement: 20,354 M€ de CP	20
a)	Logiciels et marques, matériels mobiliers et opérations immobilières: 17,023 M€	20
b)	Opérations pour compte de tiers : 3,331 M€	20
5.	Remboursement du capital : 77,4 M€ (+ 33M€, +74%/ BP 2016)	20
6.	Ecritures comptables relatives aux reprises de subventions : 246M€ (+ 49M€, +25%/ BP 2016)	20
7.	Le solde d'exécution de la section d'investissement reporté de l'exercice 2015 et les restes à réaliser 2015: 177,495 M€	20
<b>II.</b>	<b>Les recettes d'investissement : 1 623,664 M€</b>	<b>21</b>
1.	Le produit des amendes : 125 M€ (+ 0M€, +0%/ BP 2016)	21
2.	Les subventions des collectivités : 40 M€ (-22 M€, -36%/ BP 2016)	22

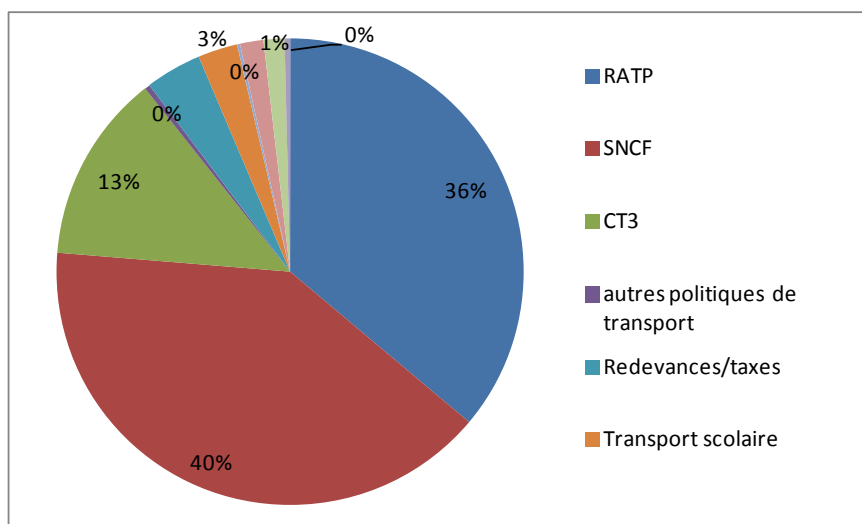
3.	Autres recettes : 23,419 M€ (+M€/BP 2016) .....	22
a)	Régularisation de subventions versées : 7,088 M€.....	22
b)	FCTVA : 0,500 M€ .....	22
c)	Opérations pour compte de tiers : 3,331M€ .....	22
d)	Ecriture comptable : 12,500 M€ .....	22
4.	Amortissements et Affectation du résultat: 625 M€ .....	22
a)	Les amortissements : 254 M€ (+49 M€, +24%/ BP 2016) .....	22
b)	Affectation du résultat de fonctionnement 2016: 353,428 M€ .....	22
5.	Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement: 359,202 M€ (+165 M€, +86%/BP2016) .....	23
6.	L'emprunt: 468,614 M€ (-286 M€, -38%/ BP 2016) .....	23

## A. UNE EVOLUTION DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT MAITRISEE TOUT EN RENFORCANT L'OFFRE DE SERVICE

### I. Les dépenses de fonctionnement : 6 347,064 M€

Dépenses de fonctionnement		BP 2016	BP 2017	BP 2017/BP2016	Evol BP/BP
Exploitation régulière	Exploitation régulière RATP	2 175 807 000	2 065 939 000	- 109 868 000	-5%
	Exploitation régulière SNCF	2 257 566 000	2 296 786 000	39 220 000	2%
	Exploitation régulière CT3	721 138 000	747 131 000	25 993 000	4%
	PAM, TAD, PDU, bonus, autres	24 178 000	20 740 000	- 3 438 000	-14%
Transport scolaire	Transport scolaire	143 905 060	156 828 238	12 923 178	9%
Tarification sociale	Chèque mobilité	1 530 000	1 300 000	- 230 000	-15%
	Gestion TST	4 900 000	1 300 000	- 3 600 000	-73%
	Améthyste anciens combattants	8 600 000	8 600 000	-	0%
Redevances/taxes	IFER	71 000 000	72 410 000	1 410 000	2%
	Redevance accès SNCF Réseau	157 168 000	150 176 000	- 6 992 000	-4%
Gestion de la dette et du VT	charges financières	27 975 000	38 300 000	10 325 000	37%
	Coûts de gestion du VT	52 815 000	54 478 000	1 663 000	3%
Budget courant	Masse salariale	25 907 145	26 425 691	518 546	2.0%
	Charges fonctionnement	24 970 044	32 664 074	7 694 030	31%
	Etudes	20 911 400	22 670 562	1 759 162	8%
	Impôts et taxes	933 000	1 083 000	150 000	16%
Autres charges	Exceptionnelles	22 331 922	9 211 000	- 13 120 922	-59%
	Provision	42 171 167	15 320 000	- 26 851 167	-64%
	Amortissement	204 168 713	254 000 000	49 831 287	24%
	Ecritures d'ordre		12 500 000		
	Virement de sect.	193 321 372	359 202 084	165 880 712	86%
<b>Total dépenses de fonct.</b>		<b>6 181 296 823</b>	<b>6 347 064 649</b>	<b>165 767 826</b>	<b>2.7%</b>
<b>Total dépenses réelles de fonct.</b>		<b>5 741 635 571</b>	<b>5 718 542 565</b>	<b>- 23 093 006</b>	<b>-0.4%</b>

Les poids des principales politiques du STIF sont les suivants :



1. L'évolution des contributions aux opérateurs est maîtrisée tout en assurant de l'offre nouvelle pour 63 M€ et un renforcement de la sécurité des réseaux Optile: 5 109,856 M€ (-44M€, -0,9%/BP 2016)

Les dépenses liées aux contrats SNCF, RATP et OPTILE mobilisent 81% des ressources du STIF.

Les crédits proposés au budget 2017 sont fondés sur les maquettes contractuelles et les avenants validés, ainsi que :

- une prévision des formules d'indexation cohérentes avec la prévision d'inflation de 0,8% (prévision LFI 2017), soit une indexation 2017 de +1,03% pour la RATP, +1,5% pour la SNCF et 0,8% pour les CT3 (par rapport à l'exécuté 2016);
- une hypothèse d'augmentation des recettes de trafic de 4% qui inclut l'effet volume et l'effet lutte contre la fraude : cette hypothèse devrait rapporter de l'ordre de 130 M€ HT en année pleine et 53 M€ HT en 2017 pour une application au 1<sup>er</sup> août 2017 ;
- des incitations financières fonction des factures antérieures ;
- de l'impact en année pleine des offres décidées en 2016 (environ 18 M€) ;
- de la prise en compte de 10 M€ de compensation aux opérateurs pour pertes de recettes en cas de pollution ;
- du coût de gestion de la carte solidarité transport porté maintenant non plus par le STIF mais par les opérateurs via le GIE Comutitres (Cf. point A.I.4).

L'impact de la hausse tarifaire 2017, l'effet en année pleine de la hausse 2016 et de la suppression de la réduction de 75% dans les transports pour les bénéficiaires de l'AME permettent d'abaisser les contributions à verser aux opérateurs, tout en permettant de prévoir de l'offre et des services nouveaux à mettre en œuvre en 2017:

- une enveloppe d'offre nouvelle d'environ 63 M€<sub>2017</sub> pour un effet année pleine de plus de 100 M€ est prévue au titre du Grand Paris du Bus pour 30M€ sur 2017 notamment pour les développements en rattrapage de l'insuffisance de desserte prioritairement des territoires de la grande couronne, la mise en service du T11 Express entre Epinay Sur Seine et le Bourget (16M€) prévue à en juillet 2017, le renfort de l'offre sur des lignes Transilien, la mise en service sur la ligne R des rames neuves Régio2N et le renfort d'offre liée aux travaux sur les RER A et C cet été ;
- un renfort de la présence humaine afin d'améliorer la sécurité des réseaux Optile, pour environ 2 M€ en plus des agents de médiation supplémentaires déjà intégrés à certains réseaux en 2016.

## 2. La poursuite des politiques de transport plus adaptées à des besoins spécifiques : 20,740 M€ (-3 M€, -14%/BP 2016)

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 diminution de ce budget global est essentiellement liée au basculement en 2017 des dépenses relatives au Programme de Modernisation de la Billettique en section d'investissement, compte tenu de la nature de ces dépenses.

### *a) Services PAM : 12,500 M€ (0M€, 0%/ BP 2016)*

Ces crédits permettent de financer les dispositifs PAM à travers des conventions avec les conseils départementaux. Le budget reste stable.

### *b) Transport à la demande : 4,940 M€ (0,890M€, 0+22%/ BP 2016).*

Les crédits sont en progression suite notamment à l'effet année pleine des renforts d'offre mis en œuvre en 2016 et surtout des nouveaux services prévus en 2017 dans le cadre du Grand Paris du Bus.

### *c) Etudes PDU, bonus qualité de service et autres conventions : 3,300 M€ (+0,672M€, +26%/ BP 2016).*

Cette rubrique regroupe les études PDU (0,3 M€,) en forte progression suite à de nouvelles études, les bonus, en augmentation aussi, prévus contractuellement pour les ouvrages d'intermodalité labélisés pour inciter à l'amélioration de leur exploitation (1 M€), et les coûts d'exploitation des sites propres d'Evry et Massy Saclay (2 M€).



3. Un accroissement du budget des transports scolaires exceptionnel lié à des modifications de modalités de règlement : 156,828 M€ (+12 M€, +9%/BP 2016)

Le budget transport scolaire augmente du fait notamment :

- de la modification des modalités de versement des dotations aux organisateurs locaux pour les CSS 78 et 95 à compter de la rentrée de septembre 2017 (1<sup>er</sup> acompte versé de 50% au lieu de 30%) ;
- de la prise en compte de l'augmentation constatée pour la rentrée 2016-2017 du nombre de circuits générés par l'arrivée tardive des demandes des familles et des avis des MDPH ne permettant pas une optimisation du nombre de circuits de transport des élèves et donc une augmentation du coût unitaire ;
- et par prudence, une provision liée à l'incertitude de la prochaine rentrée scolaire (accroissement du nombre d'élèves transportés et circuits) de 1 M€.

4. La gestion de la tarification sociale maîtrisée - chèques mobilité, améthyste et fin de la gestion Solidarité Transport : 11,2 M€ (-3,8 M€, -25%/BP 2016)

Le budget prévu au titre de ces politiques diminue en raison d'un changement de périmètre entre 2016 et 2017: les crédits prévus au titre de la gestion de la carte solidarité transport sont dorénavant inscrits avec les contributions versées aux opérateurs, ces derniers assurant via le GIE Comutitres cette gestion à compter du mois de mai 2017 (conformément aux avenants signés en 2016). En 2017, seuls 1,3 M€ de crédits sont ici inscrits correspondant à la fin de gestion de ce marché par le STIF, de janvier à avril 2017. Toutes choses égales par ailleurs, le budget global de la tarification sociale reste stable.

Par ailleurs, cette ligne intègre :

- la distribution des chèques mobilité (1,5 M€) ;
- et le financement de l'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste, en subventionnant les départements. Cette mesure est estimée à 8,6 M€ en 2017.

5. Croissance continue de la fiscalité sur le matériel roulant ferré propriété du STIF - IFER : 72,410 M€ (+1,4 M€, +2%/ BP 2016)

Le STIF est redevable de l'impôt, institué par la Loi Grand Paris<sup>1</sup>, 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 72 M€. Cet impôt permet à la Société du Grand Paris de financer une partie des travaux d'infrastructure nécessaires au nouveau métro.

6. Une baisse de la redevance d'accès SNCF Réseau: 150,176 M€ (-7M€, -4%/ BP 2016)

Les péages SNCF Réseau 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

---

1 Loi du 3 juin 2010, article 11

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<sup>2</sup>, le même montant est inscrit en recette de fonctionnement..

Les péages payés par le STIF au titre de la RA baissent de 4% en 2017 suite à un effet prix à la baisse lié à la formule d'indexation des péages et à un ajustement lié à la régulation de la redevance quai contre 0% entre 2015 et 2016.

7. Charges financières: 38,3 M€ (+ 10M€, +37%/ BP 2016)

Il s'agit:

- des intérêts des emprunts levés entre 2012 et 2016 ainsi qu'une estimation des frais financiers des emprunts à mobiliser en 2017 pour globalement 36 M€<sup>3</sup>. 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 de la baisse tendancielle des taux ;
- 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 2017 estimés à 2,3 M€.

L'augmentation de +37% de ces charges financières correspond au fait que la dette du STIF a augmenté de plus de 57 % en 2016.

8. Frais liés au VT : 54,478 M€ (+1,6M€, +3%/ BP 2016)

Ces crédits inscrits se répartissent :

- en frais versés aux organismes collecteurs du VT à hauteur de 41,478 M€ soit 0,97% du VT à percevoir ;
- en remboursements effectués en faveur des employeurs qui remplissent les conditions d'un remboursement (13 M€).

9. Budget de fonctionnement du STIF : 81,760 M€ (+ 10M€, +13,9%/ BP 2016)

Le budget de fonctionnement du STIF qui regroupe les études, les prestations de conseils, la masse salariale et les coûts de fonctionnement courant de la structure progresse de 13,9% par rapport au BP2016.

Cependant, cette croissance est ramenée à 10% à périmètre comparable 2017/2016, la différence étant liée au règlement du contentieux avec notre bailleur, Swiss Life : le STIF doit dorénavant régler le loyer acté au bail et non plus l'indemnité compensatrice qui était deux fois moins importante.

Par ailleurs, la croissance de ce budget est limitée à 6% hors projets informatiques : le budget informatique de l'ordre de 12,7 M€ progresse avec la multiplication des nouveaux services voyageurs (évolution de ViaNavigo par exemple) et le coût de leur maintenance et hébergement.

Hors budget informatique et charges locatives, l'essentiel de la progression du budget (6%) est lié à l'accroissement du budget études et prestations de conseil (+8%), la croissance de la masse salariale étant limitée à +2%. Enfin, le budget prend en compte cette année un budget lié à l'audit organisationnel.

---

<sup>2</sup> Afin d'éviter un frottement fiscal, un système de refacturation a été mis en place : le STIF paie la redevance d'accès TTC à SNCF Réseau, cette charge est annulée par une recette SNCF Mobilité équivalente TTC (qui apparaît dans les recettes du budget du STIF). En parallèle, la contribution versée à SNCF Mobilité HT comprend cette redevance afin de rembourser SNCF Mobilités. In fine, la charge qui pèse sur le STIF correspond à la redevance HT et ce dispositif est neutre pour SNCF Mobilités.

<sup>3</sup> y compris 7,6 M€ d'intérêts courus non échus : intérêts de la dette 2016 mais réglés uniquement en 2017 soit à la date anniversaire des contrats

*a) Etudes générales, CPER et Contrats Particuliers et autres: 22,670 M€ de crédits de paiement (+1,7M€; +8%/ BP 2016)*

Les crédits 2017 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan et des contrats particuliers pour 9,255 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 le prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay, TGO phase 2, télécabine Créteil-Limeil-Brévannes, TCSP Chessy Esbly Val d'Europe. 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 légère diminution par rapport aux crédits inscrits au BP2016 (-0,5M€) et en progression de 0,3M€ par rapport à l'exécuté 2016.
- les audits et les études générales amont pour 13,421M€. Ces crédits (+2 M€ par rapport au BP2016) concernent des études pour le traitement des données de validation, pour l'analyse des temps de parcours, la restructuration de l'offre bus, la préparation des DSP T9 et L15, de nouvelles enquêtes de perception, la préparation de l'enquête globale transport EGT H2020 (cout global pluriannuel de 6,5 M€), la poursuite des audits menés sur les contrats RATP/SNCF/CT2 ou l'audit organisationnel du STIF notamment.

24,954 M€ d'AE sont proposées au BP 2017.

*b) Frais de fonctionnement du STIF : 32,664 M€ (+7M€/ +31%/ BP 2016)*

Les frais de fonctionnement augmentent de 7,7 M€ entre le BP 2017 et BP 2016.

Cette augmentation est liée pour 3,1 M€ aux charges de loyers pour le site de Châteaudun, les périmètres 2016 et 2017 n'étant pas comparables. Au BP 2016, le contentieux avec notre bailleur Swiss Life n'étant pas encore résolu, seule l'indemnité compensatrice, dont le montant avait été arrêté par le juge, était inscrite. Depuis, le règlement de ce contentieux induit l'inscription du loyer au BP2017, deux fois supérieur à l'indemnité.

Le budget informatique du STIF augmente de l'ordre de 4,1 M€ du fait de la mise en service de nombreuses applications dédiées aux voyageurs (coût de maintenance et de leur hébergement), le développement de la cartographie et la collecte de données pour enrichir ViaNavigo notamment et de manière ponctuelle du fait du changement d'info gérant et de la nécessaire remise à niveau technique et de sécurité des applications hébergées.

Les 0,5 M€ restant s'explique en partie par les séminaires rendus nécessaires par l'audit organisationnel et des frais de d'avocat potentiellement plus importants.

*c) Dépenses de personnel et d'action sociale : 26,425 M€ (+0,5M€; +2,0%/ BP 2016)*

La hausse modérée de la masse salariale est fondée sur une évolution du GVT de 1,5% identique à l'année dernière, de l'effet des augmentations réglementaires (effet en année pleine de la revalorisation du point d'indice décidée par la Ministre de la fonction publique en 2016 et l'effet de la revalorisation 2017), de l'impact sur les charges patronales des décisions réglementaires ou législatives. Aucun poste n'est créé.

10. Les impôts locaux: 1,083 M€ (+0,150 M€, +16%/BP 2016)

Depuis 2015, le STIF s'est engagé dans une démarche d'acquisition de terrains dans le cadre des projets d'infrastructure et pour la construction de dépôts de bus. Le STIF devra s'acquitter des impôts fonciers en conséquence.

11. Autres charges : les provisions, les charges exceptionnelles et les écritures d'ordre : 12,5 M€

*a) Les provisions : 15,320 M€ (-26M€ ; -64%/BP2016)*

Il est proposé de constituer une provision à hauteur de 7,960 M€ au titre de certains points fiscaux relatif à la facture 2010. Cette provision constituée en 2011 a du être reprise en 2016 suite à une décision du tribunal administratif (Cf. compte financier 2016, point I.1.8).

Dans le prolongement de ce contentieux sur les aspects fiscaux avec la SNCF, la provision constituée à compter de 2012, pour les factures 2011 à 2015, est abondée à hauteur de 7,360 M€ pour les factures 2016 (3,570 M€) et 2017 (3,790 M€). Pour mémoire, ces litiges portent sur les calculs de la CVAE, de la taxe ARAF et de la taxe EPSF.

*b) Les charges exceptionnelles : 9,211M€ (-13M€ ; -59%/BP2016)*

Les charges exceptionnelles concernent le règlement d'un contentieux non fiscal avec la SNCF relatif à des retraitements effectués sur les factures annuelles 2012 à 2015 pour un montant de 8,785 M€. Il s'agissait de retenues opérées au titre de différends notamment sur les modalités de calcul de la contribution C2, du règlement de la gratuité pollution de mars 2014 et de la COP21. Ce risque avait été en partie provisionné : cette provision est donc reprise (Cf. point A.II.5).

Par ailleurs, un montant de 0,250 M€ est prévu en charges exceptionnelles pour le règlement d'éventuels intérêts moratoires sur factures réglées en retard.

*c) Ecritures d'ordre : 12,5 M€ (0M€ ; 0%/BP2016)*

Il s'agit d'une écriture d'ordre relative au produit attendu de la vente de l'ancien siège du STIF, avenue de Villars dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Comptablement, cette recette est inscrite en section de fonctionnement (Cf. point A.II.6) et par l'inscription de cette écriture d'ordre en charge de fonctionnement devient in fine une recette d'investissement (Cf. point B.II.4).

12. Les amortissements : 254 M€ (+ 50M€, +24%/ BP 2016)

Ils constituent une dépense de fonctionnement, qui ne donne pas lieu à décaissement, et une recette d'investissement. Ils progressent de 50 M€ par rapport aux crédits 2016 essentiellement en raison de la montée en charge des subventions d'investissement versées au titre du financement du matériel roulant.

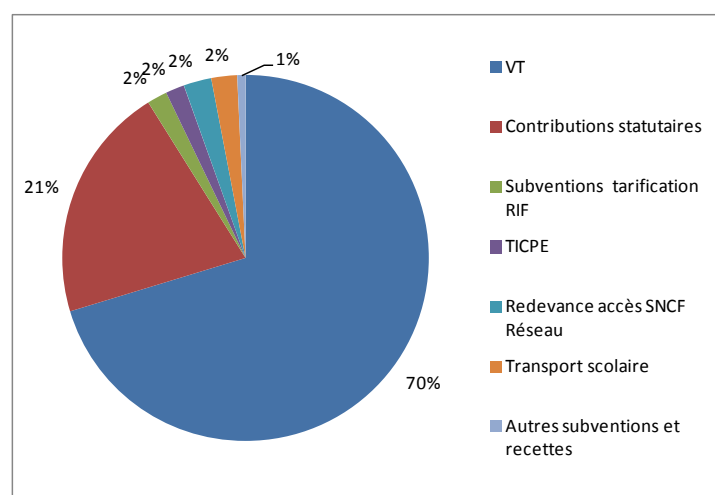
13. Virement à la section d'investissement : 359,202 M€

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

## II. Les recettes de fonctionnement : 6 347,064M€

Recettes de fonctionnement	BP 2016	BP 2017	BP 2017/BP2016	Evol BP/BP
VT	3 919 113 000	4 276 026 000	356 913 000	9.1%
Contributions statutaires	1 255 875 097	1 265 922 099	10 047 002	0.8%
Transport scolaire	134 840 000	138 099 078	3 259 078	2.4%
Subventions tarification RIF	139 474 000	108 300 000	- 31 174 000	-22.4%
autres subventions et recettes	52 656 667	31 441 000	- 21 215 667	-40.3%
TICPE	-	100 000 000		
Redevance accès SNCF Réseau	157 168 000	150 176 000	- 6 992 000	-4.4%
Recettes diverses et exceptionnelles	83 186 204	12 676 000	- 70 510 204	-84.8%
Reprise de provisions	226 975 528	18 424 472	- 208 551 056	-91.9%
Ecritures d'ordre	197 000 000	246 000 000	49 000 000	24.9%
Affectation du résultat	15 008 327		- 15 008 327	
<b>Total recettes de fonctionnement</b>	<b>6 181 296 823</b>	<b>6 347 064 649</b>	<b>165 767 826</b>	<b>3%</b>
<b>Total recettes réelles de fonctionnem</b>	<b>5 742 312 967</b>	<b>6 082 640 177</b>	<b>340 327 210</b>	<b>6%</b>

Les poids des principales recettes du STIF sont les suivants :



1. Le versement de transport et la compensation de l'Etat : 4 276,026 M€ (+ 357M€, +9,1%/ BP 2016)

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.

Suite à la délibération 2017/002 du 11 janvier 2017, les taux du VT effectifs à compter du 1<sup>er</sup> avril 2017 sont les suivants :

	2016	2017
Zone 1-Paris et communes du 92	2.85%	2.95%
Zone 2 - communes du 93 et 94	1.91%	2.12%
Zone 3 - communes hors 75/92/93/94 - décret n°2012-463	1.91%	2.01%
Zone 3-autres communes d'IdF	1.50%	1.60%

La prévision 2017 de VT repose sur plusieurs éléments :

- l'atterrissage 2016, soit un montant de 3 969 444 061 € ;
- une hypothèse de croissance de la masse salariale en 2017 estimée à +2,5% supérieure à celle retenue au BP 2016 (2,2%), fonction d'une part des hypothèses retenues au PLF SS 2017 de 1,9% pour la masse salariale publique, plus élevée qu'en 2016 (1,2%) sous l'effet notamment de la hausse de la valeur du point et des mesures catégorielles et d'autre part, de l'évolution de la masse salariale francilienne observée sur 1 an pour le secteur privé (2,6% contre 2,4% en France entière) ;
- la hausse des taux du VT applicables le 1er avril 2017 estimée à 146 M€ pour un effet année pleine de 195 M€;
- de la double compensation versée en 2017 par l'Etat au titre du relèvement du seuil d'assujettissement des employeurs au VT de 9 à 11 salariés prévue en LFI 2016 pour une valeur estimée à 62 M€ au titre de ces deux années. Ce chiffre n'a toutefois pas encore été confirmé par l'Etat. La LRF2016 est venue préciser les modalités de calcul et de paiement de cette compensation. Un arrêté est attendu pour déterminer avec précision son montant.

2. Les contributions statutaires : 1 265,922 M€ (+10 M€, +0,8%/ BP 2016)

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 comme l'inflation prévue, soit +0,8% en 2017, contre +1% en 2016. Les apports de chaque membre sont individualisés dans le tableau ci-après.

	BP 2016	BP 2017	écart
<b>Contributions statutaires</b>	<b>1 255 875 097</b>	<b>1 265 922 099</b>	<b>12 434 407</b>
Région	640 496 300	645 620 270	6 341 548
Ville de Paris	381 534 855	384 587 134	3 777 573
CD92	97 204 732	97 982 370	962 423
CD93	47 095 316	47 472 079	466 290
CD94	37 801 841	38 104 256	374 276
CD78	19 968 414	20 128 161	197 707
CD91	12 307 576	12 406 037	121 857
CD95	11 428 463	11 519 891	113 153
CD77	8 037 600	8 101 901	79 580

3. Les recettes au titre du transport scolaire : 138,099 M€ (+ 3M€, +2,4%/ BP 2016)

- La DGD : 128 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 2016, 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 : 9,997 M€

Des subventions à hauteur de 7,6 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 pour le transport scolaire sont inscrites à hauteur de 2,4 M€.

4. Les subventions et autres recettes : 139,741 M€ (-52 M€, -27%/ BP 2016)

Les crédits inscrits sont moindres de 52 M€ par rapport au budget 2016 du fait de la réduction de la subvention régionale Imagine'R de 35 M€ et l'inscription en 2016 de recettes ponctuelles, non pérennes (versement de 40 M€ de la RATP suite à son résultat exceptionnel).

Elles se répartissent ainsi:

- *Subvention Région pour la tarification sociale : 78,700 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: 23,900 M€*

La Région soutient également le transport des jeunes en Ile-de-France. La traduction de la suppression des zones tarifaires pérennisée grâce à l'accord obtenu avec le Premier Ministre, dans le montage financier du dispositif Imagine'R a conduit à retirer du montant de la subvention régionale, la part qui se rapportait au financement du dézonage durant les week-end, jours fériés, petites et grandes vacances scolaires. Il demeure cependant la part du financement de la Région sur l'ancien système de zonage qui n'a plus cours depuis l'accord trouvé sur le passe Navigo à tarif unique. Par conséquent, la Région a mis en cohérence sa contribution avec cette nouvelle organisation tarifaire tout en maintenant son engagement sur le financement d'origine du dispositif, correspondant au demi-tarif dont bénéficie l'étudiant. Il est donc proposé d'inscrire en 2017 au titre de la participation résiduelle de la Région au financement de la carte Imagine « R », un montant de 23,900 M€.

- *Subvention Région Gratuité jeunes en insertion : 5,7 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: 26,441 M€*

Elles sont constituées de l'estimation des avoirs attendus sur les factures annuelles CT3 des opérateurs au titre de l'année 2017 pour 23,4 M€, des redevances de parcs relais (0,50M€) et aux revenus des immeubles (3 M€).

5. Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 100M€ (+100M€ ; +100%/BP2016)

En application du protocole d'accord du 27 juin 2016 entre la Présidente de la Région et du STIF et le Premier Ministre pour financer la mesure du Passe Navigo à tarif unique, l'article 24 de la loi de finances pour l'année 2017 vient amender le code des Douanes permettant au STIF de majorer le tarif de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE) sur les supercarburants, dans la limite de 1,77€ par hectolitre, et sur le gazole, dans la limite de 1,65€ par hectolitre, vendus sur le territoire de la région Ile-de-France. Le produit annuel de cette mesure est plafonné à 100 M€ pour le STIF ; au-delà le produit est reversé au budget général de l'Etat.

Pour l'année 2017, un dispositif particulier est prévu : aucune délibération du STIF n'est nécessaire pour fixer les tarifs plafonds. Dès lors, ils sont applicables en Ile-de-France depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

6. Reprise de provision et recettes exceptionnelles : 31,100 M€ (-279M€, -90%/ BP 2016)

*a) Reprise de provisions suivantes : 18,424 M€*

Il est proposé de reprendre les provisions suivantes :

- 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 dû payer en 2015 à la RATP un montant de 4,675 M€. En parallèle, la STIF doit régler le solde du cout de cette mesure cette année à la SNCF. Le solde de la provision (2 324 472 €) vient compenser cette dépense (Cf. point A.I.11), elle est donc reprise. Le remboursement des 50 % a été demandé à l'Etat sans retour à ce stade.

- le STIF a émis un titre de recettes de 13,100 M€ en 2016 correspondant à la prise en compte de la décision de l'ARAFER suite au règlement de différend engagé par le STIF contre Gares et Connexions. Après avoir attaqué ce titre, la SNCF s'est rangée à l'analyse du STIF et a décidé de retirer son recours. Il convient donc de reprendre cette provision.

- Le contentieux avec la SNCF sur le traitement des factures 2012-2013-2014 étant réglé (Cf. point A.I.11), il convient de reprendre la provision de 3 M€ constituée en 2016 à cet effet.

*b) Les recettes exceptionnelles s'élèvent à 12,676 M€*

Elles sont constituées:

- du produit attendu (12,500 M€) de la vente de l'ancien siège du STIF, avenue de Villars dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Il s'agit de l'estimation des Domaines. Comptablement, cette recette est inscrite en section de fonctionnement et par des écritures d'ordre (Cf. point A.I.11) devient in fine une recette d'investissement (Cf. point B.II.4) ;

- de recettes attendues de la SNCF au titre de l'accord obtenu sur les différends sur les factures 2012 à 2015 (Cf. point A.I.11) pour 0,176 M€.

7. Ecritures comptables relatives aux reprises des subventions: 246 M€ (+ 49M€, +25%/ BP 2016)

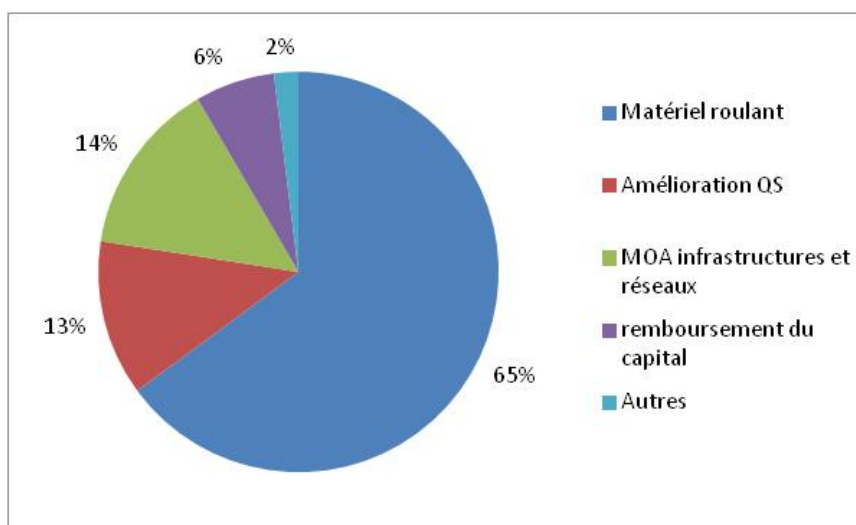
La reprise de subventions (86 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (160 M€) optionnelle, sont des écritures d'ordre budgétaire qui allègent la charge d'amortissement des subventions d'équipement versées, constatée en dépenses de la section de fonctionnement (Cf. point A.1.12). En contrepartie, une dépense d'investissement (Cf. point B.I.6) pour chacune de ces écritures est prévue strictement égale à ces recettes de fonctionnement.



## B. L'AMBITIEUSE POLITIQUE D'INVESTISSEMENT DU STIF S'INTENSIFIE

Dépenses d'investissement	BP 2016	compte financier 2016	BP 2017	BP 2017/BP2016	Evol BP/BP	Evol BP/CF 2016
Investissements majeurs	1 090 288 600	929 785 286	1 102 414 000	12 125 400	1.1%	18.6%
<i>dont Subventions d'équipement versées</i>	910 988 600	855 378 757	966 665 000	55 676 400	6.1%	13.0%
dont Matériel roulant ferré	536 505 300	554 297 296	630 604 000	94 098 700	17.5%	13.8%
dont Matériel roulant bus et tw	194 663 300	128 218 636	150 360 000	-44 303 300	-22.8%	17.3%
dont Amélioration QS	152 000 000	152 620 515	151 386 000	- 614 000	-0.4%	-0.8%
dont Développement des réseaux	27 820 000	20 242 311	34 315 000	6 495 000	23.3%	69.5%
<i>dont Maîtrise d'ouvrage infrastructures</i>	131 050 000	73 501 066	113 395 400	-17 654 600	-13.5%	54.3%
<i>dont Terrains et dépôts bus</i>	48 250 000	905 464	22 353 600	-25 896 400	-53.7%	2369%
Autres (immobilisations, opé comptables)	34 804 692	24 966 829	17 023 456	-17 781 236	-51.1%	-31.8%
Investissements sous mandat	3 630 810	61 194	3 331 570	- 299 241	-8.2%	5344%
Remboursement du capital	44 400 000	43 375 701	77 400 000	33 000 000	74.3%	78.4%
Reprises & Neutralisation des subv versées	197 000 000	196 817 204	246 000 000	49 000 000	24.9%	25.0%
Restes à réaliser	5 431 703		3 372 815	- 2 058 888	-37.9%	
Resultat d'investissement reporté	158 094 179		174 122 892.70	16 028 713	10.1%	
<b>Total dépense d'investissements</b>	<b>1 533 649 984</b>	<b>1 195 006 214</b>	<b>1 623 664 733</b>	<b>90 014 749</b>	<b>5.9%</b>	<b>35.9%</b>
<b>Total dépenses réelles d'invest.</b>	<b>1 178 555 805</b>	<b>990 927 911</b>	<b>1 203 541 840</b>	<b>27 044 924</b>	<b>2.1%</b>	<b>21.5%</b>

Les poids des principales politiques d'investissement du STIF sont les suivants :



### I. Les dépenses d'investissement : 1 623,664 M€ en CP, 2 340,7M€ en AP

Les dépenses réelles d'investissement progressent de plus de +36% par rapport à l'exécuté 2016 et de +6% par rapport au BP2016 (surévalué du fait notamment du décalage de la signature de la convention de financement RERNG du fait du retard de la notification du marché par la SNCF).

L'essentiel de la politique d'investissement repose sur le renouvellement du matériel roulant, tous modes confondus.

1. Les investissements au titre du matériel roulant progressent à nouveau de près de +14% par rapport à 2016 : 780,9 M€ de CP et 2 259,3 M€ d'AP

Afin de poursuivre la mise en œuvre du programme de renouvellement du matériel roulant, il est proposé un montant de 780,9 M€ de crédits de paiement et 2259,3 M€ d'autorisation de programme, fonction des conventions d'ores et déjà signées et des projets à signer en 2017 dans le cadre du Schéma Directeur du Matériel Roulant.

❖ Les crédits de paiement (CP) de matériel roulant ferré s'élèvent à 630,6 M€.

Au titre des conventions signées, 559,2 M€ de crédits de paiement sont inscrits pour les principaux projets suivants:

- 42 rames Régios 2N pour un montant estimatif de CP de 132 M€ ;
- 30 rames Dualis pour le tramway Tram 4 et Tram Express Nord pour un montant estimatif de CP de 46 M€;
- les 277 rames du Francilien pour un montant estimatif de CP de 131,4 M€;
- les 35 rames MP14 et les 18 rames MP05 pour la ligne 14 et son prolongement à Mairie de Saint-Ouen pour un montant estimatif de CP de 64 M€;
- les 20 MP14 de la ligne 4 récemment conventionnés pour un montant estimatif de CP de 10 M€ ;
- les 78 rames MF01 pour la ligne 2, 5 et 9 pour un montant estimatif de CP de 7,9 M€;
- les 140 rames MI09 pour le RER A pour un montant estimatif de CP de 42,8 M€;
- la rénovation des Z2N pour un montant estimatif de 5,4 M€ en CP;
- 86 rames MF77 pour les lignes 7 et 8 pour un montant estimatif de CP de 2,3 M€ ;
- 71 rames RER NG pour les lignes D et E et le système Nexteo Bord pour un montant estimatif de CP de 116,7 M€.

En 2017, 82 rames nouvelles seront livrées et 70 rames rénovées.

Au titre des conventions qui doivent être signées en 2017, un montant de crédits de paiement est prévu pour 71,4 M€ et concernent les projets suivants:

- les 22 rames pour le tram train Massy-Evry CP estimés à 56,8 M€ dont la commande doit être accélérée suite à la signature du protocole de financement début 2017;
- les opérations de mutations des rames MP89 et MP05 de la ligne 14 vers la ligne 4 (convention déjà signée) et de la ligne 4 vers la ligne 6 (convention à signer en 2017) pour un montant de 4,6 M€ de CP ;
- 4 rames AGC acquises auprès d'autres régions à affecter à la ligne P, pour environ 10 M€.

Un montant de 1 987,3 € d'AP est proposé au vote pour les projets ci-dessous:

- les 39 rames MP14 pour la ligne 11 (237,8 M€ d'AP) ;
- le réajustement de l'AP relative à la rénovation des 31 rames MI84 pour la ligne B (2,5 M€ d'AP) ;
- les 80 rames Régio2N pour la ligne N (1 176 M€ d'AP) ;
- les nouveaux matériel MR SGP pour les lignes 15,16 et 17 (406 M€ d'AP) ;
- les 155 Z2N rénovés pour les lignes D et P (155 M€ d'AP) ;
- les 4 rames AGC pour un montant d'AP de 10 M€.

❖ Les CP liés au matériel roulant bus et tramway s'élèvent à 150,4 M€ et les AP à 272 M€

Les conventions pour l'acquisition de bus auprès de la RATP nécessitent des CP de 35,660 M€.

Les CP prévus au titre du renouvellement des bus des opérateurs privés sont stables à 58 M€ en 2017. L'AP sera revue à la hausse pour les CT3 à hauteur de 272 M€.

Ces montants importants s'expliquent notamment par la politique de renouvellement de matériels bus propres (électriques et GNV).

Les crédits relatif au matériel roulant tramway (56,7 M€) concernent l'acquisition des 17 rames du T3 pour le prolongement à Porte d'Asnières (CP de 38,6 M€), des 4 rames en renfort de la ligne T5 (CP de 8,4 M€) et des 22 rames pour le T9 dont le STIF est MOA (9,7 M€ de CP).

## 2. Des investissements d'amélioration de la qualité de service toujours aussi importants : 151,386 M€ de CP et 81,400 M€ d'AP

Afin de poursuivre la politique d'amélioration de la qualité de service, il est proposé au Conseil de voter les nouveaux crédits d'AP issus de la mise en oeuvre des schémas directeurs et de CP suivants. Ce budget est en phase avec les crédits votés au BP 2016 et à l'exécuté 2016.

Il est proposé :

- 25,400 M€ d'AP nouvelles pour 15 M€ de crédits de paiement correspondant à l'ensemble des projets d'intermodalité engagés ;
- une AP de 11 M€ au titre du lancement de la poursuite de la conception du programme de modernisation billettique et l'inscription de 21,600 M€ de CP ;
- d'inscrire des CP de 75 M€ au titre du SDA pour la poursuite de la mise en accessibilité et 11 M€ en AP;
- 25 M€ d'AP nouvelles pour des projets d'information voyageur et 17 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€ pour 16,786 M€ en CP ;
- 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€.

## 3. Les développements de réseaux et maîtrise d'ouvrage STIF: 170,064 M€ de CP

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 80% à l'exécuté 2016 et -18% par rapport au BP2016 suite aux difficultés rencontrées pour l'acquisition du foncier.

Ces crédits se répartissent ainsi :

- crédits au titre des projets en phase études : 6,946 M€. Il s'agit des projets tramways T7 phase 2, T10 Antony Clamart, TGO phase 1 ainsi que des projets TZEN 4 et TZEN 5 en phase opérationnelle ;
- crédits au titre des projets en phase travaux dont le STIF assure la maîtrise d'ouvrage: 91,230 M€. Il s'agit des dépenses de travaux pour le projet T4, TTME, T9, TCSP Massy Saclay, TGO et diverses opérations plus mineures.
- crédits au titre des acquisitions foncières nécessaires pour la bonne réalisation de ces projets: 15,219 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 34,315 M€ dont l'essentiel des décaissements relèvent de l'automatisation de la ligne 4;
- crédits pour la réalisation de dépôts de bus : 22,353 M€ en CP. Des crédits de paiement sont inscrits en 2017 pour 2,353 M€ pour la construction des dépôts de bus à Vélizy et Melun, ainsi que des crédits d'études pour d'autres potentielles acquisitions futures. Par ailleurs des crédits sont inscrits à hauteur de 20 M€ pour permettre au STIF de poursuivre sa politique d'acquisition foncière selon les opportunités.

4. Les autres dépenses d'investissement: 20,354 M€ de CP

Pour l'essentiel, il s'agit :

*a) Logiciels et marques, matériels mobiliers et opérations immobilières: 17,023 M€*

Les crédits inscrits (8,098 M€) 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.

Des crédits de 8,925 M€ sont inscrits au titre :

- de l'indemnité à verser au GIE bancaire quia mis fin au bail relatif à l'immeuble situé Quai des Grands Augustins mais pour lequel il doit s'acquitter d'indemnités compte;
- et du versement à la RATP et à la SNCF de 25% du produit de la vente de l'ancien siège du STIF situé avenue de Villars, conformément à l'acte d'acquisition de cet immeuble, les opérateurs ayant participé à son acquisition à l'origine.

*b) Opérations pour compte de tiers : 3,331 M€M€*

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).

5. Remboursement du capital : 77,4 M€ (+ 33M€, +74%/ BP 2016)

Le remboursement du capital des emprunts contractualisés depuis 2012 est estimé à 77,4 M€.

6. Ecritures comptables relatives aux reprises de subventions : 246M€ (+ 49M€, +25%/ BP 2016)

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.

7. Le solde d'exécution de la section d'investissement reporté de l'exercice 2015 et les restes à réaliser 2015: 177,495 M€

Il s'agit, conformément au compte financier 2016 voté par le Conseil d'Administration du 23 mars 2017:

- d'une part, du déficit cumulé de la section d'investissement 2016 négatif à hauteur de 174,122 M€;

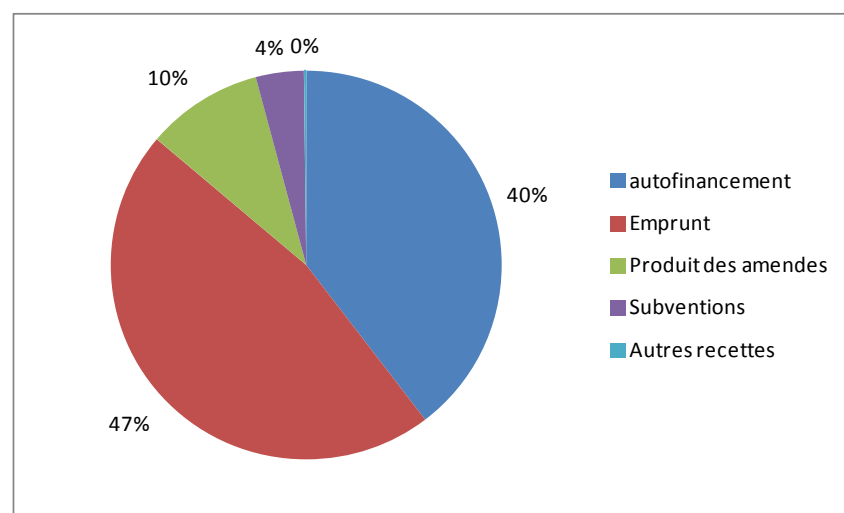
- et d'autre part, de l'inscription des crédits nécessaires au paiement des dépenses d'investissement engagées fin 2016 mais non réglées. Il s'agit des restes à réaliser inscrits au compte financier 2015 pour 3 372 815 €.

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 2016 inscrit en recettes d'investissement (Cf. B.II.6.) conformément à la décision du Conseil.

## II. Les recettes d'investissement : 1 623,664 M€

Recettes d'investissement	BP 2016	BP 2017	BP 2017/BP2016	Evol BP/BP
Emprunt	754 781 121	468 614 214	-286 166 907	-37.9%
Produit des amendes	125 000 000	125 000 000	-	0.0%
Subventions	62 200 000	40 000 000	- 22 200 000	-35.7%
Autres recettes	500 000	7 588 000	7 088 000	1417.6%
Investissements sous mandat	3 630 810	3 331 570	- 299 241	-8.2%
Ecritures comptables de régularisation	26 522 085	12 500 000	- 14 022 085	-52.9%
Amortissement immobilisations	204 168 713	254 000 000	49 831 287	24.4%
Restes à réaliser	30 000 000		- 30 000 000	-100.0%
excédent résultat 2016		175 933 158		
Affectation résultat de fonct.	133 525 882	177 495 707	219 902 983	164.7%
Virement sect. de fonct.	193 321 372	359 202 084	165 880 712	85.8%
<b>Total recettes d'investissements</b>	<b>1 533 649 984</b>	<b>1 623 664 733</b>	<b>- 75 865 963</b>	<b>5.9%</b>
<b>Total recettes réelles d'invest.</b>	<b>976 111 931</b>	<b>657 033 784</b>	<b>-331 578 147</b>	<b>-32.7%</b>

Le poids des principales recettes du STIF est le suivant :



### 1. Le produit des amendes : 125 M€ (+ 0M€, +0%/ BP 2016)

Le montant inscrit correspond au produit moyen encaissé par le STIF au titre des amendes de police ces dernières années soit 125 M€.

2. Les subventions des collectivités : 40 M€ (-22 M€, -36%/ BP 2016)

Il est proposé d'inscrire un montant de subventions de 40 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 2016 et 30% des dépenses prévisionnelles 2017<sup>4</sup>. Il est en diminution de 36% par rapport au BP 2016 compte tenu de la moindre exécution budgétaire 2016.

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

3. Autres recettes : 23,419 M€ (+M€/BP 2016)

*a) Régularisation de subventions versées : 7,088 M€*

Un montant de 7,088 M€ est inscrit dans la cadre de la régularisation de certaines subventions versées à la RATP au titre du financement du matériel roulant : après vérification du STIF et sauf éléments nouveaux de la part de la RATP, certaines de ses dépenses auraient déjà fait l'objet d'un financement dans le cadre du forfait de charge du contrat d'exploitation. Ces dépenses dites inéligibles au subventionnement représentent un montant de 7,088 M€ qui sera réclamé à la RATP.

*b) FCTVA : 0,500 M€*

Il s'agit également du produit issu du fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) pour 0,5 M€, 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. Le montant budgété correspond à l'estimation des dépenses éligibles au titre de l'année 2016.

*c) Opérations pour compte de tiers : 3,331M€*

Il s'agit des opérations au titre de l'amélioration de la sécurité dans les bus en grande couronne gérées pour le compte de la Région : 3,331 M€, équilibrées en recettes et dépenses (cf. B.I.4b).

*d) Ecriture comptable : 12,500 M€*

Il s'agit de la résultante des écritures comptables en dépenses de fonctionnement pour inscrire la recette d de la vente de l'ancien siège du STIF (cf. A.II.6) en recettes d'investissement pour 12,5 M€.

4. Amortissements et Affectation du résultat: 625 M€

*a) Les amortissements : 254 M€ (+49 M€, +24%/ BP 2016)*

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

*b) Affectation du résultat de fonctionnement 2016: 353,428 M€*

Conformément à la délibération d'affectation du résultat de l'exercice 2016, le résultat de fonctionnement 2016 permet d'une part de couvrir le besoin de financement cumulé de la section d'investissement de 174,125 M€ et les restes à réaliser 2016 de 3,372 M€ (point II.A.7) et le solde, soit 175,933 M€, est affecté en section d'investissement, afin de limiter le recours à la dette en 2017 (cf. rapport compte financier 2016 point IV).

---

<sup>4</sup> 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.

5. Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement:  
359,202 M€ (+165 M€, +86%/BP2016)

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 importants et le niveau des conditions financières.

6. L'emprunt: 468,614 M€ (-286 M€, -38%/ BP 2016)

- Contexte économique et financier

Depuis 2012, le STIF est obligé d'emprunter pour financer ses investissements, ses propres ressources n'étant pas suffisantes pour absorber la dynamique des projets.

Le secteur public local a été particulièrement touché par la crise de liquidités de 2012, qui s'est traduite par une envolée des marges de crédit proposées aux collectivités locales. A cette époque, les marges pouvaient atteindre jusqu'à 3% de taux. Depuis lors, celles-ci ont suivi une baisse progressive, dont le STIF a bénéficié. Les marges de crédit proposées aux collectivités fin 2016, oscillaient dans leur grande majorité entre 0,40% et 0,70%, selon les prêteurs et la qualité des emprunteurs.

Parallèlement, les taux de marché, variables comme fixes, ont connu depuis 2012 un repli quasi-continu, contribuant également à la baisse globale du coût des financements, sur tous les compartiments de marché. Ainsi, les index variables sont tous en territoire négatif depuis 2015, dans le sillage du taux des dépôts auquel la Banque Centrale Européenne rémunère les banques de la place européenne (taux des dépôts : - 0,40%). Les taux fixes de marché ont connu un plus bas niveau à l'automne 2016, avant de remonter.

Sur 2017, la Banque Centrale Européenne a annoncé qu'elle poursuivra les achats massifs d'actifs financiers qu'elle a commencé en 2015 (80 Mds € / mois en l'état). Cette action d'assouplissement monétaire pourrait entraîner un maintien des taux à un niveau bas. Par la suite, même si les perspectives de croissance et d'inflation devenaient plus dynamiques qu'elles ne le sont actuellement (zone Euro en 2017 : 1,70% de croissance et 1,30% d'inflation attendues)<sup>5</sup>, la Banque Centrale Européenne ne procéderait à aucune remontée de taux avant d'être sûre de la solidité de la reprise. A titre d'exemple, la Federal Reserve (banque centrale américaine), avait attendu deux ans avant de procéder à une unique remontée de ses taux directeurs, après avoir cessé son programme de rachat d'actifs. Ceci laisse présager de taux variables négatifs à tout le moins jusqu'à fin 2017, et extrêmement bas jusqu'à l'horizon 2019. Les taux fixes quant à eux, devraient connaître une forte volatilité sur 2017 au vu du calendrier européen. Ceci étant, en l'absence d'une solide croissance, ils devraient rester sur des niveaux bas dans l'absolu, même si l'inflation repartait suite à une progression du prix des matières premières.

- Montant de l'emprunt et stratégie 2017

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. Grâce à la progression de l'autofinancement, évoquée précédemment, le recours prévisionnel à l'emprunt s'avère inférieur de 162 M€ au volume mobilisé en 2016 (pour mémoire, 630 M€), tandis qu'une progression de 21% des dépenses réelles d'investissement est attendue par rapport à l'exercice précédent.

Ainsi, l'encours de dette du STIF devrait atteindre 2 Mds€ fin 2017, soit une progression significative de 24% par rapport à l'encours constaté en fin d'année 2016.

---

<sup>5</sup> Source Banque Centrale Européenne

Sur la base d'un autofinancement brut prévisionnel de 356 M€, la capacité de désendettement<sup>6</sup> du STIF repasserait ainsi sur un niveau de 5,5 ans en fin d'année 2017, après avoir atteint un ratio de 10,8 années en 2016. Ce ratio est particulièrement observé par les prêteurs.

Pour assurer une partie du financement des futurs projets, le STIF dispose à ce jour, de contrats d'emprunt non tirés d'un montant de 724 M€ auprès de la BEI. L'une de ces enveloppes, d'un montant de 24 M€, devra être mobilisée au 31/12/2017 au plus tard. La mobilisation de la 2<sup>nde</sup> enveloppe, de 700 M€, peut s'échelonner jusqu'au 31/12/2019. Le STIF est par ailleurs en phase de négociations pour obtenir une nouvelle enveloppe de la part de la BEI, dans le cadre du financement de l'acquisition du matériel roulant qui circulera sur le réseau du Grand Paris Express. Le montant de cette enveloppe est à ce jour estimé à 190 M€, la notification du marché d'acquisition pour ce matériel roulant par la Société du Grand Paris permettra d'arrêter avec plus de précision le montant de cette enveloppe.

Enfin sur 2017, le STIF poursuivra sa politique de diversification de ses sources de financement, afin de s'assurer la liquidité nécessaire à la réalisation de son programme d'investissements. Cette diversification amènera le STIF à envisager des montages innovants alternatifs (financement direct, produits de titrisation, structure déconsolidante, crédit-bail, PPP...).

En termes de stratégie de taux, le STIF examinera en 2017 et au-delà l'opportunité de panacher ses indexations, afin d'optimiser sa charge d'intérêts. Le taux fixe est en effet l'indexation la plus coûteuse du marché, pendant de la sécurité qu'il apporte. Les stratégies que le STIF examinera se situeront bien évidemment sur les niveaux de risques les plus faibles au sens de la Charte de Bonne Conduite.

**Les deux sections sont équilibrées en dépenses et en recettes.**

---

<sup>6</sup> Ratio de solvabilité qui mesure le nombre d'années nécessaires au désendettement total, si la totalité de l'autofinancement brut servait à rembourser la dette.