



**RAPPORT N°2016/067**

**RELATIF AU**

**COMPTE FINANCIER**

**VOLETS BUDGETAIRE ET COMPTABLE**

**EXERCICE 2015**

Mme Sophie MOUGARD, Directrice Générale, Ordonnateur du STIF ayant exercé au cours de la gestion du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2015 ;

M. Philippe ROMMELAËRE, Agent Comptable du STIF ayant exercé au cours de la gestion du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2015.

Rubrique : Affaires budgétaires et comptables

## Sommaire

VOLET BUDGETAIRE .....	4
<i>I. La section de fonctionnement du STIF en 2015 : exécution en dépenses et en recettes légèrement inférieure à la prévision budgétée .....</i>	<i>5</i>
1. Recettes globales de fonctionnement : 5 683,219 M€ (5 721,127 M€ votés; 99,3% réalisés).....	5
1.1. Versement transport : 3 753,225 M€ (3 795,749 M€ votés en DM2, 98,9% réalisés) .....	6
1.2. Contributions statutaires: 1 243,441 M€ (100% des crédits ouverts) .....	7
1.3. DGD transports scolaires: 132,145 M€ (130,902 M€ votés, 100,9% réalisés).....	8
1.4. Les aides régionales sur des dispositifs de tarification sociale et de compensation du tarif unique : 197,197 M€ (207,346 M€ votés, 95,1% réalisés).....	8
1.6. Redevance d'accès SNCF Réseau : 157,181M€ (157,2M€ votés, 99,99% réalisés) .....	9
1.8. Les recettes exceptionnelles: 30,026 M€ (11,370M€ votés, 264% réalisés).....	10
1.9. Reprise de provisions : 12,900 M€ (12,900M€ votés;100% réalisés).....	10
1.10. Recettes d'ordre 146,751 M€ (151,727 M€ votés; 96,7% réalisés).....	10
2. Les dépenses de fonctionnement: 5 534,685 M€ (5 580,519 M€ votés, 99,2 % réalisés).....	11
2.1. Les contrats RATP/SNCF/CT2 : une exécution budgétaire en phase avec les estimations budgétées: 4 889,739 M€.....	11
2.2. Autres dépenses relatives au transport : 17,877 M€ (19,855 M€ votés, 90% réalisés).....	12
a) PAM : 10,487 M€, (11,75 M€ votés, 89,3% réalisés).....	12
b) Autres dépenses : 7,39 M€ (8,11M€ votés, 91,1% réalisés).....	12
2.3. Imposition sur le matériel roulant, propriété du STIF (IFER) : 69,1 M€ (70 M€ votés, 98,7% réalisés)12	
2.4. Les dépenses relatives aux transports scolaires :116,961 M€ (131,289 M€ votés, 89,1% réalisés)12	
2.5. Gestion de la carte solidarité transport et des chèques mobilité: 5,810 M€ (6,500 M€ votés, 89,4% réalisés). .....	13
2.6. Charges financières : 13,985 M€ (15,610 M€ votés, 89,6 % réalisés).....	13
2.7. Le remboursement du VT aux entreprises éligibles et les frais de gestion des organismes collecteurs : 47,165 M€ (46 M€ votés, 102,5% réalisés).....	13
2.8. Les études : 17,027 M€ (21,547 M€ votés, 79,02 % réalisés) .....	13
2.9. Les coûts de fonctionnement du STIF : 49,426M€ (51,387 M€ votés, 96,2 % réalisés) .....	14
2.10. Les amortissements : 150,315 M€ (153 M€ votés; 98,2% réalisés) .....	14
2.11. Les charges exceptionnelles : 0,100 M€ (0,15 M€ votés; 66,7% réalisés).....	15
2.12. Virement à la section d'investissement : 140,607 M€.....	15
<i>II. La réalisation des investissements 2015 : les dépenses ont augmenté de 48% par rapport à 2014.....</i>	<i>16</i>
1. Les dépenses d'investissements : 1117,812M€ (1 162,994 M€ de CP ouverts ; 96,1% réalisés).....	17
1.1 Les crédits gérés en AP/CP : 929,226 M€ (954,113 M€ votés, 97,3% réalisé). .....	17
a) Les acomptes versés au titre du matériel roulant ferré .....	18
b) Les subventions versées au titre du matériel roulant bus, tramway et dépôt bus .....	18
c) L'intervention financière du STIF au titre de la qualité de service .....	19
d) La montée en charge des dépenses sous maîtrise d'ouvrage STIF.....	19
1.2 Les autres dépenses non pluriannuelles : 188 ,585 M€ (208,880 CP ouverts en 2015, 90,3% réalisé).20	
2. Les recettes d'investissement : 1 127,957 M€ (1 191 M€ de recettes prévues, 95% titres émis) .....	21
2.1 Le produit des amendes : 139,737 M€ (143 M€ votés, 97,7% réalisés).....	21
2.2 La convention AFITF : 39 M€ (39 M€ votés, 100% réalisés).....	21
2.3 Les subventions d'investissement: 46,318 M€ (46,222 M€ votés, 100,2% réalisés) .....	22
2.4 Les autres recettes : 173,979 M€.....	22
2.5 L'affectation du résultat 2014 : 188,921 M€ .....	22
2.6 L'emprunt : 540 M€ (584M€ votés, 92,43% réalisés).....	22
2.7 Le virement de la section de fonctionnement (140,6 M€) .....	23
<i>III. Les restes à réaliser 2015 : 24,568 M€ .....</i>	<i>24</i>
<i>IV. Résultat de l'exercice et ratios financiers.....</i>	<i>24</i>
VOLET COMPTABLE.....	26
<i>I. Le compte de résultat.....</i>	<i>27</i>

1. Le résultat courant non financier.....	27
2. Le résultat courant financier.....	28
3. Le résultat exceptionnel.....	28
4. La capacité d'autofinancement.....	29
5. Les ratios de structure.....	30
<i>II. Le bilan</i> .....	32
1. L'actif du bilan.....	32
2. Le passif du bilan.....	34
3. Le tableau de financement.....	36
4. L'évolution du fonds de roulement, du besoin en fonds de roulement et de la trésorerie.....	37
<i>III. Les engagements hors bilan</i> .....	38
<i>IV. Les valeurs inactives</i> .....	38

***VOLET BUDGETAIRE***

## I. La section de fonctionnement du STIF en 2015 : exécution en dépenses et en recettes légèrement inférieure à la prévision budgétée

### 1. Recettes globales de fonctionnement : 5 683,219 M€ (5 721,127 M€ votés; 99,3% réalisés)

Les recettes ont été exécutées à hauteur de 5 683 219 270,49 € pour 5 721 126 753 € de crédits votés, soit un taux de réalisation de 99,3%. Les recettes réelles<sup>1</sup> de fonctionnement sont inférieures d'à peine 1% aux crédits ouverts : cet écart s'explique essentiellement par le versement de transport inférieur à la prévision (-42 M€). Cette baisse est compensée en partie par une perspective de reversement de certains opérateurs au titre du traitement de la facture annuelle 2015. A la suite de la moindre inflation et l'application du mécanisme de bonus/malus, les factures annuelles de la SNCF et des entreprises OPTILE devraient être légèrement en baisse par rapport aux montants des acomptes qui ont été versés.

L'ensemble des recettes de fonctionnement 2015 se répartit comme suit :

Exercice 2015	Voté 2015	Crédits titrés	Réalisé/Voté
VT	3 795 749 000	3 753 224 906	98,9%
Contributions statutaires	1 243 440 690	1 243 440 690	100,0%
Subventions tarification RIF	207 346 000	197 196 938	95,1%
autres subventions et recettes	10 492 000	10 352 526	98,7%
Redevance accès SNCF Réseau	157 200 000	157 181 465	100,0%
Transport scolaire	130 902 206	132 145 432	100,9%
Recettes diverses et exceptionnelles	11 370 000	30 025 875	264,1%
Reprise de provisions	12 900 000	12 900 000	100,0%
Ecritures d'ordre (neutralisation, reprise amortissements)	151 726 857	146 751 439	96,7%
<b>Total recettes de fonctionnement</b>	<b>5 721 126 753</b>	<b>5 683 219 270</b>	<b>99,3%</b>
<b>Total recettes réelles de fonctionnement</b>	<b>5 556 499 896</b>	<b>5 536 467 832</b>	<b>99,4%</b>

### Des recettes directes (RD) en diminution en raison de la mise en œuvre des forfaits « toutes zones »

Même si les recettes directes, c'est-à-dire le produit des ventes de titres des transporteurs, ne sont pas intégrées dans le budget du STIF, leur évolution impacte sensiblement la contribution du STIF au financement des charges des entreprises de transport. Le montant définitif des recettes directes n'étant connu que fin mars n+1, le

<sup>1</sup>Les recettes réelles s'entendent comme les recettes entraînant des mouvements réels : elles donnent lieu à encaissement, sont retracées en recettes du budget et sont exécutées par l'émission d'un titre de recette. Elles excluent donc les opérations d'ordre budgétaire puisque celles-ci ne donnent pas lieu à décaissement, comme les reprises de provisions, les écritures liées aux amortissements.

STIF réalise une prévision de ces recettes lors de l'élaboration des charges à payer au titre des contrats d'exploitation arrêtées en janvier n+1 (Cf. article I.2.2.1).

La prévision des recettes directes prise en compte dans l'établissement du budget primitif du STIF, s'élevait à 3 899 M€ pour l'année 2015. Le montant des recettes directes RATP/SNCF/OPTILE réalisées, après compensation des pertes de recettes des titres journaliers dues notamment à la gratuité des transports lors des journées du 11 janvier, du 21 mars au 23 mars inclus et du 29 au 30 novembre inclus (17 M€), s'élève à 3 733 M€.

La baisse des recettes tarifaires par rapport au budget initial s'explique par la création des forfaits « toutes zones » à partir du 1er septembre 2015, et par un effet des attentats du 13 novembre 2015.

La perte constatée au dernier quadrimestre 2015 est de 166 M€. On constate que la perte de recettes est croissante de 9% en septembre à 14% en décembre. Les deux premiers mois sont supérieurs aux attentes notamment du fait du décalage de l'impact de la décision tarifaire sur certains titres (Imagine'R). Les mois de novembre et de décembre vraisemblablement affectés par les attentats sont en revanche inférieurs aux attentes sans que l'on puisse faire la part des choses entre les effets du tarif unique et les événements de novembre.

### **1.1. Versement transport : 3 753,225 M€ (3 795,749 M€ votés en DM2, 98,9% réalisés)**

En 2015, le produit cumulé du VT s'établit à 3 753 224 906,37 €, soit 142,8 M€ de plus que l'année précédente, soit une croissance de +3,95% par rapport à 2014.

Le VT est inférieur de 42 M€ à l'estimation réalisée en DM1 2015 (dont 9 M€ au titre de régularisations opérées par l'ACOSS au titre de 2014).

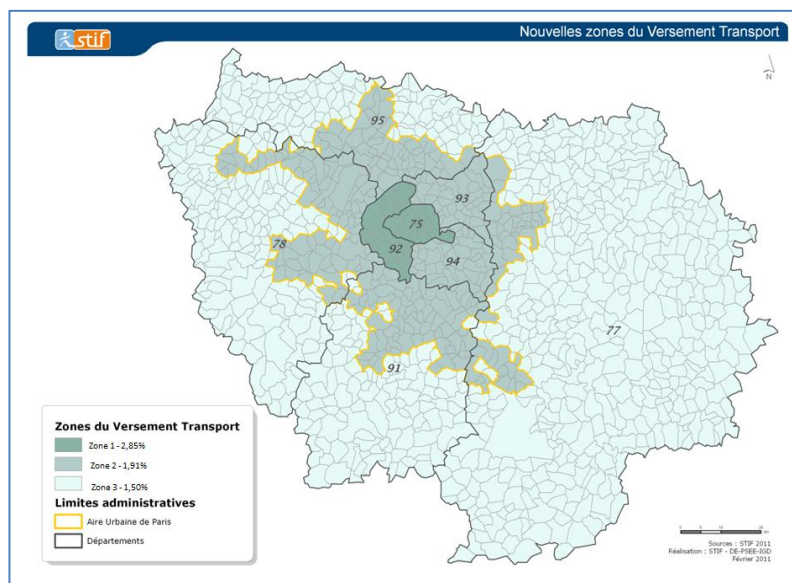
Par construction la prévision de VT 2015 prévoyait :

- une dynamique de la masse salariale francilienne de +2,2%,
- les effets dits "effets taux" :
  - la modification du rezonage du VT, mis progressivement en œuvre depuis 2012, pour un montant estimatif de 36 M€ ;
  - l'augmentation des taux plafonds des zones 1 et 2 de respectivement 0,15 et 0,11 point conformément à l'article 87 de la loi de finances rectificative du 29 décembre 2014 qui visait à financer en partie la création du « tarif unique » estimée à 105 M€ en 2015.

L'atterrissage du VT en 2015 inférieur de 42 M€ à l'estimation tend à remettre en cause l'estimation des effets taux et pourrait être aussi partiellement dû à une évolution "volume" moins forte qu'initialement prévu pour l'année 2015.

Zone VT	Taux 2012	Taux au 01/07/2013	Taux au 01/07/2014	Taux au 01/07/2015
Zone 1	2,60%	2,70%	2,70%	2,85%
Zone 2	1,70%	1,80%	1,80%	1,91%
Partie de la zone 3 => zone 2	1,50%	1,60%	1,70%	1,91%
Zone 3 non rezonee	1,40%	1,50%	1,50%	1,50%

Les données à transmettre par l'Acoss devraient permettre d'affiner l'explication de ces écarts.



## 1.2. Contributions statutaires: 1 243,441 M€ (100% des crédits ouverts)

Les contributions statutaires ont progressé de 1% par rapport à 2014.

	Taux statutaire	CP 2012	CP 2013	CP 2014	CP 2015	écart CP2015 / CP2014
RIF	51,00%	604 087 000	615 564 653	627 875 946	634 154 752	6 278 806
75	30,38%	359 846 400	366 683 482	374 017 152	377 757 282	3 740 130
92	7,74%	91 679 100	93 421 003	95 289 423	96 242 309	952 886
93	3,75%	44 418 200	45 262 146	46 167 389	46 629 026	461 637
94	3,01%	35 653 000	36 330 407	37 057 015	37 427 565	370 550
78	1,59%	18 833 300	19 191 133	19 574 956	19 770 707	195 751
91	0,98%	11 607 900	11 828 450	12 065 019	12 185 719	120 700
95	0,91%	10 778 800	10 983 597	11 203 269	11 315 310	112 041
77	0,64%	7 580 700	7 724 733	7 879 228	7 958 020	78 792
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 184 484 400</b>	<b>1 206 989 604</b>	<b>1 231 129 397</b>	<b>1 243 440 690</b>	<b>12 311 293</b>
évolution n/n-1		1,8%	1,9%	2,0%	1,0%	

**1.3. DGD transports scolaires: 132,145 M€ (130,902 M€ votés, 100,9% réalisés)**

L'évolution de la dotation globale de décentralisation (Loi du 13 août 2004<sup>2</sup>) a été gelée par l'Etat depuis 2010, alors que dans le même temps, les dépenses ont été très dynamiques du fait de l'augmentation du nombre d'élèves et étudiants handicapés pour lesquels le STIF doit assurer le transport scolaire.

Par ailleurs, le STIF a perçu en 2015 4M€ de recettes de la part des familles et des départements pour les transports adaptés et les circuits spéciaux scolaires dans les départements de la grande couronne.

**1.4. Les aides régionales sur des dispositifs de tarification sociale et de compensation du tarif unique : 197,197 M€ (207,346 M€ votés, 95,1% réalisés)**

Ces aides contribuent au financement par le STIF des dispositifs de tarification spécifiques:

- pour les collégiens et étudiants (création du titre Imagine R et son dézonage pendant les petites et grandes vacances, hors tarif unique) pour 56 865 000 € ;
- pour les personnes les plus démunies (forfait gratuité transport et forfait solidarité transport, correspondant à 75 % de réduction sur les forfaits Navigo hebdomadaires ou mensuels) pour 83 981 000 € ;
- pour les jeunes stagiaires de la formation professionnelle continue (gratuité des transports) pour 5 850 938 €.

La Région contribue à une partie des pertes de recettes engendrées par ces trois dispositifs. Ces aides sont indexées sur les taux des hausses tarifaires appliquées respectivement aux abonnements Imagine « R » et aux forfaits Solidarité Transport, conformément aux conventions.

Par ailleurs, dans le cadre du financement de la mesure du Tarif Unique applicable au 1er septembre 2015, il a été prévu budgétairement de tenir compte des recettes induites par la convention et son avenant<sup>3</sup> signés entre le STIF et la Région Ile-de-France soit : un montant de 20,5 M€ au titre d'Imagine R étudiant et scolaire, un montant de 30 M€ au titre des forfaits Navigo et 14 M€ de solde du après évaluation contradictoire du coût de la mesure tarifaire.

Pour l'ensemble de ces compensations du tarif unique, le STIF a touché 50,5 M€ en 2015.

---

<sup>2</sup> La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, détaille notamment les transferts de compétences décidés au profit des collectivités territoriales et de leurs groupements. Ces transferts interviennent en matière de développement économique, de transport, d'action sociale, de logement, de santé, d'éducation... La région Île-de-France se voit par ailleurs confier au 1er juillet 2005 la gestion du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

<sup>3</sup> décidés aux Conseils du 15 juin et du 8 juillet 2015



**1.5. Les autres subventions et recettes perçues : 10,353 M€ (10,492 M€ votés, 98,7% réalisés)**

Cette rubrique tient notamment compte des subventions perçues au titre :

- des études d'infrastructures réalisées par le STIF pour 9 314 147 € financées par la Région, l'Etat et les départements franciliens pour une prévision de 5 M€ (103,5% taux de réalisation). Il s'agit notamment du prolongement du tramway T1, de la tangentielle Ouest Phase 1, de TGO, du TCSP Massy-Saclay, du TZEN5. Par rapport à 2014, ces subventions perçues ont augmenté de 0,4 M€;
- des redevances de parc relais et des revenus des immeubles: 1 038 050 € perçus en 2015.

Le total des participations publiques s'élève à 1 580 226 214 € en 2015 contre 1 508 490 113 € en 2014 et représentent 27,8% des recettes de fonctionnement.

PARTICIPATIONS PUBLIQUES		1 580 226 214	DEPARTEMENTS		614 155 056
<b>REGION</b>		<b>836 526 915</b>	Participation statutaire		609 285 938
Participation statutaire		634 154 752	Paris		377 757 282
subvention TST		83 981 000	Hauts de Seine		96 242 309
Cartes Imagin'R		56 865 000	Seine Saint Denis		46 629 026
Jeunes en insertion		5 850 938	Val de Marne		37 427 565
Tarif unique pour navigo		50 500 000	Yvelines		19 770 707
Etudes		5 175 225	Essonne		12 185 719
			Val d'Oise		11 315 310
<b>ETAT</b>		<b>129 493 610</b>	Seine et Marne		7 958 020
Dotation TS		128 102 206	Etudes		2 696 885
Etudes		1 391 404	Transports scolaires		2 172 233
<b>AUTRES (communes, groupements)</b>		<b>50 633</b>			

**1.6. Redevance d'accès SNCF Réseau : 157,181M€ (157,2M€ votés, 99,99% réalisés)**

Les péages SNCF Réseau payés dans le cadre du contrat avec SNCF Mobilité comportent trois composantes:

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

La redevance d'accès, toutefois, doit être versée règlementairement directement 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<sup>4</sup> qui entraîne une écriture, neutre budgétairement, équilibrée en dépenses et en recettes de fonctionnement.

<sup>4</sup> Afin d'éviter un frottement fiscal, un système de refacturation a été mis en place en 2009: 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

Au total, les péages payés par le STIF et fixés par SNCF réseaux en application du DRR (document de référence du réseau) augmentent de 1,35% en 2015 soit 2,3M€ (+ 1,5 % d'effet prix lié à la formule d'indexation des péages contre 4,8% en 2014).

**1.8. Les recettes exceptionnelles: 30,026 M€ (11,370M€ votés, 264% réalisés)**

L'essentiel de ces recettes (24 M€) relève du traitement estimatif des factures des contrats au titre de l'année 2015, factures qui seront reçues fin mars 2016 et traitées par la suite. Le STIF anticipe, sur la base des factures prévisionnelles remises par les opérateurs, que les acomptes versés en 2015 auront été supérieurs aux factures définitives, ce qui devrait occasionner un reversement des opérateurs SNCF et CT2. Des produits à recevoir de 24 M€ sont donc inscrits. Les écarts entre factures et acomptes relèvent pour l'essentiel de la moindre inflation et de l'application des mécanismes de bonus/malus.

A cela s'ajoute à hauteur de 6 M€, l'ensemble des avoirs sur factures 2014 des opérateurs des CT2.

**1.9. Reprise de provisions : 12,900 M€ (12,900M€ votés;100% réalisés)**

Des provisions sont reprises au titre de contentieux avec la SNCF résolus :

- une provision avait été constituée pour un montant de 6 320 000 € en 2013 et actualisée au budget 2014, au titre du remboursement du versement de transport perçu pour le personnel logé et transporté de la SNCF. Le tribunal administratif, après examen du recours déposé par la SNCF en septembre 2013, a donné raison au STIF : la SNCF ne remplit pas les critères permettant le remboursement du VT pour les agents en question. Cependant, fin juillet 2015, le STIF a été informé par le tribunal administratif qu'un appel avait bien été déposé par la SNCF en temps et en heure mais enregistré seulement à l'été compte tenu du retard du tribunal.

- deux provisions ont été constituées en 2011 et 2012 relatives au règlement des factures SNCF au titre des années 2010 et 2011 pour un montant global de 25,030 M€. Une procédure de conciliation a été lancée sur les aspects non fiscaux du litige. Sur la base des conclusions du conciliateur remises le 30 juin 2014, le différend a été partiellement soldé par le versement d'un montant de 2,6 M€ par le STIF, le retrait de la requête de la SNCF au tribunal administratif portant sur la partie non fiscale du litige, la confirmation par la SNCF que les grèves de juin 2014 ne relèvent pas de la force majeure. Aussi, un montant de 6 580 000 € peut être repris. Le solde (18,450 M€) de la provision relative aux problématiques fiscales (base de calcul de la CVAE, EPSF, ARAF) est conservé, l'instruction par le tribunal étant toujours en cours.

**1.10. Recettes d'ordre 146,751 M€ (151,727 M€ votés; 96,7% réalisés)**

Il s'agit :

---

comprend cette redevance afin de rembourser SNCF Mobilité. In fine, la charge qui pèse sur le STIF correspond à la redevance HT et ce dispositif est neutre pour SNCF Mobilité.

- de recettes relatives à l'amortissement des subventions d'investissement versées pour un montant de 78 726 857 €;
- de la neutralisation budgétaire de l'amortissement des subventions d'investissement versées pour 68 024 582 €.

## 2. Les dépenses de fonctionnement: 5 534,685 M€ (5 580,519 M€ votés, 99,2 % réalisés)

Les crédits de dépenses de fonctionnement ont été exécutés à hauteur de 96,7% et à hauteur de 99,2% des inscriptions budgétaires réelles de fonctionnement<sup>5</sup>.

Dépenses de fonctionnement		Voté 2015	Crédits mandatés 2015	Réalisé/Voté
Exploitation régulière	Exploitation régulière RATP	2 179 928 000	2 164 199 667	99,3%
	Exploitation régulière SNCF	2 006 300 000	2 003 889 720	99,9%
	Exploitation régulière CT2 / CT1	721 753 000	721 649 459	100,0%
	Exploitation réseau PAM	11 750 000	10 487 192	89,3%
	TAD et dépenses d'exploitation bus autres	5 800 000	5 510 648	95,0%
Redevances/taxes	Modernisation billettique et améthyste	2 305 001	1 878 980	81,5%
	IFER	70 000 000	69 098 838	98,7%
Transport scolaire	Redevance accès RFF	157 200 000	157 181 465	100,0%
	Transport scolaire	131 289 337	116 960 609	89,1%
Tarification sociale	Chèque mobilité	1 550 000	1 242 557	80,2%
	Gestion tarification solidarité transports	4 950 000	4 567 630	92,3%
Gestion de la dette et du VT	Frais financiers	15 610 000	13 984 742	89,6%
	Coûts de gestion du VT	46 000 000	47 164 837	102,5%
Budget courant	Masse salariale	24 796 726	24 511 910	98,9%
	Charges fonctionnement	26 138 800	24 483 426	93,7%
	Etudes	21 547 000	17 027 832	79,0%
Autres charges	Impôts et taxes	451 500	430 711	95,4%
	Exceptionnelles	150 000	99 901	66,6%
	Amortissement	153 000 000	150 314 937	98,2%
<b>Total dépenses de fonctionnement hors virement de section</b>		<b>5 580 519 363</b>	<b>5 534 685 061</b>	<b>99,2%</b>
Ecritures d'ordre - virement de sect.		140 607 390		0,0%
<b>Total dépenses de fonctionnement</b>		<b>5 721 126 753</b>	<b>5 534 685 061</b>	<b>96,7%</b>
<b>Total dépenses réelles de fonctionnement</b>		<b>5 427 519 363</b>	<b>5 384 370 124</b>	<b>99,2%</b>

### 2.1. Les contrats RATP/SNCF/CT2 : une exécution budgétaire en phase avec les estimations budgétées: 4 889,739 M€

Pour les contrats RATP, SNCF et les contrats de type 2, les crédits mandatés incluent à la date de la clôture des comptes, les charges à payer relatives à l'estimation de la facture définitive de chaque opérateur, qui sera transmise au STIF fin mars et sera payée après vérification des services.

Ces éléments ne sont donc qu'une estimation réalisée notamment d'après des éléments rendus partiellement disponibles par les transporteurs à la date de clôture des comptes.

Les crédits mandatés au compte financier 2015 relatifs aux contrats RATP/SNCF sont les suivants :

Pour la RATP : 2 164 199 666,72 €;

Pour la SNCF : 2 003 889 720,19 €;

Pour les CT2 : 721 649 458,73 €.

<sup>5</sup> Les dépenses réelles s'entendent comme les dépenses entraînant des mouvements réels : elles donnent lieu à décaissement, sont retracées en dépenses du budget et sont exécutées par l'émission d'un mandat..

Au vu des données définitives, le bilan annuel 2015 des contrats sera présenté au conseil d'administration de juillet 2016.

**2.2. Autres dépenses relatives au transport : 17,877 M€ (19,855 M€ votés, 90% réalisés)**

a) PAM : 10,487 M€, (11,75 M€ votés, 89,3% réalisés)

Les dépenses afférentes aux déplacements des personnes à mobilité réduite s'élèvent à 10 487 192 €.

b) Autres dépenses : 7,39 M€ (8,11M€ votés, 91,1% réalisés)

Il s'agit notamment des crédits au titre du transport à la demande, qui ont été consommés à hauteur de 4,567 M€, des crédits concernant une mesure d'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste (550 000 € à partir de septembre 2015), des crédits relatifs à l'exploitation du système communautaire de vente à distance de titres de transport (1,2M€) ou des dépenses au titre des bonus qualité de service, des études PDU et autres conventions.

**2.3. Imposition sur le matériel roulant, propriété du STIF (IFER) : 69,1 M€ (70 M€ votés, 98,7% réalisés)**

Depuis 2010, le STIF est redevable de l'impôt, institué par la Loi Grand Paris<sup>6</sup>, sur le matériel roulant dont le STIF est propriétaire depuis la loi ORTF. Le montant mandaté au titre du matériel roulant propriété du STIF, issu de l'inventaire physique au 1er janvier 2015 tenu par la RATP, s'élève à 69 098 838 €.

**2.4. Les dépenses relatives aux transports scolaires : 116,961 M€ (131,289 M€ votés, 89,1% réalisés)**

Ce montant se décompose en dépenses au titre des transports scolaires pour 113,5 M€, au titre du forfait Imagine 'R boursier pour 2 M€ et au titre du remboursement au CD91 des frais de personnel et de charges courantes pour 1,5 M€.

Le changement de périmètre de gestion des transports scolaires pour l'Essonne en 2015, ainsi que des opérations comptables ne permettent pas de comparer strictement le budget 2015 et son exécution, avec le budget 2014.

Ainsi, la reprise par le STIF depuis le 1er août 2015 de la compétence TS précédemment exercée par le Conseil Départemental de l'Essonne a entraîné un décalage des dépenses pour environ 30% du coût annuel de la prestation TS dans ce département: le STIF n'a pas eu à verser en octobre 2015 l'acompte au titre de l'année 2016 tel que prévu initialement dans la convention de délégation de compétence.

---

<sup>6</sup> Loi du 3 juin 2010, article 11

Pour obtenir le coût du service transport scolaire en 2015, il convient d'ajouter aux crédits inscrits au compte financier de 113.5M€, le montant du solde sur charges à payer 2014 de 19M€ qui a permis de payer des factures 2015.

Pour mémoire, afin d'apprécier les dépenses du STIF au titre des transports scolaires, il convient d'ajouter les forfaits Imagin'R scolaire pour un montant de 130 M€. Au total les dépenses engagées par le STIF, au titre des dépenses de transports scolaires de l'année 2015, s'élèvent à 247 M€ environ, à comparer à la DGD versée par l'Etat de 128,102 M€ soit un différentiel de 119 M€.

**2.5. Gestion de la carte solidarité transport et des chèques mobilité: 5,810 M€ (6,500 M€ votés, 89,4% réalisés).**

Les crédits votés au titre de la gestion de la tarification solidarité transport ont été exécutés en 2015 à hauteur de 92,3% soit un montant mandaté de 4 567 630 € comparé à 4 950 000 € de crédits budgétés.

Au titre des chèques-mobilité, le taux de réalisation est de 80,2% soit un montant mandaté de 1 242 557 € comparé à 1 550 000 € de crédits budgétés.

**2.6. Charges financières : 13,985 M€ (15,610 M€ votés, 89,6 % réalisés)**

Le STIF a remboursé des intérêts d'emprunt d'un montant de 13 881 687 € consécutivement à la levée en 2012 de 170 M€, en 2013 de 80 M€, en 2014 de 270 M€ et en 2015 de 540 M€. Ce poste est en progression de 86,5% par rapport à 2014 (+6,4 M€). La charge de la dette est limitée grâce à l'obtention de conditions particulièrement favorables notamment auprès de la Banque Européenne d'Investissement.

Par ailleurs, le STIF a de nouveau contractualisé en 2015, une ligne de trésorerie auprès d'un établissement bancaire (BNP Paribas) d'un montant de 100 M€ afin d'optimiser la gestion de la dette à court terme. Le coût total en 2015 a été de 103 K€.

**2.7. Le remboursement du VT aux entreprises éligibles et les frais de gestion des organismes collecteurs : 47,165 M€ (46 M€ votés, 102,5% réalisés)**

9 959 345 € correspondent aux remboursements effectués par le STIF sur demande des employeurs au titre du personnel logé et du personnel transporté par les employeurs eux-mêmes et pour les employeurs situés en ville nouvelle ou au titre de l'indu.

Par ailleurs, le STIF reverse aux URSSAF et aux organismes collecteurs 1% du versement transport au titre de sa contribution aux frais de gestion, soit un montant de 37 205 492 €.

**2.8. Les études : 17,027 M€ (21,547 M€ votés, 79,02 % réalisés)**

Les crédits au titre des études ont été réalisés à hauteur de 79%.

Les études en section de fonctionnement relèvent de deux catégories :

- les audits et les études générales amont pour un montant de 7 891 566 €;
- les études menées dans le cadre du contrat de projet et de contrats particuliers pour 8 879 266 €. Ces études correspondent essentiellement aux projets de schéma directeur du TCSP Sénia-Orly, du Tzen 4 et du Tzen 5, de la phase 2 du Tzen1 et du prolongement de la ligne 1, de celle du T1 et du projet de télécabine de Créteil.

Ces études sont cofinancées suivant le cas par l'Etat, la Région et les Conseils Départementaux. Cependant, 20% du coût de ces études reste à la charge du STIF soit le poids de la TVA qui n'est actuellement pas pris en compte par les financeurs.

## **2.9. Les coûts de fonctionnement du STIF : 49,426M€ (51,387 M€ votés, 96,2 % réalisés)**

### ➤ Les frais de personnel : 24,512 M€ (24,797 M€ votés, 98,9 % réalisés)

Les frais de personnel ont été réalisés conformément aux prévisions. Les effectifs du STIF s'élèvent au 31 décembre 2015 à 389 postes budgétaires, après intégration du personnel dédié au transport scolaire en Essonne.

### ➤ Les dépenses de fonctionnement : 24,483 M€ (26,139 M€ votés, 93,7 % réalisés)

Le taux de réalisation des dépenses courantes est de 93,7% semblable à celui des années précédentes, cependant les charges de fonctionnement sont en diminution par rapport à 2014 de 4,66%.

Les augmentations notables de budget concernent les frais de maintenance informatique (+0,7M€), les services bancaires qui comprennent les frais de commission des contrats de prêt (+0,5M€), les primes d'assurance liées à la montée en charges des projets d'infrastructure pour lesquels le STIF est maître d'œuvre (+0,2M€). Les moindres dépenses par rapport à 2014 ont été réalisées sur les loyers mobiliers et immobiliers (-1,5M€) (l'année 2014 comprenait la régularisation du loyer des locaux de la rue de Châteaudun, à la suite du jugement de février 2014 relatif au contentieux opposant le STIF à Swiss Life et la charge du quatrième trimestre 2013), les frais de contentieux (-0,6M€), l'entretien des voies et réseaux (-0,3M€) et les publications (-0,2M€).

### ➤ Les impôts et taxes : 0,431 M€ (0,451 M€ votés, 95,4 % réalisés)

Le développement des projets d'infrastructure, ainsi que les acquisitions de terrains pour la construction de dépôts bus entraînent une montée en charge de ce poste. En 2015, ce poste est en augmentation de 8,7% et devrait être plus important pour les prochaines années.

## **2.10. Les amortissements : 150,315 M€ (153 M€ votés; 98,2% réalisés)**

Il s'agit des amortissements des immobilisations pour un montant de 150 314 937 euros: la progression de 27% par rapport à 2014 met en lumière le rôle d'investisseur du STIF.

**2.11. Les charges exceptionnelles : 0,100 M€ (0,15 M€ votés; 66,7% réalisés)**

Il s'agit des intérêts moratoires dus aux prestataires, à compter du jour suivant l'expiration du délai global de paiement.

**2.12. Virement à la section d'investissement : 140,607 M€**

Le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement représente l'autofinancement prévisionnel du STIF, soit la nécessité de dégager des ressources propres pour financer une partie des investissements et ainsi diminuer le recours à l'emprunt. C'est un signe de bonne gestion financière et essentiel pour que le STIF puisse trouver des financements.

Cette écriture d'ordre est inscrite au budget primitif mais n'est pas constatée budgétairement (elle ne fait l'objet ni d'un mandat en dépenses de fonctionnement ni d'un titre en recettes d'investissement) : son montant n'est constaté que lors du compte financier et fait l'objet d'un report au budget n+1 (Cf. point IV), selon les règles de gestion des finances publiques locales.

Ce montant est en phase avec les objectifs de la stratégie financière telle que présentée au débat d'orientation budgétaire pour l'année 2015.

## II. La réalisation des investissements 2015 : les dépenses ont augmenté de 48% par rapport à 2014

Le STIF a réalisé des investissements à hauteur de 1, 118 Mds € soit 96% des prévisions.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, les dépenses d'investissement relatives au financement de l'amélioration de la qualité de service, du matériel roulant et de l'infrastructure des transports sont gérées en autorisation de programme (AP) et en crédit de paiement (CP). En effet, compte tenu des montants à financer, la gestion en AP/CP permet de mieux répartir les besoins de financement sur plusieurs exercices budgétaires. Si le vote de l'AP permet, lors de l'affectation, d'engager l'intégralité des crédits, en revanche ne sont inscrits au budget que les CP nécessaires à la couverture des dépenses prévisionnelles de l'exercice.

Au 31/12/2015, le cumul des AP votées est de 6,920 Md€<sup>7</sup> dont 79% au titre de la rénovation et l'acquisition du matériel roulant. Les autorisations de programme votées en 2015 s'élèvent à 2,447 Mds€ contre 1,121 M€ en 2014.

929 225 907 € des crédits de paiement en gestion pluriannuelle ont été mandatés sur l'exercice 2015, en progression de 48% par rapport à l'exercice précédent.

Au delà de 2015, un montant d'environ 3,174 Mds € reste à financer par le STIF au vu des projets d'ores et déjà engagés.

2015	Crédits ouverts en 2015	Réalisation au 31/12/2015	%
Matériel roulant ferré	536 581 000	527 427 831	98%
Matériel roulant bus tw & dépôt	203 282 000	209 471 040	103%
Maitrise d'ouvrage & développements des réseaux	80 696 000	62 316 347	77%
Investissements qualité de service	133 554 291	130 011 537	97%
Logiciels, matériels, mobiliers, acquisitions	9 352 711	3 544 435	38%
Compte de tiers	4 376 184	724 202	17%
Remboursement du capital	22 000 000	21 834 142	99%
Transfert de droit à déduction de la TVA	2 817 725	2 817 725	100%
Reprise amortissements (mvt d'ordre)	151 726 857	146 751 439	97%
Ecritures d'ordre (régularisation de mouvements comptables)	18 606 979	12 913 182	69%
<b>Total dépenses d'investissement hors report n-1</b>	<b>1 162 993 747</b>	<b>1 117 811 880</b>	<b>96%</b>
Report N-1 (mvt d'ordre)	168 239 448		0%
<b>Total dépenses d'investissement</b>	<b>1 331 233 195</b>	<b>1 117 811 880</b>	

<sup>7</sup> soit 83% des AP votées (8,346 Mds€) : les AP non encore engagées au 31/12/2015 (51%) relèvent pour l'essentiel de projets d'infrastructure (T7/TTME/TGO/T4/T9) où le cumul engagé en AP est abondé en fonction de l'avancement de la phase du projet (Schéma de principe, avant-projet et phase travaux), de certaines conventions de financement de matériel roulant validées par le Conseil en 2015 mais non encore signées au 31/12/2015 (13% pour le matériel roulant ferré et 19% pour les matériels roulants bus et tramway) et des AP de programme regroupant plusieurs projets d'amélioration de la qualité de service (17%) qui sont progressivement engagées à signature des conventions de financement.



**1. Les dépenses d'investissements : 1117,812M€ (1 162,994 M€ de CP ouverts ; 96,1% réalisés)**

**1.1 Les crédits gérés en AP/CP : 929,226 M€ (954,113 M€ votés, 97,3% réalisé).**

Les investissements réalisés par le STIF (subventions versées ou projets sous maîtrise d'ouvrage STIF) s'élevaient à 929,226 M€ en 2015 pour atteindre un cumul total depuis 2006 de 3 746,206 M€.

Le tableau ci-dessous détaille par grand programme le montant des crédits en AP et engagés, puis les crédits mandatés (crédits de paiement) en 2015 et le cumul à la fin de l'année 2015 ainsi que les crédits de paiement restant à financer en fonction des AP déjà engagés (les montants par projets sont détaillés dans la maquette budgétaire):

Les grands programmes d'investissement du STIF				
En M€	AP engagée à fin 2015	Réalisé en 2015	Cumul réalisé à fin 2015	Reste à financer au-delà de 2015
Matériel roulant ferré	4 727 465 485	527 427 831	2 289 603 071	2 437 862 414
MRbus, acquisition tramway et dépôt	693 588 501	209 471 040	506 867 302	186 721 199
Investissements qualité de service	984 833 645	130 011 538	649 101 757	335 731 888
Projet sous maîtrise d'ouvrage et développement des réseaux	514 970 399	62 315 499	300 633 281	214 337 119
<b>Total des programmes d'investissement</b>	<b>6 920 858 030</b>	<b>929 225 907</b>	<b>3 746 205 412</b>	<b>3 174 652 619</b>

Le STIF a réalisé 97% de ses prévisions: 98% au titre du matériel roulant ferré, 103% pour le matériel bus et tramway, 97% pour l'amélioration de la qualité de service et 77% des investissements sous maîtrise d'ouvrage et développement des réseaux (l'écart étant dû à des décalages dans le temps de certains projets d'acquisition de foncier mais qui ne remettent pas en cause à ce stade l'avancement des projets.

Pour mémoire, le STIF finance 100% de l'acquisition et de la rénovation de tous les matériels roulants nécessaires à l'exploitation des transports en commun franciliens (bus, tramway, métro, RER, train) et ce selon deux façons :

- indirectement, via le versement d'une contribution (dite C2) aux transporteurs dans le cadre des contrats d'exploitation, destinée à couvrir les amortissements et frais financiers induits par le financement de ces matériels;
- directement, via le versement d'une subvention d'investissement aux opérateurs : ce sont ces subventions qui sont retracées dans les comptes du STIF. Le STIF porte alors la dette, contrairement au financement indirect.

a) Les acomptes versés au titre du matériel roulant ferré

Les conventions de matériels roulant ferrés représentent près de 65% des subventions cumulées versées par le STIF à fin 2015 (2,289 Mds sur 3,6 Mds de subventions versées tous programmes confondus et hors maîtrise d'ouvrage). Les programmes Francilien, MI09 et MF01 Ligne 9 sont les plus consommateurs de crédits à ce jour.

Ont été livrées à fin 2015, 176 rames Franciliens, 106 rames MI09 pour le RER A, 47 rames MF01 pour la ligne 9, 262 rames Z2N et 112 rames MI79 ont été renouvelées.

Matériel roulant ferré				
	AP engagée à fin 2015	Réalisé en 2015	Cumul réalisé à fin 2015	Reste à financer au-delà de 2015
1 Antienrayeurs Z2N	19 560 000	2 900 000	16 043 626	3 516 374
1 MI84	0	0	0	0
1 MP05 L14 Extension Mairie de Saint	153 500 000	15 857 977	120 854 529	32 645 471
1 Regio 2N	588 800 000	83 000 000	83 000 000	505 800 000
1 Transformation 6 Z2N CRNPC	8 760 000	7 400 000	7 400 000	1 360 000
2 MF01 Ligne 9	224 300 000	58 091 284	181 178 471	43 121 529
2 MR Tram express	184 910 000	24 550 000	34 653 298	150 256 702
2 Transfert MP05 et MP89	0	0	0	0
3 MP14 STIF	619 070 000	27 300 000	27 300 000	591 770 000
4 MP14 SGP	477 150 000	0	0	477 150 000
5 Transfert MI84 RER E	0	0	0	0
8 Francilien	1 330 011 485	184 961 383	1 011 829 903	318 181 582
9 MI09	877 810 000	107 698 349	589 333 672	288 476 328
10 MI79	165 793 000	7 719 313	156 543 458	9 249 542
11 MP05	26 430 000	349 524	26 427 720	2 280
12 Z2N	51 371 000	7 600 000	35 038 393	16 332 607
	<b>4 727 465 485</b>	<b>527 427 831</b>	<b>2 289 603 071</b>	<b>2 437 862 414</b>

b) Les subventions versées au titre du matériel roulant bus, tramway et dépôt bus

A fin 2015, 489,679 M€ d'acomptes cumulés versés par le STIF viennent concourir au renouvellement ou à l'acquisition de matériel pour les transports en mode bus et 3 terrains ont été acquis pour 17,188 M€ par le STIF afin de construire des dépôts bus<sup>8</sup>.

Les subventions versées pour l'acquisition de bus dans le cadre de la convention avec la RATP ont été multipliées par 2,5 en 2015 par rapport en 2014 et par 2 pour les opérateurs privés affiliés à OPTILE.

Depuis 2012, le STIF a subventionné 286 M€ d'investissements bus auprès de la RATP soit 1 698 bus jusqu'en 2015 dont 1 484 bus livrés à ce jour. Sur la même période, le STIF a financé directement auprès des opérateurs privés 187M€ de subvention, soit 1 736 bus et cars mis en circulation (dont 1 319 en renouvellement et 417 pour répondre aux besoins de matériel induits par l'offre nouvelle décidée par le STIF).

<sup>8</sup> 3 terrains situés à Velizy, Melun/Vaux le Pénil et Montesson/Chatou

Matériel roulant bus, tramway et dépôt				
	AP engagée à fin 2015	Réalisé en 2015	Cumul réalisé à fin 2015	Reste à financer au-delà de 2015
1 Acquisition dépôt bus	21 216 141	17 188 754	17 188 754	16 811 246
1 Matériel Roulant bus RATP	406 116 058	128 573 189	286 422 568	187 797 432
2 Acquisition tramways	79 060 000	14 184 678	16 059 678	135 690 322
14 Matériel roulant bus CT2	187 196 303	49 524 420	187 196 303	110 099 624
	<b>693 588 501</b>	<b>209 471 040</b>	<b>506 867 302</b>	<b>450 398 624</b>

Enfin, 16M€ ont été mandatés afin d'acquérir 6 rames au titre de la convention de financement du tramway T2.

c) L'intervention financière du STIF au titre de la qualité de service

En 2015, le STIF a financé des projets d'amélioration de la qualité de service à hauteur de 130,011 M€ dont notamment le schéma directeur d'accessibilité (50,880 M€) et l'information voyageurs (29,489 M€), deux programmes en forte hausse depuis 2013.

Les politiques de qualité de service				
En M€	AP engagée à fin 2015	Réalisé en 2015	Cumul réalisé à fin 2015	Reste à financer au-delà de 2015
1 Investissement Billettique-Vente	16 184 816	941 214	2 721 484	13 463 332
15 Intermodalité	171 043 943	19 469 013	114 339 659	56 704 284
16 Accessibilité PMR	114 363 208	6 895 751	91 924 473	22 438 735
17 Information Voyageurs	171 366 985	29 489 281	113 466 767	57 900 219
18 Optimisation des infrastructures	116 951 746	8 331 411	109 418 482	7 533 264
19 Plan Impaqt	57 644 000	5 088 981	20 361 472	37 282 528
20 Sécurité	68 381 433	8 914 994	68 381 433	-
22 Vaires	1 080 515	-	836 763	243 751
23 SDA	267 817 000	50 880 893	127 651 225	140 165 775
	<b>984 833 645</b>	<b>130 011 538</b>	<b>649 101 757</b>	<b>335 731 888</b>

d) La montée en charge des dépenses sous maîtrise d'ouvrage STIF

Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage de certains projets de transport : dès 2010 avec la gare routière du Tram7 (avec une montée en charge significative des travaux en 2013) et surtout à partir de 2012 avec une gestion en direct des Tram 4/Tram 10/Tram 9, Tram 7 phase 2 d'Athis-Mons jusqu'à Juvisy, du Tram express 12 reliant Massy à Evry et du TSCP Massy au plateau de Saclay.

Ces dépenses conventionnelles sont cofinancées suivant le cas par l'Etat, la Région et les conseils départementaux, cependant le STIF subit la charge financière et budgétaire liée au délai entre le paiement par le STIF de ces dépenses et la perception des recettes des financeurs. Ce poids devient de plus en plus important avec la montée en charge des

travaux (pour l'exercice 2015 sur 56,733M€ de paiements réalisés le STIF a encaissé 35,5M€).

Les projets sous maîtrise d'ouvrage STIF				
En M€	AP engagée à fin 2015	Réalisé en 2015	Cumul réalisé à fin 2015	Reste à financer au-delà de 2015
3 TSCP Massy Saclay	77 111 826	26 532 377	56 033 976	33 015 427
4 Tram 7	24 831 640	2 155 291	20 383 233	215 155 645
4 Tram Express 12	24 840 618	4 813 332	15 099 473	238 900 527
4 Tram Express Ouest phase 1	9 816 765	2 812 454	4 375 260	78 124 740
5 Tram 4	36 674 298	8 717 947	19 729 951	162 406 049
5 Tram 9	39 756 120	8 456 625	12 284 965	58 715 035
6 Tram 10	8 820 931	3 244 283	6 383 393	4 071 707
<b>Total projets sous MOA STIF</b>	<b>221 852 197</b>	<b>56 732 311</b>	<b>134 290 251</b>	<b>790 389 130</b>

### **1.2 Les autres dépenses non pluriannuelles : 188 ,585 M€ (208,880 CP ouverts en 2015, 90,3% réalisé)**

Elles se répartissent en :

- 146,751 M€ d'écritures comptables relatives aux amortissements, à la reprise des subventions d'investissement perçues et la neutralisation des amortissements ;
- 21,834 M€ de remboursement du capital de la dette;
- 3,273 M€ de logiciels, marques, installations, matériels et mobiliers et autres;
- 2,817 M€ au titre du transfert de droit à déduction de la TVA ;
- 13,184 M€ au titre de régularisations de mouvements comptables;
- 0,724 M€ au titre des investissements de sécurité gérés pour le compte de la Région Ile-de-France.

## **2. Les recettes d'investissement : 1 127,957 M€ (1 191 M€ de recettes prévues, 95% titres émis)**

Les recettes réelles d'investissement ont été exécutées à hauteur de 94% en 2015: les investissements sont principalement financés par le produit des amendes, l'acompte relatif à la convention AFITF, l'emprunt et l'autofinancement.

<b>Recettes d'investissement</b>	<b>Recettes prévues</b>	<b>recettes titrées</b>	<b>%</b>
Emprunts	584 344 822	540 000 000	92,4%
Produits des amendes	143 000 000	139 737 590	97,7%
AFITF	39 000 000	39 000 000	100,0%
Autres subventions	46 222 000	46 318 556	100,2%
Compte de tiers[1]	4 376 184	777 912	17,8%
Immobilisations	17 809 019	13 060 167	73,3%
Amortissement des immobilisations	153 000 000	150 314 937	98,2%
Excédents de fonctionnement N-1	188 921 530	188 921 530	100,0%
Autres recettes	13 952 250	9 826 459	70,4%
<b>Total recettes d'investissements hors virement section</b>	<b>1 190 625 804</b>	<b>1 127 957 150</b>	<b>94,7%</b>
Virement de la section de fonctionnement	140 607 390		0,0%
<b>Total recettes d'investissements</b>	<b>1 331 233 194</b>	<b>1 127 957 150</b>	<b>84,7%</b>
<b>Total recettes réelles d'investissement:</b>	<b>1 015 955 099</b>	<b>961 764 320</b>	<b>94,7%</b>

### **2.1 Le produit des amendes : 139,737 M€ (143 M€ votés, 97,7% réalisés)**

En application des dispositions du décret n°94-336 du 10 mai 1994, le STIF perçoit 50% du produit des amendes de circulation collectées en Ile-de-France. Ce produit doit être utilisé pour le financement des opérations définies aux articles R 2334-12 et R 4414-2 du code des collectivités territoriales, soit des opérations d'aménagement et d'équipement concourant notamment à l'amélioration de la sécurité, l'accueil des voyageurs, l'accès aux réseaux et au financement du matériel roulant.

Le produit des amendes encaissé en 2015 s'est élevé à 121 554 683 €, en baisse de 3,4 M€ par rapport à 2014. A ce montant s'ajoute 18,182 M€ de régularisation de subventions suite à l'achèvement d'opérations d'investissement.

### **2.2 La convention AFITF : 39 M€ (39 M€ votés, 100% réalisés)**

Le STIF a encaissé, pour la dernière année, cette subvention de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France dédiée au financement partiel de l'acquisition de rames du Francilien. La convention signée avec le 5 décembre 2007 a permis au STIF de percevoir un montant global de 400 M€.

### **2.3 Les subventions d'investissement: 46,318 M€ (46,222 M€ votés, 100,2% réalisés)**

Les subventions d'investissement viennent financer les projets sous la maîtrise d'ouvrage du STIF, pour lesquels le STIF bénéficie de subventions de l'Etat et des collectivités franciliennes. Le STIF a émis auprès des financeurs en 2015 un cumul de 46,3M€ de titres de recettes

### **2.4 Les autres recettes : 173,979 M€**

Elles intègrent principalement :

- Les amortissements des immobilisations à hauteur de 150 314 937 € (recette d'investissement égale à la dépense de fonctionnement (Cf. I 2.10));
- 777 912 € de recettes au titre des investissements de sécurité gérés pour le compte de la Région Ile-de-France (gérées en compte de tiers) ;
- 573 026 € relatif au FCTVA ;
- 3 377 034 € d'avances de trésorerie effectuées sur marchés;
- 2 817 725 € de transferts de droit à déduction de la TVA;
- 15 877 893 € d'écritures comptables suite notamment à la mise à jour du schéma d'imputation comptable des projets d'infrastructure.

### **2.5 L'affectation du résultat 2014 : 188,921 M€**

Lors de la décision modificative n°2 au budget 2015 et conformément à la décision d'affectation du résultat de l'exercice 2014, le résultat de fonctionnement excédentaire 2014 a été affecté à hauteur de 188 921 530 € à la section d'investissement afin de couvrir le besoin de la section d'investissement.

### **2.6 L'emprunt : 540 M€ (584M€ votés, 92,43% réalisés)**

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.

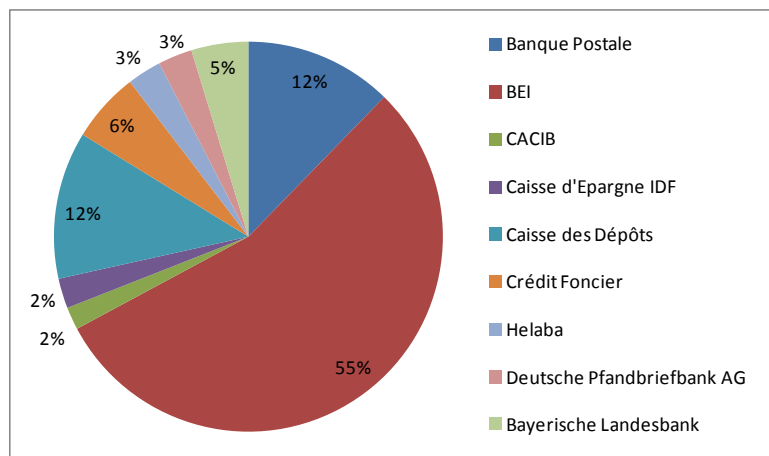
Le STIF a levé neuf emprunts à hauteur de 540 M€ en 2015, dont 180 M€ auprès de la Banque Européenne d'Investissement dans le cadre de son contrat pluriannuel de 600 M€ afin de financer l'acquisition du Francilien, 100 M€ auprès de la Caisse des Dépôts et 260 M€ auprès de banques commerciales. Cette diversification de financeurs débutée fin 2014 par le STIF doit être poursuivie.

Au 31 décembre 2015, l'encours de la dette s'élevait à 1 029 398 076,15 €. La totalité des encours des emprunts est adossée à des taux fixes simples ou variables simples d'où une classification, selon la double échelle de cotation "charte Gissler"<sup>9</sup> des risques, au niveau le

<sup>9</sup> « Charte de bonne conduite », signée en décembre 2009 entre les établissements bancaires et les collectivités locales, afin d'améliorer l'information des élus et des citoyens sur la qualité de la dette des collectivités. Elle classe les emprunts sur une échelle de risques qui combine à la fois les indices et la structure des prêts.

plus faible (note 1-A pour l'ensemble de l'encours). La part fixe majoritaire de l'encours du STIF (88%) apporte une visibilité à long terme et bénéficie d'un coût moyen performant de 2,04%. L'encours à taux variable est minoritaire avec 12% de l'encours. L'absence de notation du STIF ne lui permet pas de profiter pleinement de la performance du marché obligataire.

Répartition de l'encours de dette au 31 décembre 2015:



Pour assurer le financement des futurs projets, le STIF dispose à ce jour, de contrats d'emprunt d'un montant 754 M€ auprès de la :

- BEI pour 724M€ ;
- CDC pour 30 M€ pour le SDA.

De nouvelles démarches seront à lancer en 2016 pour trouver les financements complémentaires.

## **2.7 Le virement de la section de fonctionnement (140,6 M€)**

Le montant budgété est la contrepartie de la dépense de fonctionnement (Cf. point I.2.12), 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. Tout comme en fonctionnement, le virement ne donne pas lieu à l'émission d'un titre en investissement.

### III. Les restes à réaliser 2015 : 24,568 M€

Les restes à réaliser de la section d'investissement arrêtés à la clôture de l'exercice correspondent aux dépenses engagées non mandatées et aux recettes qui n'ont pas donné lieu à l'émission d'un titre.

Les restes à réaliser en dépenses de 5,431 M€ sont constitués des engagements d'investissement pris par le STIF non gérés en AP/CP, pour lesquels les factures des prestataires ne sont pas encore parvenues au STIF. Ils sont composés de:

logiciels	3 372 876,20
brevets, licences, marques	197 298,00
agencements	6 180,71
réseau	65 343,07
matériels informatiques	163 798,34
meubles	13 327,80
Immobilisation en cours	1 612 878,77
<b>Total</b>	<b>5 431 702,89</b>

Les restes à réaliser en recettes de 30 M€ sont constitués du solde du contrat d'emprunt contractualisé avec la Caisse des Dépôts en 2011 au titre du financement du SDA. Ce contrat arrive à terme le 4 mars 2016 et en l'absence de vote du budget 2016 avant cette date, ce montant est inscrit en restes à réaliser 2015. L'emprunt a été levé fin février 2016 afin d'optimiser la gestion de trésorerie.

Ces montants, comptabilisés dans le résultat de l'exercice (Cf. point IV) feront l'objet d'une inscription au BP2016.

### IV. Résultat de l'exercice et ratios financiers

L'autofinancement dégagé par l'exercice 2015 de 148,534 M€ permet de couvrir le besoin de financement de la section d'investissement de 133,526 M€. Il est proposé d'affecter à la section de fonctionnement l'excédent de 15,008 M€.

Exercice 2015	Section de fonctionnement	Section d'investissement	Résultat net
Recettes de l'exercice	5 683 219 270,49	1 127 957 149,37	
Dépenses de l'exercice	5 534 685 060,87	1 117 811 880,54	
Résultat propre 2015	148 534 209,62	10 145 268,83	158 679 478,45
Reste à réaliser 2015		24 568 297,11	24 568 297,11
Report à nouveau 2014*		-168 239 448,29	-168 239 448,29
Solde de financement	148 534 209,62	-133 525 882,35	15 008 327,27

\* Il s'agit de l'affectation du résultat 2014 inscrit en DM2 2015

Le tableau ci-dessous reprend les principaux ratios financiers 2012-2015 du STIF, avec notamment un taux d'autofinancement de 16% en 2015 (le taux d'autofinancement 2013 de 52% était important du fait du versement de l'indemnité exceptionnelle de 200 M€ de la RATP).



en M€	2012	2013	2014	2015
Recettes réelles de fonctionnement (RRF)	4 913	5 436	5 402	5 524
Dépenses réelles de fonctionnement sans frais financiers et charges exceptionnelles (DRF1)	4 788	5 007	5 137	5 370
frais financier	0,2	5	8	14
charges exceptionnelles + provisions	50,6	74	77	0
Dépenses réelles de fonctionnement avec frais financiers et charges exceptionnelles (DRF2)	4 839	5 086	5 222	5 384
Recettes réelles d'investissement (RRI)	358	284	463	962
Dépenses réelles d'investissement (DRI)	445	620	639	958
Encours de la dette au 31/12 (en M EUR)	170	246	511	1 029
Remboursement du capital de la dette	0	4	5	22
Epargne de gestion (RRF-DRF1)	125	429	265	153
Epargne brute (RRF - DRF2)	74	350	179	139
Epargne nette (épargne brute - remboursement du capital de la dette)	74	346	174	117
taux d'épargne brute (épargne bte/RRF)	2%	6%	3%	3%
taux d'épargne nette (épargne nette/RRF)	2%	6%	3%	2%
Taux d'autofinancement des investissements (épargne brute/DRI)	17%	56%	28%	15%
Capacité de désendettement (dette / épargne brute)	2,3	0,7	2,8	7,4

#### Définition des ratios :

- Epargne brute: ressources disponibles pour financer l'investissement ou rembourser la dette. Il s'agit de la part des recettes de fonctionnement qui ne sont pas absorbées par les dépenses récurrentes de fonctionnement;
- Taux d'épargne brute : ce ratio indique la part des recettes de fonctionnement qui peuvent être consacrées pour investir ou rembourser la dette.
- Epargne nette: ressources disponibles pour financer les investissements après remboursement annuel du capital de la dette;
- Taux d'autofinancement des investissements : ce ratio détermine à quelle hauteur le STIF est capable de financer ses dépenses d'investissement sans recours à l'emprunt;
- La capacité de désendettement: ce ratio est un indicateur de solvabilité. Ce ratio indique le nombre d'années qu'il serait nécessaire à la collectivité pour rembourser l'intégralité de son encours de dette, en supposant qu'elle y consacre toutes ses ressources disponibles.

***VOLET COMPTABLE***

La comptabilité budgétaire ainsi que la comptabilité générale tenues par l'agent comptable n'ont pas connu d'évolution significative quant aux principes et méthodes appliqués, qui découlent, pour les règles générales, du décret du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique et, pour les règles spécifiques, de l'arrêté du 27 décembre 2005 (NOR INTB0500872A).

## I. Le compte de résultat

Le compte de résultat fait ressortir un résultat comptable égal à 148 534 209,62 €, en diminution de 16 %.

Le total des produits de l'exercice 2015 s'élève à 5 683 059 874,69 €, en progression de 3 % (+ 167 M€).

Le total des charges rattachées à l'exercice est de 5 534 525 665,07 €, déduction faite des atténuations de charges (comptes 6419 et 6479 pour un total de 159 395,80 €). Les charges sont globalement en progression de 4 % (+ 194 M€).

### 1/ Le résultat courant non financier

Le résultat courant non financier, qui est égal à la différence entre les produits courants et les charges courantes non financiers, est devenu négatif, passant de +21 M€ en 2014 à - 8,5 M€ en 2015 (- 138 %).

Les produits courants non financiers (5,51 Md€) sont constitués :

- du versement transport (3,7 Md€, en augmentation de 143 M€ à la suite du relèvement des taux au 1er juillet visant à compenser partiellement la charge supplémentaire induite par la mise en place du tarif unique pour le Pass'Navigo),
- des contributions statutaires (1,2 Md€, en augmentation de 12 M€),
- des subventions reçues de la région Ile-de-France (202 M€ dont 50 M€ au titre de la mise en place au 1er septembre du tarif unique pour les forfaits Navigo toutes zones)
- et de la dotation générale de décentralisation versée par l'Etat en compensation du transfert du transport scolaire depuis la loi du 13/8/2004 (128 M€).

La redevance sillon est intégralement reversée à SNCF Réseaux (le produit est strictement égal à la charge, soit 157 M€).

La progression observée sur les autres produits de gestion courante (+17 M€) résulte de 2 évolutions : un changement d'imputation comptable et une reprise de compétence.

La 1ère évolution porte sur la comptabilisation du solde versés aux exploitants d'un service public de transport collectif de voyageurs : jusqu'en 2015, les acomptes étaient comptabilisés en charge courante (656452), tout comme le solde lorsqu'il était débiteur.

Par contre, le solde créditeur était comptabilisé en produit exceptionnel. En 2015, ce dernier a été comptabilisé en autre produit de gestion courante.

La seconde évolution est liée à la reprise de la compétence précédemment consentie au conseil départemental de l'Essonne pour le transport scolaire. La participation financière des familles (3,7 M€) est ainsi venue abonder les produits courants non financiers tandis que l'activité "transport scolaire" devenait soumise au droit commun de la TVA.

Les principales charges courantes non financières (5,52 Md€) sont les contributions contractuelles versées à la RATP (2,2 Md€, + 74 M€), à la SNCF (2 Md€, + 122 M€) et aux autres transporteurs (721 M€, + 18 M€).

S'y rajoutent les transports scolaires (116 M€, soit -17 M€ équivalents à la diminution des charges à payer de l'espèce) ainsi que les amortissements pour 150 M€, soit + 32 M€ qui font suite à l'augmentation en 2014 de l'actif immobilisé (+ 511 M€).

Toutefois ces amortissements ayant été neutralisés à hauteur de 68 M€, la charge nette s'élève à 82 M€ (+ 13 M€ par rapport à 2014). Aucune nouvelle dotation aux provisions n'a pu être comptabilisée.

## **2/ Le résultat courant financier**

Ce résultat passe de -8 M€ en 2014 à -14 M€ en 2015, du fait de la charge croissante de la dette. Par ailleurs le STIF a recouru à une ligne de trésorerie, sollicitée et remboursée au cours du mois de décembre. Aucun produit financier significatif n'a été perçu.

## **3/ Le résultat exceptionnel**

Le résultat exceptionnel s'élève à 171 M€, en progression de 8 M€ (+ 5 %).

Les produits exceptionnels comprennent le reversement attendu de la SNCF pour le trop-perçu calculé par le STIF au titre du solde de l'exécution du contrat conclu pour le service public de transport collectif de voyageurs pour l'année 2015 (évalué à 15 M€ de produit à recevoir) ; la neutralisation des amortissements égale à 68 M€ ; la quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat (79 M€) ; la reprise de 4 provisions constituées au titre de risques réévalués en milieu d'année (13 M€).

Les charges exceptionnelles (100 K€) sont principalement constituées d'intérêts moratoires comptabilisés en charges à payer.

#### 4/ La capacité d'autofinancement

Le compte de résultat permet d'apprécier la capacité d'autofinancement (CAF), qui est égale aux produits encaissables moins les charges décaissables.

La CAF se définit ainsi comme un surplus financier potentiel qui sera obtenu à terme lorsque toutes les opérations encaissables et décaissables auront été dénouées en trésorerie. Elle mesure la capacité du STIF à financer sur ses propres ressources les besoins financiers liés à son existence, tels que les investissements ou les remboursements de dettes.

En 2015 elle a diminué de 40 % du fait d'une progression des charges décaissables (+225 M€) plus rapide que celle des produits encaissables (+133 M€).

<b>CAF</b>			
<i>POSTES</i>	EXERCICE 2015	EXERCICE 2014	EXERCICE 2013
<b><i>PRODUITS ENCAISSABLES</i></b>			
Prestations de servicesz (compte 704)	861 451,76		
Subventions et participations (comptes 747)	1 580 226 213,54	1 508 490 113,42	1 493 556 484,09
Autres produits (comptes 75)	3 930 875 360,53	3 767 726 036,22	3 638 157 582,37
Produits financiers (comptes 76)	16,67		
Autres opérations (comptes 771)	11 443 323,33	113 423 303,75	16 705 267,29
Autres opérations (compte 7788)		2 500,00	200 180 007,00
<b>TOTAL I</b>	<b>5 523 406 365,83</b>	<b>5 389 641 953,39</b>	<b>5 348 599 340,75</b>
<b><i>CHARGES DECAISSABLES</i></b>			
Achats et charges externes (comptes 60+61+62)	41 566 009,94	40 367 215,52	35 763 757,02
Impôts et taxes (comptes 63)	70 052 401,35	68 876 806,97	66 982 085,14
Traitements et salaires (comptes 641+648)	17 565 063,90	16 566 072,91	16 483 778,01
Charges sociales (comptes 645+647)	6 685 524,53	6 317 678,77	6 102 956,93
Participations et interventions (comptes 65)	5 234 257 085,65	5 004 770 830,47	4 881 648 982,15
Intérêts (6611)	13 984 742,21	8 262 944,12	5 221 946,13
Autres opérations (compte 6711)	97 830,65	13 611 203,85	30 381,91
<b>TOTAL II</b>	<b>5 384 208 658,23</b>	<b>5 158 772 752,61</b>	<b>5 012 233 887,29</b>
<b>CAF (I-II)</b>	<b>139 197 707,60</b>	<b>230 869 200,78</b>	<b>336 365 453,46</b>

La capacité d'autofinancement nette est égale à la CAF diminuée du remboursement en capital de la dette. La CAF nette représente donc l'autofinancement du STIF. Elle a diminué de 48 %. Le remboursement du capital de la dette a été multiplié par 4 en raison de l'endettement croissant du STIF.

CAF NETTE			
	EXERCICE 2015	EXERCICE 2014	EXERCICE 2013
CAF brute	139 197 707,60	230 869 200,78	336 365 453,46
Remboursement du capital de la dette	22 185 089,82	5 346 121,15	3 568 645,55
CAF NETTE	117 012 617,78	225 523 079,63	332 796 807,91

## 5/ Les ratios de structure

Quatre ratios permettent traditionnellement d'évaluer la structure du compte de résultat :

a/ Le coefficient d'autofinancement courant (CAC)

Ce ratio permet d'apprécier le niveau de la CAF nette. Lorsqu'il est supérieur à 1 il traduit une insuffisance de CAF : pour 2015 ce ratio a continué de s'en rapprocher, passant de 0,958 à 0,979 :

$$\text{CAC} = \frac{\text{charges de fonctionnement CAF} + \text{remboursement de la dette}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0,979$$

b/ Le ratio de rigidité des charges structurelles (RIGID) :

Ce ratio rapporte les charges incompressibles aux produits courants. Il est particulièrement élevé et passe de 0,904 à 0,953 :

$$\text{RIGID} = \frac{\text{charges de personnel} + \text{contingents et participations} + \text{charges d'intérêts}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0,955$$

95 % des charges courantes peuvent être considérées comme difficilement compressibles de par leur nature (contributions contractuelles versées aux transporteurs publics ou privés, transports scolaires...).

c/ Les ratios d'endettement

L'endettement rapporté aux produits de fonctionnement courant se situe à un niveau qui n'est pas significatif :

$$\text{END} = \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0,19$$

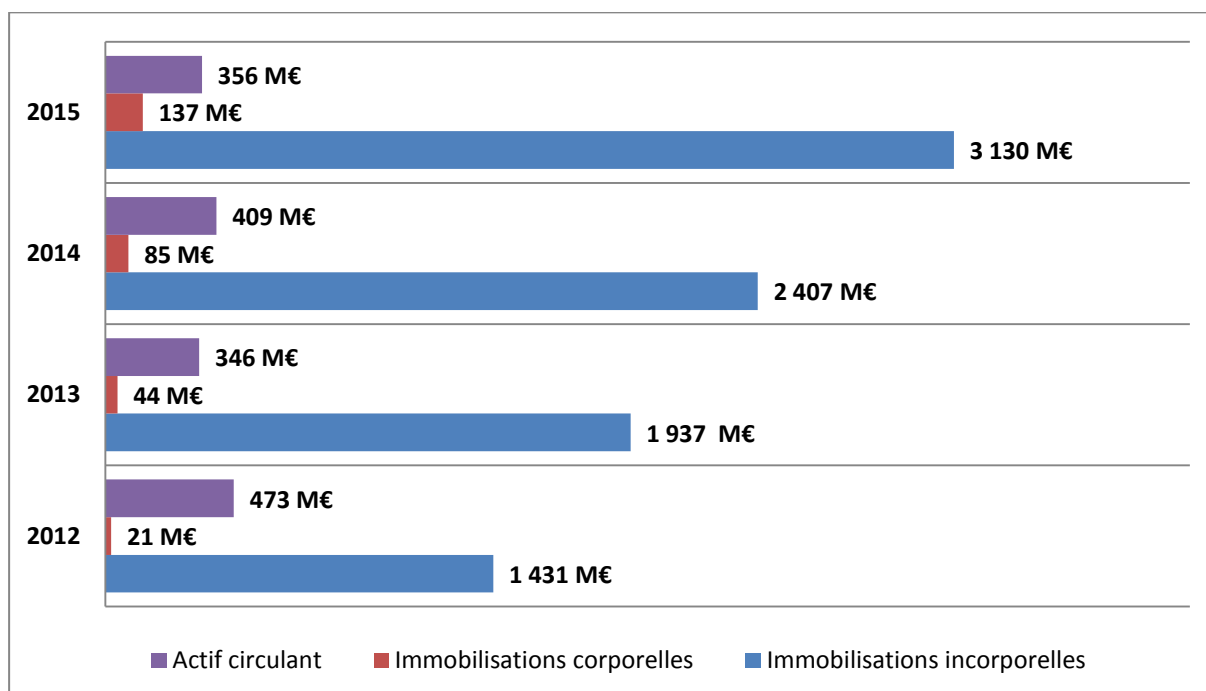
Lorsqu'il est rapporté à la CAF, l'endettement traduit le nombre d'années de CAF nécessaire pour couvrir le remboursement de la dette. Fin 2014, un peu plus de 2 années de CAF était nécessaire. En 2015, ce nombre a été multiplié par près de 4 :

$$\text{END} = \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{CAF}} = 7,4$$

## II. Le bilan

Le bilan à la clôture de l'exercice 2015 s'établit au total à 3 623 070 088,39 € soit une progression de +25 % identique à celle de l'an dernier.

### 1. L'actif du bilan



L'augmentation de l'actif (+722 155 623.79 €) résulte de l'augmentation de l'actif net immobilisé, atténuée par la diminution de l'actif circulant :

➤ **L'augmentation de l'actif net immobilisé :** **+775 875 631.19 €**

soit un total de bilan de 3 267 305 619 € en hausse de 32 %, constitué des

- Immobilisations incorporelles + 723 039 359,13 €  
(Total 3 129 759 234,05 €, +30 %)

Il s'agit essentiellement de frais d'études (+14 M€), de subventions d'investissement versées à la SNCF (+ 321 M€), à la RATP (+ 308 M€) et à divers organismes de droit public (+ 38 M€) ou privé (+ 35 M€) destinées en particulier au financement du matériel roulant et à l'amélioration de la qualité de service.



- Immobilisations corporelles + 52 836 372,80 €  
(total 137 536 178,65 €, + 63 %)

Cette augmentation résulte de la progression des immobilisations en cours (+ 37 M€) et d'acquisitions foncières (+ 13 M€).

- Immobilisations financières -100,74 €  
(total de 10 206,30 € correspondant à des cautionnements versés).

➤ **La diminution de l'actif circulant :** **-53 720 034,72 €**

soit un total de bilan de 355 764 219,67 €, en baisse de 13 % composé des

- Créances + 1 145 093,95 €  
(Total 258 040 424,01 €, + 0 %)

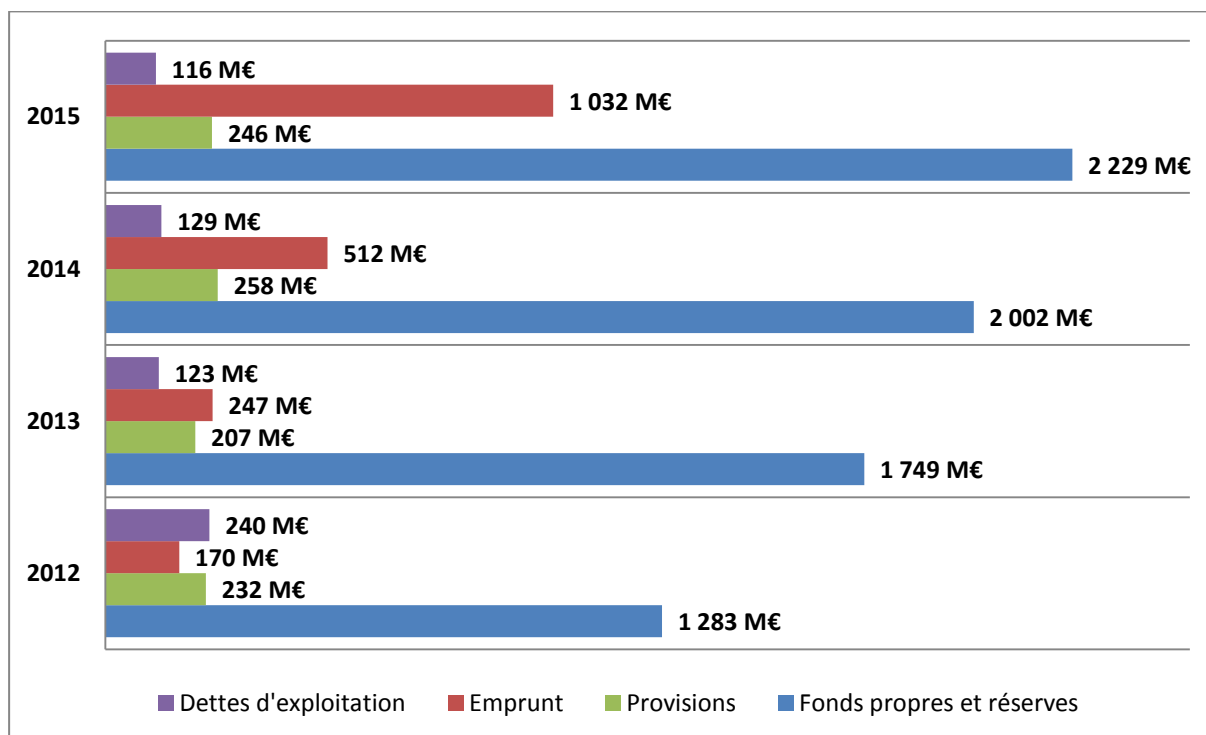
Les principales créances comprennent des titres restant à recouvrer (8 M€, en diminution d'1 M€), des subventions à recevoir (14 M€, en augmentation de 5 M€), et des produits à recevoir (231 M€, en diminution de 2 M€) relatifs au versement transport (206 M€), au reversement dû par les transporteurs dans le cadre des contrats précités (contrat SNCF, solde de l'année 2015 pour 15 M€ et CT2, solde de l'année 2015 pour 9 M€).

- Trésorerie - 54 865 128,67 €  
(total 97 723 815,66 €, - 36 %)

➤ **L'augmentation des dépenses à régulariser :** **+ 27,32 €**

soit un total de 229,72 €.

## 2. Le passif du bilan



La variation positive du passif (+722 155 623,79 €) est constituée des augmentations des fonds propres et réserves, ainsi que de l'endettement à long terme, atténuées de la diminution des dettes d'exploitation et des provisions pour risques et charges :

### ➤ L'augmentation des fonds propres et réserves + 227 414 011,54 €

(soit au total 2 229 347 696,76 €, en hausse de 12 %) dont :

- les dotations + 573 025,57 €  
(total 16 009 154,94 € correspondant au FCTVA, + 4 %)
- les réserves ou excédents de fonctionnement capitalisés + 188 921 529,75 €  
(total 823 357 299,37 €, soit une augmentation de 30 %) ; cette augmentation correspond à l'affectation du résultat de l'exercice précédent (175 M€) et du report à nouveau (13 M€)
- le report à nouveau (transféré en réserve) - 13 146 295,61 €
- le résultat de l'exercice (excédent) - 27 241 024,52 €  
(le résultat de l'exercice est de 148 534 209,62 €, en baisse de 27 M€ par rapport à 2014 soit - 16 %)

- les subventions d'investissement reçues + 146 329 287,91 €  
(total 1 310 682 052,67 €, en hausse de 8 %)
- la neutralisation de l'amortissement des subventions  
d'équipement versées les années précédentes - 68 024 581,56 €  
(total - 160 622 788,34 €, en augmentation de 75 %)
- la différence sur réalisations d'immobilisations + 2 070,00 €

➤ **L'augmentation des dettes financières à long terme + 520 252 171,30 €**

(soit au total 1 031 982 322,27 €, en hausse de 102 %)

9 nouveaux emprunts ont été comptabilisés pour un total de 540 M€, notamment pour financer l'acquisition de matériels roulants retracés en immobilisations incorporelles sous la forme de subventions d'équipement versées aux opérateurs de transport. L'encours de dette a franchi le milliard d'euros (1 029 398 076,15€).

➤ **La diminution des dettes à court terme - 12 610 559,05 €**

(soit au total 116 110 868,36 €, en diminution de 10 %). Celles-ci sont constituées notamment :

- des charges à payer - 8 409 678,17 €  
(total 84 708 104,44 €, - 9 %)  
Les principales charges à payer concernent les transporteurs scolaires (22 M€), la RATP (16 M€) et les entreprises de transport dans le cadre des CT2 (18 M€)
- des fournisseurs et créiteurs divers - 4 200 880,88 €  
(total 31 402 763,92 €, soit -12 %)  
correspondant aux mandats en instance de règlement reçus fin décembre et qui n'ont pu être payés avant la clôture de la gestion

➤ **La diminution des provisions pour risques et charges - 12 900 000,00 €**

Ce poste de bilan (246 M€) est en diminution de 5 %. Deux provisions ont fait l'objet d'une reprise totale (provisions constituées en 2013 pour 2,32 M€ et en 2014 pour 4 M€ pour le risque d'avoir à rembourser le versement transport perçu pour le personnel logé de la SNCF) et deux provisions ont été reprises partiellement (4,87 M€ sur la provision constituée en 2011 pour le différend sur le solde dû à la SNCF au titre de l'exécution du contrat de 2010 et 1,71 M€ sur la provision constituée en 2012 pour le différend sur le solde dû à la SNCF au titre de l'exécution du contrat de 2011).

L'actualisation des provisions a été opérée pour la dernière fois par le conseil d'administration du 8 juillet 2015.

### 3/ Le tableau de financement

La synthèse des flux financiers, qui ont affecté le patrimoine du STIF, s'opère traditionnellement dans un tableau de financement dont la 1<sup>ère</sup> partie décrit les ressources dont a bénéficié le STIF et les emplois qu'il en a fait tandis que la seconde partie détaille la variation du besoin en fonds de roulement et de la trésorerie.

a/ 1<sup>ère</sup> partie du tableau de financement

VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT					
Emplois	2015	2014	Ressources	2015	2014
Acquisitions d'éléments de l'actif immobilisé			Capacité d'autofinancement	139 198	230 869
immobilisations incorporelles	859 436	587 117	Cessions ou réductions de l'actif	2	1
immobilisations corporelles	66 754	41 870	Augmentation de dotations/subventions	225 628	191 246
immobilisations financières	-	-	Augmentation des dettes financières	542 584	270 151
Remboursement de dettes financières	22 332	5 346			
<b>TOTAL DES EMPLOIS</b>	<b>948 522</b>	<b>634 333</b>	<b>TOTAL DES RESSOURCES</b>	<b>907 412</b>	<b>692 267</b>
<i>Apport au fonds de roulement net global (ressource nette)</i>		<i>57 934</i>	<i>Prélèvement sur le fonds de roulement net global (emploi net)</i>	<i>41 110</i>	

Les ressources de l'exercice (907 412 K€) ont été inférieures aux emplois (948 522 K€).

L'augmentation des dotations/subventions (+ 35 M€) et des dettes financières (+ 272 M€) n'a pas comblé la diminution de la CAF (- 92 M€) au regard de la progression des emplois (+ 314 M€).

La variation du fonds de roulement net global au titre des opérations du haut de bilan est donc négative à hauteur de 41 110 K€.

b/ 2<sup>ème</sup> partie du tableau de financement

VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT ET DE LA TRESORERIE				
	2015		Solde (2-1)	2014
	Besoins (1)	Dégagement (2)		Solde
<b>VARIATIONS EXPLOITATION</b>				
<i>Variation des actifs d'exploitation</i>				
avances et acomptes versés sur commandes		72		
créances clients, comptes rattachés et autres créances d'exploitation	1 145			
<i>Variation des dettes d'exploitation</i>				
dettes fournisseurs, comptes rattachés et autres dettes d'exploitation	12 683			
TOTAUX	13 828	72		
<b>VARIATION NETTE "exploitation"</b>			- 13 756	- 39 994
Besoins de l'exercice en fonds de roulement ou Dégagement net de fonds de roulement dans l'exercice			13 756	39 994
<b>VARIATION NETTE TRESORERIE</b>	54 866	-	- 54 866	17 939
<b>VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT NET GLOBAL</b>				
<b>TOTAL (A + B + C) : emploi net ou ressource nette</b>			<b>41 110</b>	<b>57 933</b>

Les avances et acomptes versés sur commandes ont diminué tandis que les créances en attente d'encaissement ont généré un besoin de financement (-1 145 K€), qui a été amplifié par la réduction des dettes d'exploitation (-12 683 K€). Il s'ensuit un accroissement du besoin en fonds de roulement de 13 756 K€. La trésorerie enregistrant une variation nette négative (- 54 866 K€), la variation du fonds de roulement net global se révèle négative à hauteur de 41 110 K€.

#### **4/ Evolution du fonds de roulement (FDR), du besoin en fonds de roulement (BFR) et de la trésorerie.**

Le FDR est égal au total des financements stables dont dispose le STIF (fonds propres et réserves + provisions + endettement à long terme) moins le total des biens stables pour lesquels ces financements ont été mobilisés (actif immobilisé). Le FDR est de ce fait la ressource stable dont dispose le STIF. Celle-ci sert à couvrir le besoin en fonds de roulement et la trésorerie.

En 2015 le FDR a diminué 15 % (- 41 M€) pour s'établir à 240 M€.

Le BFR est le besoin de financement qui résulte du décalage entre les opérations budgétaires (émission des titres et des mandats) et les flux monétaires correspondants (encaissement des recettes et décaissement des dépenses). Il est égal au total de l'actif circulant (titres émis non encaissés ou dépenses payées avant mandatement) moins le total des dettes d'exploitation (mandats émis non encore payés ou recettes encaissées avant émission du titre).

Le BFR s'est accru de 11 % en 2015 (+ 14 M€) et s'élève à 142 M€.

La trésorerie, qui est égale à la différence entre le FDR et le BFR s'en trouve diminuée d'autant (- 55 M€). Elle s'élève à 98 M€ fin 2015.

<i>En milliers d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Variation 2015/2014</b>	
<b>Ressources stables (RS)</b>	<b>3 506 959</b>	<b>2 772 193</b>	<b>2 203 553</b>	<b>734 766</b>	<b>27%</b>
<i>dont fonds propres et réserves</i>	<i>2 229 348</i>	<i>2 001 934</i>	<i>1 749 495</i>	<i>227 414</i>	<i>11%</i>
<i>dont provisions</i>	<i>245 629</i>	<i>258 529</i>	<i>207 133</i>	<i>- 12 900</i>	<i>-5%</i>
<i>dont endettement à long et moyen terme</i>	<i>1 031 982</i>	<i>511 730</i>	<i>246 925</i>	<i>520 252</i>	<i>102%</i>
<b>Emplois stables (ES)</b>	<b>3 267 306</b>	<b>2 491 430</b>	<b>1 980 724</b>	<b>775 876</b>	<b>31%</b>
<i>Actif immobilisé</i>	<i>3 267 306</i>	<i>2 491 430</i>	<i>1 980 724</i>	<i>775 876</i>	<i>31%</i>
<i>dont immobilisations incorporelles</i>	<i>3 129 576</i>	<i>2 406 720</i>	<i>1 936 964</i>	<i>722 856</i>	<i>30%</i>
<i>dont immobilisations corporelles</i>	<i>137 720</i>	<i>84 700</i>	<i>43 749</i>	<i>53 020</i>	<i>63%</i>
<i>dont immobilisations financières</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>-</i>	<i>0%</i>
<b>FDR (RS-ES)</b>	<b>239 653</b>	<b>280 763</b>	<b>222 829</b>	<b>- 41 110</b>	<b>-15%</b>
<b>Actif circulant (AC)</b>	<b>258 041</b>	<b>256 896</b>	<b>211 089</b>	<b>1 145</b>	<b>0%</b>
<b>Dettes à court terme (DCT)</b>	<b>116 111</b>	<b>128 722</b>	<b>122 909</b>	<b>- 12 611</b>	<b>-10%</b>
				<b>-</b>	
<b>BFR (AC-DCT)</b>	<b>141 930</b>	<b>128 174</b>	<b>88 180</b>	<b>13 756</b>	<b>11%</b>
<b>Trésorerie (FDR-BFR)</b>	<b>97 723</b>	<b>152 589</b>	<b>134 650</b>	<b>- 54 866</b>	<b>-36%</b>

### III. Les engagements hors bilan

Ceux-ci sont retracés en annexe IV du volet budgétaire du compte financier.

### IV. Valeurs inactives

La comptabilité des valeurs inactives au 31 décembre 2015 rend compte d'un solde nul.

Une nouvelle régie a été créée pour l'encaissement des participations versées par les familles bénéficiaires du transport scolaire dans l'Essonne, à la suite de la reprise de la compétence précédemment déléguée au conseil départemental.