



**RAPPORT N°2017/116**

**RELATIF AU**

**COMPTE FINANCIER**

**VOLETS BUDGETAIRE ET COMPTABLE**

**EXERCICE 2016**

Présenté le 22 mars 2017

Par Mme Sophie MOUGARD, Directrice Générale, Ordonnateur du STIF ayant exercé au cours de la gestion du 1<sup>er</sup> janvier au 29 mars 2016 ;

Par M Laurent PROBST, Directeur Général, Ordonnateur du STIF ayant exercé au cours de la gestion du 30 mars au 31 décembre 2016 ;

Par M. Philippe ROMMELAËRE, Agent Comptable du STIF ayant exercé au cours de la gestion du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2016.

## Sommaire

<b>VOLET BUDGETAIRE</b> .....	4
<b>I. La section de fonctionnement du STIF en 2016 : exécution en dépenses inférieure à la prévision et en recettes légèrement supérieure</b> .....	6
1. Recettes globales de fonctionnement : 6 201,358 M€ (6 189,798 M€ votés; 100,2% réalisés) .....	6
1.1. Versement transport : 3 969,444 M€ (3 919,113 M€ votés ; 101,3% réalisés) .....	7
1.2. Contributions statutaires: 1 255,875 M€ (100% des crédits ouverts) .....	8
1.3. Les transports scolaires: 137,405 M€ (137,942 M€ votés, 99,6% réalisés) .....	8
1.4. Les aides régionales sur des dispositifs de tarification sociale : 139,403 M€ (139,474 M€ votés, 99,9% réalisés) .....	9
1.6. Redevance d'accès SNCF Réseau : 156,585M€ (157,168M€ votés, 99,6% réalisés) .....	10
1.7. Les recettes exceptionnelles: 63,821 M€ (63,973M€ votés, 99,8% réalisés).....	10
1.8. Reprise de provisions : 226,260 M€ (251,587M€ votés;89,9% réalisés) .....	11
1.9. Recettes d'ordre 196,770 M€ (197 M€ votés; 99,9% réalisés) .....	12
2. Les dépenses de fonctionnement: 5 862,937 M€ (6 189,798 M€ votés, 94,7% réalisés).....	12
2.1. Les contrats RATP/SNCF/CT2 : une exécution budgétaire en phase avec les estimations budgétées: 5 072,703 M€.....	12
2.2. Autres dépenses relatives au transport : 24,224 M€ (33,065 M€ votés, 73,3% réalisés).....	13
a) PAM : 12,242 M€, (12,500 M€ votés, 97,9% réalisés) .....	13
b) Autres dépenses : 11,982 M€ (20,573M€ votés, 58,2% réalisés).....	13
2.3. Imposition sur le matériel roulant, propriété du STIF (IFER) : 70,77 M€ (71 M€ votés, 99,7% réalisés) 13	
2.4. Les dépenses relatives aux transports scolaires : 142,543 M€ (142,875 M€ votés, 99,8% réalisés) 14	
2.5. Gestion de la carte solidarité transport et des chèques mobilité: 5,207 M€ (6,430 M€ votés, 81% réalisés). .....	14
2.6. Charges financières : 25,344 M€ (27,975 M€ votés, 90,6 % réalisés) .....	14
2.7. Le remboursement du VT aux entreprises éligibles et les frais de gestion des organismes collecteurs : 53,892 M€ (54,716 M€ votés, 98,5% réalisés) .....	15
2.8. Les études : 15,182 M€ (18,137 M€ votés, 83,7 % réalisés) .....	15
2.9. Les coûts de fonctionnement du STIF : 48,100M€ (52,997 M€ votés, 90,8 % réalisés) .....	15
2.10. Les amortissements : 204,299 M€ (204,299 M€ votés; 100% réalisés) .....	16
2.11. Les charges exceptionnelles : 13,6 M€ (19,29 M€ votés; 70,5% réalisés) .....	16
2.12. Virement à la section d'investissement : 227,989M€.....	16
<b>II. La réalisation des investissements 2016 : les dépenses ont augmenté de 7% par rapport à 2015</b> .....	17
1. Les dépenses d'investissements : 1 195,006M€ (1 446,534 M€ de CP ouverts ; 83% réalisés).....	18
1.1 Les crédits gérés en AP/CP : 930,163 M€ (1 144,353 M€ votés, 81,3% réalisé). .....	18
a) Les acomptes versés au titre du matériel roulant ferré .....	19
b) Les subventions versées au titre du matériel roulant bus, tramway et dépôt bus .....	19

c)	L'intervention financière du STIF au titre de la qualité de service .....	19
d)	Les dépenses sous maîtrise d'ouvrage STIF .....	20
1.2	Les autres dépenses non pluriannuelles : 264,843 M€ (302,270 CP ouverts en 2016, 87,6% réalisé)..	20
2.	Les recettes d'investissement : 1 178,978 M€ (1 604,629 M€ de recettes prévues, 73,5% titres émis)	21
2.1	Le produit des amendes : 130,858 M€ (125 M€ votés, 104,7% réalisés) .....	21
2.2	Les subventions d'investissement: 51,138 M€ (62,2 M€ votés, 82,2% réalisés) .....	21
2.3	Les autres recettes : 228,156 M€ .....	22
2.4	L'affectation du résultat 2015 : 142,201 M€ .....	22
2.5	L'emprunt : 630 M€ (794,31M€ votés, 79,31% réalisés) .....	22
a)	Contexte économique et financier .....	22
b)	Caractéristiques des financements levés en 2016 .....	23
c)	Caractéristiques de la dette fin 2016 .....	24
d)	Perspectives d'annuités de la dette au 31/12/2016 .....	24
2.6	Le virement de la section de fonctionnement (227,989 M€) .....	25
<i>III.</i>	<i>Les restes à réaliser 2016 : 3,373 M€ .....</i>	<i>26</i>
<i>IV.</i>	<i>Résultat de l'exercice et ratios financiers .....</i>	<i>26</i>
	<i>VOLET COMPTABLE .....</i>	<i>28</i>
<i>I.</i>	<i>Le compte de résultat .....</i>	<i>29</i>
<i>II.</i>	<i>Le bilan .....</i>	<i>34</i>
1.	L'actif .....	34
2.	Le passif du bilan .....	36
<i>III.</i>	<i>Les engagements hors bilan .....</i>	<i>41</i>
<i>IV.</i>	<i>Valeurs inactives .....</i>	<i>41</i>

***VOLET BUDGETAIRE***

Le compte financier 2016 aboutit à un résultat exceptionnel excédentaire de l'ordre de 176 M€ : ce montant comprend notamment le décalage, du fait de la SNCF, en janvier 2017 de la signature de la convention STIF-SNCF au titre du matériel roulant RER NG pour lequel 56 M€ de décaissements étaient prévus sur l'exercice 2016 : en effet la désignation du titulaire du marché aurait du avoir lieu fin 2016, et n'a eu lieu que début janvier 2017.

Hormis ce décalage, l'excédent sur 2016 est de l'ordre de 120 M€, liés pour l'essentiel à des événements conjoncturels ::

- des dépenses inférieures aux prévisions : bien que l'inflation retenue par le STIF était celle du budget de l'Etat, l'inflation réalisée a été moindre ce qui est favorable au STIF et joue sur les dépenses contractuelles pour environ -60 M€, par ailleurs des recettes excédentaires sur le versement de transport pour 50 M€, liées notamment à une dynamique de la masse salariale francilienne plus importante que celle estimée.

Cet excédent de 120 M€ est relativement faible puisqu'il représente de l'ordre de 1% du budget total de fonctionnement des transports et de l'investissement financé par le STIF, qui est de l'ordre de 10 milliards d'€.

Cet excédent permettra d'accélérer les investissements du STIF en 2017.

Le taux d'autofinancement induit, bien qu'il reste faible, est meilleur que prévu (15%) et permet de financer la progression des investissements en recourant moins à l'endettement que prévu : par rapport à 2015, les investissements au titre des matériels roulants ferrés progressent de 5%, les projets d'amélioration de la qualité de service augmentent de +17% et les projets d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage de +18%. Cette politique dynamique d'investissement entraîne la progression du poids du remboursement de la dette (les charges financières augmentent de 81% et le remboursement du capital double).

En section de fonctionnement, les dépenses réelles s'exécutent à hauteur de 99% et les recettes à 100,9% et en section d'investissement, les dépenses réelles s'exécutent à hauteur de 81% et les recettes à 83%. La capacité de désendettement du STIF s'élève à 10,8 années : le niveau de ce ratio est dégradé en 2016 du fait de la mobilisation de ressources exceptionnelles (reprises de provision) mobilisées pour le financement de la mesure du tarif unique et qui ne sont pas intégrées au calcul de ce ratio.

## I. La section de fonctionnement du STIF en 2016 : exécution en dépenses inférieure à la prévision et en recettes légèrement supérieure

### 1. Recettes globales de fonctionnement : 6 201,358 M€ (6 189,798 M€ votés; 100,2% réalisés)

Les recettes ont été exécutées à hauteur de 6 201 357 766 € pour 6 189 797 768 € de crédits votés, soit un taux de réalisation de 100,2%. Les recettes réelles<sup>1</sup> de fonctionnement sont supérieures de presque 1% aux crédits ouverts : cet écart s'explique essentiellement par le versement de transport supérieur à la prévision (+50M€).

L'ensemble des recettes de fonctionnement 2016 se répartit comme suit :

Recettes de fonctionnement	Voté 2016	total titré 2016	% réalisé
VT	3 919 113 000	3 969 444 061	101.3%
Contributions statutaires	1 255 875 097	1 255 875 097	100.0%
Subventions tarification RIF	139 474 000	139 402 856	99.9%
autres subventions et recettes	52 656 667	55 794 783	106.0%
Redevance accès SNCF Réseau	157 168 000	156 584 933	99.6%
Transport scolaire	137 942 000	137 404 998	99.6%
Recettes diverses et exceptionnelles	63 973 284	63 821 109	99.8%
Reprise de provisions	251 587 393	226 260 000	89.9%
Ecritures d'ordre	197 000 000	196 769 929	99.9%
Affectation du résultat	15 008 327	-	0.0%
<b>Total recettes de fonctionnement</b>	<b>6 189 797 768</b>	<b>6 201 357 766</b>	<b>100.2%</b>
<b>Total recettes réelles de fonctionnement</b>	<b>5 726 202 048</b>	<b>5 778 327 837</b>	<b>100.9%</b>

### 1.1 Des recettes directes (RD) en diminution

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 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.2.1).

La prévision des recettes directes prise en compte dans l'établissement du budget primitif du STIF, s'élevait à 3 514,7 M€ pour l'année 2016. Cette prévision tenait compte des mesures tarifaires : de la perte de recettes due à la mise en œuvre des « forfaits toutes zones », du gain dû à la suppression de la réduction tarifaire dans les transports pour les bénéficiaires de l'AME et de la hausse tarifaire au 1er août 2016. La prévision et les recettes réalisées sont réparties entre les transporteurs selon une clé globale, :

<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.

- RATP : 69,2%
- SNCF : 25,5%
- OPTILE : 5,3%

Les recettes en cumul de l'année se situent à -0,2% par rapport à la prévision, soit un écart de - 5M€. Cependant, ce chiffre comprend les pertes de recettes liées aux jours de gratuité en décembre résultant des épisodes de pollution : du 6 au 9 et du 16 au 17 (le montant de ce dernier redressement à opérer fera l'objet d'une évaluation détaillée, telle que prévu dans les contrats). S'il n'y avait pas eu cette gratuité décidée en application d'une nouvelle réglementation de 2016, les recettes réalisées auraient été légèrement supérieures aux prévisions. La prévision de 3 515 M€ ne comprenait pas non plus les effets des efforts accomplis sur la lutte contre la fraude ; le fait que, hors gratuité pollution, le réalisé soit supérieur à la prévision peut être expliqué par le renforcement des moyens de la lutte contre la fraude.

## **1.2 Versement transport : 3 969,444 M€ (3 919,113 M€ votés ; 101,3% réalisés)**

En 2016, le produit cumulé du VT s'établit à 3 969 444 060,77 €, soit 216 M€ de plus que l'année précédente, ce qui représente une croissance de +5,8% par rapport à 2015.

Par construction la prévision de VT 2016 prévoyait :

- le montant de VT 2015 retenu pour la prévision 2016 de 3 762 M€ (soit l'atterrissage 2015 redressé de 9 M€ de régularisation 2014);
- une hypothèse de dynamique de la masse salariale francilienne de +2,2% fondée sur la croissance du 1<sup>er</sup> semestre 2015;
- l'effet année pleine du relèvement des taux plafond du VT<sup>2</sup> effectifs depuis le 1er juillet 2015, dans le cadre du financement partiel du Tarif Unique. Le gain de cette mesure a été estimé à 144 M€ suite au moindre VT perçu en 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 nouvelles dispositions de la Loi de finances 2016 quant à la compensation à percevoir de l'Etat au titre du relèvement du seuil d'assujettissement des employeurs au versement de transport de 9 à 11 salariés à compter du 1er janvier 2016.

Le VT perçu en 2016 est supérieur de 50 M€ à cette prévision. Cet écart peut s'expliquer notamment par une masse salariale francilienne plus dynamique que la prévision de 2,20% sur laquelle repose la prévision budgétaire. En effet, selon le baromètre URSSAF de décembre 2016, la masse salariale en Ile de France progresse de 2,6% sur un an cumulé à fin juin 2016, et +2,8% pour le seul 2eme trimestre pour toutes les entreprises dont celles inférieures à 11 salariés. Selon les secteurs économiques, cette évolution varie fortement, démontrant ainsi l'incertitude quant au calcul exact du VT.

<sup>2</sup> Délibération n° 2015/009 présentée au Conseil du 11 février 2015

Compte tenu de l'incertitude sur le montant de la compensation de l'Etat (le STIF est en attente d'un arrêté qui doit fixer le pourcentage de compensation) et des modalités de versement au STIF pour l'année 2016, le montant ne pourra qu'être constaté courant 2017, au vu du montant réellement perçu. Pour mémoire, le coût de cette mesure n'a pu être correctement estimé faute de disposer des données de l'Acoss qui a refusé de les transmettre aux autorités organisatrices.

### **1.3 Contributions statutaires: 1 255,875 M€ (100% des crédits ouverts)**

Les contributions statutaires ont progressé de 1% par rapport à 2015.

	Taux statutaire	CP 2012	CP 2013	CP 2014	CP 2015	CP 2016	écart CP2016 / CP2015
RIF	51.00%	604 087 000	615 564 653	627 875 946	634 154 752	640 496 300	6 341 548
75	30.38%	359 846 400	366 683 482	374 017 152	377 757 282	381 534 855	3 777 573
92	7.74%	91 679 100	93 421 003	95 289 423	96 242 309	97 204 732	962 423
93	3.75%	44 418 200	45 262 146	46 167 389	46 629 026	47 095 316	466 290
94	3.01%	35 653 000	36 330 407	37 057 015	37 427 565	37 801 841	374 276
78	1.59%	18 833 300	19 191 133	19 574 956	19 770 707	19 968 414	197 707
91	0.98%	11 607 900	11 828 450	12 065 019	12 185 719	12 307 576	121 857
95	0.91%	10 778 800	10 983 597	11 203 269	11 315 310	11 428 463	113 153
77	0.64%	7 580 700	7 724 733	7 879 228	7 958 020	8 037 600	79 580
<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>1 255 875 097</b>	<b>12 434 407</b>
<i>évolution n/n-1</i>		1.8%	1.9%	2.0%	1.0%	1.0%	

### **1.4 Les transports scolaires: 137,405 M€ (137,942 M€ votés, 99,6% réalisés)**

L'évolution de la dotation globale de décentralisation (Loi du 13 août 2004<sup>3</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. Le montant perçu en 2016 au titre de la DGD s'élève à 128,102 M€

Par ailleurs, le STIF a perçu en 2016, 9,303M€ 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.

<sup>3</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).



### **1.5 Les aides régionales sur des dispositifs de tarification sociale : 139,403 M€ (139,474 M€ votés, 99,9% 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 58 474 000 € ;
- pour les personnes les plus démunies pour 75 500 000 € ; 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.
- pour les jeunes stagiaires de la formation professionnelle continue (gratuité des transports) pour 5 428 856 €.

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.

### **1.6 Les autres subventions et recettes perçues : 56,851 M€ (52,657 M€ votés, 106% réalisés)**

Cette rubrique tient notamment compte des subventions perçues au titre :

- des études d'infrastructures réalisées par le STIF pour 2 874 885 € financées par la Région, l'Etat et les départements franciliens pour une prévision de 5 M€ Il s'agit notamment du prolongement L1 à l'est, de la tangentielle Ouest Phase 1, de la ligne L10, des TCSP, du TZEN1 et du bipôle gare Est/Nord. Par rapport à 2015, ces subventions perçues ont diminué de 6,4 M€, en cohérence avec le calendrier de décaissement des dépenses ;
- des redevances de parc relais et des revenus des immeubles: 1 922 812 € perçus en 2016 ;
- des avoirs sur les factures annuelles 2015 des opérateurs RATP (2,6M€) et SNCF (9M€), les acomptes versés en 2015 ayant été in fine légèrement supérieurs aux factures définitives reçues en mars 2016. Les principaux écarts relèvent de l'indexation et de l'application des mécanismes de bonus/malus ;
- Du versement de 40M€ de la RATP, au vu de ses résultats exceptionnels 2015.

Il faut noter par ailleurs que le STIF n'a perçu aucune compensation au titre de la COP 21 (Etat, Région, Ville de Paris) en 2016.

Le total des participations publiques s'élève à 1 527 119 532 € en 2016 contre 1 580 226 214 € en 2015 et représentent 24,6% des recettes de fonctionnement (contre 27,8% en 2015).

<b>PARTICIPATIONS PUBLIQUES</b>	<b>1 527 119 532</b>	<b>DEPARTEMENTS</b>	<b>616 689 327</b>
<b>REGION</b>	<b>781 708 281</b>	Participation statutaire	615 378 797
Participation statutaire	640 496 300	Paris	381 534 855
subvention TST	75 500 000	Hauts de Seine	97 204 732
Cartes Imagin'R	58 474 000	Seine Saint Denis	47 095 316
Jeunes en insertion	5 428 856	Val de Marne	37 801 841
Etudes	1 809 125	Yvelines	19 968 414
		Essonne	12 307 576
		Val d'Oise	11 428 463
		Seine et Marne	8 037 600
<b>ETAT</b>	<b>128 703 694</b>	Etudes	434 230
Dotation TS	128 102 206	Transports scolaires	876 299
Etudes	601 488		
<b>AUTRES (communes, groupements)</b>	<b>18 231</b>		

### **1.6. Redevance d'accès SNCF Réseau : 156,585M€ (157,168M€ votés, 99,6% 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.

Au total, la redevance d'accès payée par le STIF et fixée par SNCF Réseau reste stable en 2016 soit -15k€.

### **1.7. Les recettes exceptionnelles: 63,821 M€ (63,973M€ votés, 99,8% réalisés)**

L'essentiel de ces recettes (49 M€) relève :

<sup>4</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 Mobilité. In fine, la charge qui pèse sur le STIF correspond à la redevance HT et ce dispositif est neutre pour SNCF Mobilité.

- d'un reversement de la RATP de 31,83 M€ au titre du contrat de crédit bail contractualisé en 2012, afin de financer l'acquisition des rames nécessaires aux tramways T3, T5, T6, T7 et T8 pour un coût de 378 M€. Le coût réel de cette opération s'avère inférieur au montant prévisionnel du fait du moindre coût des matériels d'où ce premier acompte. Le coût définitif du matériel roulant devrait être connu en 2017;
- de produits à recevoir de 18 000 000 € correspondant à l'estimation des avoirs sur les factures annuelles 2016 des opérateurs CT2. Le montant sera définitivement connu en 2017 à réception de ces factures annuelles.
- d'un titre de recettes de 13,1 M€: à l'issue d'une décision favorable du 3 février 2015 de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), un titre de recettes a pu être émis concernant la demande de règlement de différends opposant le STIF à la branche Gares & Connexions de la SNCF. Le litige portait notamment sur les obligations de transparence du gestionnaire des gares, la segmentation des gares (catégories A et B), la tarification des services en gares, le coût moyen pondéré du capital investi dans les gares franciliennes et exigé par Gares & Connexions, et l'affectation des capacités d'autofinancement.

**1.8. Reprise de provisions : 226,260 M€ (251,587M€ votés;89,9% réalisés)**

- Provision au titre du règlement de la facture annuelle 2014 de la SNCF: 50 000 000 €

Cette provision avait été constituée au titre de désaccords relatifs aux modalités de calcul contractuelles du plafonnement de la contribution du STIF, de la réfaction pour offre non produite durant les grèves liées à la réforme ferroviaire et à la non rétrocession du CICE.

Un accord a été trouvé suite au règlement de la facture 2014 avec la SNCF.

- Provision au titre de la taxe sur les salaires: 163 000 000 €

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

- Provision au titre des sillons: 5 300 000 €

Ce montant au titre de sillons n'a pas été facturé au STIF par SNCF Mobilité, qui contestait ces factures. Les délais de recours ont été purgés, il convient de reprendre la provision.

- Contentieux sur les aspects fiscaux SNCF facture 2010 : 7 960 000 €

A la suite d'un contentieux avec la SNCF sur le traitement de certains points fiscaux de la facture 2010, le STIF avait émis un titre envers la SNCF pour un montant d'environ 7,960M€. Saisi par la SNCF, le tribunal de Paris considère que la procédure de conciliation aurait dû être mise en œuvre préalablement à l'émission du titre. Le STIF a fait appel de la décision du tribunal. Pour autant, il doit annuler ce titre émis sur l'exercice 2013 par l'émission d'un mandat à hauteur de 7,960 M€. Dans l'attente de la conclusion de cette procédure, la provision constituée en 2011 est reprise à hauteur de 7,960 M€ (décision modificative n°1 2016 du 5/10/2016).

### **1.9. Recettes d'ordre 196,770 M€ (197 M€ votés; 99,9% réalisés)**

Il s'agit :

- de recettes relatives à l'amortissement des subventions d'investissement versées pour un montant de 84 769 929,21 €;
- de la neutralisation budgétaire de l'amortissement des subventions d'investissement versées pour 112 000 000 €.

### **2. Les dépenses de fonctionnement: 5 862,937 M€ (6 189,798 M€ votés, 94,7% réalisés)**

Les crédits de dépenses de fonctionnement ont été exécutés à hauteur de 94,7% et à hauteur de 99% des inscriptions budgétaires réelles de fonctionnement<sup>5</sup>.

Dépenses de fonctionnement		Crédits votés 2016	total mandaté 2016	% réalisé
Exploitation régulière	Exploitation régulière RATP	2 149 807 000	2 122 345 367	98.7%
	Exploitation régulière SNCF	2 247 229 000	2 228 819 453	99.2%
	Exploitation régulière CT2 / CT1	721 538 000	721 538 000	100.0%
	Exploitation réseau PAM	12 500 000	12 242 349	97.9%
	Autres (TAD, PMB, bonus,...)	11 973 000	5 309 409	44.3%
Redevances/taxes	IFER	71 000 000	70 769 681	99.7%
	Redevance accès SNCF Réseau	157 168 000	156 584 933	99.6%
Transport scolaire	Transport scolaire	142 875 060	142 542 636	99.8%
	Chèque mobilité	1 530 000	1 065 006	69.6%
Tarification sociale	Gestion tarification solidarité transports	4 900 000	4 141 773	84.5%
	Améthyste anciens combattants	8 600 000	7 217 000	83.9%
	charges financières	27 975 000	25 344 167	90.6%
Gestion de la dette et du VT	Coûts de gestion du VT	54 716 438	53 892 334	98.5%
	Masse salariale	26 053 145	25 756 181	98.9%
Budget courant	Charges fonctionnement	25 921 044	21 623 570	83.4%
	Etudes	18 137 400	15 181 608	83.7%
	Impôts et taxes	1 023 000	720 376	70.4%
Autres charges	Exceptionnelles	19 291 922	13 600 629	70.5%
	Provision	55 271 167	29 943 774	54.2%
	Amortissement	204 299 713	204 298 982	100.0%
	Ecritures d'ordre - virement de sect.	227 988 880	-	0.0%
	<b>Total dépenses de fonctionnement</b>	<b>6 189 797 768</b>	<b>5 862 937 228</b>	<b>94.7%</b>
	<b>Total dépenses réelles de fonctionnement</b>	<b>5 687 443 009</b>	<b>5 525 352 216</b>	<b>97.2%</b>

### **2.1. Les contrats RATP/SNCF/CT2 : une exécution budgétaire en phase avec les estimations budgétées: 5 072,703 M€**

<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..

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.

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 2016 relatifs aux contrats RATP/SNCF sont les suivants :

Pour la RATP : 2 122 345 367,44 €;

Pour la SNCF : 2 228 819 453,12 €;

Pour les CT2 : 721 538 000 €.

La prévision de la facture annuelle pour les contrats CT2 prévoit une consommation des crédits à 100%. En revanche, les crédits RATP/SNCF seraient moins consommés à hauteur de 46 M€ lié à une faible indexation contractuelle (-56M€ : indexation de 0,2% versus 1,15% pour la RATP et 0,94% versus 1,65% pour la SNCF pour une hypothèse d'inflation de 0,2% versus 1% taux prévu au budget conformément à la prévision de la LFI 2016), des malus supérieurs à ce qui était prévu du fait du retard dans l'exécution des investissements SNCF (-14M€), une révision à la baisse des impôts et taxes RATP (-5M€). Ces moindres dépenses seraient compensées en partie par des charges non prévues dans les crédits budgétaires de +32M€ : pour l'essentiel la compensation de pertes de recettes tarifaires lors des jours de gratuité des transports en cas de pollution, l'indemnisation des voyageurs des lignes C et N.

Au vu des données définitives, le bilan annuel 2016 des contrats sera présenté à un conseil d'administration en 2017.

## **2.2. Autres dépenses relatives au transport : 24,224 M€ (33,065 M€ votés, 73,3% réalisés)**

a) PAM : 12,242 M€, (12,500 M€ votés, 97,9% réalisés)

Les dépenses afférentes aux déplacements des personnes à mobilité réduite s'élèvent à 12 242 348,83 €.

b) Autres dépenses : 11,982 M€ (20,573M€ votés, 58,2% réalisés)

Il s'agit notamment des crédits au titre du transport à la demande, qui ont été consommés à hauteur de 3 843 656,73 €, des crédits concernant une mesure d'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste (6 672 166,56 €), des études PDU et autres conventions ou des dépenses au titre des bonus qualité de service. Les crédits prévisionnels relatifs au système communautaire de vente à distance de titres de transport (5M€) ont fait l'objet de réalisations en section d'investissement compte tenu de la nature des dépenses, ce qui explique le faible taux de réalisation global.

## **2.3. Imposition sur le matériel roulant, propriété du STIF (IFER) : 70,77 M€ (71 M€ votés, 99,7% 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 2016 tenu par la RATP, s'élève à 70 769 681 €. Cet impôt, assis sur le matériel roulant de la RATP, est versé à la SGP pour financer les infrastructures du nouveau métro.

#### **2.4. Les dépenses relatives aux transports scolaires : 142,543 M€ (142,875 M€ votés, 99,8% réalisés)**

Ce montant se décompose en dépenses au titre des transports scolaires de 139 949 178,39 €, du forfait Imagine 'R boursier pour 2 033 425,08 € et du remboursement au CD77 des frais de charges courantes pour 560 032,98 €.

Les réajustements de crédits en 2016 au vu de la rentrée scolaire ont permis de déterminer le coût prévisionnel annuel du service, en phase avec l'exécution.

Pour mémoire, afin d'apprécier les dépenses du STIF au titre des transports scolaires, il convient d'intégrer les forfaits Imagine'R scolaire (140 M€). Au total, les dépenses engagées par le STIF, au titre des dépenses de transports scolaires de l'année 2016, s'élèvent à 282 M€ environ, à comparer à la DGD versée par l'Etat de 128,102 M€ soit un différentiel de 154 M€.

#### **2.5. Gestion de la carte solidarité transport et des chèques mobilité: 5,207 M€ (6,430 M€ votés, 81% réalisés).**

Les crédits votés au titre de la gestion de la tarification solidarité transport ont été exécutés en 2016 à hauteur de 84,5% soit un montant mandaté de 4 141 046 € comparé à 4 900 000 € de crédits budgétés.

Au titre des chèques-mobilité, le taux de réalisation est de 69,6% soit un montant mandaté de 1 065 006 € comparé à 1 530 000 € de crédits budgétés.

#### **2.6. Charges financières : 25,344 M€ (27,975 M€ votés, 90,6 % réalisés)**

Le STIF a remboursé des intérêts d'emprunt d'un montant de 20 239 957 € consécutivement à la levée d'emprunts en 2012 de 170 M€, en 2013 de 80 M€, en 2014 de 270 M€, en 2015 de 540 M€ et en 2016 de 630 M€. Ce poste est en progression de 45,8% par rapport à 2015 (+6,4 M€), parallèlement à une charge de la dette ayant augmenté pour la même période de 57%. La charge de la dette est limitée grâce à l'obtention de conditions particulièrement favorables notamment auprès de la Banque Européenne d'Investissement et à la faiblesse des taux sur les marchés compensant les marges bancaires.

---

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

Par ailleurs, le STIF a de nouveau contractualisé en 2016, une ligne de trésorerie auprès d'un établissement bancaire (Société générale) d'un montant de 150 M€ afin d'optimiser la trésorerie. Le coût total en 2016 a été de 20 K€.

**2.7. Le remboursement du VT aux entreprises éligibles et les frais de gestion des organismes collecteurs : 53,892 M€ (54,716 M€ votés, 98,5% réalisés)**

15 265 782 € 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. Ce montant intègre également le règlement d'un contentieux pour 1,9 M€.

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 38 626 553 €.

**2.8. Les études : 15,182 M€ (18,137 M€ votés, 83,7 % réalisés)**

Les études en section de fonctionnement relèvent de deux catégories :

- les audits et les études générales amont pour un montant de 7 622 021 €;
- les études menées dans le cadre du contrat de projet et de contrats particuliers pour 7 538 743 €. Ces études correspondent essentiellement aux projets de schéma directeur du RER C, du Tzen 5, du T3 ouest, du projet de télécabine de Créteil, de la phase 2 de TGO et du prolongement de la ligne 1.

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 : 48,100M€ (52,997 M€ votés, 90,8 % réalisés)**

➤ Les frais de personnel : 25,756 M€ (26,053 M€ votés, 98,9 % réalisés)

Les frais de personnel sont légèrement inférieurs aux prévisions. Les effectifs du STIF s'élèvent au 31 décembre 2016 à 394 postes budgétaires.

➤ Les dépenses de fonctionnement : 21,624 M€ (25,921 M€ votés, 83,4 % réalisés)

Le taux de réalisation des dépenses courantes de 83,4% est inférieur à celui des années précédentes. Ce taux de réalisation plus faible est lié à la résolution du litige avec le propriétaire du siège du STIF, concernant le montant des loyers : la dépense a été constatée en charges exceptionnelles et non sur le budget de fonctionnement comme prévu au budget primitif.

Les augmentations de budget concernent les frais de maintenance informatique liés aux développements des projets transport menés notamment pour la poursuite du projet de

changement d'infogérance pour +3M€ (hébergeur informatique du STIF) et aux factures de conseils (+1,4M€). Les moindres dépenses par rapport à 2015 ont été réalisées sur les loyers mobiliers et immobiliers (-4,6M€), les frais d'annonces et insertions (-0,24M€), l'entretien des réseaux (-0,19M€) et les frais de télécommunication (-0,12M€).

➤ Les impôts et taxes : 0,720 M€ (1,023 M€ votés, 70,4 % 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 2016, ce poste est en augmentation de 67,1%, augmentation qui devrait se poursuivre pour les prochaines années.

#### **2.10. Les amortissements : 204,299 M€ (204,299 M€ votés; 100% réalisés)**

Il s'agit des amortissements des immobilisations pour un montant de 204 298 982 euros. La progression déjà observée en 2015 se poursuit: +36% mettant en avant le rôle croissant d'investisseur du STIF.

#### **2.11. Les charges exceptionnelles : 13,6 M€ (19,29 M€ votés; 70,5% réalisés)**

Il s'agit principalement de l'annulation d'un titre de 2013 concernant un contentieux fiscal avec la SNCF pour le solde de la facture de 2010 (7 956 443 €), cette opération étant équilibrée par la reprise de provision (cf point I.1.9) et du versement de l'indemnité transactionnelle au profit de notre bailleur Swiss Life pour 5 210 907 €. Les autres charges concernent 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 : 227,989M€**

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 DOB 2016.



## II. La réalisation des investissements 2016 : les dépenses ont augmenté de 7% par rapport à 2015

Le STIF a réalisé des investissements à hauteur de 1,195 Mds €.

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 31/12/2016, le cumul des AP engagées est de 7 782 Md€ dont 68% au titre de la rénovation et l'acquisition du matériel roulant. Les autorisations de programme votées en 2016 s'élèvent à 4,165 Mds€ contre 2,447 Mds€ en 2015.

929 785 286 € des crédits de paiement en gestion pluriannuelle ont été mandatés sur l'exercice 2016, en progression de 0,1% par rapport à l'exercice précédent.

Au delà de 2016, un montant d'environ 7,835 Mds € reste à financer par le STIF au vu des projets d'ores et déjà engagés.

2016	Crédits ouverts en 2016	Réalisation au 31/12/2016	%	% réalisé 2016/2015
Matériel roulant ferré	638 271 203	554 297 296	87%	5%
Matériel roulant bus tw & dépôt	195 123 300	129 124 099	66%	-38%
Maitrise d'ouvrage & développements des réseaux	158 870 000	93 743 376	59%	50%
Investissements qualité de service	152 000 000	152 620 515	100%	17%
Logiciels, matériels, mobiliers, acquisitions	39 519 215	15 919 032	40%	349%
Compte de tiers	3 630 810	61 194	2%	-92%
Remboursement du capital	44 400 000	43 375 701	98%	99%
Transfert de droit à déduction de la TVA	12 829 698	1 786 698	14%	-37%
Reprise amortissements (mvt d'ordre)	197 000 000	196 817 204	100%	34%
Ecritures d'ordre (régularisation de mouvements comptables)	4 890 289	7 261 099	148%	-44%
<b>Total dépenses d'investissement hors report n-1</b>	<b>1 446 534 515</b>	<b>1 195 006 214</b>	<b>83%</b>	<b>7%</b>
Report N-1 (mvt d'ordre)	158 094 179		0%	
<b>Total dépenses d'investissement</b>	<b>1 604 628 694</b>	<b>1 195 006 214</b>	<b>74%</b>	<b>7%</b>
<b>Total dépenses réelles d'investissement</b>	<b>1 244 644 226</b>	<b>990 927 911</b>	<b>80%</b>	<b>3%</b>

**1. Les dépenses d'investissements : 1 195,006M€ (1 446,534 M€ de CP ouverts ; 83% réalisés)**

**1.1 Les crédits gérés en AP/CP : 930,163 M€ (1 144,353 M€ votés, 81,3% réalisé).**

Les investissements réalisés par le STIF (subventions versées ou projets sous maîtrise d'ouvrage STIF) s'élèvent à 929,788 M€ en 2016 pour atteindre un cumul total depuis 2006 de 4 675,993 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 2016 et le cumul à la fin de l'année 2016 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 2016	Réalisé en 2016	Cumul réalisé à fin 2016	Reste à financer au-delà de 2016
Matériel roulant ferré	5 351 355 485	554 297 296	2 843 900 367	5 576 070 633
MRbus, acquisition tramway et dépôt	802 970 060	129 124 099	635 991 402	477 290 854
Investissements qualité de service	1 063 500 575	152 620 515	801 722 272	550 124 911
Projet sous maîtrise d'ouvrage et développement des réseaux	618 074 534	93 746 014	394 379 295	1 229 484 297
<b>Total des programmes d'investissement</b>	<b>7 835 900 653</b>	<b>929 787 924</b>	<b>4 675 993 336</b>	<b>7 832 970 695</b>

Le STIF a réalisé 81,5% de ses prévisions:

- 87% au titre du matériel roulant ferré : cette moindre exécution s'explique par le décalage sur janvier 2017 de la signature de la convention RERNG, du fait du retard pris par la SNCF dans la notification du marché. Hors ce projet, le taux d'exécution est de 96% ;
- 89% pour le matériel bus et tramway,
- 96% pour l'amélioration de la qualité de service
- et 47% des investissements sous maîtrise d'ouvrage, développement des réseaux et acquisitions de dépôts bus. L'écart est pour l'essentiel dû à des décalages dans le temps de certains projets d'acquisition de foncier pour des projets d'infrastructure, sans pour autant remettre en cause à ce stade leur avancement, et de la non disponibilité de foncier pour y construire des dépôts bus.

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 2016 (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.

Matériel roulant ferré				
	AP engagée à fin 2016	Réalisé en 2016	Cumul réalisé à fin 2016	Reste à financer au-delà de 2016
1 Antienrayeurs Z2N	19 560 000.00		16 043 626	10 276 373.76
1 M184			0	
1 MP05 L14 Extension Mairie de Saint Ouen	153 500 000.00	3 890 229.81	124 744 759	28 755 241.09
1 RER NG			0	2 415 000 000.00
1 Regio 2N	588 800 000.00	56 340 000.00	139 340 000	660 660 000.00
1 Transformation 6 Z2N CRNPC	8 760 000.00		7 400 000	1 360 000.00
2 MF01 Ligne 9	224 300 000.00	27 157 860.77	208 336 331	22 903 668.58
2 MR Tram express	184 910 000.00	61 034 046.10	95 687 344	284 022 655.71
2 Transfert MP05 et MP89			0	27 000 000.00
3 MF77 L7 et L8			0	30 500 000.00
3 MP14 STIF	619 070 000.00	45 730 809.40	73 030 809	645 969 190.60
4 M184 RER B			0	46 100 000.00
4 MP14 SGP	477 150 000.00		0	478 000 000.00
5 Transfert M184 RER E			0	
8 Francilien	1 897 811 485.00	220 905 681.52	1 232 735 584	694 264 415.57
9 MI09	877 810 000.00	129 549 689.44	718 883 362	159 176 638.09
10 MI79	165 793 000.00	54 945.00	156 598 403	9 291 596.70
11 MP05	28 540 000.00	274 033.66	26 701 754	1 838 245.94
12 Z2N	105 351 000.00	9 360 000.00	44 398 393	60 952 606.94
	<b>5 351 355 485</b>	<b>554 297 296</b>	<b>2 843 900 367</b>	<b>5 576 070 633</b>

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

En cumul à fin 2016, le STIF a versé 635,991 M€ d'acomptes pour le renouvellement et l'acquisition de matériels pour les transports en mode bus et tramway, ainsi que 18 M€ au titre de l'acquisition de terrains afin de construire des dépôts bus.

Depuis 2012, année de début de prise en charge du matériel roulant par le STIF sous forme de subventions d'investissement, le STIF a subventionné 348 M€ d'investissements bus auprès de la RATP. En 2016, 255 bus ont été commandés et 368 bus ont été livrés.

Matériel roulant bus, tramway et dépôt				
	AP engagée à fin 2016	Réalisé en 2016	Cumul réalisé à fin 2016	Reste à financer au-delà de 2016
1 Acquisition dépôt bus	26 585 690	905 464	18 094 217	47 905 783
1 Matériel Roulant bus RATP	465 336 058	62 075 274	348 497 842	129 978 158
2 Acquisition tramways	96 500 000	17 952 770	34 012 448	199 737 552
14 Matériel roulant bus CT2	193 901 868	48 190 592	235 386 895	101 909 032
	<b>782 323 616</b>	<b>129 124 099</b>	<b>635 991 402</b>	<b>479 530 525</b>

Enfin, 18M€ ont été mandatés afin d'acquérir 17 rames au titre de la convention de financement du tramway T3, 6 rames pour le T2 et 4 rames pour T5. Ces montants ne tiennent pas compte des rames financées par crédit bail.

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

En 2016, le STIF a financé des projets d'amélioration de la qualité de service à hauteur de 152,6 M€ dont notamment le schéma directeur d'accessibilité (75,067 M€) +47% par rapport à 2015 et l'information voyageurs (20,551 M€).

Les politiques de qualité de service				
	AP engagée à fin 2016	Réalisé en 2016	Cumul réalisé à fin 2016	Reste à financer au-delà de 2016
1 Investissement Billettique-Vente	36 254 858	8 745 091	11 466 575	33 263 425
15 Intermodalité	168 625 999	13 381 403	127 721 062	116 519 649
16 Accessibilité PMR	122 218 726	10 530 991	102 455 464	54 567 698
17 Information Voyageurs	178 378 422	20 550 758	134 017 524	99 236 915
18 Optimisation des infrastructures	112 939 309	6 231 537	115 650 019	62 381 784
19 Plan Impact	57 644 000	11 970 123	32 331 594	25 312 406
20 Sécurité	62 900 669	6 143 544	74 524 977	22 769 152
22 Vaires	1 080 515	-	836 763	243 751
23 SDA	290 397 000	75 067 068	202 718 294	135 830 131
	<b>1 030 439 498</b>	<b>152 620 515</b>	<b>801 722 272</b>	<b>550 124 911</b>

#### d) Les 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 (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 - 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 2016 sur 93,7M€ de paiements réalisés le STIF a encaissé 51,1M€).

Les projets sous maîtrise d'ouvrage STIF				
	AP engagée à fin 2016	Réalisé en 2016	Cumul réalisé à fin 2016	Reste à financer au-delà de 2016
1 TZEN 4	3 694 855	472 147	472 147	16 087 853
1 Tram Express Nord	27 329 735	4 487 363	8 543 477	24 671 835
2 Ligne Orange	393 739	-	11 305 149	12 614 851
2 TZEN 5	3 367 475	159 765	159 765	10 640 235
3 AP Etudes infrastructures	750 157	-	10 097 038	111 223
3 Automatisation Ligne 4	100 000 000	15 754 948	18 999 847	81 000 153
3 TSCP Massy Saclay	77 321 890	13 894 709	69 928 685	19 120 718
4 T7	28 793 196	3 067 985	23 451 218	212 087 660
4 TTME	31 483 859	6 067 426	21 166 899	232 833 101
4 Tram Express Ouest phase 1	10 473 608	2 852 277	7 227 537	81 772 463
5 RER B Quais Signalisation	100 398 000	-	90 606 435	9 791 565
5 T4	54 489 652	24 263 592	43 993 543	138 142 457
5 T9	114 478 323	20 231 768	32 516 733	366 483 267
6 L 13 Façades de quai	17 950 000	-	17 247 811	2 202 189
6 T10 Antony- Clamart	15 571 754	2 491 396	8 874 788	17 080 312
7 RER B Mitry Claye	31 630 000	-	29 785 584	4 844 417
<b>Total projets sous MOA STIF</b>	<b>618 126 245</b>	<b>93 743 376</b>	<b>394 376 657</b>	<b>1 229 484 297</b>

### **1.2 Les autres dépenses non pluriannuelles : 264,843 M€ (302,270 CP ouverts en 2016, 87,6% réalisé)**

Elles se répartissent en :

- 196,817 M€ d'écritures comptables relatives aux amortissements, à la reprise des subventions d'investissement perçues et la neutralisation des amortissements ;
- 43,376 M€ de remboursement du capital de la dette;
- 15,541 M€ de logiciels, marques, installations, matériels et mobiliers et autres, notamment celles liées à la télébillettique;
- 1,787 M€ au titre du transfert de droit à déduction de la TVA ;
- 7,261 M€ au titre de régularisations de mouvements comptables;

- 0,61 M€ au titre des investissements de sécurité gérés pour le compte de la Région Ile-de-France.

## **2. Les recettes d'investissement : 1 178,978 M€ (1 604,629 M€ de recettes prévues, 73,5% titres émis)**

Les recettes réelles d'investissement ont été exécutées à hauteur de 85,6% en 2016: les investissements sont principalement financés par l'emprunt, l'autofinancement et le produit des amendes.

<b>Recettes d'investissement</b>	<b>Recettes prévues</b>	<b>recettes titrées</b>	<b>%</b>
Emprunts	794 309 791	630 000 000	79.3%
Produits des amendes	125 000 000	130 858 345	104.7%
Autres subventions	62 200 000	51 138 296	82.2%
Compte de tiers	3 630 810	2 096 325	57.7%
Immobilisations	21 887 315	18 017 202	82.3%
Amortissement des immobilisations	204 298 982	204 298 982	100.0%
Excédents de fonctionnement N-1	142 201 410	142 201 410	100.0%
Autres recettes	23 111 506	366 940	1.6%
<b>Total recettes d'investissements hors virement section</b>	<b>1 376 639 815</b>	<b>1 178 977 501</b>	<b>85.6%</b>
Virement de la section de fonctionnement	227 988 880		0.0%
<b>Total recettes d'investissements</b>	<b>1 604 628 694</b>	<b>1 178 977 501</b>	<b>73.5%</b>
<b>Total recettes réelles d'investissements</b>	<b>1 172 340 833</b>	<b>974 678 519</b>	<b>83.1%</b>

### **2.1 Le produit des amendes : 130,858 M€ (125 M€ votés, 104,7% 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 2016 s'est élevé à 127 721 772 €, en augmentation de 6,2 M€ par rapport à 2015. A ce montant s'ajoute 3,137 M€ de régularisation de subventions suite à l'achèvement d'opérations d'investissement.

### **2.2 Les subventions d'investissement: 51,138 M€ (62,2 M€ votés, 82,2% 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 2016 un cumul de 51,1M€ de titres de recettes.

### **2.3 Les autres recettes : 228,156 M€**

Elles intègrent principalement :

- Les amortissements des immobilisations à hauteur de 204 298 982 € (recette d'investissement égale à la dépense de fonctionnement (Cf. I 2.10));
- 2 096 325 € de recettes au titre des investissements de sécurité gérés pour le compte de la Région Ile-de-France (gérées en compte de tiers) ;
- 366 396 € relatif au FCTVA ;
- 3 377 034 € d'avances de trésorerie effectuées sur marchés;
- 18 017 202 € d'écritures comptables suite notamment à la mise à jour du schéma d'imputation comptable des projets d'infrastructure et aux opérations d'intégration des biens à l'inventaire.

### **2.4 L'affectation du résultat 2015 : 142,201 M€**

Lors de l'adoption du budget primitif 2016 et conformément à la décision d'affectation du résultat de l'exercice 2015, le résultat de fonctionnement excédentaire 2015 a été affecté à hauteur de 142 201 410 € à la section d'investissement afin de couvrir le besoin de la section d'investissement.

### **2.5 L'emprunt : 630 M€ (794,31M€ votés, 79,31% réalisés)**

#### a) 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. A ce jour, le taux fixe à 15 ans (hors marge de crédit) oscille autour de 0,85%, tandis que le taux fixe à 30 ans (hors marge de crédit) avoisine 1,30%.

## b) Caractéristiques des financements levés en 2016

Le STIF a levé neuf emprunts à hauteur de 630 M€ en 2016, dont 580 M€ en emprunts bancaires dits classiques et 50M€ au titre d'une émission obligataire non listée. Le recours à ce type de financement innovant doit être poursuivi.

En effet, pour un volume de financement demandé de 500 M€, le STIF a obtenu des offres à hauteur de 1 940 M€, soit 3,88 fois le montant demandé. Si ce taux de couverture peut sembler satisfaisant, il est faible au regard du nombre important de propositions reçues : 13 groupements ont répondu à l'appel d'offres, tandis que le secteur bancaire privé qui intervient auprès des collectivités locales, consiste principalement en 5 établissements bancaires français. Le nombre important de réponses obtenues témoigne donc de l'intérêt des financeurs pour le STIF. Les montages proposés laissent toutefois entrevoir les limites des banques face aux volumes que demande le STIF : en effet, sur 8 offres parmi les 13 reçues, les établissements bancaires sont allés chercher des fonds auprès d'autres financeurs, soit d'autres banques, soit des filiales de leur groupe, soit des investisseurs institutionnels. Une seule banque était en mesure de proposer 500 M€ au STIF. Ainsi les financements obligataires qui sont innovants pour le STIF doivent être poursuivis et complétés.

- A l'issue de cette consultation, le STIF a contractualisé :600 M€ de nouveaux financements répartis comme suit :

	Type de contrat	Volume	Durée	Profil d'amortissement	Date d'encaissement	Taux
<b>Helaba</b>	Emprunt	50 M€	8 ans	Constant annuel	04/07/2016	Taux fixe : 0,541%
<b>Crédit Foncier de France</b>	Emprunt	150 M€	30 ans	Constant semestriel	01/07/2016	Taux fixe : 1,71%
	Emprunt	75 M€	25 ans	Constant semestriel	01/07/2016	Taux fixe : 1,55%
<b>Deutsche Pfandbriefbank AG</b>	Emprunt	50 M€	15 ans	Constant annuel	30/06/2016	Taux fixe : 1,015%
<b>La Banque Postale</b>	Emprunt	105 M€	30 ans	Constant annuel	01/07/2016	Taux fixe : 0,70%
	Emprunt	70 M€	8 ans	Constant annuel	01/07/2016	Taux fixe : 1,79%
<b>Bayerische Landesbank</b>	Emprunt	50 M€	30 ans	Constant annuel	27/06/2016	Taux fixe : 1,53%
<b>Natixis</b>	Emission obligataire non listée	50 M€	8 ans	In fine*	30/06/2016	Taux fixe : 0,763%

\* Le STIF ne paie que les intérêts durant 8 ans, le capital étant remboursé lors de la dernière échéance

Le STIF a par ailleurs mobilisé, le 02/03/2016, 30 M€ au titre du solde de l'enveloppe Caisse des Dépôts et Consignations signée en 2015. Concomitamment, le STIF a renégocié cette enveloppe de 130 M€, afin d'en abaisser la marge. Son taux est ainsi passé de Livret A + 1,00 % à Livret A + 0,75%.

Sur les emprunts listés dans le tableau ci-dessus, le STIF a bénéficié de marges de crédit moyennes de 0,45% sur 8 ans, 0,56% sur les maturités allant de 15 ans à 16 ans<sup>7</sup> et

<sup>7</sup> Inclut l'émission de 8 ans sur profil in fine, le profil in fine sur 7 ans étant à peu près équivalent à un emprunt de 16 ans amortissable.

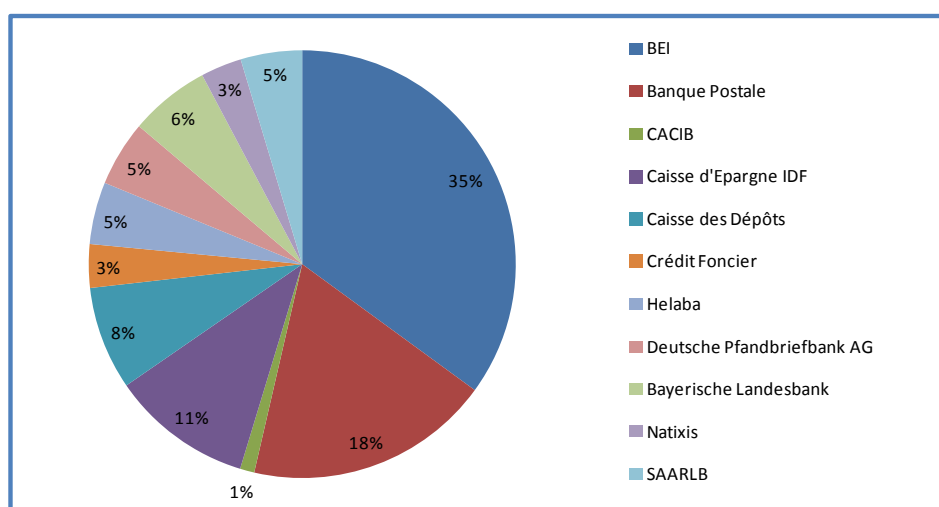
0,68% sur ceux dont la maturité va de 25 à 30 ans. Suite à la crise financière de 2012, certaines banques éprouvent encore des difficultés à proposer des durées supérieures à 20 ans. Ce phénomène surenchérit le coût des crédits de très long terme, dont le STIF a pourtant besoin, compte tenu de la nature de ses investissements. Ce surcoût devrait perdurer au regard des contraintes réglementaires qui pèsent désormais sur les banques en matière de couverture de leurs risques (Bâle III).

### c) Caractéristiques de la dette fin 2016

Au 31 décembre 2016, l'encours de la dette s'élevait à 1 616 022 375 €, et présentait un coût moyen performant de 1,73%. La majorité des financements du STIF ont en effet été contractés en 2015 et 2016, bénéficiant du contexte historiquement bas de tous les taux européens. 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 des risques "charte Gissler"<sup>8</sup>, au niveau le plus faible (1-A pour l'ensemble de l'encours).

La part fixe majoritaire de l'encours du STIF (91%) apporte une visibilité à long terme. L'encours à taux variable est minoritaire avec 9% de la dette globale.

Répartition de l'encours de dette au 31 décembre 2016: la diversification de la dette du STIF est notable avec notamment la part de la BEI qui passe de 55% en 2015 à 35% en 2016 et une progression de l'apport des banques allemandes qui passe de 8% à 21% :

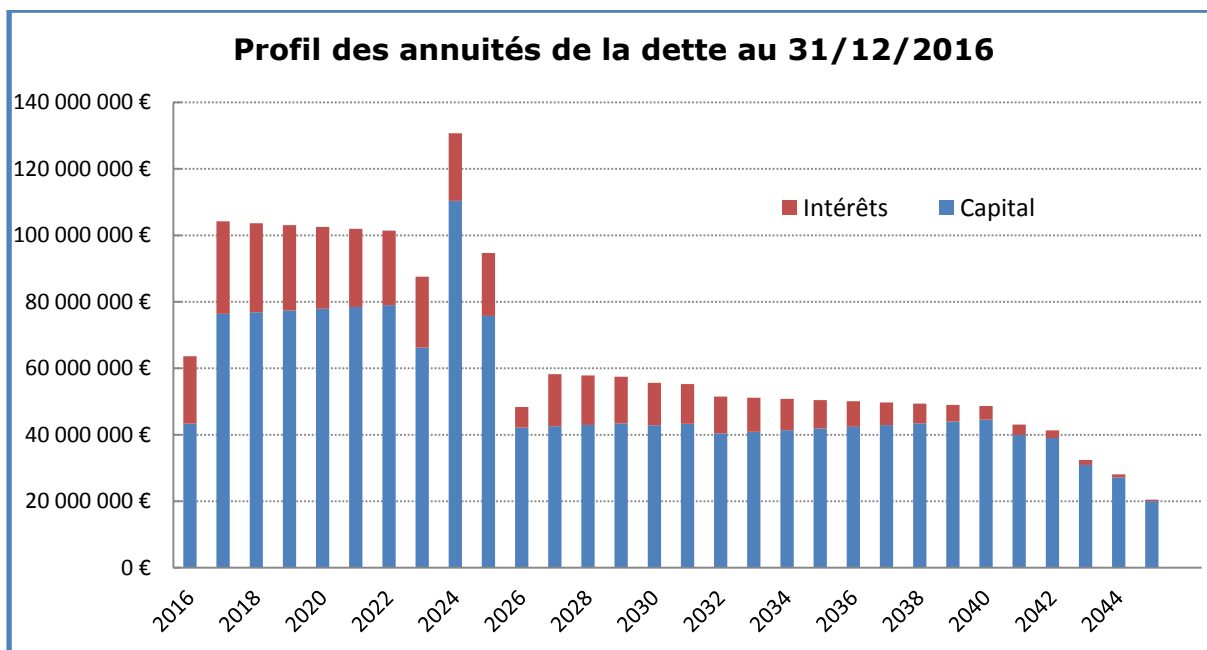


### d) Perspectives d'annuités de la dette au 31/12/2016

Voici les perspectives d'annuités de la dette mobilisée au 31/12/2016 :

<sup>8</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.





Le pic d'annuité en 2024 correspond au remboursement in fine de l'émission obligataire. Ce pic sera naturellement lissé au fil des prochaines émissions. Afin de contribuer à ce lissage, un panachage des durées d'emprunt sera opéré, en fonction des durées d'amortissement techniques des biens financés.

## **2.6 Le virement de la section de fonctionnement (227,989 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 2016 : 3,373 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 3,373 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:

<b>Restes à réaliser en dépenses d'investissement</b>		Montant (€)
Chapitre 20	Immobilisations incorporelles	1 960 622.40
Nature 2053	Logiciels	1 487 612.12
Nature 2058	Brevets, licences, marques	473 010.28
Chapitre 21	Immobilisations corporelles	281 739.48
Nature 2181	Réseaux	8 522.40
Nature 2181	Installations, agencements, aménagements	23 930.04
Nature 21832	Matériel informatique	249 287.04
Chapitre 23	Immobilisations en cours	1 130 452.80
Compte 232	Immobilisations incorporelles en cours	1 130 452.80
<b>ToTAL</b>		<b>3 372 814.68</b>

Ces montants, comptabilisés dans le résultat de l'exercice (Cf. point IV) feront l'objet d'une inscription au BP2017.

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

L'autofinancement dégagé par l'exercice 2016 de 353,429 M€ permet de couvrir le besoin de financement de la section d'investissement de 177,496 M€. Il est proposé d'affecter à la section d'investissement l'excédent de 175,933 M€.

Exercice 2016	Section de fonctionnement	Section d'investissement	Résultat net
Recettes de l'exercice	6 201 357 766.01	1 178 977 501.20	7 380 335 267.21
Dépenses de l'exercice	5 862 937 228.07	1 195 006 214.44	7 057 943 442.51
Résultat propre 2016	338 420 537.94	-16 028 713.24	322 391 824.70
Reste à réaliser 2016		-3 372 814.68	-3 372 814.68
Report à nouveau 2015*	15 008 327.27	-158 094 179.46	-173 102 506.73
Solde de financement	353 428 865.21	-177 495 707.38	175 933 157.83

\* Il s'agit de l'affectation du résultat 2015 inscrit au BP 2016

Le tableau ci-dessous reprend les principaux ratios financiers 2012-2016 du STIF, avec notamment un taux d'autofinancement de 15% en 2016, comme en 2015 (le taux d'autofinancement 2013 de 52% était important du fait du versement d'une indemnité exceptionnelle de 200 M€ de la RATP).

en M€	2012	2013	2014	2015	2016
Recettes réelles de fonctionnement (RRF)	4 913	5 436	5 402	5 524	5 778
Dépenses réelles de fonctionnement sans frais financiers et charges exceptionnelles (DRF1)	4 788	5 007	5 137	5 370	5 591
frais financier	0.2	5	8	14	25
charges exceptionnelles + provisions	50.6	74	77	0	44
Dépenses réelles de fonctionnement avec frais financiers et charges exceptionnelles (DRF2)	4 839	5 086	5 222	5 384	5 629
Recettes réelles d'investissement (RRI)	358	284	463	962	975
Dépenses réelles d'investissement (DRI)	445	620	639	958	998
Encours de la dette au 31/12 (en M EUR)	170	246	511	1 029	1 616
Remboursement du capital de la dette	0	4	5	22	43
Epargne de gestion (RRF-DRF1)	125	429	265	153	188
Epargne brute (RRF - DRF2)	74	350	179	139	150
Epargne nette (épargne brute - remboursement du capital de la dette)	74	346	174	117	106
taux d'épargne brute (épargne bte/RRF)	2%	6%	3%	3%	3%
taux d'épargne nette (épargne nette/RRF)	2%	6%	3%	2%	2%
Taux d'autofinancement des investissements (épargne brute/DRI)	17%	56%	28%	15%	15%
Capacité de désendettement (dette / épargne brute)	2.3	0.7	2.8	7.4	10.8

#### 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 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).

Ce cadre pourrait évoluer si le Conseil du STIF décidait, comme le décret n° 2015-1899 du 30/12/2015 lui en offre désormais la possibilité, d'adopter le nouveau cadre budgétaire et comptable défini aux articles L. 5217 et suivants du code général des collectivités territoriales (application de l'instruction budgétaire et comptable M57).

## I. Le compte de résultat

Le compte de résultat fait ressortir un résultat comptable égal à 338 420 537,94 €, en progression de 128 %.

Le total des produits s'élevé à 6 201 126 594,50 €, en progression de 9 % (+ 518 M€).

Le total des charges rattachées à l'exercice est de 5 862 706 056,56 €, déduction faite des atténuations de charges (comptes 619, 6419 et 6479 pour un total de 231 171,51 €). Les charges sont globalement en progression de 6 % (+ 328 M€).

De façon plus détaillée, le résultat courant passe de -22 M€ à -117 M€, contrebalancé par le résultat exceptionnel, qui passe de 171 à 455 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 négatif, passant de -8 M€ en 2015 à -92 M€ en 2016.

Les produits courants non financiers (5,7 Md€, en progression de 220 M€) sont constitués principalement :

- du versement transport (4 Md€, en augmentation de 216 M€ à la suite de la progression de la masse salariale et de l'application en année pleine des nouveaux taux visant à compenser partiellement la charge supplémentaire induite par la mise en place du tarif unique pour le forfait Navigo),
- des contributions statutaires (1,25 Md€, en augmentation de 12 M€),
- des subventions reçues de la région Ile-de-France (141 M€, en diminution de 61 M€)
- 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 progression observée sur les autres produits de gestion courante (+50 M€) résulte de la comptabilisation du reversement opéré par la RATP (41 M€) et la SNCF (9 M€) pour solde de l'exécution de leur contrat d'exploitation pour l'année 2015 (facture finale).

Enfin, le nouveau produit comptabilisé au titre des services, du domaine et ventes diverses (8 M€) est consécutif à l'assujettissement à la TVA de l'activité "transport scolaire" pour les départements des Yvelines et de l'Essonne. Ce montant correspond à la participation financière des familles hors taxe. Il était comptabilisé en 2015 au compte 7561 (pour 3,7 M€).

Les principales charges courantes non financières (5,8 Md€, en progression de 304 M€) sont les contributions contractuelles versées à la RATP (2,1 Md€, - 42 M€), à la SNCF (2,2 Md€, + 225 M€) ainsi qu'aux autres transporteurs (demeurées stables à 721 M€). Le relèvement du prix des billets et forfaits à partir du 1er août 2016 ainsi que l'entrée en vigueur des nouveaux contrats pluriannuels d'exploitation avec la RATP (2016-2020) et la SNCF (2016-2019) ont permis d'en limiter la progression.

S'y rajoutent les transports scolaires (142 M€, +28 M€) ; les dotations aux amortissements (204 M€, + 54 M€ qui font suite à l'augmentation en 2015 de l'actif immobilisé) ; les dotations aux provisions (32 M€, + 32 M€).

Toutefois les amortissements ayant été neutralisés à hauteur de 112 M€, la charge nette de l'amortissement s'élève à 92 M€ (+ 10 M€ par rapport à 2015).

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

Ce résultat passe de -14 M€ en 2015 à -25 M€ en 2016, du fait de la charge croissante de la dette. Par ailleurs le STIF a recouru en cours d'année à une ligne de trésorerie, sollicitée et remboursée pour un montant global de 107 M€. Aucun produit financier n'a été perçu.

## **3/ Le résultat exceptionnel**

Le résultat exceptionnel s'élève à 455 M€, en progression de 284 M€ (+ 166 %).

Les produits exceptionnels (469 M€) comprennent la neutralisation des amortissements (112 M€), la quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat (85 M€), la reprise de provisions (226 M€), le reversement par la RATP d'un acompte de 32 M€ à la suite de la révision du financement du crédit-bail conclu pour l'acquisition de 106 rames de tramways (avenant n°4 au contrat 2016-2020) ainsi que la créance consécutive à la décision 2015-002 de l'ARAFER dans le différend STIF/Gares et connexions (13 M€).

Les charges exceptionnelles (14 M€) résultent de la conclusion du protocole transactionnel avec l'un des bailleurs immobiliers du STIF (5 M€) d'une part et, d'autre part de l'annulation sur décision de justice d'une créance précédemment comptabilisée et encaissée (8 M€, qui avaient été provisionnés).

#### 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 2016 elle a augmenté de près de 8%, du fait d'une progression des produits encaissables (+255 M€) plus rapide que celle des charges décaissables (+244 M€).

<b>CAF</b>				
<i>POSTES</i>	EXERCICE 2016	EXERCICE 2015	EXERCICE 2014	EXERCICE 2013
<b><i>PRODUITS ENCAISSABLES</i></b>				
Prestations de services (compte 70)	8 426 492,47	861 451,76		
Subventions et participations (comptes 747)	1 527 168 367,19	1 580 226 213,54	1 508 490 113,42	1 493 556 484,09
Autres produits (comptes 75)	4 196 680 696,73	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+773)	45 820 608,90	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>5 778 096 165,29</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)	37 506 310,40	41 566 009,94	40 367 215,52	35 763 757,02
Impôts et taxes (comptes 63)	72 029 732,36	70 052 401,35	68 876 806,97	66 982 085,14
Traitements et salaires (comptes 641+648)	17 783 575,82	17 565 063,90	16 566 072,91	16 483 778,01
Charges sociales (comptes 645+647)	6 844 592,00	6 685 524,53	6 317 678,77	6 102 956,93
Participations et interventions (comptes 65)	5 456 142 859,99	5 234 257 085,65	5 004 770 830,47	4 881 648 982,15
Intérêts (6611)	24 555 601,17	13 984 742,21	8 262 944,12	5 221 946,13
Autres opérations (compte 671+673)	13 600 128,97	97 830,65	13 611 203,85	30 381,91
<b>TOTAL II</b>	<b>5 628 462 800,71</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>149 633 364,58</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 9 % (- 11 M€). Le remboursement du capital de la dette a été multiplié par 2 en raison de l'endettement croissant du STIF.

CAF NETTE				
	EXERCICE 2016	EXERCICE 2015	EXERCICE 2014	EXERCICE 2013
CAF brute	149 633 364,58	139 197 707,60	230 869 200,78	336 365 453,46
Remboursement du capital de la dette	43 375 700,75	22 185 089,82	5 346 121,15	3 568 645,55
CAF NETTE	106 257 663,83	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 2016 ce ratio a continué de s'en rapprocher, passant de 0,979 à 0,982 :

$$\text{CAC} = \frac{\text{charges de fonctionnement CAF} + \text{remboursement de la dette}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0,982$$

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

Ce ratio rapporte les charges incompressibles aux produits courants. Il reste particulièrement élevé même s'il passe de 0,955 à 0,952 :

$$\text{RIGID} = \frac{\text{charges de personnel} + \text{contingents et participations} + \text{charges d'intérêts}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0,952$$

95 % des charges courantes peuvent être considérées comme difficilement compressibles car relevant des contributions contractuelles versées aux transporteurs publics ou privés.



### c/ Les ratios d'endettement

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

$$\text{END} = \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} = 0,28$$

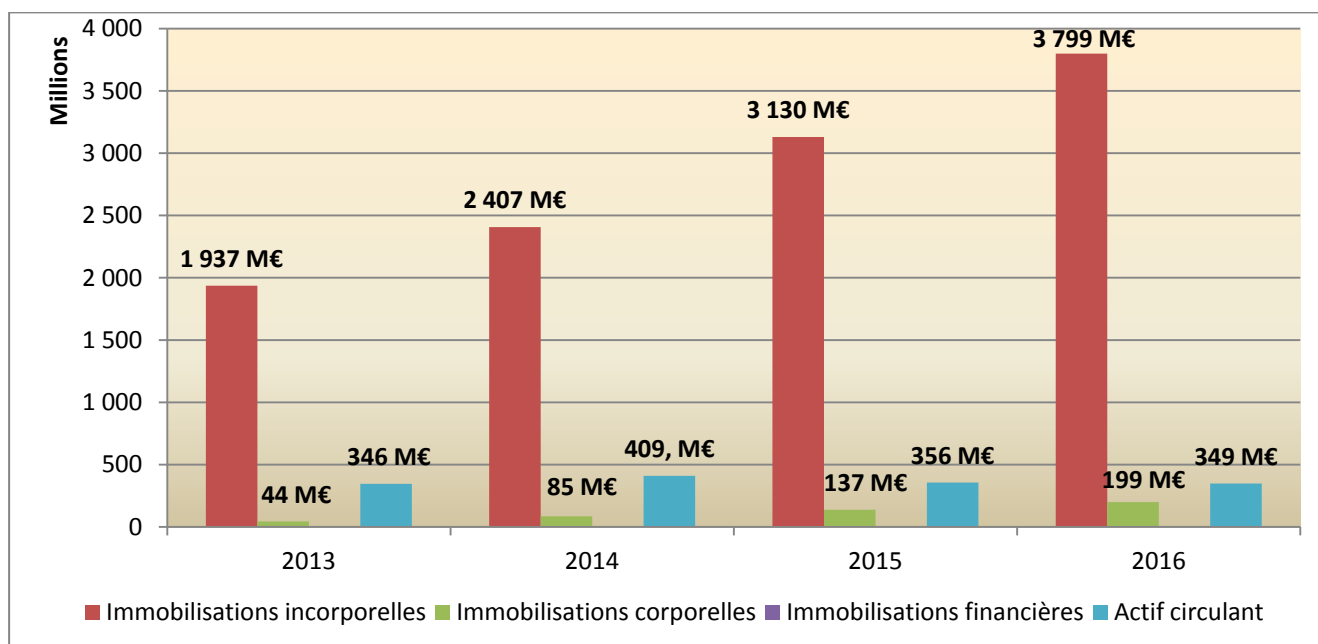
Lorsqu'il est rapporté à la CAF, l'endettement traduit le nombre d'années de CAF nécessaire pour couvrir le remboursement de la dette. Fin 2014, un peu plus de 2 années de CAF était nécessaire. En 2015, ce nombre a été multiplié par près de 4. Fin 2016, le niveau de CAF s'est maintenu alors que dans le même temps l'encours total de la dette a progressé de 57 %. Le ratio se dégrade en conséquence : fin 2016 près 11 années de CAF sont nécessaires pour couvrir le remboursement en capital de la dette :

$$\text{END} = \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{CAF}} = 10,8$$

## II. Le bilan

Le bilan à la clôture de l'exercice s'élève à 4 346 683 775,24 € soit une progression de +11 %. Son augmentation en masse (+ 724 M€) est quasiment identique à celle constatée l'année précédente (+ 722 M€).

### 1. L'actif



L'augmentation de l'actif (+ 723 613 861,65 €) résulte de l'augmentation de l'actif net immobilisé, atténuée par la diminution de l'actif circulant :

➤ **L'augmentation de l'actif net immobilisé : +730 649 188,98 €**

soit un total de bilan de 3 997 954 807,98 € en hausse de 22 %, constitué des

- Immobilisations incorporelles + 669 122 029,27 €  
(Total 3 798 881 263,32 €, +21 %)

Il s'agit essentiellement de subventions d'investissement versées à la SNCF (+ 390 M€), à la RATP (+ 222 M€) et à diverses entreprises de transports de droit privé (+ 35 M€) destinées en particulier au financement du matériel roulant et à l'amélioration de la qualité de service. S'y ajoutent les immobilisations incorporelles en cours (+21 M€) pour le plan de modernisation de la billettique visant à mettre en place un nouveau système billettique commun à l'ensemble des transporteurs ainsi que les avances /acomptes versés au titre des projets d'investissement sous maîtrise d'ouvrage STIF entrés en phase d'étude immobilisable : tramways 7 phase 2, tram 10, trams express 11, 12 et 13, lignes de bus TZEN 4 et TZEN 5).

- Immobilisations corporelles + 61 527 203,79 €  
(total 199 063 382,44 €, + 45 %)

Cette augmentation correspond pour l'essentiel aux immobilisations en cours et aux acquisitions foncières effectuées dans le cadre des projets dont le STIF est maître d'ouvrage et qui se trouvent en phase travaux (+ 38 M€ : bus express 91-06 à Massy-Saclay, tramways 4 et 9). Par ailleurs pour la 1ère fois des actifs mis en service et mis à disposition d'un tiers ont été comptabilisés (23 M€, au titre de la mise à disposition de la gare routière du tramway T7 au profit de la RATP et du terrain de Vélizy au profit de Kéolis pour un dépôt-bus). Par contre, il n'a pas pu être procédé à la comptabilisation des biens réformés.

- Immobilisations financières -44,08 €  
(total de 10 162,22 € correspondant à des cautionnements versés).

➤ **La diminution de l'actif circulant : -7 035 097,61 €**

soit un total de bilan de 348 728 967,26 €, en baisse de 2 % composé des

- Créances - 3 494 635,62 €  
(Total 254 545 613,59 €, - 2 %)

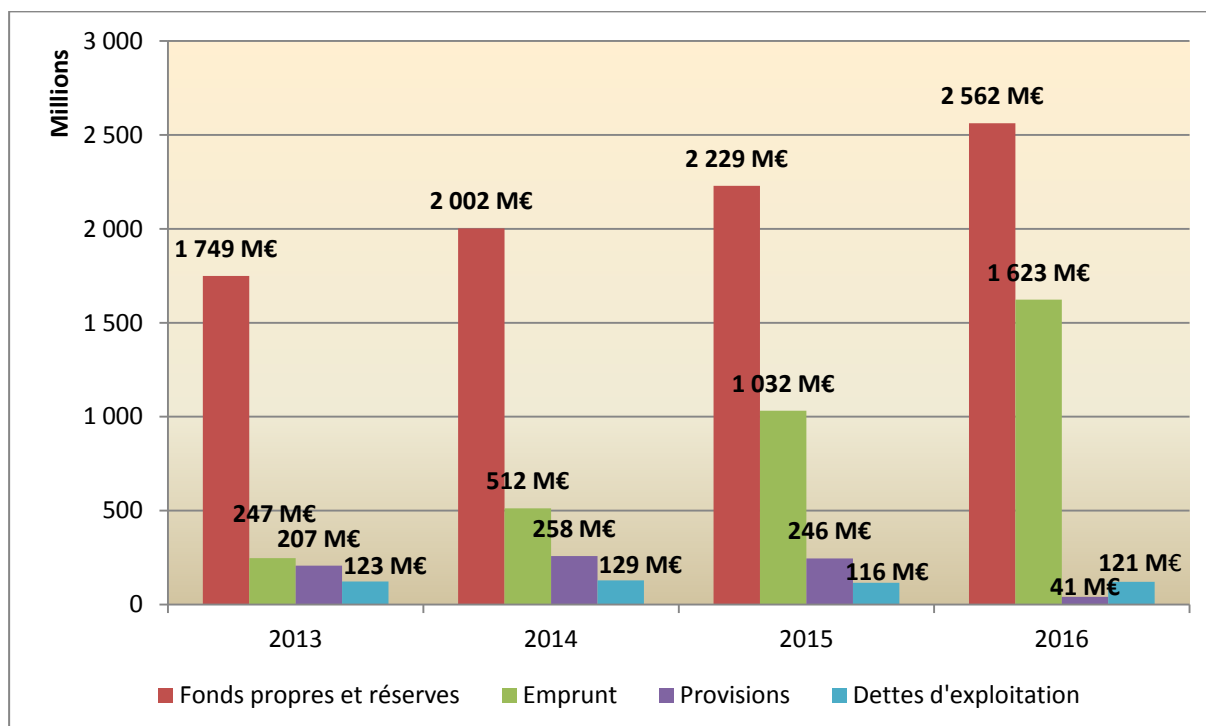
Les principales créances comprennent des titres restant à recouvrer (16 M€, en augmentation de 2 M€), des subventions à recevoir de l'Etat et de la région (7 M€, en diminution de 50 %), et des produits à recevoir (231 M€, soit un montant identique à 2015, relatifs au versement transport à recevoir de l'ACOSS à hauteur de 213 M€ et au reversement dû par les transporteurs dans le cadre des contrats d'exploitation CT2, solde de l'année 2016 pour 18 M€). La compensation de la perte de recette générée par le relèvement du seuil d'assujettissement des employeurs au versement transport, budgétée par l'Etat dans le cadre de la loi de finances rectificative de 2016, n'a cependant pas été prise en compte.

- Trésorerie - 3 540 461,99 €  
(total 94 183 353,67 €, - 3 %)

➤ **La diminution des dépenses à régulariser : - 229,72 €**

soit un solde nul.

## 2. Le passif du bilan



La variation positive du passif (+ 723 613 861,65 €) est constituée des augmentations des fonds propres et réserves, ainsi que de celle des dettes financières, atténuées par la diminution des provisions pour risques :

➤ **L'augmentation des fonds propres et réserves + 332 642 399,51 €**  
(soit au total 2 561 990 096,27 €, en hausse de 15 %) dont :

- les dotations + 366 396,09 €  
(total 16 375 551,03 € correspondant au FCTVA, + 2 %)
- les réserves ou excédents de fonctionnement capitalisés + 142 201 410,35 €  
(total 965 558 709,72 €, soit une augmentation de 17 %) qui correspond à l'affectation du résultat de l'exercice précédent (133 M€) et à la régularisation de 2 provisions (9 M€) qui auraient dû faire l'objet d'une reprise en 2015
- le report à nouveau + 15 008 327,27 €
- le résultat de l'exercice (excédent) + 189 886 328,32 €

(le résultat de l'exercice est de 338 420 537,94 €, en augmentation de 190 M€ par rapport à 2015 soit + 128 %)

- les subventions d'investissement reçues + 87 310 383,40 €  
(pour un solde net de 1 217 967 854,51 €, dont 79 % est constitué du produit des amendes de police relatives à la circulation routière ; sur l'année, 131 M€ ont été perçus à ce titre, auxquels s'ajoutent les subventions versées par l'Etat pour 18 M€, la région Ile-de-France pour 26 M€ et les départements pour 8 M€)

- les droits de l'affectant + 9 869 054,08 €  
(ces droits, comptabilisés pour la 1ère fois, correspondent au transfert des subventions reçues par le STIF pour la gare routière du tramway T7, à la suite de la mise à disposition à titre gratuit de cette dernière à la RATP par avenant n°7 au contrat STIF-RATP 2012-2015)

- la neutralisation de l'amortissement des subventions d'équipement versées les années précédentes - 112 000 000,00 €  
(total - 272 622 788,34 €, en augmentation de 69 %)

- la différence sur réalisations d'immobilisations + 500,00 €  
(total - 1 209 938,28 € ; une seule cession a été comptabilisée au cours de l'exercice, pour 500 €)

➤ **La diminution des provisions pour risques et charges - 204 991 754,00 €**

Ce poste de bilan (41 M€ en solde) est en diminution de 83 %. Six provisions ont fait l'objet d'une reprise totale pour 237 M€ tandis que 3 nouvelles provisions, pour litiges, ont été constituées pour 32 M€. Outre ces dernières, 2 autres provisions pour litige figurent au bilan. La 1ère a été comptabilisée en 2012 et la seconde en 2014. Toutes deux ont été ajustées, à la baisse.

➤ **L'augmentation des dettes financières**

**(emprunts et dettes assimilées) + 590 919 743,60 €**

(soit au total 1 622 902 065,87 €, en hausse de 57 %)

9 nouveaux emprunts, à taux fixe, ont été comptabilisés pour un total de 630 M€, dont 1 emprunt obligataire de 50 M€.

**(fournisseurs et comptes rattachés) + 5 043 297,74 €**

(soit au total 121 154 166,10 €, + 4 %). Celles-ci sont constituées notamment :

- des charges à payer + 11 754 460,85 €  
(total 96 462 565,29 €, + 14 %)  
Les principales charges à payer concernent les transporteurs scolaires (21 M€), la RATP (25 M€), la SNCF (22 M€) et les entreprises de transport dans le cadre des contrats d'exploitation (8 M€)

- des fournisseurs et créiteurs divers - 6 711 163,11 €  
(total 24 691 600,81 €, soit -19 %)

correspondant aux mandats en instance de règlement reçus fin décembre et qui n'ont pu être payés avant la clôture de la gestion, ainsi qu'au solde d'une opération pour le compte de la région (2 M€).

### 3/ Le tableau de financement

La synthèse de ces flux, 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	2016	2015	Ressources	2016	2015
Acquisitions d'éléments de l'actif immobilisé			Capacité d'autofinancement	149 633	139 198
immobilisations incorporelles	881 251	859 436	Cessions ou réductions de l'actif		2
immobilisations corporelles	51 045	66 754	Augmentation de dotations/subventions	183 961	228 212
immobilisations financières			Augmentation des dettes financières	630 000	540 000
Remboursement de dettes financières	43 376	22 332			
<b>TOTAL DES EMPLOIS</b>	<b>975 672</b>	<b>948 522</b>	<b>TOTAL DES RESSOURCES</b>	<b>963 594</b>	<b>907 412</b>
<i>Apport au fonds de roulement net global (ressource nette)</i>			<i>Prélèvement sur le fonds de roulement net global (emploi net)</i>	12 078	41 110

Les ressources de l'exercice (963 M€) ont été inférieures aux emplois (976 M€).

L'augmentation des dotations/subventions (+ 184 M€), des dettes financières (+ 630 M€) et, dans une moindre mesure, de la CAF (+ 11 M€) n'a pas été suffisante au regard de la progression des emplois.

La variation du fonds de roulement net global au titre des opérations du haut de bilan est donc négative à hauteur de 12 M€.

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

VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT ET DE LA TRESORERIE				
	2016			2015
	Besoins (1)	Dégagement (2)	Solde (2-1)	Solde
<b>VARIATIONS EXPLOITATION</b>				
<i>Variation des actifs d'exploitation</i>				
avances et acomptes versés sur commandes	39			
créances clients, comptes rattachés et autres créances d'exploitation		3 534		
<i>Variation des dettes d'exploitation</i>				
dettes fournisseurs, comptes rattachés et autres dettes d'exploitation		4 976		
<b>TOTAUX</b>	<b>39</b>	<b>8 510</b>		
<b>A/ VARIATION NETTE "exploitation"</b>			<b>8 471</b>	<b>- 13 756</b>
<b>VARIATIONS HORS EXPLOITATION</b>				
<i>Variation des autres débiteurs</i>	-			
<i>Variation des autres créditeurs</i>		67		
<b>B/ VARIATION NETTE "Hors exploitation"</b>			<b>67</b>	<b>-</b>
<b>Total A+B</b>				
Besoins de l'exercice en fonds de roulement ou Dégagement net de fonds de roulement dans l'exercice			<b>- 8 538</b>	<b>13 756</b>
<b>C/ VARIATION NETTE TRESORERIE</b>			<b>- 3 540</b>	<b>- 54 866</b>
<b>VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT NET GLOBAL</b>				
<b>TOTAL (A + B + C) : emploi net ou ressource nette</b>			<b>12 078</b>	<b>41 110</b>

Les avances et acomptes versés sur commandes ont augmenté de 39 K€ tandis que les créances en attente d'encaissement ont diminué et ont de ce fait généré une ressource de financement (+ 3 534 K€), qui a été amplifiée par la réduction des dettes d'exploitation (4 976 K€) et hors exploitation (67 K€). Il s'ensuit une diminution globale du besoin en fonds de roulement de 8 538 K€. La trésorerie enregistrant une variation nette négative (- 3 540 K€), la variation du fonds de roulement net global se révèle négative à hauteur de 12 078 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 2016 le FDR a diminué de 5 % (-12 M€) pour s'établir à 227 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 a diminué de 6 % en 2016 (- 9 M€) et s'élève à 133 M€.

La trésorerie, qui est égale à la différence entre le FDR moins le BFR s'en trouve diminuée d'autant (- 3 M€). Elle s'élève à 94 M€ à la clôture de l'exercice.

En milliers d'euros	2014	2015	2016	Variation 2016/2015	
<b>Ressources stables (RS)</b>	2 772 193	3 506 959	4 225 529	718 570	20%
dont fonds propres et réserves	2 001 934	2 229 348	2 561 990	332 642	15%
dont provisions	258 529	245 629	40 637	- 204 992	-83%
dont endettement à long et moyen terme	511 730	1 031 982	1 622 902	590 920	57%
<b>Emplois stables (ES)</b>	2 491 430	3 267 306	3 997 954	730 648	22%
Actif immobilisé	2 491 430	3 267 306	3 997 954	730 648	22%
dont immobilisations incorporelles	2 406 720	3 129 576	3 798 881	669 305	21%
dont immobilisations corporelles	84 700	137 720	199 063	61 343	45%
dont immobilisations financières	10	10	10	-	0%
<b>FDR (RS-ES)</b>	280 763	239 653	227 575	- 12 078	-5%
<b>Actif circulant (AC)</b>	256 896	258 041	254 546	- 3 495	-1%
<b>Dettes à court terme (DCT)</b>	128 722	116 111	121 154	5 043	4%
<b>BFR (AC-DCT)</b>	128 174	141 930	133 392	- 8 538	-6%
<b>Trésorerie (FDR-BFR)</b>	152 589	97 723	94 183	- 3 540	-4%



### **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 2016 rend compte d'un solde nul.