

Bilan des contrats STIF-RATP et STIF-SNCF

Bilan 2012-2014 & Perspectives

*Conseil d'administration
15 juin 2015*



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

→ Réseau de surface

- 1 indicateur de suivi de la ponctualité / régularité
- 2 indicateurs de suivi de la non production (un pour causes internes et un pour causes externes)

→ Réseau ferré RATP

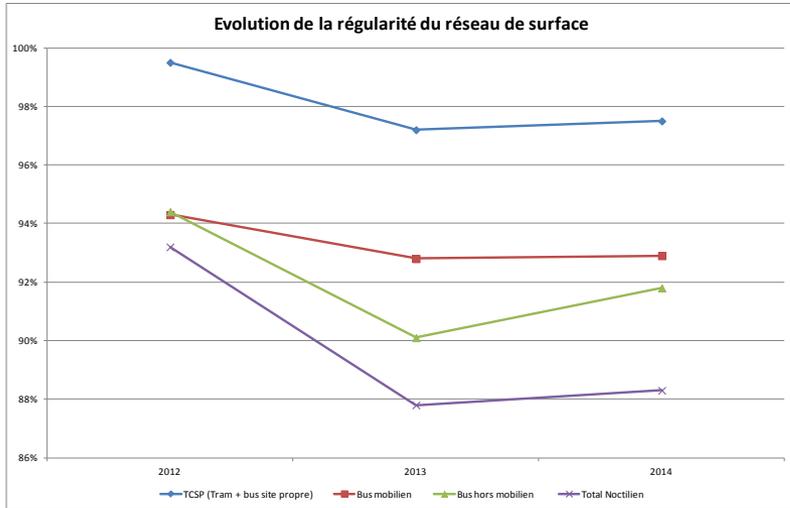
- **Suivi de la ponctualité:**
 - 2 indicateurs métro: temps d'attente HC, production HP
 - 4 indicateurs RER : nombre de trains terminus, ponctualité voyageur, ponctualité branche, nombre de trains dans les tronçons centraux
- **Suivi de la production :**
 - 2 indicateurs métro : Production HP, Production HC
 - 2 indicateurs RER : Production HP, Production HC

→ Réseau ferré SNCF

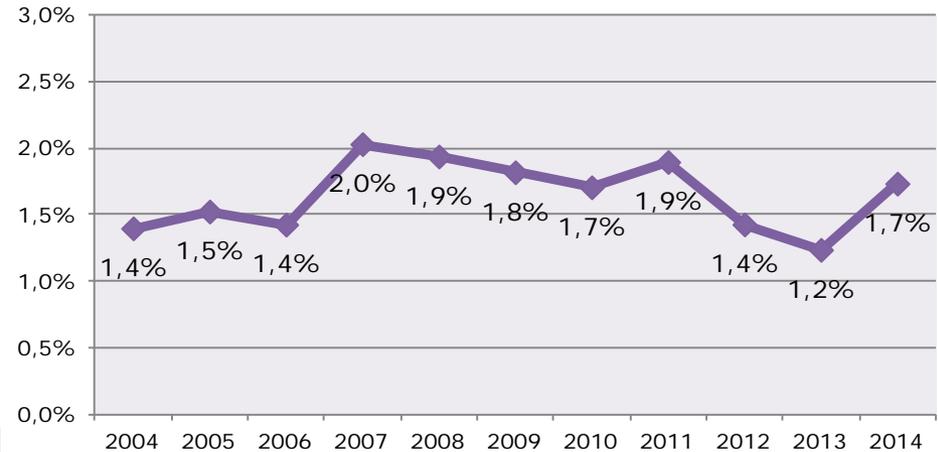
- 4 indicateurs de ponctualité : nombre de trains au terminus, ponctualité voyageur, ponctualité branche, Trains dans les tronçons centraux
- 3 indicateurs de production : HP / HC / Composition des trains en HP

Dans une perspective de « vision voyageur » ces indicateurs sont suivis par ligne

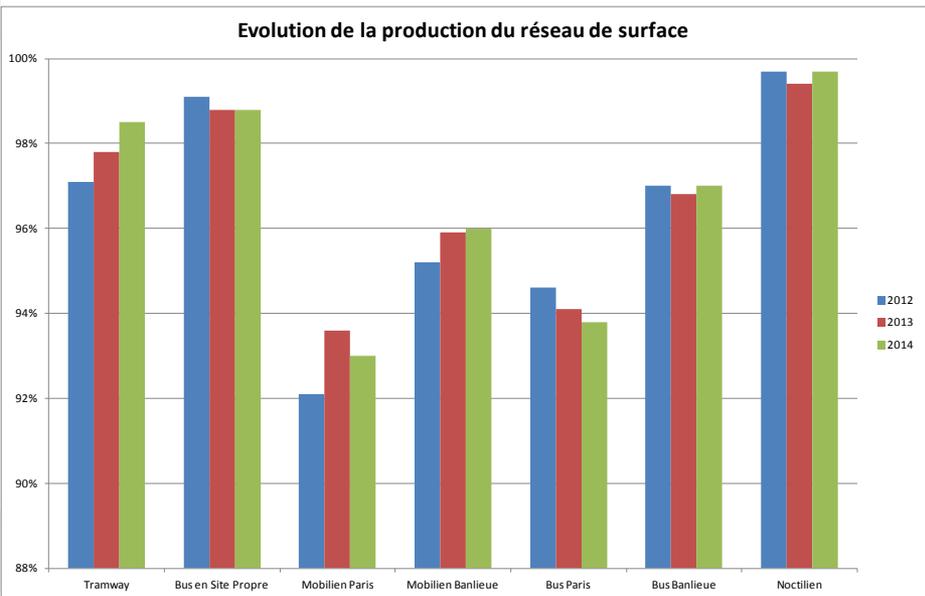
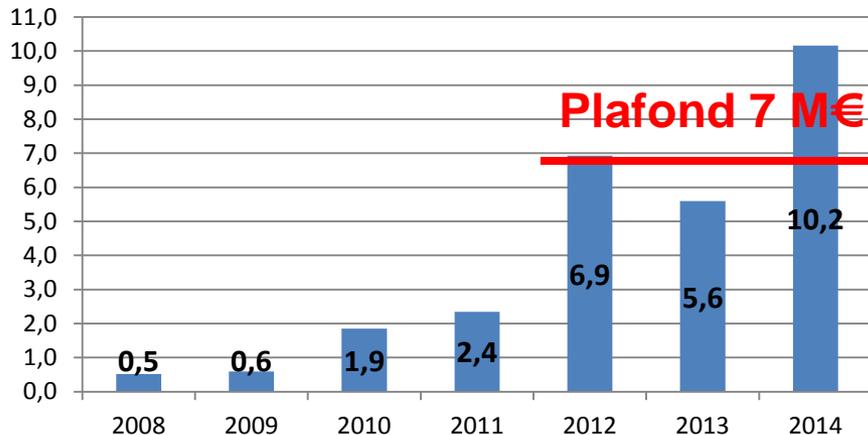
L'offre et la régularité Réseau de surface



Non réalisation de l'offre pour causes internes par année, pondérés aux KCC



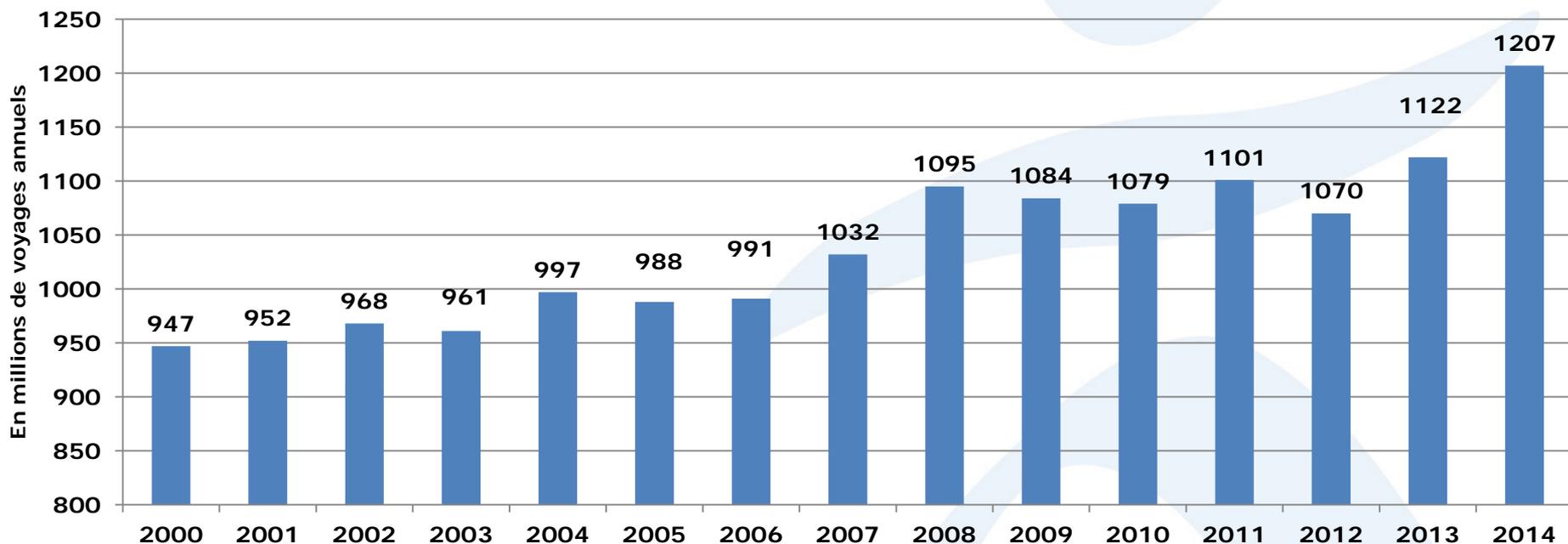
Réfaction (en M€) pour la non réalisation de l'offre contractuelle



- **Les indicateurs de ponctualité/régularité se sont stabilisés :**
 - **La chute apparente de 2013, s'explique en grande partie par la mise en œuvre d'une nouvelle modalité de mesure beaucoup plus contraignante**
 - réalisée ligne par ligne et sur l'ensemble du réseau
 - réalisée de façon automatique via le système d'information en temps réel SIEL
 - renforcée grâce à une augmentation du nombre de mesures par mois (1 jour sur 2 en fin de contrat)

- **Le taux de réalisation de la production est stabilisée au global en 2014 (96,2 % de l'offre contractuelle réalisée contre 96 % en 2013), avec des différences marquées selon les sous-réseaux et deux effets évoluant en sens inverses:**
 - **Une forte hausse des pertes de production pour causes interne (1,73% contre 1,17% en 2013) en raison d'une indisponibilité du personnel importante sur l'ensemble des lignes lors du 2nd semestre 2014**
 - **Une nette diminution des pertes pour aléas externes (2,07% contre 2,58% en 2013) avec la fin des chantiers tramways.**

Evolution du trafic du réseau de surface entre 2000 et 2014 (bus et tramway) en M/ voy.

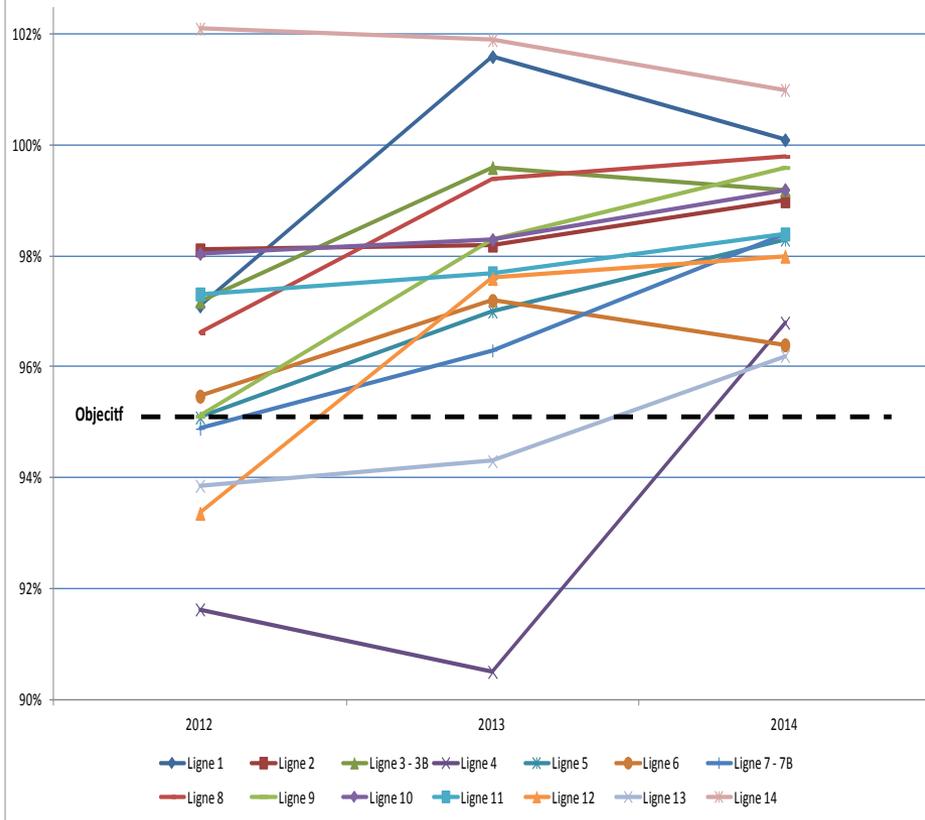


➔ **Le trafic a été très dynamique notamment en 2014 avec +7,6 point par rapport à 2013.**

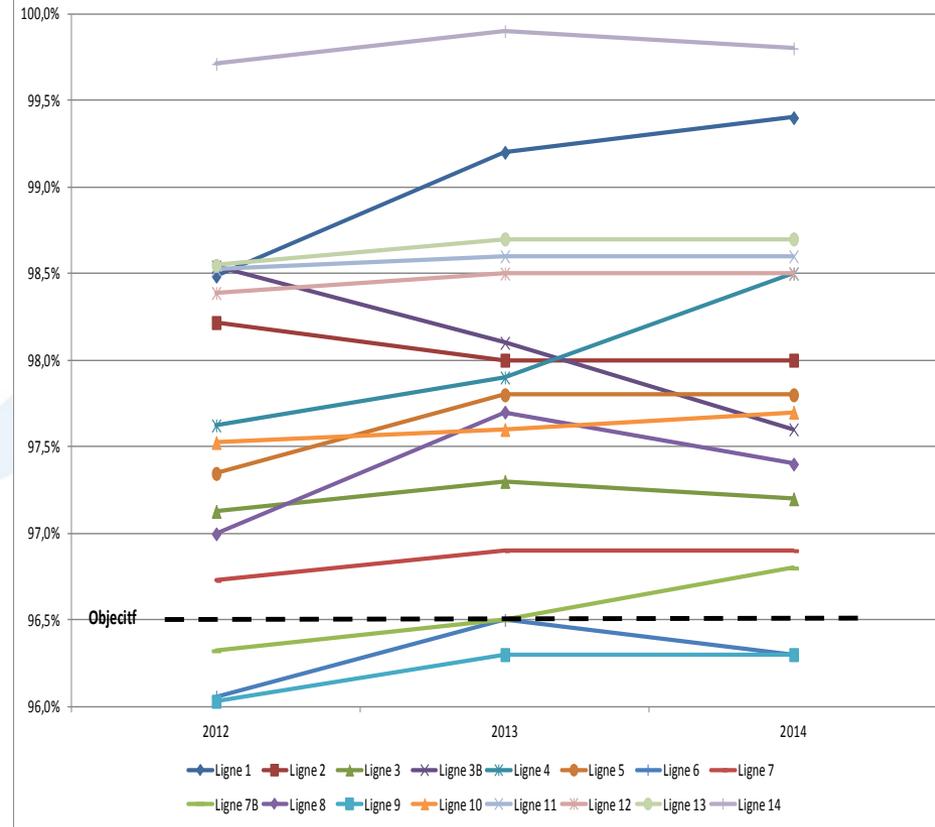
Cette évolution repose sur la très forte progression des sous réseaux tramways (+22 points) et TCSP (+18,4 points). Le réseau bus classique s'est également révélé dynamique avec une progression de l'ordre de +4,3 points avec par sous-réseaux :

- +4,4 points pour Mobilien Paris et +1,7 points pour Mobilien Banlieue
- +5,7 points pour Bus Paris et +6,2 points pour Bus Banlieue

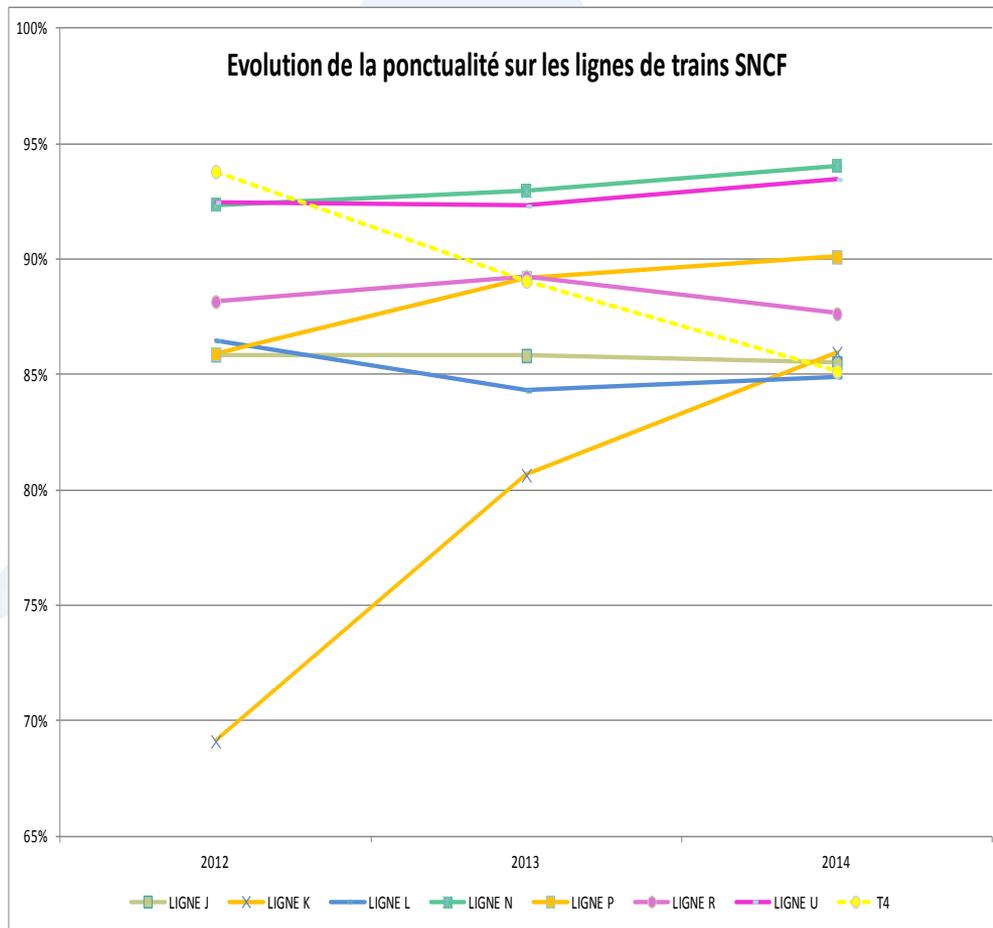
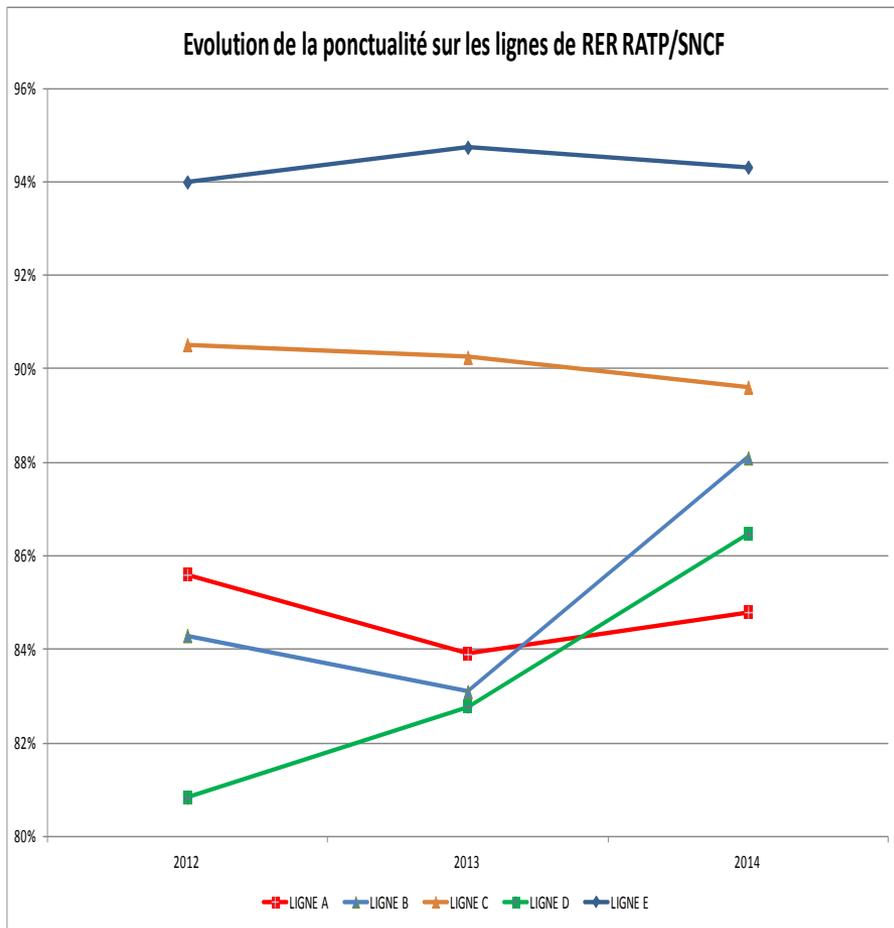
Evolution de la performance aux heures de pointe Métro



Evolution du respect de la promesse de temps d'attente HC Métro

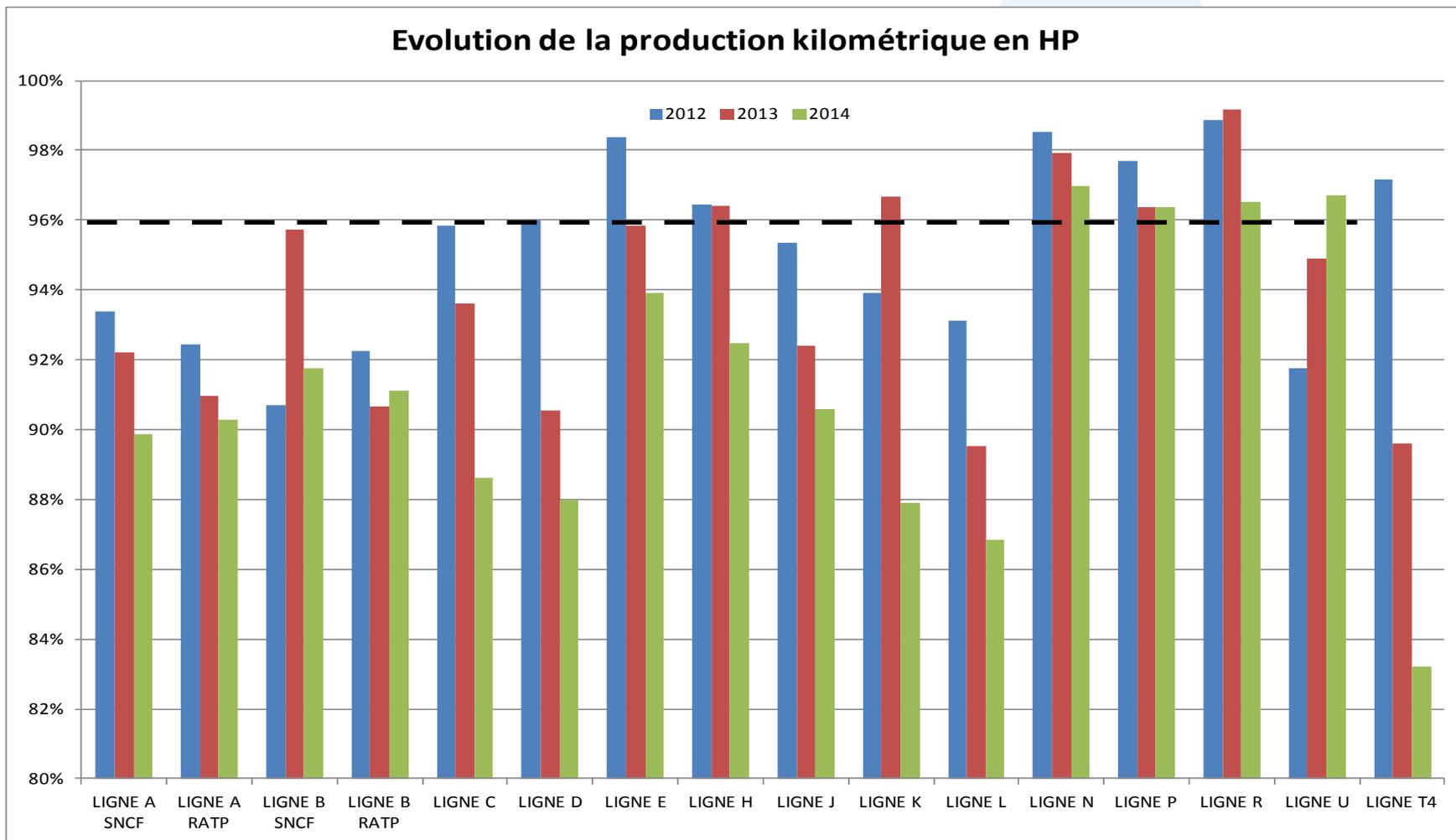


➔ La performance de la RATP a été globalement à amélioration sur la durée du contrat, sauf sur le respect de la promesse de temps d'attente en HC sur la ligne 2 et la 3b.



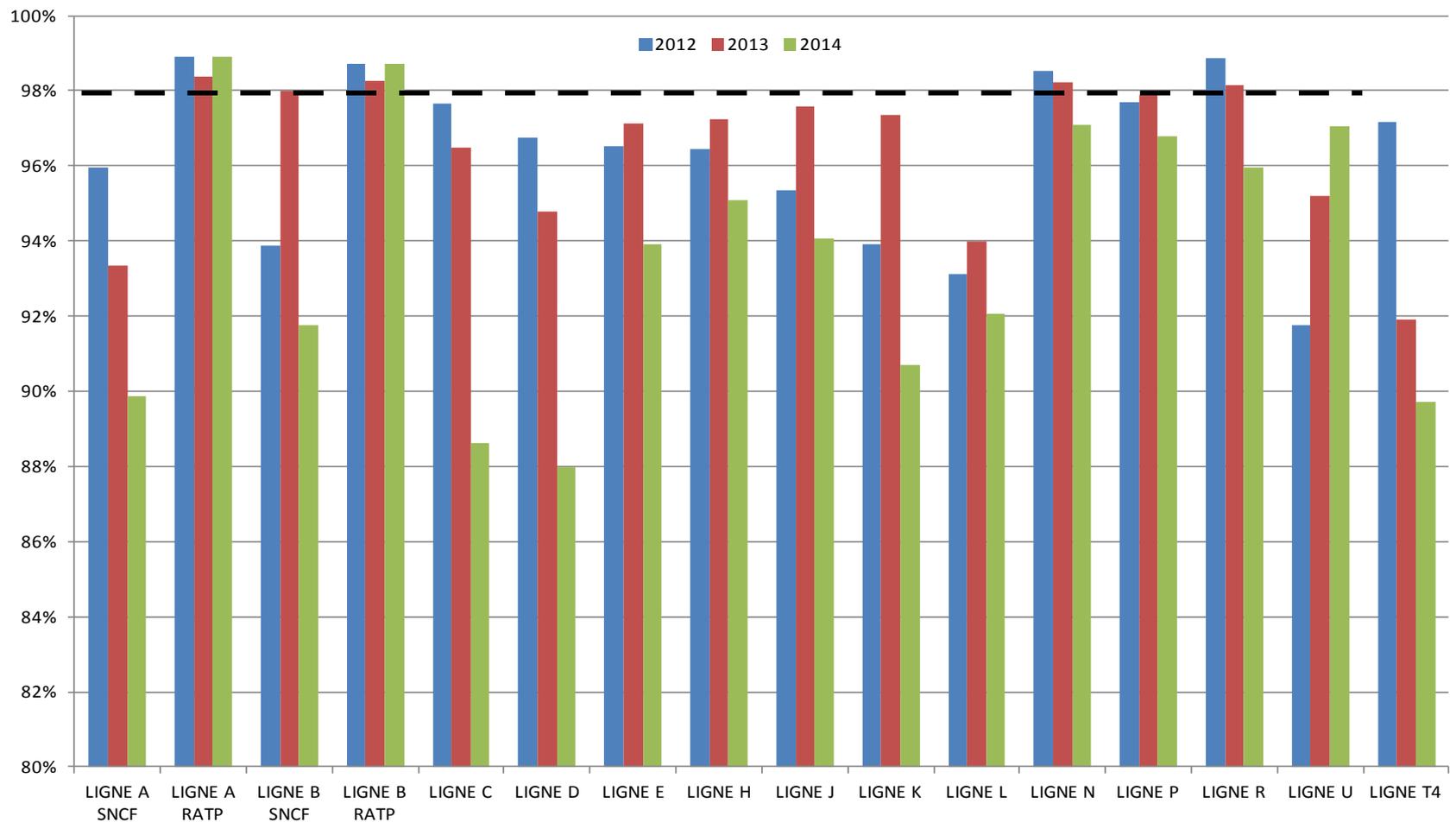
- ➔ Bien qu'inférieure à l'objectif, la ponctualité des RER s'est améliorée sauf sur la A et sur la C.
- ➔ Les résultats des lignes J et L restent préoccupants, tout comme la dégradation du T4
- ➔ Amélioration notable des RER B (impact B+) et D (nouvelle grille) et de la K (nouveau matériel)

Evolution de la production kilométrique en HP



Les résultats de la SNCF sont affectés, en 2014, par la grève du mois de juin contre la réforme ferroviaire

Evolution de la production kilométrique en HC



Les résultats de la SNCF sont affectés, en 2014, par la grève du mois de juin contre la réforme ferroviaire

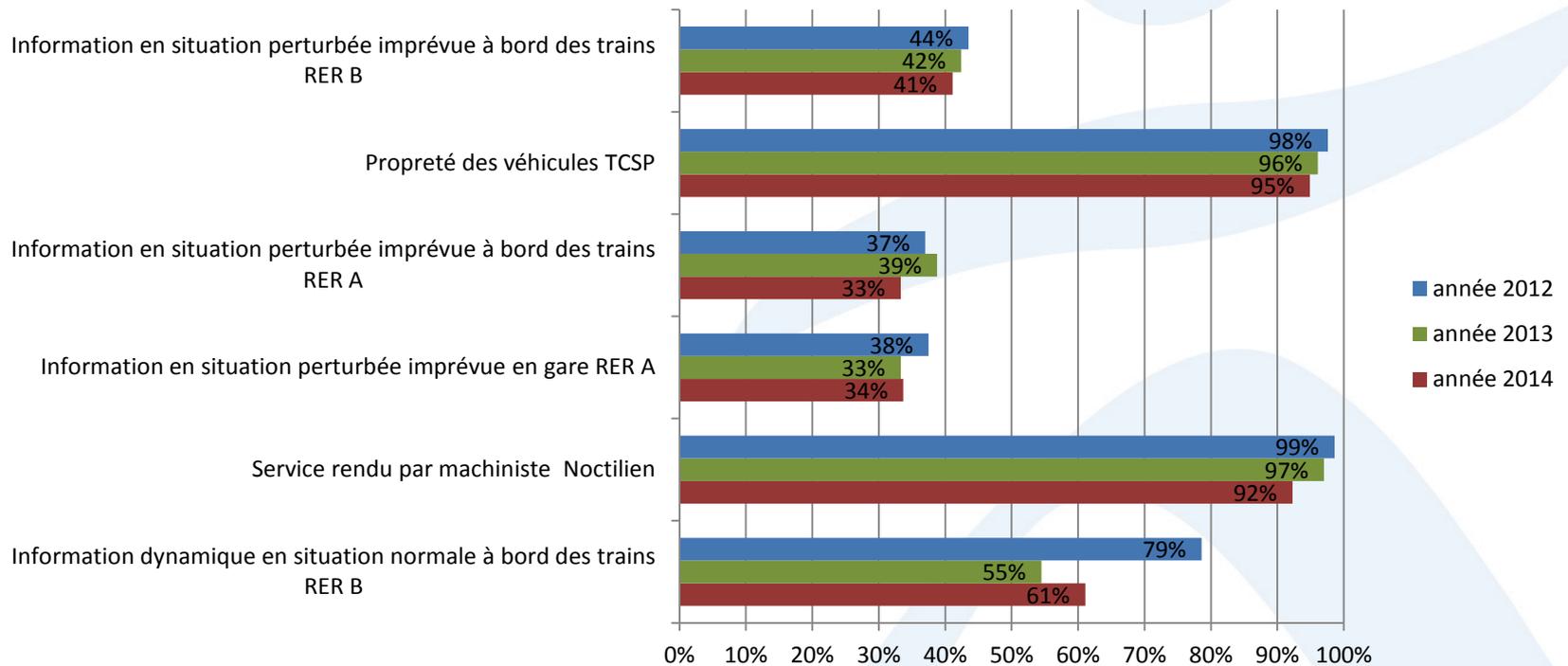
→ Réseaux RATP : 34 thématiques suivies

- 20 indicateurs par « mode/ligne » (métro, RER A, RER B)
- 8 par sous-réseau de surface
- 1 indicateur Réseau de surface
- 5 indicateurs Noctilien

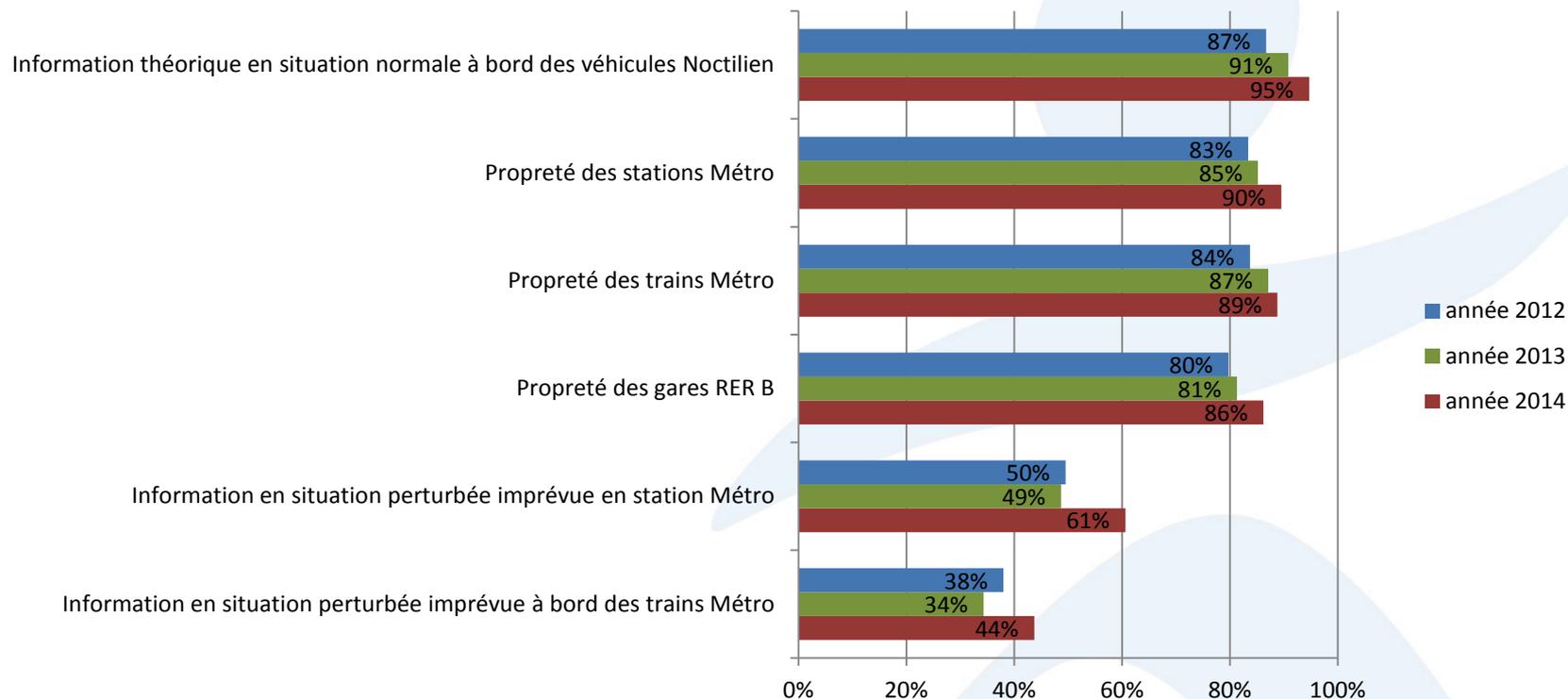
→ Réseaux SNCF : 32 thématiques suivies

- 24 indicateurs sur le réseau Transilien
- 8 indicateurs Noctilien

QS RATP - Principaux indicateurs en dégradation depuis 2012

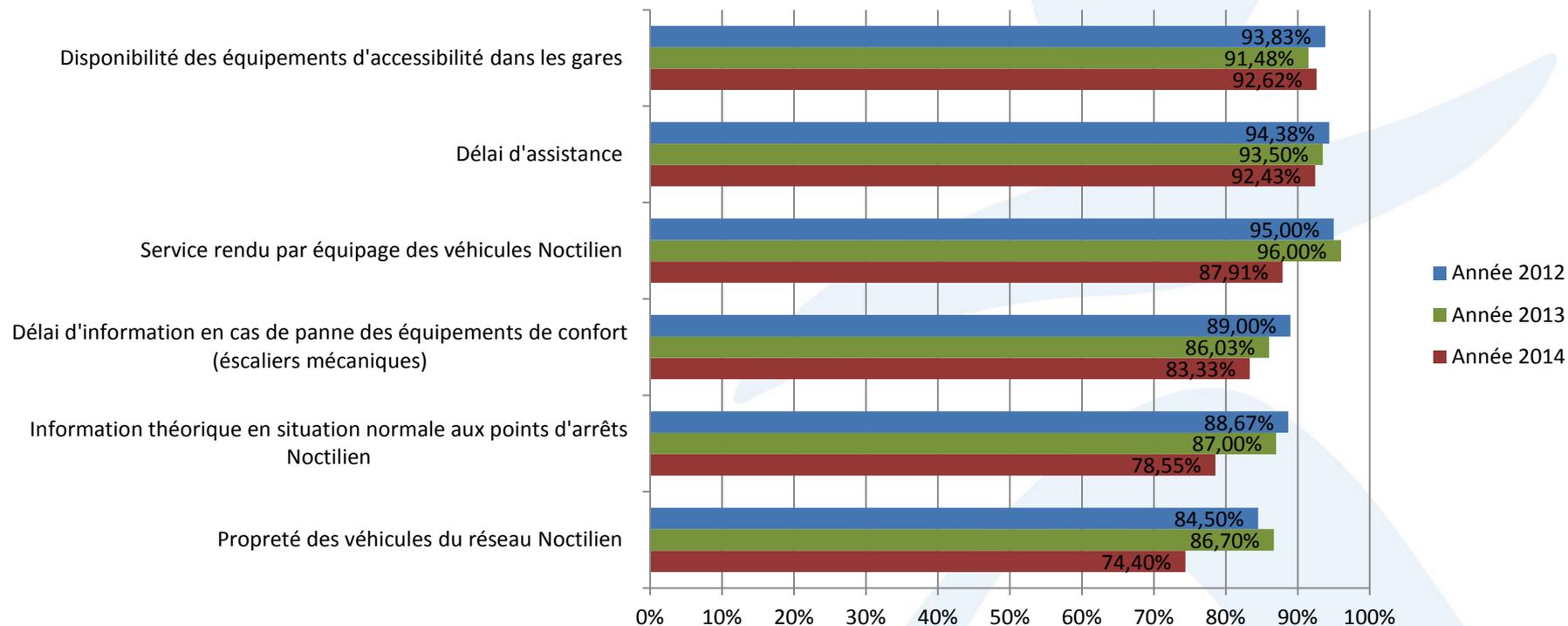


QS RATP - Principaux indicateurs en amélioration depuis 2012

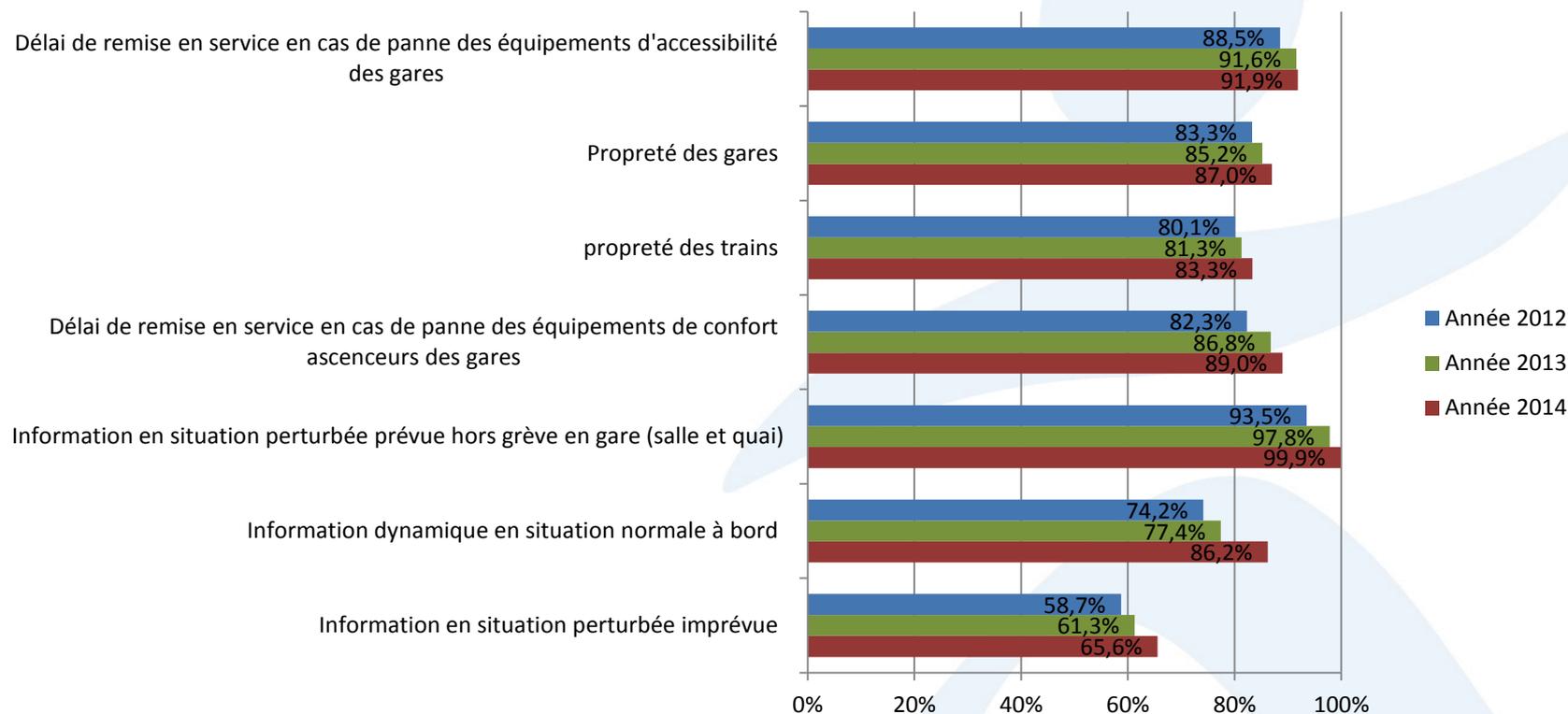


- ➔ Des progrès importants ont été enregistrés sur les indicateurs ci dessus, témoignant d'une mobilisation de l'entreprise
- ➔ Avec un taux de satisfaction globale de 79,4 % en 2014 (contre 80,1 % en 2013), l'enquête de perception des voyageurs confirme que la RATP dispose d'une marge de progression importante sur la gestion des situations perturbées, la ponctualité et la propreté des espaces

QS SNCF - Principaux indicateurs en dégradation depuis 2012



QS SNCF - Principaux indicateurs en amélioration depuis 2012



- ➔ Des progrès importants ont été enregistrés sur les indicateurs ci dessus, témoignant d'une mobilisation de l'entreprise
- ➔ Avec un taux de satisfaction globale de 75 % en 2014 (contre 75,8 % en 2013), l'enquête de perception des voyageurs confirme que la SNCF dispose d'une marge de progression importante sur la gestion des situations perturbées, l'accessibilité et la propreté

A large, light blue, stylized graphic of a person walking is positioned in the background, behind the main title. The figure is composed of simple, rounded shapes for the head, torso, and legs, with a wavy line representing the path or movement.

Citoyenneté relations voyageurs

→ 16 comités de ligne ont été organisés

– 5 en 2012

- 2 sur le métro (lignes 1 et 13 – RATP)
- 3 sur le RER : lignes A et B (SNCF et RATP présentes conjointement) et ligne D (SNCF présente avec RFF).

– 7 en 2013

- 1 sur le métro (ligne 13 – RATP)
- 1 sur le RER C
- 5 sur les lignes Transilien : lignes E-P, lignes N-U, lignes J-L (2 comités pour la ligne L)

– 4 en 2014 sur les RER : A – B- D – RER E/ligne P

→ 1 comité spécifique s'est tenu en novembre 2014 sur l'offre des lignes L sud et U

→ 6 réunions de retour d'expérience

– 4 en 2012

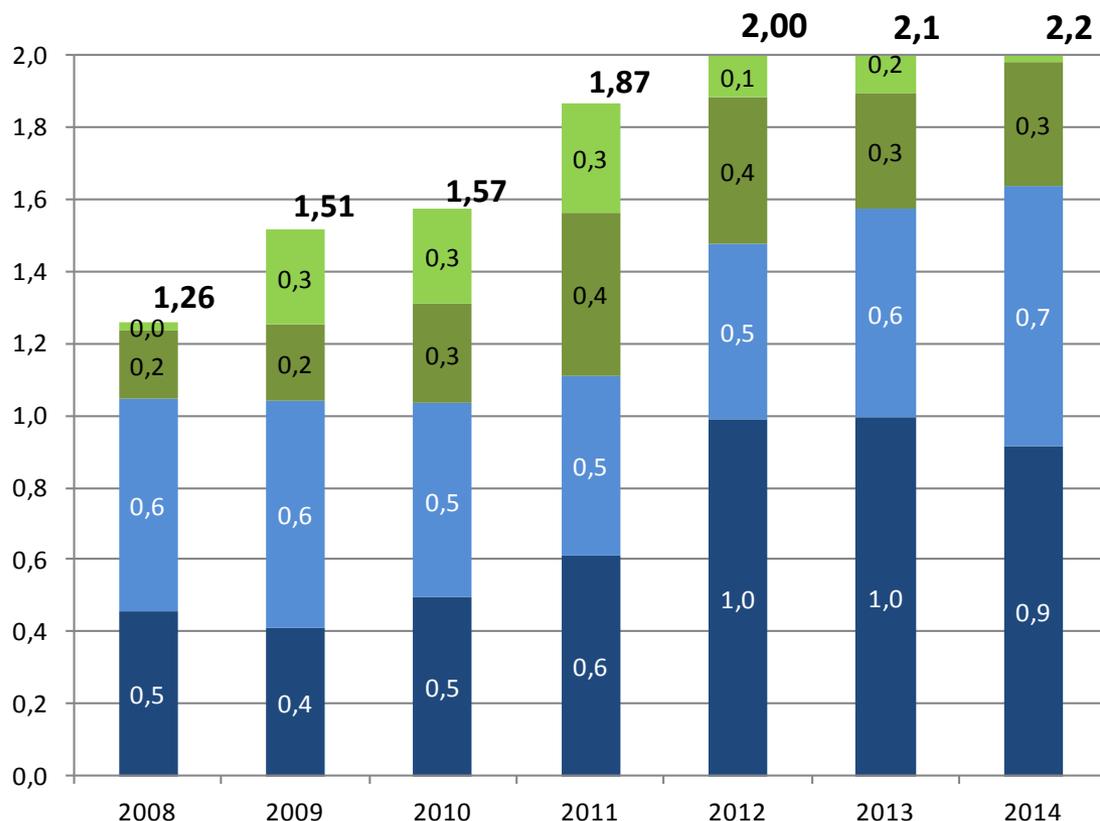
- 12 octobre 2011 sur le RER D à Saint Denis (SNCF présente avec RFF)
- 5 mars 2012 sur le RER B à Châtelet (SNCF présente avec RATP et RFF)
- 6 septembre 2012 sur le RER A à Neuville ayant impacté la ligne L (SNCF présente avec RFF)
- 7 novembre 2012 sur le RER B à Mitry (SNCF présente avec RATP et RFF)

– 1 en 2013, portant sur l'incident du RER B du 28 octobre

– 1 en 2014 portant sur l'incident du RER B du 15 janvier

Les investissements réalisés

Réalisation des deux PQI RATP+SNCF (Md€)



➔ **2,2 Md€ d'investissement en 2014 (hors SNCF Réseau) en hausse de 5 %**

➔ **RATP : 1,6 Md€ en 2014 , en hausse de 4%**

➔ **SNCF : 581 M€ en 2014 , en hausse de 6 %**

- Extensions : matériels roulants
- Extension : infrastructures
- Modernisation : infrastructures
- Modernisation : matériel roulant

Nota :

- Les investissements « d'extension de réseau » réalisés par la SNCF sont relativement faibles car les investissements de réseau sont réalisés par SNCF Réseau

- Les clés de financement du matériel roulant ont changé fin 2014, suite à la volonté de la SNCF de ne plus porter cet investissement. Désormais, les acquisitions sont subventionnées à 100 % par le STIF. Auparavant le STIF subventionnait à hauteur de 50 % le renouvellement et à 100% les acquisitions liées aux développements d'offre.

Les investissements réalisés en 2014 par la RATP

PQI RATP 2014 (en M€)

Schémas directeurs d'investissements	Maquette 2014	Réalisé 2014	Ecart 2014	Ecart 2014 en %
Matériel roulant bus et fer - renouvellement	626	526	-100	-16%
Espaces et services aux voyageurs	44	60	16	36%
Systèmes de transport	70	93	23	33%
Infrastructures de transport RER - Metro	226	231	5	2%
Systèmes d'information	77	73	-4	-5%
Politique immobilière	90	127	37	41%
TOTAL Modernisation des réseaux	1 133	1 110	-23	-2%
Accroissement de la capacité de transport en IDF	317	297	-20	-6%
Matériel roulant bus et fer - développement d'offre	153	173	20	13%
TOTAL Extension des réseaux	470	470	0	0%
TOTAL Modernisation + Extension	1 603	1 580	-23	-1%

Les investissements réalisés en 2014 par la SNCF

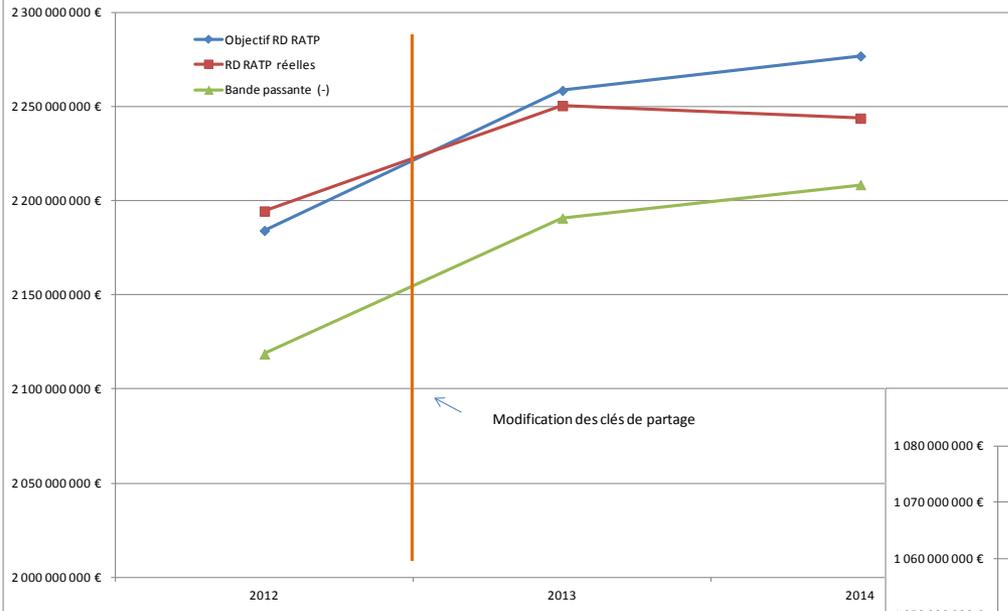
PQI SNCF 2014 (en M€)

Programmes d'investissements	Maquette 2014	Réalisé 2014	Ecart 2014	Ecart 2014 en %
Aménagement des gares	82	81	-1	-1%
Information voyageurs	33	29	-4	-13%
Installations fixes	22	20	-2	-9%
Systèmes d'information	1	6	4	300%
Matériel roulant	344	390	46	13%
TOTAL Modernisation des réseaux	482	526	43	9%
Infrastructures- extension des réseaux	67	49	-19	-28%
Matériel roulant - extension des réseaux	32	11	-21	-66%
TOTAL Extension des réseaux	100	59	-40	-40%
TOTAL Modernisation + Extension	582	585	3	1%

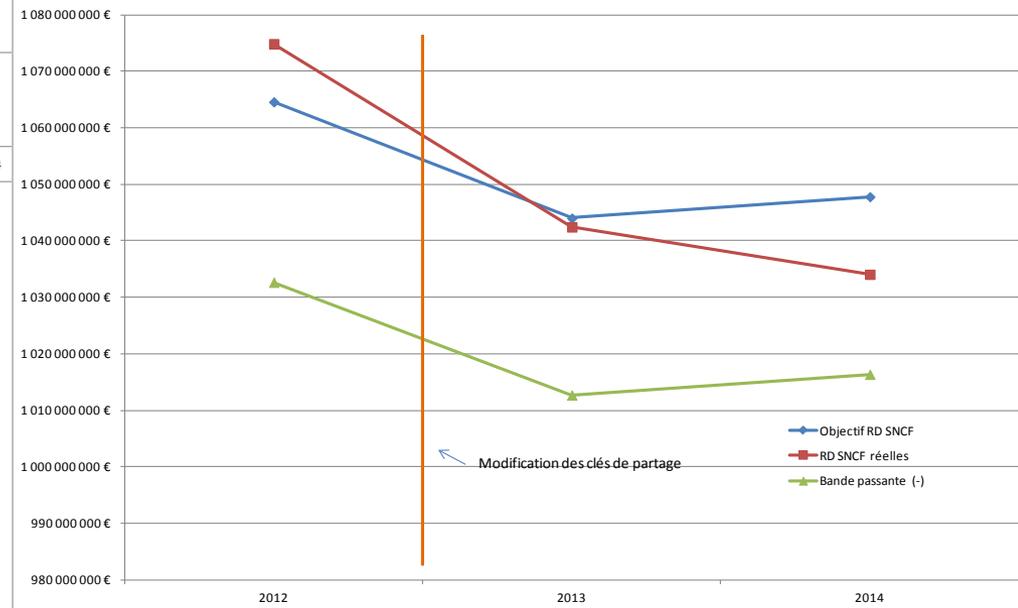
- **Les investissements réalisés par la RATP sont globalement en ligne (inférieurs de 23 M€ , soit 1%) avec la prévision**
- Programme CPER Infra en léger retrait (-20 M€ soit -6%)
 - Programme matériel roulant lié aux extensions (CPER) en dépassement (+20M€ au global soit +13%)
 - Décalage sur le programme interne de la RATP (-23 M€)
 - Essentiellement lié au matériel roulant qui connaît un report sur 2015 (-61 M€)
 - Le reste du programme est plus dynamique (+37M€)
- **Les investissements réalisés par la SNCF sont globalement en ligne avec l'objectif**
- Un écart subsiste sur le programme CPER (-40M€), écart principalement lié aux tangentielles
 - Les dépenses de modernisation des réseaux sont supérieures à la maquette (+43 M€)...
 - +46 M€ sur le matériel roulant, qui s'explique par :
 - des programmes nouveaux (levée d'option NAT +45 M€, Régio 2N +14 M€, Z2N NPDC, BIR de Trappes...)
 - des surcoûts (rénovation MI79 +19 M€) et des dépenses plus faibles sur certains projets (opérations Confort Z2N - 10 M€ ou sur la NAT, -18 M€)
 - -3M€ sur les autres programmes : les opérations nouvelles financées par les pénalités Bombardier (6 M€) ne permettent pas de compenser les écarts sur les autres programmes

Les éléments financiers

Evolution des recettes directes RATP



Evolution des recettes directes SNCF



➔ Les recettes directes de 2014 sont inférieures à l'objectif fixé dans les contrats, mais restent dans la « bande passante »

- 1,3% d'écart à l'objectif pour la SNCF
- 1,5% d'écart à l'objectif pour la RATP

RATP - en M€ courants	2012	2013	2014
Contribution du socle	1 953	1 918	1 939
Contribution versée par le STIF : avenants	14	63	107
<i>Renforts d'offre</i>	10	45	83
<i>Décisions tarifaires</i>	3	18	24
Réfaction pour offre non produite	- 9	- 8	- 9
Bonus/Malus ponctualité	-	1	1
Bonus/Malus QS	4	6	9
Partage des risques	- 5	4	17
Autres	-	0	4
TOTAL DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE STIF	1 957	1 982	2 068

en M€ courants	TOTAL 2012-2014		
	Maquette	Réalisé	Ecart
Recettes directes	6 768	6 677	- 91
Autres recettes	1 037	1 049	12
Contribution STIF	6 137	6 024	- 113
Recettes totales	13 942	13 750	- 192
Total frais de fonctionnement	- 10 794	- 10 445	349
Amortissements yc provisions (dotations nettes)	- 1 706	- 1 768	- 62
Résultat financier	- 682	- 661	21
Opérations exceptionnelles nettes	- 3	6	9
Résultat	757	881	124

- Les contributions versées à la RATP progressent de
 - 2,8% par an en moyenne
 - 2% hors incitations financières
- Stabilité des réfections pour offre non produite (plafond atteint sur le bus)
- L'évolution du bonus/malus ponctualité s'explique par
 - L'amélioration du bonus métro
 - La dégradation du malus RER en 2013
 - La stabilité du bonus du réseau de surface
- La progression du bonus QS concerne tous les réseaux et toutes les thématiques
- Maitrise globale des charges conjuguée à une faible inflation ce qui permet à la RATP de dégager un résultat cumulé supérieur à la prévision, en dépit d'une indexation des contributions STIF plus faible que prévue

SNCF - en M€ courants	2012	2013	2014
Contribution du socle	1 710	1 717	1 755
Contribution versée par le STIF : avenants	4	95	117
<i>Renforts d'offre</i>	0	31	51
<i>Décisions tarifaires</i>	4	63	66
Réfaction pour offre non produite	- 7	- 9	- 15
Bonus / Malus Ponctualité	- 6	- 7	- 6
Bonus / Malus QS	0	2	3
Partage des risques	- 5	1	7
Autres	2	0	3
TOTAL DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE STIF	1 699	1 799	1 864

→ Les contributions versées à la SNCF progressent de

- 4,7% par an en moyenne
- 4,5% hors incitations financières

→ Forte croissance es réfections pour offre non produite suite à la grève de juin 2014

→ Stabilité du malus ponctualité

→ Légère progression du bonus QS

→ Le résultat dégagé par la SNCF est inférieur à la prévision...

- En dépit de charges d'exploitation inférieures à la maquette (faible inflation, changements de méthode...)
- Car les produits sont affectés notamment par la grève de juin

en M€ courants
Recettes directes voyageurs
Autres produits
Contribution versée par le STIF
Recettes totales
Charges d'exploitation
Charges remboursées à l'euro l'euro
Charges liées aux investissements
Résultat

TOTAL 2012-2014		
Maquette	Réalisé	Ecart
3 177	3 139	- 38
196	118	- 78
5 472	5 362	- 110
8 845	8 618	- 227
- 5 551	- 5 355	196
- 2 405	- 2 398	7
- 779	- 784	5
108	80	- 28

Les perspectives d'évolution des contrats

- ➔ **Une amélioration de la qualité du service attendue par les voyageurs (ponctualité, Information voyageur, présence humaine, sécurité...)**
- ➔ **Anticiper les évolutions d'offre en phase avec les attentes des voyageurs (offre de nuit, restructuration bus à Paris...)**
- ➔ **Une incitation à l'exemplarité en matière sociale et environnementale**
- ➔ **Un PQI fondé sur un suivi physique des investissements et la transition énergétique**
- ➔ **Un équilibre financier à trouver en tenant compte des nouvelles règles de financement des investissements**

Une amélioration de la performance attendue par les voyageurs

- Une attente d'une véritable amélioration de la régularité sur :
 - les RER A, B , C et D
 - Les réseaux de Paris Saint Lazare (lignes J et L)

- Une vraie amélioration attendue en matière de :
 - Qualité de l'information délivrée aux voyageurs (en situation perturbée...)
 - Propreté des espaces et des trains
 - Présence humaine (accueil et services en gare) et sécurité des personnes

- Le suivi des suppressions d'arrêts qui sont trop souvent une variable d'ajustement pour les opérateurs et pénalisantes pour les voyageurs.

- Une mesure de la performance des opérateurs mettant
 - En valeur les progrès réalisés par les opérateurs
 - Fin à la péréquation annuelle

Anticiper les évolutions d'offre en phase avec les attentes des voyageurs

- Une réflexion en cours sur l'offre de nuit
- Prendre en compte, autant que possible au regard du calendrier, les réflexions actuelles sur la réorganisation du réseau de bus dans Paris
- Renforcer les dispositifs relatifs à l'intermodalité (information voyageur...)
- Innover en matière d'open data

- ➔ La volonté de suivre l'exécution physique du PQI (unités d'œuvre), au même titre que le suivi de son exécution financière
- ➔ La nécessité de mieux identifier les investissements billettiques
- ➔ L'impact de la transition énergétique (évolution du parc de bus) doit encore être analysé et négocié avec la RATP
 - Trajectoire de véhicules électriques à caler
 - Impact sur les sites de remisage à prendre en compte
 - Réflexion à avoir sur les clés de financement des nouveaux véhicules
- ➔ Le CPER relève de règles de gouvernance, de suivi et de financement spécifiques, distinctes de celles du PQI « modernisation des réseaux existants »

Un équilibre financier à trouver en tenant compte des nouvelles règles de financement des investissements

- ➔ Le STIF porte des investissements de plus en plus lourds, notamment sur le matériel roulant suite à la décision de la SNCF ne plus porter ce type d'investissement, et compte tenu du développement des réseaux
- ➔ Le STIF doit dégager un autofinancement suffisant pour rendre soutenable le financement de ces investissements
- ➔ Les entreprises demandent le maintien de leur rémunération au niveau actuel alors qu'elles porteront moins d'investissements (à périmètre constant)
 - Cela ne peut s'envisager que si les marges de manœuvre ainsi dégagées sont consacrées à des services supplémentaires (sécurité, propreté, disponibilité des équipements...) ou des investissements supplémentaires portés par les opérateurs au bénéfice des voyageurs
- ➔ La RATP a manifesté sa volonté de se désendetter grâce au maintien de la rémunération du STIF
- ➔ La prise en compte de l'impôt sur les sociétés modifierait l'équilibre financier des contrats par un prélèvement sur les ressources affectées au financement des investissements

→ Les réunions techniques ont débuté en mars 2015

- Les premières propositions de PQI présentées à compter de fin avril/début mai doivent encore être complétées des unités d'œuvre sous-jacentes pour disposer d'une vision opérationnelle
- Les maquettes financières reçues début mai doivent encore faire l'objet d'un travail d'expertise notamment en lien avec les groupes techniques (PQI, offre, services...)

Groupes de travail technique	Principaux points en discussion
Vente / billettique / Communautaire	Modernisation de la gestion communautaire,
Offre – Régularité ferroviaire / MR	Mensualisation de la mesure de la performance, distinction des causes de non production/ponctualité entre causes internes et causes externes, distinction entre petits et grands retards
Offre – Régularité surface	Déplafonnement de la réfaction pour offre non produite, modalités de mesure de la régularité...
IV – Services (QS hors régularité)	Niveau de services attendus en gare selon leurs typologies, objectifs de propreté des RER, mise en œuvre de l'open data
Investissement	Description physique des investissements à réaliser, impacts de la transition énergétique, niveau d'engagement d'investissements sur fonds propres...
Recettes / trafic voyageur	Evolution en volume des recettes, partage dynamique des recettes en fonction de la mobilité, impacts du tarif unique sur les régions limitrophes
Communication	Précisions sur la Politique Globale de Communication, suivi de la mise en œuvre, charte des modes
Economie globale	Trajectoire des contributions du STIF: dynamique des péages SNCF-Réseau, impôt sur les sociétés, chiffrage des besoins/services nouveaux, clauses sociales et environnementales