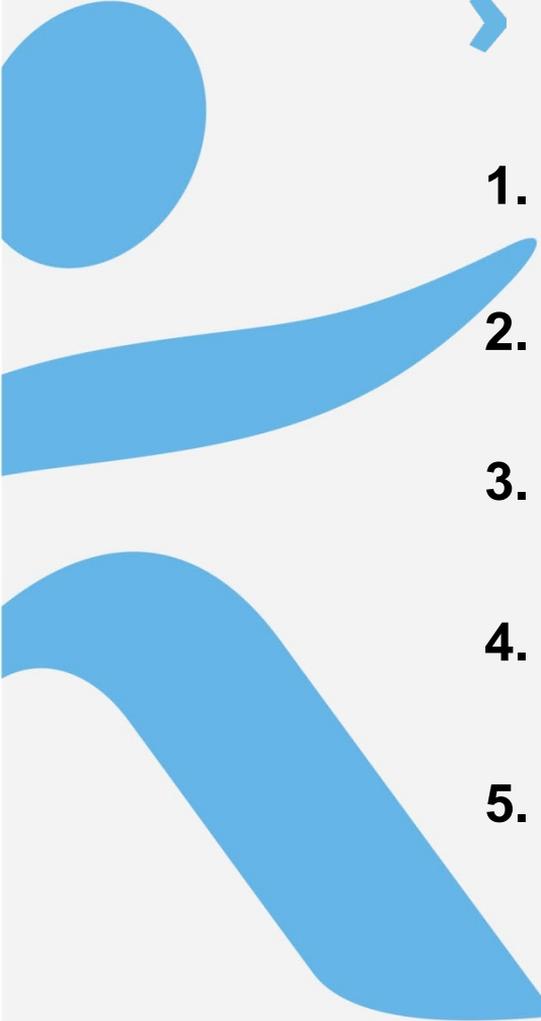


# Présentation générale des contrats IDFM-RATP et IDFM-SNCF

-

*Colloque de l'AQTR*

*12 février 2019*



## » Sommaire

1. **Présentation d'Ile de France Mobilités**
2. **Les grandes caractéristiques des contrats**
3. **Les incitations à la qualité de service**
4. **Les investissements**
5. **La rémunération des opérateurs**



# 01.

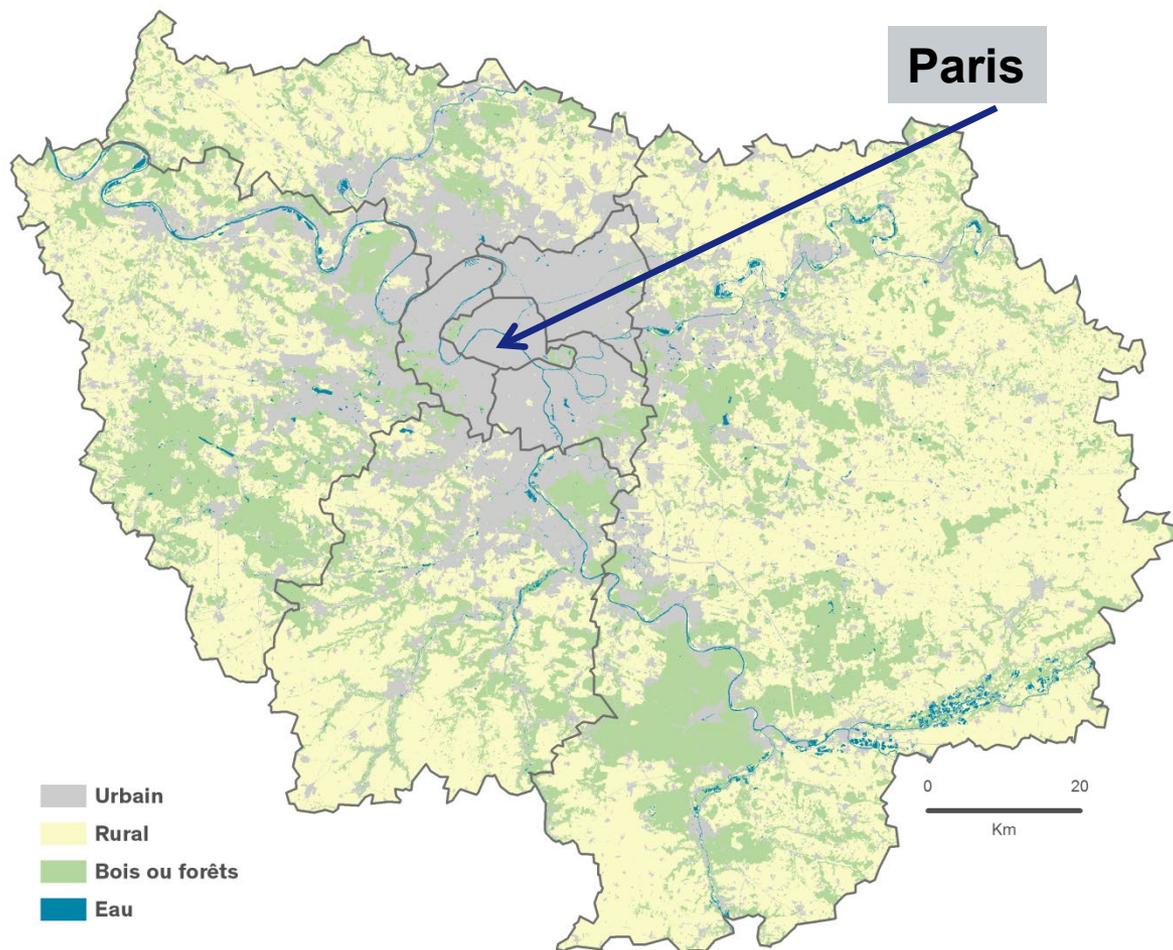
## Présentation d'Ile de France Mobilités

-



## Les chiffres-clés

- **12,1 millions habitants** (près de 20% de la population française)
- 1er bassin d'emploi européen et 2ème pôle mondial d'implantation des grandes entreprises
- 30% du PNB national et près de 4% du PIB de l'UE devant le Grand Londres et la Lombardie
- Une superficie de 12 000 km<sup>2</sup> (dont 77% de territoire rural)
- 1ere région touristique mondiale: 46 millions de visiteurs



## Le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités

**Le Conseil d'Administration est composé de 29 membres et est présidé par la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France**

- Le Conseil régional



 **îledeFrance**

- Les 8 départements (dont la Ville de Paris)



- Un représentant des milieux économiques désigné par la CCI Ile-de-France
- Un représentant des EPCI en Île-de-France



**Valérie Pécresse**

Présidente de la Région Île-de-France et Présidente du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités

# Les compétences d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités est une autorité organisatrice intégrée, compétente sur tous les modes de transport sur le territoire de l'Île-de-France.

Ses principales missions sont :

→ **La définition et l'organisation du transport public**

- Les services, les niveaux d'offre sur les réseaux, les objectifs de qualité de service
- La tarification

→ **La contractualisation avec les opérateurs qui exploitent les réseaux et le contrôle de leurs activités**

→ **La planification de la mobilité**

→ **Le développement des nouvelles mobilités** : covoiturage, autopartage, vélo, glisse urbaine, véhicules autonomes....

→ **Les études et le pilotage des investissements pour moderniser et développer le réseau**

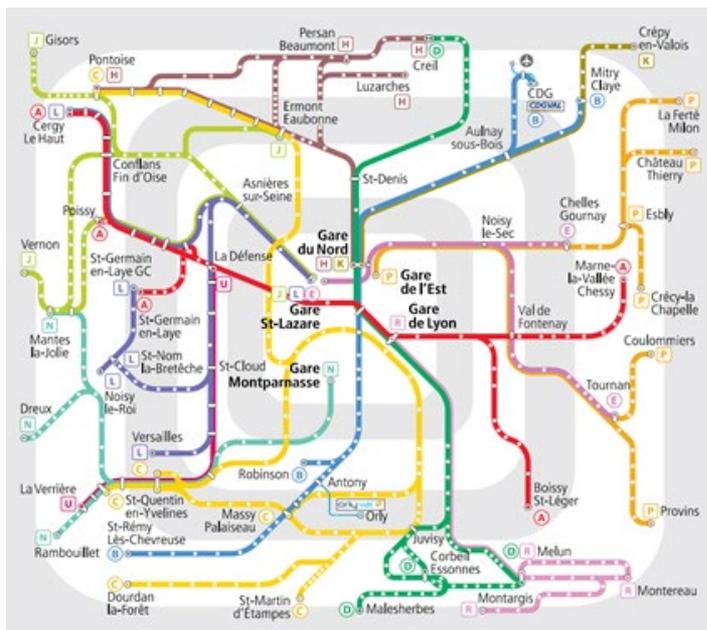
→ **Des prescriptions pour les problématiques d'intermodalité**

... Le tout en assurant un équilibre financier durable....



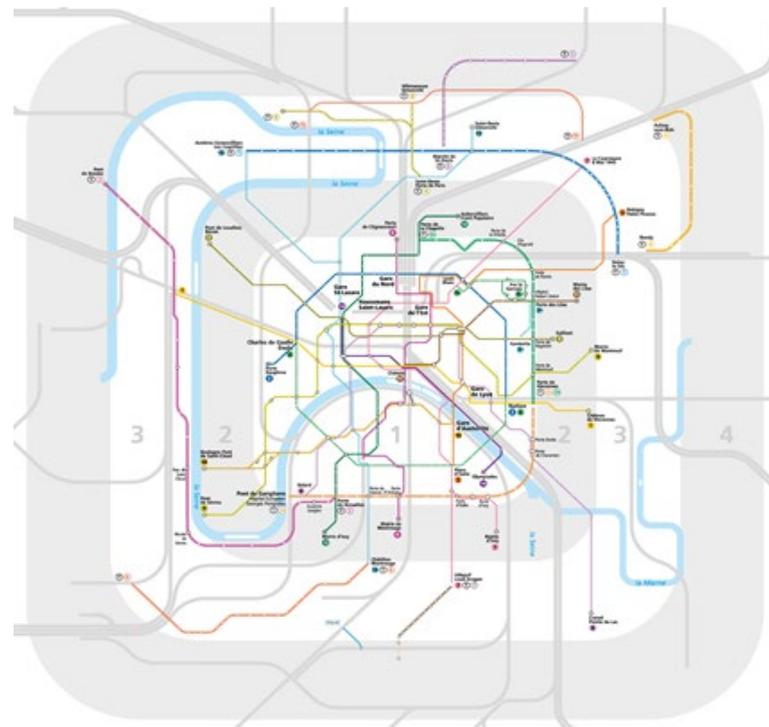
# Le réseau de transport public actuel en Île-de-France

## 5 lignes de RER 8 lignes régionales de train



**2 opérateurs : SNCF et RATP**  
2 lignes de RER en co-exploitation  
Un réseau de plus de 1 700 km  
Plus de 500 gares/stations desservies  
Plus de 8,4 millions de voyageurs par jour

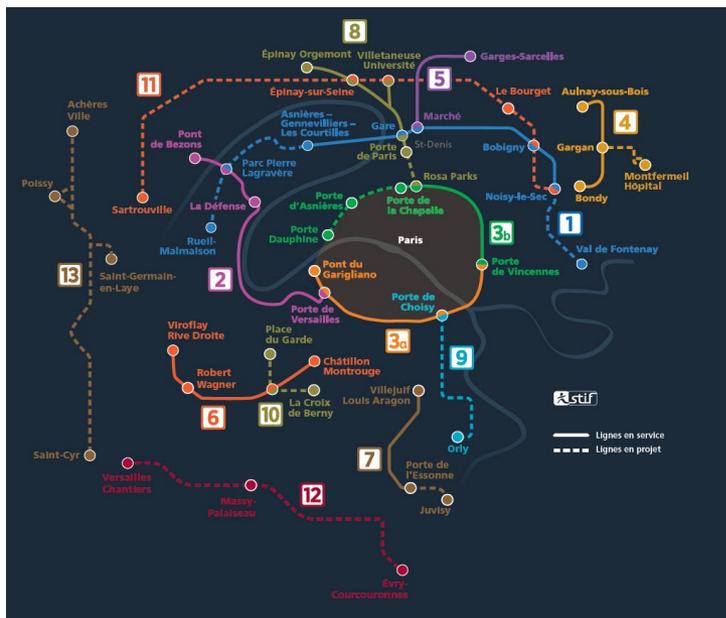
## 16 lignes de métro



**1 opérateur : RATP**  
2 lignes de métro automatiques  
Plus de 210 km de réseau  
Près de 380 stations

# Le réseau de transport public en Île-de-France

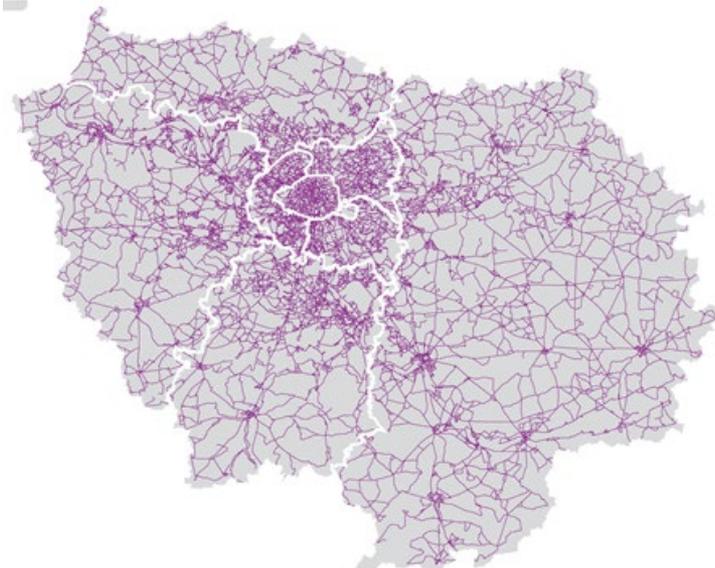
## 10 lignes de tramway



Plus de 120 km de lignes  
Plus de 190 stations  
Plus de 820 000 voyageurs par jour  
*\*La RATP exploite la majorité du réseau tramways (1 ligne exploitée par SNCF, 1 autre exploitée par TransKeo, filiale SNCF)*

12/02/2019

## Plus de 1 500 lignes de bus



Plus de 1 150 lignes pour plus de 25 000 km  
Plus de 40 000 points d'arrêt en Ile-de-France

74 compagnies privées sous l'égide d'Optile et la RATP

- 350 lignes RATP (plus de 5 000 bus et 12 500 points d'arrêt)
- 1 150 lignes OPTILE dont 16 lignes exploitées par SNCF (plus de 4 500 bus et plus de 27 000 points d'arrêts)

Lignes de transports en commun

Train - TER

Métro

Tram

Bus

Bus à haut niveau

Zones tarifaires

Les sites essentiels

visuM@p.com

stif.info

Infomob.com

Index des gares et des stations

Index des gares et des stations: A multi-column table listing station names and their corresponding grid coordinates (e.g., A1, B2, C3).



# 02.

## Les grandes caractéristiques des contrats

- 



## Les principales caractéristiques des contrats

**Les contrats actuels avec les opérateurs (durée de 4 ans pour la SNCF et 5 ans pour la RATP) :**

- **Constituent le cadre des relations quotidiennes** entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs
- **Fixent les niveaux attendus par Île-de-France Mobilités en termes de :**
  - Offre réalisée (km, fréquence, horaires...)
  - Qualité de service (régularité, information voyageurs, accessibilité, propreté, assistance aux voyageurs...)
  - Investissement
- **Fixent la rémunération** versée aux opérateurs pour la production du service et **un intéressement** en fonction de leur performance
- **Sont négociés avec des opérateurs publics en monopole**
  - Les contrats se rapprochent d'une délégation de service public mais sans la mise en concurrence (différent du reste de la France où il y a mise en concurrence)
  - Préparent les opérateurs à la mise en concurrence future
- **Déterminent les montants de contributions versées hors perception des recettes tarifaires**
  - 2,15 Milliards d'euros par an pour la RATP
  - 2,24 Milliards d'euros par an pour la SNCF
  - 650 millions d'euros pour les opérateurs de bus privés

## Les mécanismes de fonctionnement des contrats

### Les opérateurs s'engagent

Production d'un service transport défini par Île-de-France Mobilités en volume et en qualité

Mécanismes d'intéressement

### Île-de-France Mobilités s'engage

Rémunération fondée sur les recettes directes et des contributions forfaitaires

Réalisation du plan quadriennal d'investissements (PQI)

Règles de Gouvernance  
Mécanisme ajustement C2

Financement du PQI et du Matériel Roulant\*

### Gestion des risques

**Risque Industriel**  
(volume production et niveau de coût, réalisation investissements)  
Supporté par les opérateurs

Partage du risque commercial sur le trafic

Risque sur les prix de vente supporté par Île-de-France Mobilités

Modifications d'offre

Ajustement de la rémunération par avenant

### Suivi du Contrat

\*50% pour les renouvellements et 100% pour les développements

## Un changement fondamental : la décentralisation

- **Le STIF décentralisé s'impose comme une véritable autorité organisatrice**
  - Un renforcement du rôle de prescription, de coordination et de programmation d'IDFM pour la modernisation d'un réseau exploité par plusieurs opérateurs (PDU, SDA, SDIV, SDPR, SD RER D et B...)
  - La volonté de maîtrise du déploiement des nouveaux services liés à l'émergence de nouvelles technologies (vente, information...)
- **La volonté de placer le voyageur au cœur du système de transport**
  - Une volonté de répondre aux attentes des usagers (plus d'offre, des matériels roulants rénovés, une tarification sociale, services PMR...)
  - Des indicateurs de QS orientés « perception du voyageur »

## La négociation : un processus d'amélioration « pas à pas »

- **Un nombre d'indicateurs qui a évolué au fur et à mesure des 5 générations de contrats :**
  - De 22 à 142 incitateurs pour la RATP
  - De 14 à 131 indicateurs pour la SNCF

Génération de contrat	2000		2004		2008		2012		2016	
	RATP	SNCF	RATP	SNCF	RATP	SNCF	RATP	SNCF	RATP	SNCF
Opérateurs										
Nombre d'indicateurs	22	14	35	20	89	65	141	130	142	131
Montant du Bonus/Malus (en millions)	10M€	6,6M€	13M€	8,5M€	25M€	23M€	25M€	23M€	25M€	23M€

## Les orientations politiques

- **L'amélioration de la ponctualité est la première des priorités**
- **L'information des voyageurs doit être « vue du voyageur »**
- **Restructurer la mesure de la qualité de service pour correspondre aux attentes de voyageurs**
- **Les programmes d'investissement doivent tenir compte des orientations d'IDFM**

# 03.

## Les incitations à la qualité de service

- 



## La négociation : un processus d'amélioration « pas à pas »

Réseaux de surface TCSP/ Mobilien / Autres bus / Noctlien	Contrat 2008 -2011	Contrat 2012-2015 / 2016-2020
Ponctualité	28% (2,6 M€)	30% (2,1 M€)
Information voyageur	46% (4,2 M€)	30% (2,1 M€)
Ambiance	26% (2,4 M€)	20% (1,4 M€)
Accessibilité	0%	10% (0,7 M€)
Perception des voyageurs	1%	10% (0,7 M€)
<b>Total</b>	<b>100% (9,2 M€)</b>	<b>100% (7 M€)</b>

## La négociation : un processus d'amélioration « pas à pas »

Métro	Contrat 2008 -2011	Contrat 2012-2015 / 2016-2020
Ponctualité	23% (1,8 M€)	40% (3,6 M€)
Information voyageur	0%	20% (1,8 M€)
Ambiance	35% (2,7 M€)	15% (1,3 M€)
Acces aux gares	20% (1,6 M€)	12% (1,1 M€)
Vente	22% (1,7 M€)	3% (0,3 M€)
Perception des voyageurs	1%	10% (0,9 M€)
<b>Total</b>	<b>100% (7,8 M€)</b>	<b>100% (9 M€)</b>

## La négociation : un processus d'amélioration « pas à pas »

RER (RATP)	Contrat 2008 -2011	Contrat 2012-2015 / 2016-2020
Ponctualité	30% (2,85 M€)	55% (5 M€)
Information voyageur	7% (0,7 M€)	15% (1,3 M€)
Ambiance	26% (2,5 M€)	10% (0,9 M€)
Accès aux gares	21% (2 M€)	7% (0,6 M€)
Vente	14% (1,35 M€)	3% (0,3 M€)
Perception des voyageurs	1%	10% (0,9 M€)
<b>Total</b>	<b>100% (9,4 M€)</b>	<b>100% (9 M€)</b>

## La négociation : un processus d'amélioration « pas à pas »

Réseaux SNCF	Contrat 2008 -2011		Contrats 2012-2015 / 2016-2019	
Ponctualité	22%	5 M€	55%	12,7 M€
Information voyageur	12%	2,7 M€	18%	4,1 M€
Ambiance	30%	7 M€	7%	1,6 M€
Accès aux gares	20%	4,5 M€	7%	1,6 M€
Vente	16%	3,6 M€	3%	0,7 M€
Perception des voyageurs	1%	0,2 M€	10%	2,3 M€
<b>TOTAL</b>		<b>23 M€</b>		<b>23 M€</b>

## Focus sur la ponctualité / régularité ferroviaire

- **Les indicateurs de ponctualité du métro doivent refléter le vécu du voyageur**
  - Le suivi est réalisé ligne par ligne
  - La performance en heure de pointe est mesurée par le nombre de trains en circulation
  - En heures creuses, la performance est mesurée par le respect des temps d'attente annoncé
- **Sur les trains et les RER la performance est mesurée là où les voyageurs en ont le plus besoin**
  - Le suivi est réalisé ligne par ligne
  - La performance distingue les heures de pointes / heures creuses
  - Un suivi des annulations de trains sur les branches
  - Le bonus/malus est calculé mois par mois pour éviter les lissages annuels

## Focus sur la ponctualité / régularité du réseau de surface

- **Une mesure renforcée de la production**
  - La production est mesurée trimestriellement, en distinguant les heures de pointes des heures creuses
  - Volonté de diminuer les pertes de production pour causes interne: la franchise passe de 0,7% en 2016 à 0,3% en 2020
  - Une mesure automatique de la régularité sur toutes les lignes

# 04.

## Les investissements

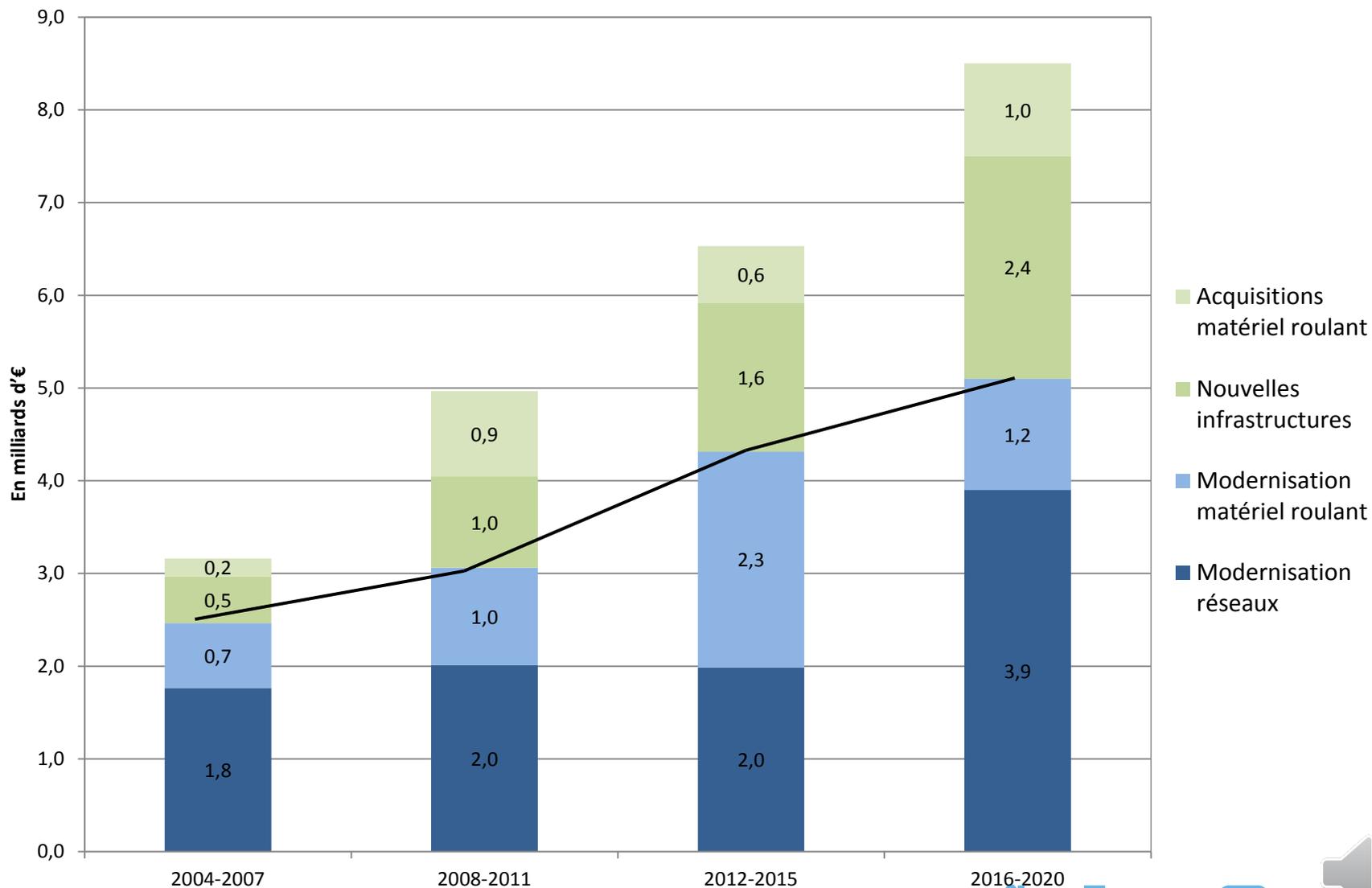
-



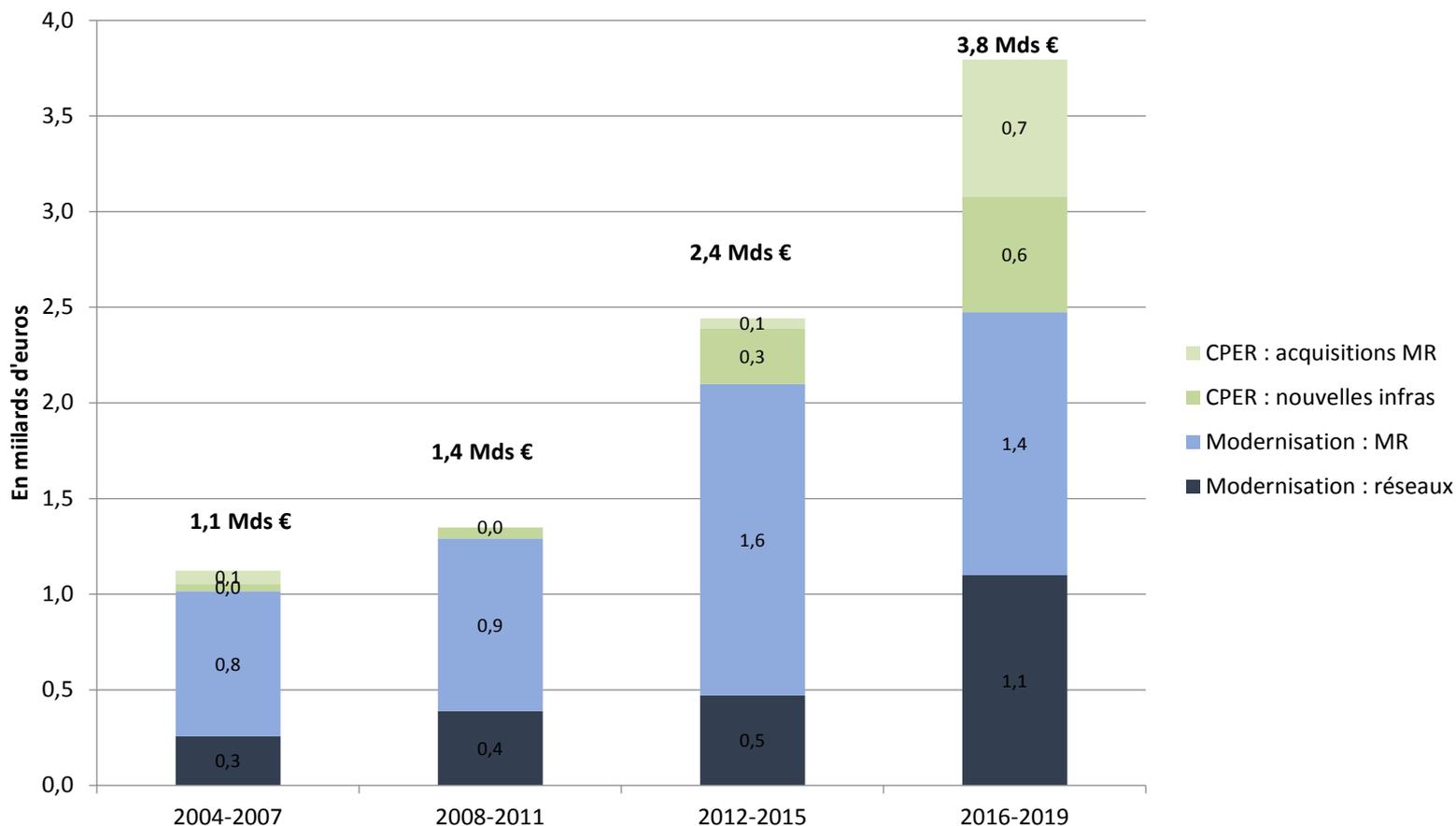
## Une politique ambitieuse d'investissement

- **Les programmes déterminent les projets et les modalités de financement des investissements**
  - Programmes sur 4 ans pour SNCF et 5 ans pour RATP
  - Engagements centrés sur les politiques de service définis par IDFM (modernisation du matériel roulant, information voyageurs...)
- **Les fonds mobilisés par IDFM sont investis en totalité en Ile de France**
  - La capacité d'autofinancement est fléchée sur le programme d'investissement
  - Si la capacité d'autofinancement de la RATP est supérieure à la prévision, 25 % de l'écart est investi sur des programmes déterminés par IDFM
- **Si les investissements réalisés sont inférieurs aux investissements prévus, le contrat prévoit un mécanisme de restitution à IDFM**

# La RATP



# La SNCF



*Nota : Les « nouvelles infrastructures » concernent les gares, les pôles d'échange, les schémas directeurs des RER... Il ne s'agit pas des « rails » car ces investissements relèvent de SNCF-Réseau.*

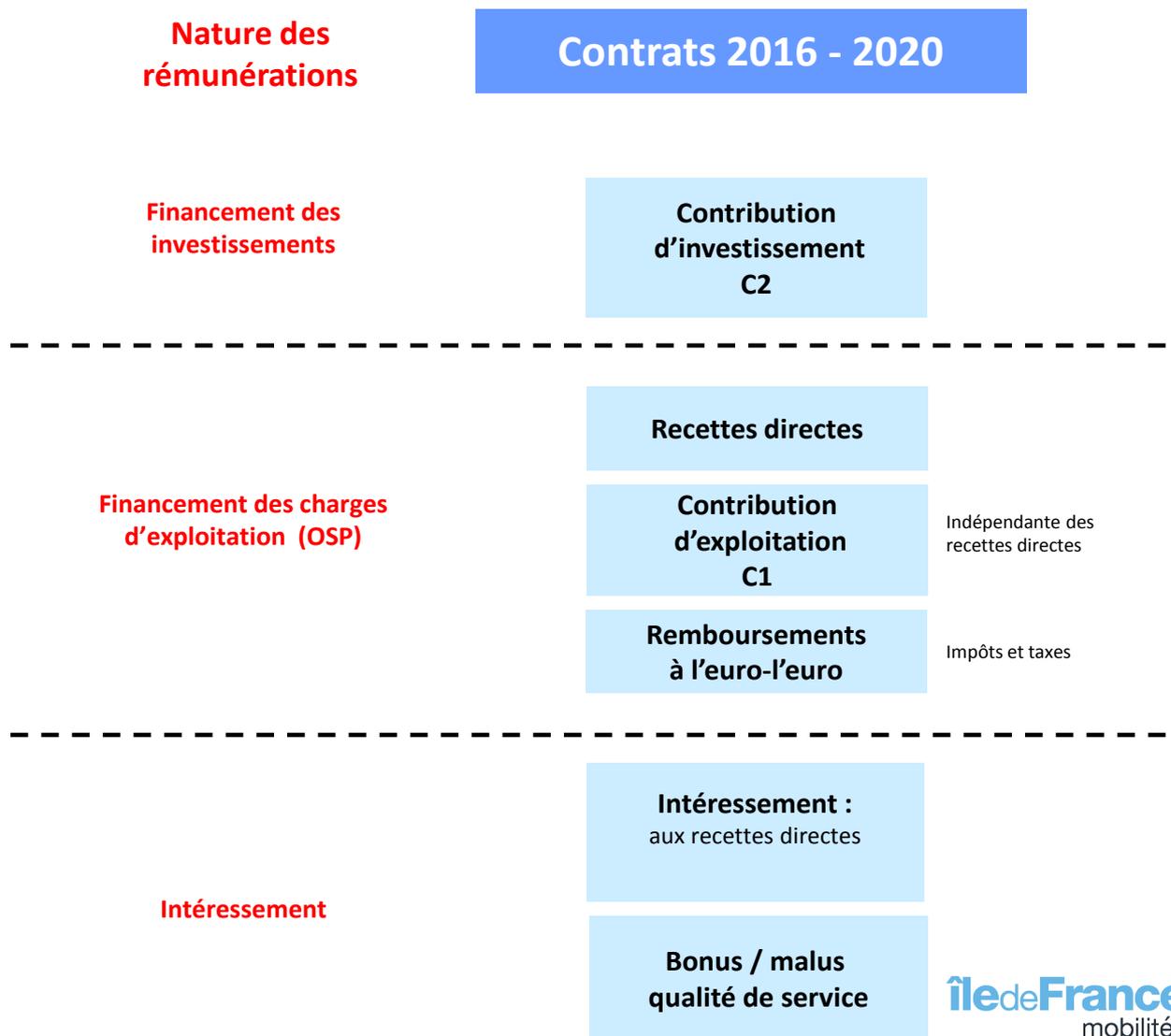
# 05.

## La rémunération des opérateurs

-



# L'architecture de la rémunération



# Le partage des risques sur les recettes

