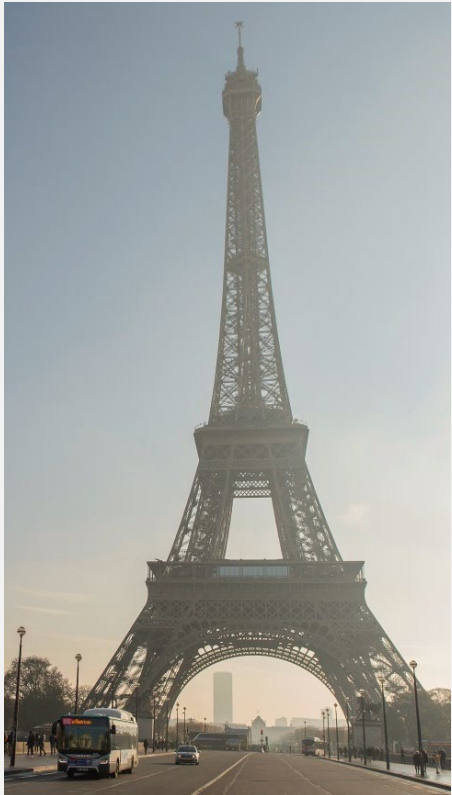


# Contractualisation IdFM - RATP réseau de surface

Jean-Marc BETEILLE — 12 février 2019

# Sommaire



**Présentation du Groupe RATP**



**Principes de contractualisation avec Île-de-France Mobilités**



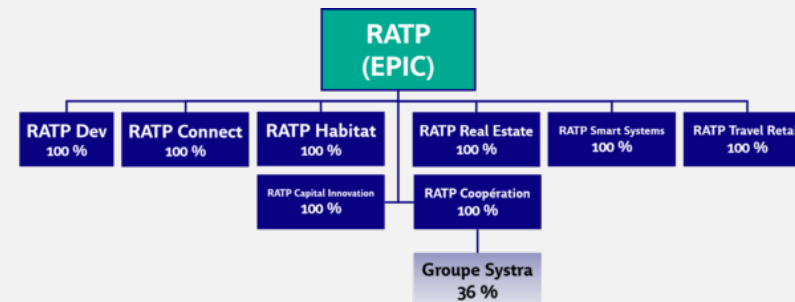
**Indicateurs contractuels du réseau de surface**



**Evolutions du réseau de surface**

# Le Groupe RATP

## Présentation générale



Le groupe RATP, chapeauté par un EPIC regroupe plusieurs filiales:

- RATP Dev
- RATP Travel Retail
- RATP Connect
- RATP Real Estate
- RATP Habitat
- RATP Coopération
- RATP Smart Systems

**5 486 M€ CA**

Chiffre d'affaire consolidé du groupe en **2017**

**61 000 salariés**

Dont plus de **44 000** en Ile-de-France

**16 millions de voyages**

Près de **16 millions** de voyages chaque jour **dans le monde**

**Une qualité de service**

Un des **5 plus grands** opérateurs de transport public dans le monde

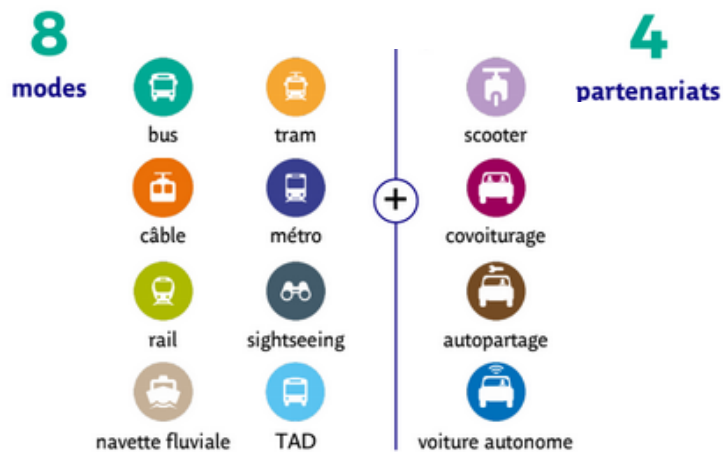
**Un présence mondiale**

Plus de **100 filiales** dans **14 pays**

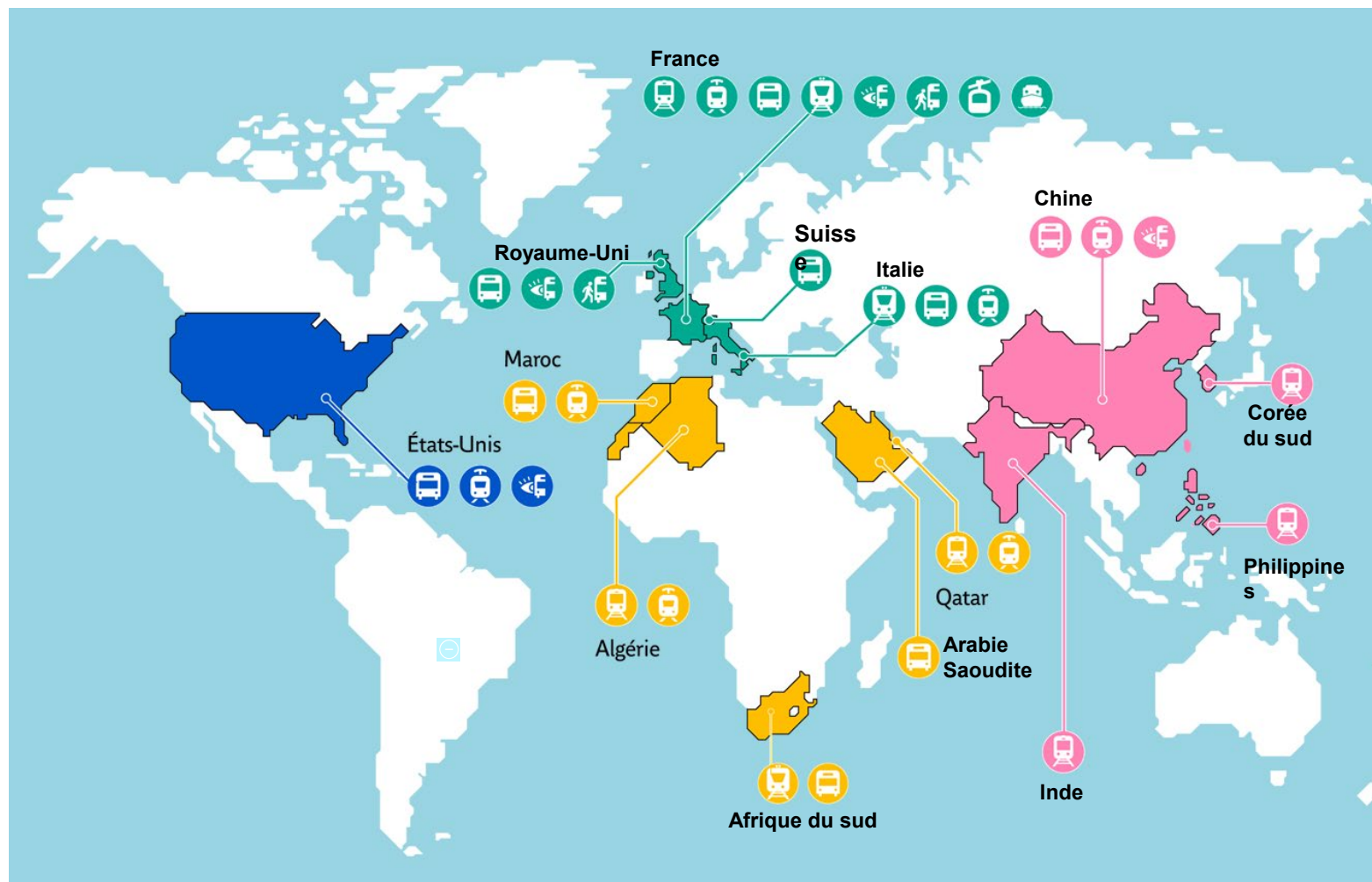
# Le Groupe RATP

## Un expertise multimodale et une présence mondiale

Opérateur multimodal, le groupe RATP développe des solutions de transport adaptées aux besoins spécifiques des villes, des territoires et des autorités organisatrices.

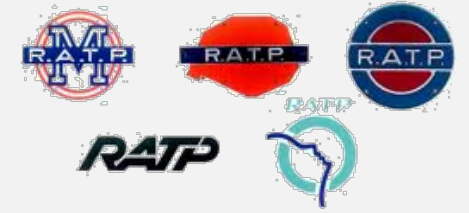


Dans 14 pays sur 4 continents, le groupe RATP conçoit, opère et maintient des systèmes de mobilité innovants, performants et durables.



# Le Groupe RATP

## Le réseau « historique »



La Régie autonome des transports parisiens (RATP), exploite, maintient et développe les réseaux de transport publics souterrains et de surface de Paris et de sa banlieue depuis sa création en 1944.

**16 lignes** (302 stations, 220 km)

1,5 Milliard de voyages



Métro

**2 lignes** (+5 exploitées par la SNCF)

500 Millions de voyages



Réseau Express Régional

**352 lignes** (≈ 12 000 arrêts, 3 900 km)

1 Milliard de voyages



Paris et banlieue

**8 lignes** (181 stations, 104 km)

350 Millions de voyages



Tramway



### Expert du métro 100 % automatique

Pionnier des systèmes de pilotage automatique d'aide à la conduite, le Groupe a développé une expertise unique :

- Création de lignes automatiques
- Prolongement et modernisation de lignes
- Automatisation de lignes classiques à grand gabarit
- Évaluation et fiabilisation de la sécurité

# Le Groupe RATP

## Focus sur l'activité BUS (1/2)

---

Le département BUS est en charge de l'exploitation des réseaux de bus et de Tramway :



4 600 autobus (dont 670 articulés)



251 rames



25 dépôts d'autobus, dont 8 incluant le tram, situés pour la plupart dans Paris et en proche couronne



19 500 employés



1 centre de régulation et d'information voyageur, gère l'exploitation en temps réel





# Le Groupe RATP

## Focus sur l'activité BUS (2/2)



La production 2018 du réseau de surface

	KCC*	Fréquentation
	<b>172 Millions de KCC</b> (+0,65 %)	<b>- 6,1 Millions</b> de voyages
	<b>11,5 Millions de KCC</b> (+1,05 %)	<b>+18,4 Millions</b> de voyages

**+12,3 Millions de voyages** sur le réseau de surface par rapport à fin décembre 2017



### Les changements à venir

2019 : Mise en service de la restructuration du réseau de bus parisien

- 2/3 des lignes parisiennes réorganisées
- Création de 5 lignes et 3 suppressions
- 278 nouveaux arrêts

2020 : Mise en concurrence du réseau OPTILE

2025 : Mise en concurrence du réseau historique RATP

# Sommaire



**Présentation du Groupe RATP**



**Principes de contractualisation avec Île-de-France Mobilités**



**Indicateurs contractuels du réseau de surface**



**Evolutions du réseau de surface**





# Principes de contractualisation avec Île-de-France Mobilités

## Le contrat 2016-2020

---

Les activités de surface de la RATP sont encadrées par le contrat STIF-RATP 2016 - 2020 (5<sup>ème</sup> contrat).

Ce contrat consolide la relation d'Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) et de la RATP en vue de la modernisation des transports collectifs en Île-de-France.

- La **durée** du contrat est de **5 ans**
- Le montant global des **investissements** est de **8,5 Mds €**
- Le **voyageur** est au **centre du contrat** avec un principe de bonus / malus sur le service rendu
- Une responsabilisation des acteurs sur le **RSE**

# Principes de contractualisation avec Île-de-France Mobilités

## Mécanisme du contrat (1/2)

---

Le contrat entre RATP et IdFM s'appuie sur un socle de principes de fonctionnement éprouvés :

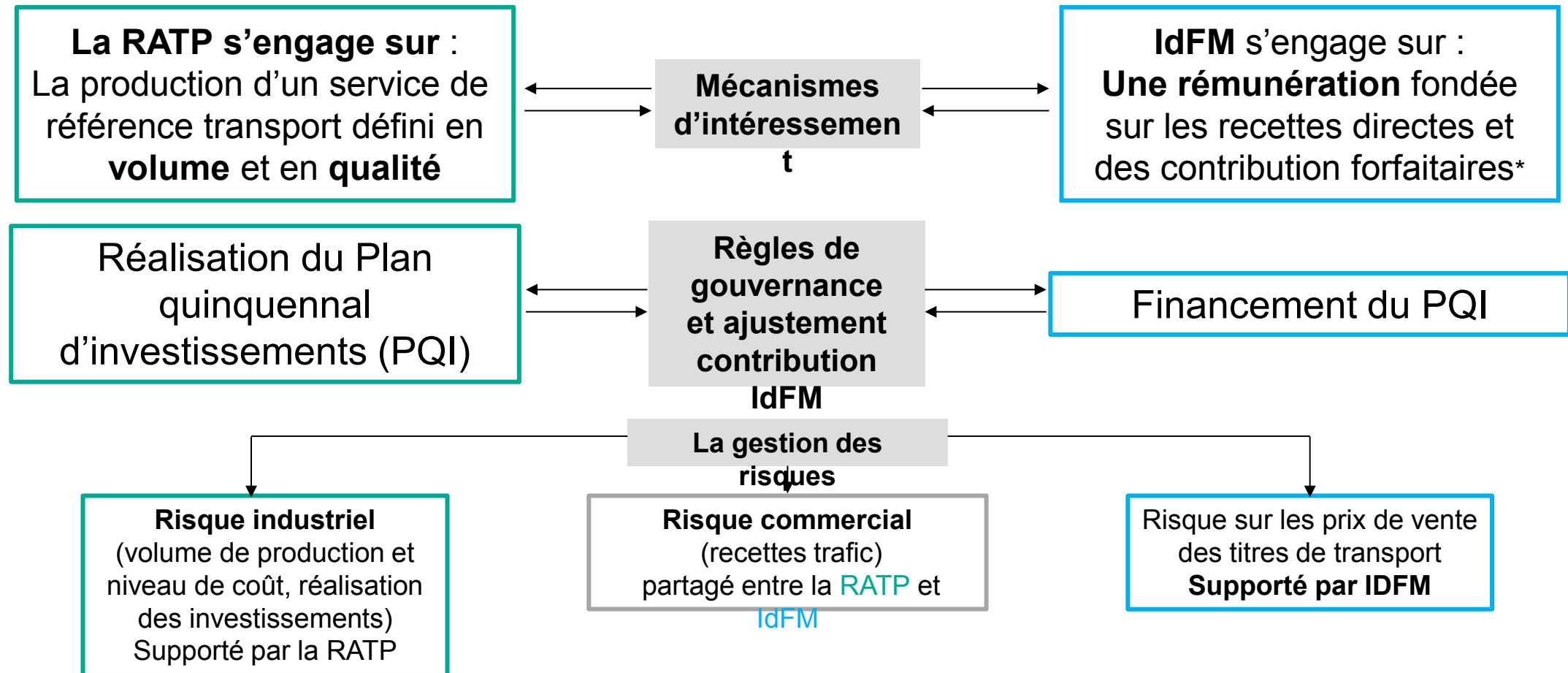
- Un engagement de la RATP sur la production d'un service de référence, en volume et en qualité
- Une rémunération de IdFM composée des recettes directes et d'une contribution forfaitaire, et avec une clause d'évolution des prix qui protège de l'inflation
- Une prise de risque industriel assumée par la RATP, et de risque tarifaire assumé par IdFM Des hypothèses d'évolution de recettes directes et un dispositif de partage des risques commerciaux (« bande passante »)
- Une incitation à la performance avec un système de bonus-malus
- Une transparence dans l'évaluation des résultats / capacité de IdFM à conduire des audits

# Principes de contractualisation avec Île-de-France Mobilités

## Mécanisme du contrat (2/2)

Légende

- Périmètre IdFM
- Périmètre RATP



# Principes de contractualisation avec Île-de-France Mobilités

## Un contrat gagnant-gagnant-gagnant



- Croissance du niveau d'exigence en matière de production et de qualité de service
- Reversement d'une part de la productivité de la RATP à IdFM
- Contribution de la RATP aux moyen de financement de la Région

→ **IdFM exerce pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) en matière d'investissements**



- Contributions, globalement, en hausse de IdFM
- Subvention de l'achat du matériel roulant par IdFM
- Mécanisme de la bande passante pour les **recettes directes**
- le principe des indexations préserve la RATP du risque d'inflation
- Un mode de financement des investissements qui n'implique pas de dette supplémentaire
- Une dette qui devrait se stabiliser et baisse du taux d'endettement

### Voyageurs

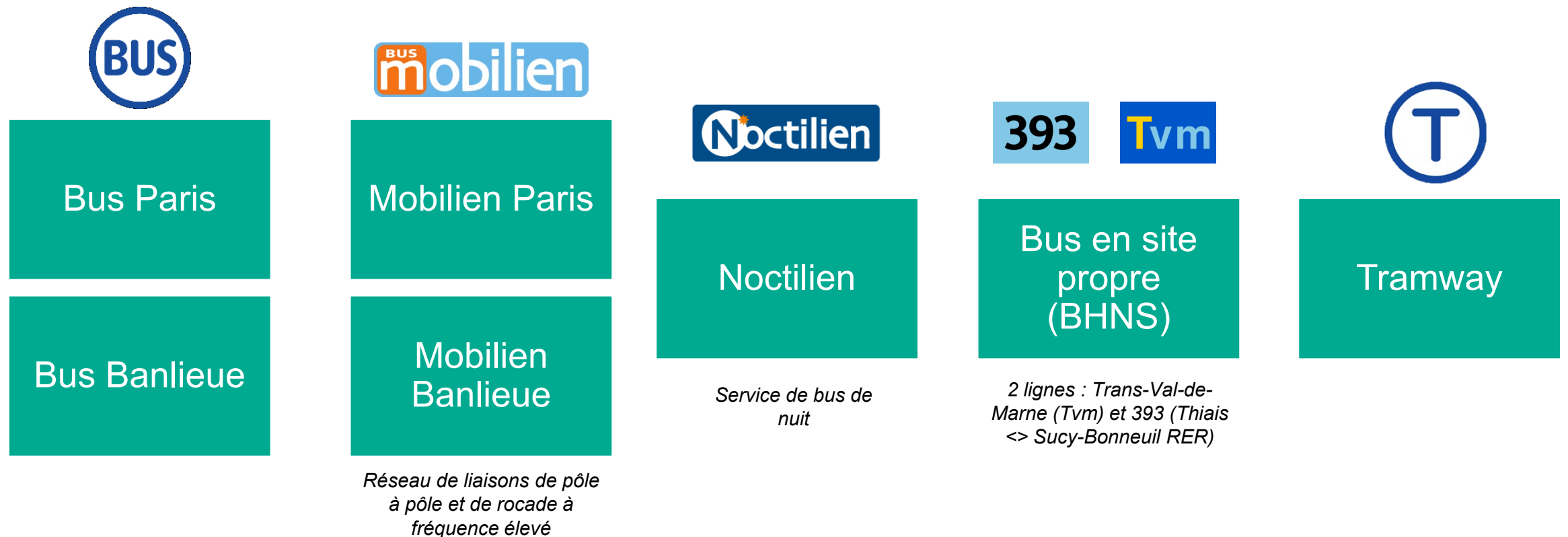


- Une offre de transport **multimodale** cohérente :
  - Métro
  - RER
  - Réseau de surface (BUS et Tram)
- Une meilleure qualité de service

# Principes de contractualisation avec Île-de-France Mobilités

## Structure du contrat

Contractuellement, l'offre du réseau de surface est divisée en 7 sous-réseaux :



# Sommaire



**Présentation du Groupe RATP**



**Principes de contractualisation avec Île-de-France Mobilités**



**Indicateurs contractuels du réseau de surface**



**Evolutions du réseau de surface**

# Indicateurs contractuels du réseau de surface

## Les indicateurs

---

L'activité BUS est suivie dans le contrat par différents indicateurs

- ▶ **Indicateurs de production** mesurent les pertes kilométriques, selon leur cause : causes internes, aléas externes, causes sociales ; et fixent différents niveaux d'objectifs
- ▶ **Indicateurs de qualité** mesurent la qualité du service rendu : régularité, information théorique, information dynamique, information en situation perturbée prévue, disponibilité palettes UFR, arrêt au trottoir, service rendu, propreté des véhicules et des stations tramway.
- ▶ En complément, BUS mesure l'évolution du taux d'accidentologie, des plaintes voyageurs, du taux de fraude.

# Indicateurs contractuels du réseau de surface

## La gestion des risques

---



### Risque de non production

- Mesure par sous réseau
- Franchise de production à 0,3 % en dernière année de contrat
- Réfaction au-delà de la franchise

### Risque qualité de service

- Mesures réalisées par RATP et contrôlées par IdFM : régularité, kilomètres commerciaux
- Mesures réalisés par « voyageur mystère » : service rendu du conducteur, propreté des véhicules...



### Risque congestion

- Mesure par sous réseau
- Franchise entre 0,3 % et 2,5 % de production, lié à la vitesse commerciale
- Réfaction au-delà de la franchise (qui couvre toutefois les coûts résiduels de production)



# Indicateurs contractuels du réseau de surface

## Perte kilométriques par sous-réseau

Objectifs de franchise STIF pour 2018 par cause :

Sous-réseau	Tramway	Bus en site propre	Mobilier Banlieue	Mobilier Paris	Banlieue	Paris	Noctilien
<b>Causes internes</b>							
<b>Objectif franchise STIF</b>	- 0,30 %	- 0,30 %	- 0,50 %	- 0,50 %	- 0,50 %	- 0,50 %	- 0,50 %
<b>Total 2018</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Aléas externe</b>							
<b>Objectif franchise STIF</b>	- 0,30 %	- 0,30 %	- 0,60 %	- 2,00 %	- 0,60 %	-2,50 %	- 0,30 %
<b>Total 2018</b>	-	-	-	-	-	-	-

# Indicateurs contractuels du réseau de surface

## Indicateurs de qualité

Données de synthèse 2018 : exemple du Mobilien

Indicateurs	Département	Sous-réseau	Borne inf.	Objectif de conformité	Borne sup.	Résultat à fin déc. 2018	% de l'enveloppe 2018
Régularité, Ponctualité	BUS	Mobilien	87,3	90,3	93,3	-	-
Information théorique au point d'arrêt	MRB	Mobilien	96,5	98	99,5	-	-
Information théorique en situation normale à bord	BUS	Mobilien	94	96	98	-	-
Information dynamique au points d'arrêt	MRB	Mobilien	88,5	91,5	94,5	-	-
Information dynamique à bord (SISVE)	BUS	Mobilien	90,7	92,7	94,7	-	-
Information en situation perturbée prévue	BUS	Mobilien	95,5	97,5	99,5	-	-
Disponibilité des palettes UFR	MRB	Mobilien	94	96	98	-	-
Arrêt au trottoir	BUS	Mobilien	97	99	100	-	-
Service rendu par la machiniste receveur	BUS	Mobilien	94	96	98	-	-
Propreté des véhicules	MRB	Mobilien	91,5	93,5	95,5	-	-
Propreté des stations de Tramway	-	-	-	-	-	-	-

# Contractualisation avec Île-de-France Mobilités

## Gouvernance du contrat

Les principales instances entre Île-de-France Mobilités et la RATP

### Comité de suivi des offres

*Trimestrielle*

- Reporting sur la production
- Travaux sur les temps de parcours
- Propositions de nouveaux itinéraires, tableaux de marches...

### Comité de suivi de la qualité de service

*Trimestrielle*

- Reporting sur les indicateurs de QS
- Plan d'amélioration si nécessaire

### Comités ad hoc

- Suivi de la vitesse commerciale
- Restructuration Bus paris
- ...

+ 1 revue annuelle IdF

# Sommaire



**Présentation du Groupe RATP**



**Principes de contractualisation avec Île-de-France Mobilités**



**Indicateurs contractuels du réseau de surface**



**Evolutions du réseau de surface**

# Evolutions du réseau de surface

## Bus Paris



Mené par la RATP, IdFM et la mairie de Paris, le « Grand Paris des Bus » est un vaste plan **d'amélioration et de modernisation** des réseaux de bus de Paris et de la petite couronne

- ▶ L'offre de transport actuelle, définie dans les 50, n'a que très peu évoluée et nécessite d'être adaptée pour correspondre aux besoins des usagers
- ▶ Le projet suite à une large concertation menée avec les usagers, les associations et les élus locaux

Le projet s'articule autour de 3 grands principes de réorganisation :

- ▶ Des grandes lignes traversantes structurantes (horizontales ou verticales)
- ▶ Des lignes radiales (obliques) partant des grands pôles
- ▶ Des lignes en rocade (circulaires) pour compléter l'ensemble

La mise en service est prévue pour le **20 avril 2019**

- ▶ Modification d'une cinquantaine de lignes : Itinéraires, structure de l'offre
- ▶ Création de 4 nouvelles lignes
 

45 : Concorde/Aubervilliers-Saint-Denis	59 : Percy-Clamart/Porte d'Italie
71 : Porte-de-la-Villette/Bibliothèque-François Mitterrand	77 : Joinville-le-Pont/Gare-de-Lyon
- ▶ + 110 Bus, + 500 000 KCC, + 10 % de trafic estimé
- ▶ Mise à jour de l'information voyageurs et de la signalétique (250 points d'arrêts à traiter)



Lignes modifiées suite à la concertation

20	24	28	38	39
40	42	43	45	46
53	54	58	59	61
64	65	66	67	69
70	71	74	75	77
80	83	86	87	89
93	94	163	215	350

Lignes modifiées

21	22	25	30	32
47	48	60	63	72
76	81	84	85	88
91	92	166	201	325
PC				

# Evolutions du réseau de surface

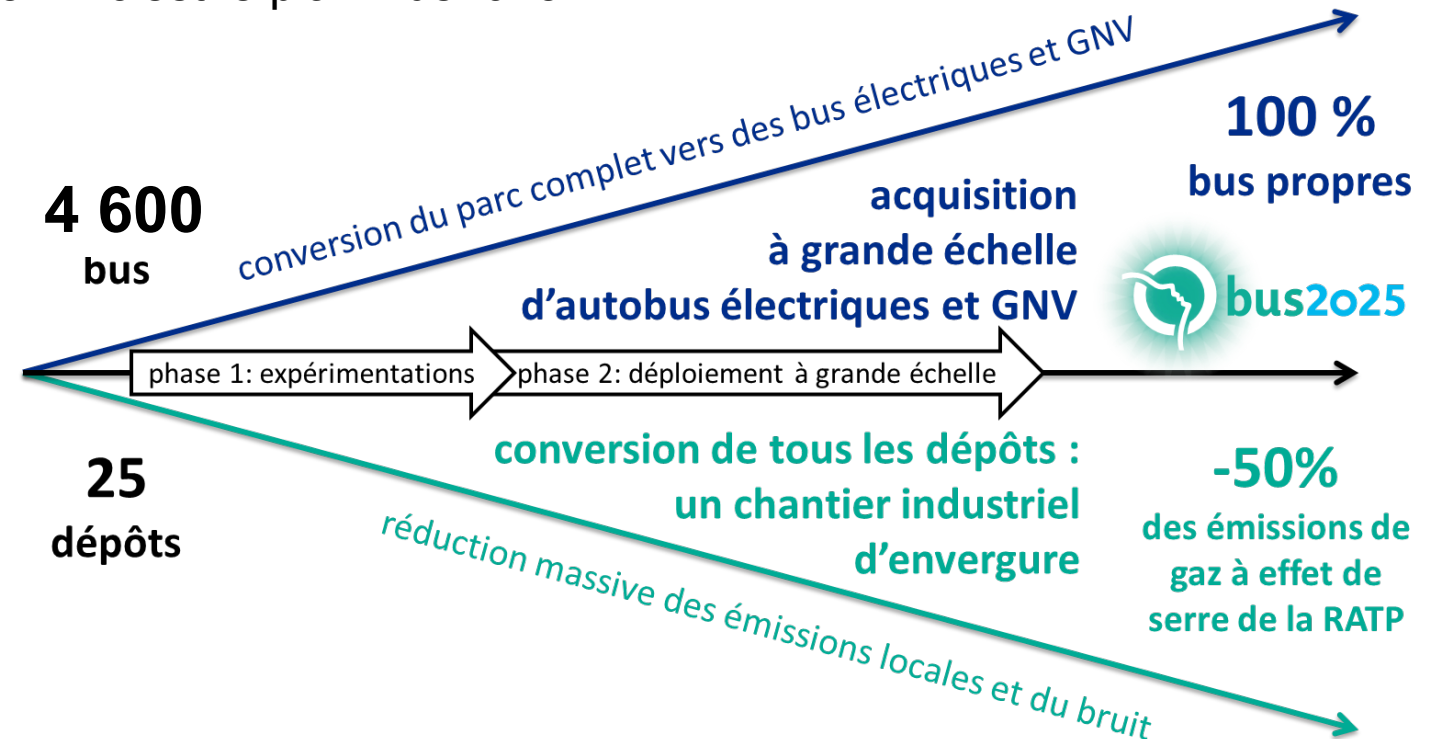
## Bus 2025



La RATP s'est engagée dans une évolution technologique et écologique majeure avec l'objectif de **supprimer les bus diesel** du réseau francilien d'ici 2025 => c'est le plan Bus2025.

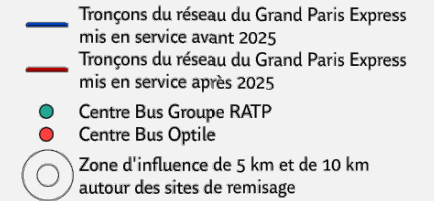
Pour cela la RATP doit conduire en parallèle un **renouvellement complet de son parc** et mener la **transformation en profondeur de son outil industriel** en convertissant :

- ▶ 2/3 des centres bus à l'électrique
- ▶ 1/3 des centres bus au biogaz



# Evolutions du réseau de surface

## Ouverture commerciale



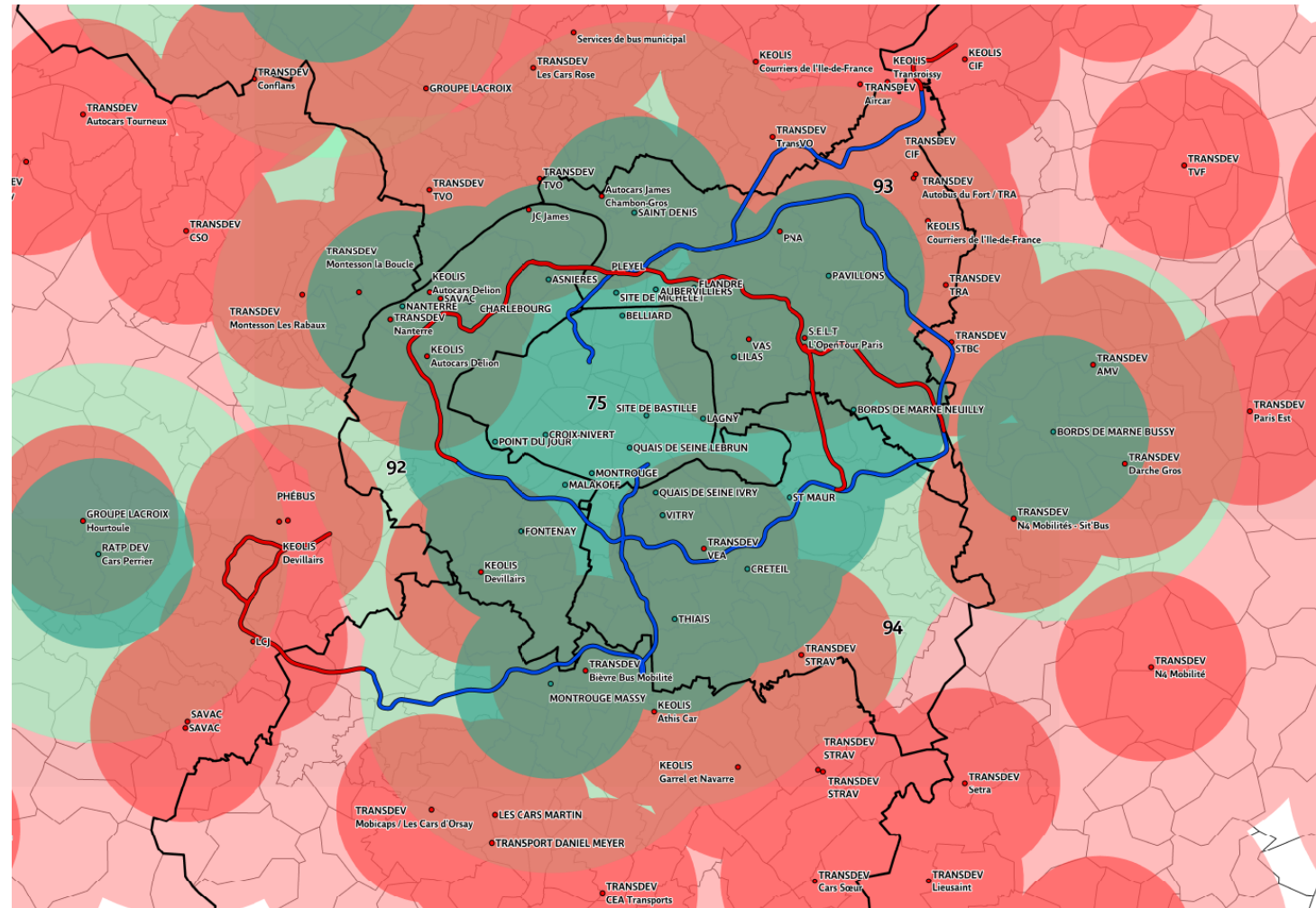
La loi ORTF du 8 décembre 2009 relative à « l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires » définit les règles d'ouverture à la concurrence.

Pour l'Ile-de-France et la RATP :

- ▶ Ouverture à la concurrence des contrats OPTILE à partir du 01/01/2021
- ▶ Ouverture à la concurrence du réseau de bus historique au 01/01/2025
- ▶ Tramway (fin 2029), métro et RER (fin 2039)

Dans ce cadre IdFM doit définir le contour précis du statut des biens :

- ▶ Biens de retours : Autobus,...
- ▶ Biens de reprises: Dépôts,...
- ▶ Biens propres : siège RATP...



# Evolutions du réseau de surface

## Le périmètre OPTILE

---



- ▶ OPTILE est l'Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France, dont fait partie RATP Dev, qui a pour mission d'assurer la gestion des lignes régulières exploitées des entreprises privées de transport de voyageurs en Île-de-France.
- ▶ Le périmètre OPTILE est essentiellement présent en Grande couronne
  - Il représente environ 25 % des voyages en IDF sur plus de 1 200 lignes
  - 5 200 autobus et autocars pour 8 200 conducteurs
  - 2/3 de lignes régulières mais du transport scolaire, TaD, TPMR, du transport occasionnel et du tourisme
- ▶ Sur le marché couvert par les adhérents OPTILE, 50 sociétés (sur 70) représentent la quasi-totalité du marché. Elles se décomposent en trois groupes sur le volume de voyages par acteur :
  - > 20 millions de voyages : 2 acteurs (TRA et CIF)
  - 15- 20 millions de voyages : 6 acteurs (yc STIVO, TICE, TVO, SQYBUS)
  - 7 – 12 millions de voyages : 7 acteurs (yc Cars Lacroix, CEAT)



# Exploitation du réseau de surface en 2025



- ▶ A horizon 2025, la mise en concurrence de l'ensemble des activités de bus historique de la RATP sera effective
- ▶ Ile-de-France Mobilités passera des appels d'offres en vue de l'attribution de contrats
  - Probablement sous forme DSP avec un risque recettes supporté par l'opérateur
  - Sur un périmètre géographique et fonctionnel en cours de définition :
    - Nombre de lots ? regroupement de lignes, de dépôts ?
    - Quelle régulation ?
    - Quelle gestion de la Billettique ?
    - Qui assurera les missions de sureté et de contrôle ?
- ▶ Les modalités de transfert du personnel sont à préciser :
  - Définir les règles en matière d'organisation et de temps de travail
  - Préciser les conditions de reprise du personnel transféré : Maintien de la rémunération, transfert obligatoire ou non, devenir des avantages liés au statut...



A TOUTES LES GLOIRES DE LA FRANCE

RATP GROUP

100% AUTONOMOUS | 100% ELECTRIC

EASY MILE

100% AUTONOMOUS | Driverless SHUTTLE | 100% ELECTRIC

RATP GROUP

W-405-JQ

e210



**RATP**  
**GROUP**