

INSPECTION GENERALE

Exemplaire n°

RAPPORT
AUDIT DE LA CONTRIBUTION DE PARIS
AU STIF
- Septembre 2015 -
N° 15-21

Rapporteurs :

[.....], Inspecteur

[.....], Chargé de mission

SOMMAIRE

NOTE DE SYNTHÈSE.....	3
INTRODUCTION	5
1. LES MISSIONS ET L'ORGANISATION DU STIF	6
1.1. Les compétences du Syndicat des transports de l'Ile-de-France	6
1.2. L'organisation du STIF.....	8
1.3. Le financement du matériel roulant	15
2. UNE MOBILITÉ ET UN RECOURS CROISSANTS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS	18
2.1. Une agglomération en croissance démographique significative depuis 30 ans, surtout en grande couronne	18
2.2. Des flux de déplacement en progression encore plus rapide.....	20
2.3. La voiture particulière largement majoritaire, mais sa progression est enrayée .	25
2.4. Un volume de transport collectif en croissance continue.....	30
2.5. Une progression différenciée de l'offre	36
2.5.1. Un réseau ferré en situation tendue, surtout pour la SNCF	37
2.5.2. Une offre de surface plus dynamique.....	39
3. UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS RADIAL ET CENTRE AVEC DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAINES	41
3.1. Un réseau aujourd'hui excessivement radial	41
3.2. Des projets de développement plus métropolitains	47
4. DES CONTRATS STRUCTURANTS AVEC LA SNCF ET LA RATP	52
4.1. Le contrat SNCF	52
4.1.1. L'offre contractuelle	52
4.1.2. La qualité de service.....	55
4.1.3. Les contributions du STIF	58
4.1.4. Les investissements et le plan quadriennal d'investissement.....	62
4.1.5. Le suivi et le contrôle	63
4.2. Le contrat RATP.....	63
4.2.1. L'offre contractuelle	63
4.2.2. La qualité de service.....	65
4.2.3. Les contributions du STIF	69
4.2.4. Les investissements et le plan quadriennal d'investissement	71
4.2.5. Le suivi et le contrôle	73
4.3. La question du secret commercial	74
5. LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS	77
5.1. Un équilibre longtemps stable	77
5.2. Les comptes du STIF marqués par la montée en charge des investissements.....	80
5.2.1. Les comptes d'actif	81

5.2.2.	Les comptes de passif	84
5.2.3.	Le compte de résultat	88
5.2.4.	La recherche de l'autofinancement.....	95
CONCLUSION		101
LISTE DES RECOMMANDATIONS		102
TABLE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ILLUSTRATIONS		103
PROCEDURE CONTRADICTOIRE		107
LISTE DES ANNEXES		113

NOTE DE SYNTHÈSE

Le Syndicat de Transports de l'Ile-de-France (STIF) présente l'originalité d'être la seule autorité régionale d'organisation des transports unique pour tous les modes de transports publics, au sens de la loi d'orientation sur les transports intérieurs. Cette unité ne dissimule cependant pas la complexité d'un système où interviennent de multiples partenaires : la RATP, la SNCF et RFF, la région, autorité compétente de droit commun, l'Etat - qui fixe encore les règles du jeu -, les autres collectivités départementales.

Il est administré par un conseil de 29 membres, dont 15 désignés par le conseil régional et 5 par le conseil de Paris. Les transports publics représentent un coût de 9 milliards par an, le budget du STIF 5,4 milliards en fonctionnement.

Le financement du système a longtemps reposé sur un partage à peu près constant entre l'usager (environ 30%), les employeurs (50%, dont 40% au titre du versement transport et 10% à celui du remboursement des abonnements), et les collectivités publiques (20%). Ce partage sera certainement affecté par la mise en place du dézouage, abaissant encore la contribution des usagers, compensée par celle des collectivités (région).

La ressource principale du syndicat est le versement transport, versé par les employeurs de plus de neuf salariés et assis sur la masse salariale. Son montant maximal est fixé par la loi. Viennent ensuite les contributions publiques, dont les taux sont définis par son statut, fixé par le décret n°2005-664 du 10 juin 2005.

Autorité unique d'organisation des transports, le STIF détermine les conditions de fonctionnement des transports publics en Ile-de-France dans le cadre de contrats passés avec les opérateurs : RATP, SNCF et transporteurs privés routiers (OPTILE). Ces contrats, très détaillés et complexes, restent cependant opaques sur des points essentiels, comme les comptes d'exploitation ou le détail des plans quadriennaux d'investissement.

Le STIF contribue aussi au financement de l'investissement en matériel roulant, les infrastructures relevant des autres collectivités et des opérateurs.

La représentation de Paris au conseil d'administration du STIF, et surtout le taux de sa contribution (30,38%), sont assez nettement surpondérés par rapport à son poids démographique dans la métropole (20%). Outre le rôle passé de Paris, ils reflètent une offre structurée en un réseau aujourd'hui très centralisé et dense en cœur d'agglomération, mais moins riche dans la couronne, avec une structure plus radiale que nodale. La contribution de Paris est, pour 2015, de 378 millions d'euros, et représente 7% des ressources de fonctionnement du syndicat.

Cette représentation reflète plus le passé du système des transports publics parisiens que son avenir. En effet, face au développement régulier de la demande de transport, dû à une démographie dynamique et à un plus grand usage des transports en commun, faisant apparaître des besoins croissants en périphérie, les perspectives de développement de l'offre définies par la région, visent notamment à élargir le réseau en le développant en banlieue. Tout à fait structurant à cet égard est le projet du Grand Paris Express, initié par l'Etat et porté par la Société du Grand Paris.

Ce développement n'est pas sans effet sur la contribution de Paris, qui devrait croître, au seul titre de l'augmentation de l'offre ferrée de 20%, toutes choses égales par ailleurs, en dix ans.

Enfin, la question du financement des investissements reste primordiale, avec une perspective de 9 ou 9,6 milliards d'investissements - selon le taux de prise en charge des investissements de la SNCF - projetés d'ici 2025. Ayant déjà dû recourir à l'emprunt pour la première fois dans son histoire en 2012, le STIF devrait voir son encours de dette passer de 510 M€ à la fin de 2014 à près de 3,4 milliards en 2023. La stratégie d'autofinancement

devra être poursuivie, pour rembourser cette dette, ce qui suppose le dégagement de ressources de fonctionnement suffisantes. L'importance de l'effort à réaliser, qui se justifie certes par le rattrapage de l'insuffisance des investissements passés et la croissance des besoins, justifierait un débat plus informé et plus transparent sur la part à demander de chacun pour le soutenir : usagers, employeurs, collectivités, mais aussi opérateurs.

INTRODUCTION

Point n'est besoin de souligner l'importance des transports pour les 2,2 millions de Parisiens, et les 11,6 millions de Franciliens. Chaque jour, ce ne sont pas moins de 25 millions de déplacements par modes mécanisés qui sont effectués en Ile-de-France, dont 8,3 dans les transports collectifs.

L'enjeu en termes économiques, mais aussi en termes de qualité de vie et de lutte contre la pollution atmosphérique est considérable. La question des transports, et particulièrement des transports collectifs, figure au premier plan des préoccupations des habitants de la région capitale.

L'Ile-de-France a la particularité de disposer d'une autorité unique d'organisation des transports, le Syndicat de transports de l'Ile-de-France (STIF). Il est l'héritier du Comité des transports parisiens, né du décret-loi du 12 novembre 1938, puis de l'Office régional des transports parisiens, créé par la loi du 21 mars 1948 simultanément à la RATP, et est encore régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, créant son prédécesseur immédiat, le Syndicat des transports parisiens, dont les compétences ont été progressivement élargies de 1968 à 1991 à l'ensemble des départements de la région.

Cette spécificité de la capitale s'est traduite par le rôle longtemps prépondérant de l'Etat, dont la présence au sein du STIF n'a disparu qu'en 2005, soit avec retard par rapport aux lois de décentralisation confiant l'organisation des transports à la région. L'Etat n'a cependant pas renoncé à tout rôle, notamment avec la mise en place du Grand Paris Express en 2013, porté par la Société du Grand Paris.

Aussi la présence d'une autorité d'organisation unique n'en rend pas moins la gouvernance du système des transports publics complexe, avec des opérateurs historiques importants, bénéficiaires de monopoles anciens, et obéissant chacun à des règles spécifiques. Ce système va connaître des évolutions considérables avec la perspective de mise en concurrence issue de la réglementation européenne sur les services publics.

La contribution au STIF est une des plus grosses figurant au budget de la collectivité parisienne. Son évolution est donc une préoccupation dans la perspective de tensions croissantes sur les budgets des collectivités locales, auxquelles Paris n'échappe pas.

Le présent rapport s'est efforcé de réaliser une synthèse de la situation présente, et de dresser des perspectives, à partir des travaux mêmes du STIF disponibles pour les administrateurs.

Après un rappel des règles d'organisation et de fonctionnement du syndicat, il s'attachera à décrire l'offre existante et ses perspectives, à analyser les contrats avec la SNCF et la RATP et à mesurer les évolutions envisageables à partir des données financières disponibles.

1. LES MISSIONS ET L'ORGANISATION DU STIF

Le STIF obéit à des règles particulières, reflet de son histoire, de la spécificité et de l'importance de sa mission.

1.1. Les compétences du Syndicat des transports de l'Ile-de-France

En Ile-de-France, l'organisation des services de transport de voyageurs n'est pas régie par les seules dispositions de droit commun de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, mais relève également d'un cadre juridique particulier fixé par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959.

L'Ile-de-France a la particularité de disposer d'une autorité organisatrice régionale unique, compétente pour tous les transports publics : le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public administratif sui generis, regroupant la région Ile-de-France, la Ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne. Il est administré par un conseil composé de représentants des collectivités locales qui en sont membres, d'un représentant de la Chambre de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et d'un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) d'Ile-de-France. Il est présidé par le Président du conseil régional ou son représentant.

Le STIF est l'autorité organisatrice en matière de transports publics réguliers de personnes (Transilien, RER, métro, tramway et services routiers par bus et cars), de services de transports scolaires, de transport à la demande et de transport public fluvial régulier de voyageurs. A ce titre, notamment, il :

- fixe les relations à desservir,
- désigne les exploitants,
- arrête les tarifs,
- définit les modes d'exécution et les conditions générales d'exploitation des services, comme les horaires et les fréquences,
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service,
- contrôle son exécution,
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets,
- prend l'initiative d'élaborer ou de réviser le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

L'ordonnance du 7 janvier 1959, et ses décrets d'application, fixent des règles spécifiques en ce qui concerne la désignation des exploitants, la maîtrise d'ouvrage des infrastructures et l'organisation locale des compétences transports.

Pour l'exploitation de transports publics réguliers de personnes (Transilien, RER, métro, tramway et services routiers par bus et cars), le STIF a longtemps été soumis à un régime le dispensant de mettre en concurrence et lui permettant de désigner les exploitants par décision unilatérale d'inscription au plan régional des transports - cette inscription conférant au transporteur un droit exclusif d'exploitation pluriannuel.

L'article 5 de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF), est venu modifier ce régime, afin de prendre en compte les dispositions du règlement européen du 23 octobre 2007 sur l'organisation des services publics, dit règlement OSP.

Les lignes de transport public en Ile-de-France (métro, tramways, bus) sont exploitées par la RATP, la SNCF, ainsi que 90 entreprises privées regroupées au sein de l'association OPTILE (Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France). Leur activité est coordonnée par le STIF.

La loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires du 8 décembre 2009, prise sur le fondement du règlement européen sur les obligations de service public a soumis très progressivement les transports franciliens aux dispositions générales prévues par la loi d'orientation des transports intérieurs, concernant notamment les modalités d'exploitation des transports publics urbains (gestion déléguée ou gestion directe).

Selon les dispositions prévues par la loi ORTF, cette période transitoire pour les lignes actuelles est variable selon les modes de transport. Les échéances maximales sont les suivantes :

- le 31 décembre 2024 pour les lignes régulières de bus,
- le 31 décembre 2029 pour les lignes de tramway,
- le 31 décembre 2039 pour les lignes de métro.

Au-delà de ces dates, les services en question devront obligatoirement être mis en concurrence. La mise en concurrence n'est pas imposée pour les services de transport par chemin de fer, mais laissée au libre choix des autorités organisatrices.

Le STIF est compétent pour assurer lui-même la maîtrise d'ouvrage ou désigner les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures. Néanmoins, sur les « opérations, non décidées avant le 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants et accessoires des lignes, ouvrages ou installations existants à la même date », la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 impose une co-maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la RATP. Le STIF s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations et continue d'en assurer le financement, sauf stipulations contraires des contrats prévoyant une date antérieure : c'est pourquoi les contrats avec les entreprises privées courent jusqu'au 31 décembre 2016. Il revient à la RATP de choisir le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, d'assurer ou d'en faire assurer la maîtrise d'œuvre et de conclure les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux.

Le régime patrimonial des biens est donc complexe, et a donné lieu à des difficultés avec la RATP, réglées par un règlement et un accord particulier. Un accord sur sa gouvernance est également intervenu le 8 février 2012. En gros, la RATP est propriétaire des infrastructures, et le matériel roulant appartient au STIF. Les bus, en revanche, comme pour les autres opérateurs, appartiennent à la RATP.

Pour la SNCF, les infrastructures relèvent de Réseau ferré de France, le matériel roulant appartenant au STIF depuis la loi de 2009.

Enfin, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses compétences, à l'exception de la politique tarifaire, à des autorités organisatrices de proximité (collectivités territoriales ou leurs groupements). Une convention prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces

services et les aménagements tarifaires applicables. Le STIF a mis en œuvre cette possibilité en matière de transport spécialisé pour les adultes handicapés (services PAM), dessertes locales (services réguliers locaux avec des véhicules de petite capacité et services de transport à la demande), circuits spéciaux scolaires, transport des élèves et étudiants handicapés.

Le STIF définit, en concertation avec les maîtres d'ouvrages et opérateurs de transports, le service à apporter aux voyageurs sur les réseaux franciliens :

- dans le plan de déplacement urbain adopté par son conseil en février 2011 pour la période 2011-2020 ;
- dans les schémas directeurs de services aux voyageurs qui s'adressent aux maîtres d'ouvrages des équipements assurant le service de transport en Ile-de-France et aux opérateurs de transports, à savoir :
 - le schéma directeur définissant la politique de services pour l'information des voyageurs sur tous les lieux du transport (gares, matériels roulants, pôles d'échanges multimodaux...), adopté par le conseil du STIF en juin 2007, auquel est associée une charte des supports et contenus d'information adoptée par le conseil du STIF en décembre 2009 ;
 - le schéma directeur de l'accessibilité des réseaux de transports publics (adopté par le conseil du STIF en février 2008, puis le volet gares de ce schéma directeur adopté en juillet 2009) ;
 - le schéma directeur du matériel roulant RER, adopté par le conseil du STIF en juillet 2009 ;
 - le schéma directeur du matériel roulant pneu du métro ;
 - les schémas directeurs sur le développement de l'intermodalité dans les pôles d'échanges, à travers la politique d'aménagement des pôles du nouveau PDU et les différents équipements assurant l'accès aux gares (schéma directeur des parcs relais adopté par le conseil du STIF en octobre 2008, schéma directeur des parcs à vélos aux gares et stations d'Ile-de-France adopté en février 2011, schéma directeur des gares routières adopté en avril 2009) ;
- dans les chartes sur les modes (Tramways, T zen,...) et sur les livrées des matériels roulants.

Les schémas directeurs relatifs aux lignes RER ou de tramway dont l'exploitation et le service aux voyageurs doivent être améliorés (plus particulièrement en terme de ponctualité) peuvent combiner mesures d'exploitation, restructurations de l'offre, investissements pour l'amélioration des infrastructures et les matériels roulants, ou encore aménagement de l'intermodalité. Ils sont élaborés sous le pilotage du STIF, avec l'apport d'études de la RATP, de la SNCF et de RFF.

1.2. L'organisation du STIF

Le fonctionnement du conseil du STIF est régi par des dispositions de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 et du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF, modifiés par la loi 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. Ces dispositions sont complétées par le règlement intérieur adopté par le conseil.

Le conseil du STIF se compose de 29 membres :

- 15 représentants du conseil régional ;
- 5 représentants du conseil de Paris ;
- 7 représentants des autres départements franciliens, à raison d'un représentant par département ;
- 1 représentant de la Chambre régionale de commerce et d'Industrie d'Ile-de-France (CRCI-IDF) ;
- 1 représentant élu par les présidents des établissements publics de coopération Intercommunale (EPCI).

Aucun représentant des usagers ne siège avec voix délibérative, contrairement au vœu du conseil de Paris exprimé dans l'avis sur le projet de statut du STIF, ni même avec voix consultative. Seule est prévue la présence, à titre consultatif, d'un membre du comité des partenaires des transports publics prévu par l'article 2-1 de l'ordonnance du 7 janvier 1959.

Recommandation 1 : Demander l'introduction au conseil d'un représentant des usagers avec voix délibérative.

Cet effectif délibérant paraît plutôt modeste pour un budget de fonctionnement propre de plus de 5,4 milliards d'euros, et de 9 milliards avec les recettes directes perçues par les opérateurs sur les usagers.

Tableau 1 : Composition du conseil d'administration du STIF et population relative des départements franciliens

	Sièges	Part dans l'effectif du conseil	Part dans la population
Région	15	52%	
Paris	5	17%	18,7%
Hauts de Seine	1	3%	13,3%
Seine Saint-Denis	1	3%	12,9%
Val de Marne	1	3%	11,3%
Yvelines	1	3%	11,8%
Essonne	1	3%	10,5%
Val d'Oise	1	3%	10,0%
Seine et Marne	1	3%	11,5%
Autres	2	7%	
	29	100%	100%

Source : Inspection générale à partir données INSEE

La représentation de Paris est à peu près proportionnée à sa population, celle des autres départements est, en revanche, très inférieure.

Le conseil est présidé par le président du conseil régional d'Ile-de-France, ou par un élu du conseil régional désigné par le président du conseil régional parmi les membres du conseil du syndicat. Quatre vice-présidents sont élus parmi les membres du conseil dont un parmi les représentants du conseil régional, un parmi les représentants du conseil de Paris, un

parmi les conseils généraux de petite couronne et un parmi les conseils généraux de grande couronne.

Le conseil ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres participent à la séance où y sont représentés. Les délibérations sont adoptées à la majorité absolue des membres présents ou représentés et non par rapport aux suffrages exprimés, ce qui signifie que les abstentions sont prises en compte dans le décompte des votes.

Une majorité qualifiée des deux tiers est exigée pour les délégations d'attributions relevant du syndicat, et les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat.

Les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence requièrent la majorité absolue.

L'article 8 du décret du 10 juin 2005 dispose que les séances ne sont pas publiques, sauf décision contraire du président, contrairement, d'ailleurs, au vœu exprimé par le conseil de Paris.

Recommandation 2 : Demander la publicité des débats du conseil.

Enfin, l'article 17 fixe la répartition des contributions entre les différentes collectivités.

**Tableau 2 : Nombre de représentants délibérant par collectivités
Part des participations statutaires**

Collectivités	Nombre représentants au conseil du STIF		Part des participations statutaires
Région Ile- de-France	15	51,7%	51,00%
Ville de Paris	5	17,2%	30,38%
Hauts-de- Seine	1	3,4%	7,742%
Seine-St- Denis	1	3,4%	3,749%
Val-de- Marne	1	3,4%	3,014%
Yvelines	1	3,4%	1,593%
Essonne	1	3,4%	0,98%
Val d'Oise	1	3,4%	0,907%
Seine et Marne	1	3,4%	0,637%
Représentant des EPCI	1	3,4%	0%
Représentant CCIP	1	3,4%	0%
Totaux	29	1	100%

Source : Décret du 10 juin 2005

La représentation de Paris au conseil d'administration du STIF est loin d'être proportionnelle à sa contribution financière. Le même constat peut être fait pour les

Hauts-de-Seine. En revanche, la représentation des départements de grande couronne, même s'ils ne comptent chacun qu'un membre, est proportionnellement bien plus élevée que leur part dans les ressources du syndicat.

Les contributions de collectivités ont toujours été fixées par décret. La clef de répartition a peu évolué dans le temps, puisque les quotités ont été fixées par un premier décret n°72-1220 du 28 décembre 1972 (JO du 29 décembre 1972 page 13761), modifié par un décret n°94-898 du 12 octobre 1994 (NOR : EQU941055D), et n'ont, depuis lors, pas évolué même si elles se sont appliquées à des bases qui, elles, ont bougé, avec le transfert de compétence de l'Etat à la région.

Les recherches tentées auprès des archives départementales de Paris, des archives nationales, de la Région et de la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris n'ont pas permis d'en retrouver les origines et les critères de définition.

**Tableau 3 : Clef de répartition des contributions entre les collectivités
Décrets de 1972 et 1994**

	1972	1994	Variation
Paris	72,69%	62,00%	-10,69%
Hauts de Seine	9,59%	15,80%	6,21%
Seine Saint-Denis	6,66%	7,65%	0,99%
Val de Marne	6,31%	6,15%	-0,16%
Yvelines	1,57%	3,25%	1,68%
Essonne	1,28%	2,00%	0,72%
Val d'Oise	1,42%	1,85%	0,43%
Seine et Marne	0,48%	1,30%	0,82%
TOTAL	1	1	

Source : Journal officiel et Légifrance

Les taux figurant dans l'article 17 du décret de 2005 ne sont que l'application des quotités de 1994 à une base de 49% des contributions à couvrir par les départements.

**Tableau 4 : Répartition des contributions entre l'Etat, la région
et les départements depuis 1972**

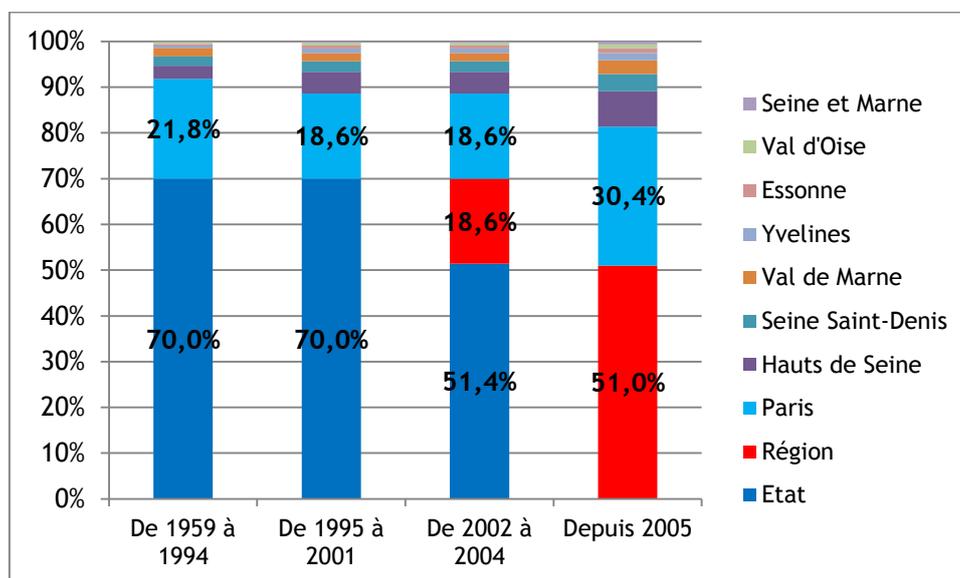
	De 1972 à 1994	De 1995 à 2001	De 2002 à 2005	Depuis 2005
Etat	70,0%	70,0%	51,4%	
Région			18,6%	51,0%
Paris	21,8%	18,6%	18,6%	30,4%
Hauts de Seine	2,9%	4,7%	4,7%	7,7%
Seine Saint-Denis	2,0%	2,3%	2,3%	3,7%
Val de Marne	1,9%	1,8%	1,8%	3,0%
Yvelines	0,5%	1,0%	1,0%	1,6%
Essonne	0,4%	0,6%	0,6%	1,0%
Val d'Oise	0,4%	0,6%	0,6%	0,9%
Seine et Marne	0,1%	0,4%	0,4%	0,6%
	100%	100%	100%	100%

Source : Inspection générale à partir des textes

Ainsi, au final, la contribution de Paris a augmenté de près de dix points depuis 2005, alors qu'elle avait baissé de trois après 1994.

Faute d'accès aux travaux préparatoires aux textes, il est difficile d'interpréter ces évolutions, qui paraissent reposer sur des arbitrages essentiellement politiques.

Graphique 1 : Répartition des contributions entre l'Etat, la région et les départements depuis 1972

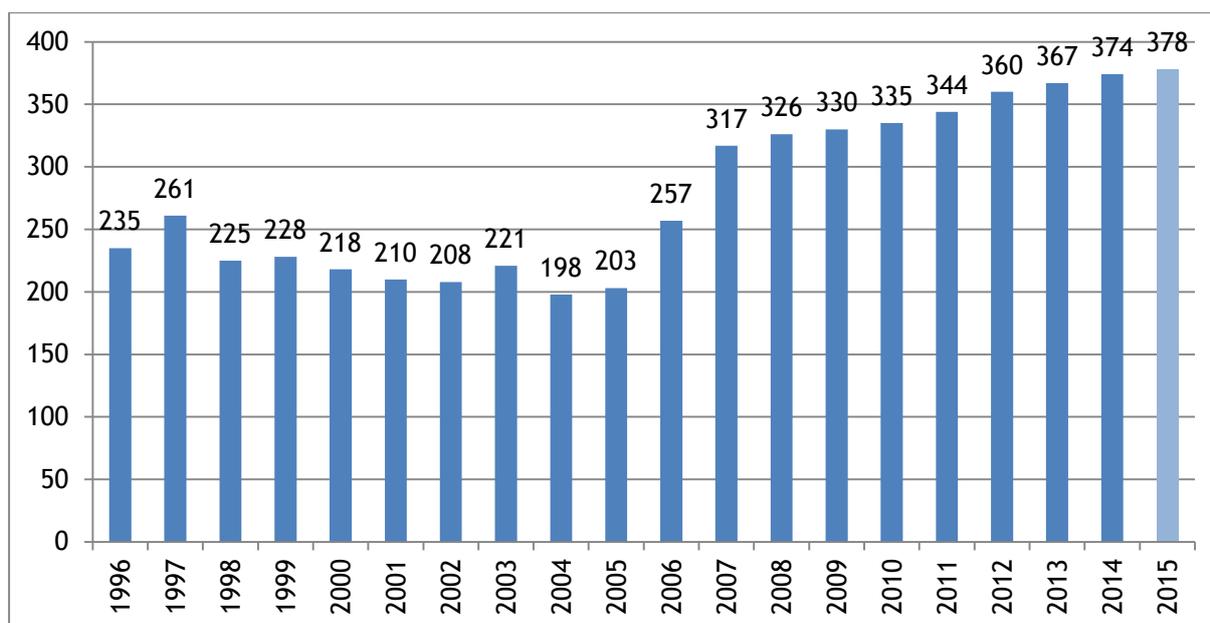


Source : Inspection générale à partir des textes

Comme le fait observer la Direction de la voirie et des déplacements dans sa réponse au rapport provisoire, le poids de la collectivité parisienne est, en réalité, encore plus élevé, si l'on intègre le fait que la Région bénéficie de compensations de l'Etat, et non Paris. En intégrant ces compensations prévues par la loi SRU et par la loi LRL (loi relative aux libertés locales, le premier contributeur reste l'Etat, avec 38%. Derrière lui, se place immédiatement Paris, avec 28%, puis la Région, avec 16%.

Le profil de la courbe des participations parisiennes reflète ce double mouvement de baisse à partir de 1995 et de hausse dix ans plus tard.

Graphique 2 : Montant - en millions d'euros - des contributions de Paris depuis 1996



Source : Direction des finances

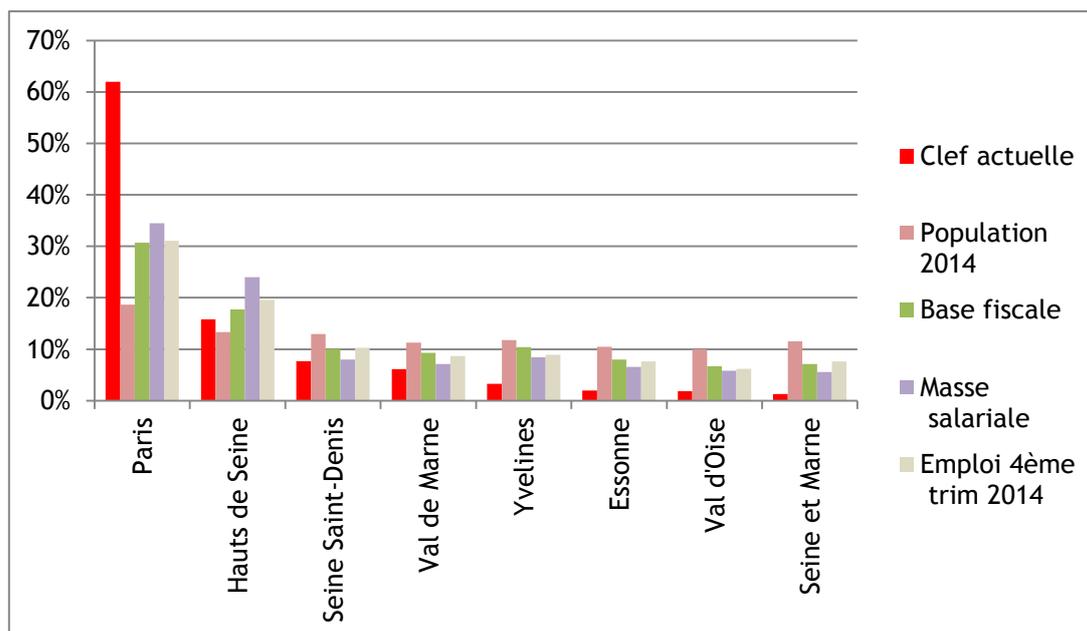
Il est certain que le taux de la contribution parisienne surpondère le poids de la Ville dans l'agglomération au regard d'autres critères, tels que la population, les bases fiscales, la masse salariale, ou l'emploi.

Tableau 5 : Poids relatifs des départements franciliens. Comparaison clef de répartition des contributions/autres indicateurs

	Clef actuelle	Population 2014	Base fiscale	Masse salariale	Emploi 4ème trimestre 2014
Paris	62,00%	18,67%	30,73%	34,47%	31,1%
Hauts de Seine	15,80%	13,34%	17,71%	23,99%	19,6%
Seine Saint-Denis	7,65%	12,95%	10,05%	8,01%	10,3%
Val de Marne	6,15%	11,30%	9,26%	7,11%	8,7%
Yvelines	3,25%	11,79%	10,41%	8,44%	8,9%
Essonne	2,00%	10,47%	7,99%	6,54%	7,6%
Val d'Oise	1,85%	9,99%	6,71%	5,84%	6,2%
Seine et Marne	1,30%	11,50%	7,12%	5,60%	7,6%
	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Inspection générale à partir Open data INSEE, Ministère des finances, URSSAF

Graphique 3 : Poids relatif de chaque département francilien : répartition des contributions, parts dans la population, les bases fiscales, la masse salariale et l'emploi



Source : Inspection générale, à partir Open data INSEE, Ministère des finances, URSSAF

Si l'on rapproche la contribution versée par un Parisien de celle versée par un Seine-et-Marnais, le rapport entre les deux est de pratiquement 30. Autrement exprimé, quand un Parisien verse un euro, un Seine-et-Marnais verse trois centimes.

Tableau 6 : Comparaison des contributions au STIF par habitant

	Contribution/ habitant	Contribution par Parisien/ Contribution par habitant autres départements
Paris	1,00 €	1
Hauts-de- Seine	0,36 €	3
Seine- Saint-Denis	0,18 €	6
Val-de- Marne	0,16 €	6
Yvelines	0,08 €	12
Essonne	0,06 €	17
Val d'Oise	0,06 €	18
Seine- et- Marne	0,03 €	29

Source : Inspection générale

De surcroît, chaque habitant des départements franciliens contribue à titre de contribuable régional. Aussi est-il intéressant de chercher à répartir la contribution régionale entre les départements, afin d'estimer à quelle hauteur chacun contribue. Il est cependant difficile d'imputer, dans la contribution de la région, ce qui a été collecté exactement dans chaque département. Aussi, a-t-on procédé, d'une manière qui peut être

discutée sans doute, mais indicative néanmoins, en répartissant cette contribution au prorata de la population.

L'écart entre les départements se réduit alors fortement. Il reste néanmoins significatif. Le contribuable parisien paie encore quatre fois plus que le Seine-et-Marnais. Il est vrai aussi qu'il bénéficie d'une offre plus importante.

Tableau 7 : Comparaison des contributions au STIF par habitant après répartition de la contribution de la région

Avec répartition de la contribution de la région au prorata des populations			
	Après répartition de la contribution de la région	Contribution/habitant	Contribution par Parisien/ Contribution par habitant autres départements
Paris	40%	1,00 €	1
Hauts de Seine	15%	0,51 €	2
Seine Saint-Denis	10%	0,37 €	3
Val de Marne	9%	0,36 €	3
Yvelines	8%	0,30 €	3
Essonne	6%	0,28 €	4
Val d'Oise	6%	0,28 €	4
Seine et Marne	6%	0,26 €	4
	100%		

Source : Inspection générale

Ainsi, avec une contribution d'environ 40% au fonctionnement du STIF, les clefs actuelles paraissent refléter une appréciation de la capacité contributive relativement proche de la réalité économique, ainsi que du bénéfice que tire le Parisien d'un réseau aujourd'hui encore plus dense en cœur d'agglomération. En revanche, elles sont moins adaptées à une évolution où l'offre nouvelle est fortement développée hors Paris, dans la perspective de création d'un véritable réseau maillé à l'échelle de la métropole. Elles paraissent donc plus refléter le passé que l'avenir du système des transports collectifs franciliens.

1.3. Le financement du matériel roulant

Le STIF finance l'essentiel du matériel roulant des opérateurs SNCF et RATP :

- d'une part via les contrats d'exploitation, en couvrant les charges y afférant, et notamment les dotations aux amortissements et frais financiers occasionnés par la dette,
- d'autre part, depuis 2006, par le versement de subventions d'investissement à des projets spécifiques. Le STIF a bénéficié, à ce titre, d'une unique subvention de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures d'Ile-de-France) à hauteur de 400 M€ pour financer le matériel SNCF (la dotation annuelle de 200 M€ appliquée pour les autres régions n'a pas été appliquée en Ile-de-France). Ces subventions ont dû être financées en complément par recours à l'emprunt.

La politique du STIF sur le matériel roulant ferroviaire est définie par le schéma directeur du matériel roulant ferroviaire (SDMR), approuvé par le conseil du STIF du 8 juillet 2009.

A moyen terme, l'objectif du STIF est de parvenir en 2016 à un parc entièrement neuf, récent ou rénové.

L'arrivée du Francilien permettra le retrait des matériels les plus anciens, grâce au redéploiement des matériels visant à une homogénéisation du parc de chaque réseau. Au-delà, le schéma détermine les principales caractéristiques des matériels roulants futurs en Ile-de-France, en fonction des besoins et des contraintes spécifiques à chaque ligne, mais également dans une vision globale sur l'ensemble du réseau. Il fixe un programme d'acquisition d'environ 12 milliards d'euros d'ici à 2035, et identifie l'ensemble des réflexions à engager pour sa mise en œuvre. Par ailleurs, sa très forte articulation avec le schéma directeur de l'accessibilité (SDA) a permis de déterminer, de manière itérative, les caractéristiques de référence pour l'interface quai-train, permettant d'élaborer une stratégie de mise en accessibilité des réseaux ferroviaires aux personnes à mobilité réduite.

Concernant le matériel roulant Métro, le STIF n'a longtemps été que peu associé à la définition de ses fonctionnalités. Le dernier contrat en a précisé la gouvernance, ainsi que le protocole d'accord spécifique.

Pour résumer, et jusqu'à présent, la règle est le subventionnement à 50% du renouvellement du matériel ferré roulant, et à 100% en cas d'extension du réseau ou de développement de l'offre.

Les autres investissements sont financés indirectement via la subvention d'exploitation du STIF, dont une partie (la contribution C2) couvre les dotations aux amortissements et les frais financiers des emprunts souscrits par les opérateurs.

Assez peu d'informations sont données aux administrateurs sur le détail des équipements financés par l'un ou l'autre mode, ni sur la manière dont les besoins sont définis.

Enfin, on rappellera que les infrastructures ne sont pas financées par le STIF, mais font l'objet de montages associant l'Etat, la région et les collectivités, en particulier dans le cadre du contrat de plan.

Ainsi, Paris, outre sa contribution statutaire, participe, en investissement à diverses opérations :

Tableau 8 : Participation de Paris en investissement à diverses opérations d'infrastructure

Nom de l'opération		Coût total	Coût pour la Ville de Paris	Période concernée	Commentaires
Extension Tramway T3 Porte d'Ivry - Porte de la Chapelle	Système de Transport	664,8 M€ ₂₀₀₈ HT	434,7 M€ ₂₀₀₈ HT	2008 - 2014	10 M€ ₂₀₀₈ prévus pour 2014
	Aménagement qualitatif				3,4 M€ ₂₀₀₈ prévus pour 2014
Gare RER Eole - Evangile		151,97 M€ ₂₀₀₈ HT	38 M€ ₂₀₀₈ HT	2010 - 2016	
ligne 14 Prolongement mairie de Saint-Ouen	Prolongement	1380 M€ ₂₀₁₂ HT	276 M€ ₂₀₁₂ HT	2013 - 2019	
	Adaptation des stations (passage de 6 à 8 voitures)	115 M€ ₂₀₀₈ HT	12,67 M€ ₂₀₀₈ HT	2013 - 2017	6 M€ ₂₀₀₈ HT pour 2013 6,67 M€ ₂₀₀₈ HT pour 2015-2017
Avant-projet prolongement ligne 11		3,1 M€ HT	0,62 M€ HT	2013 - 2015	Impacte futur puisque mise en service visée pour 2020
Réaménagement Châtelet-les-Halles		164 M€ ₂₀₀₉ HT	83 M€ ₂₀₀₉ HT	2011 - 2016	
Prolongement Tramway T3 Porte de la Chapelle - Porte d'Asnières	Schéma de principe enquête publique	2,6 M€ ₂₀₁₂ HT	1,6 M€ ₂₀₁₂ HT	2012 - 2013	Impact pour Paris pas encore connu (entre 20 et 60 M€)
	Avant-projet	30,15 M€ ₂₀₁₂ HT	1,2 M€ ₂₀₁₂ HT	2013 - 2014	
	Projet	193 M€ ₂₀₁₂	NC	2015 - 2017	

Source : Direction des finances

2. UNE MOBILITÉ ET UN RECOURS CROISSANTS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

Toutes les données disponibles, quelles que soient leurs sources, mettent en évidence une progression de l'usage des transports collectifs depuis plus de dix ans.

On ne peut que regretter, toutefois, que le compte déplacements, pourtant prévu par la loi SRU de 2000, ne soit plus actualisé par le STIF, ce qui permettrait de disposer plus aisément d'une synthèse.

Recommandation 3 : Demander l'actualisation du compte déplacements prévu par la loi SRU.

Cependant, les données de la dernière enquête globale transport menée en 2010 par le STIF, la Direction régionale et inter-départementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme permettent de mettre en perspective les grandes données de la mobilité en Ile-de-France. Les données de l'INSEE, et du STIF permettent de compléter et d'affiner l'analyse.

Ainsi, dans une agglomération en croissance démographique significative, les déplacements, en particulier en transports collectifs, connaissent une progression importante et continue, sollicitant fortement un réseau qui se développe plus lentement, et connaît la saturation.

2.1. Une agglomération en croissance démographique significative depuis 30 ans, surtout en grande couronne

La région Ile-de-France connaît un dynamisme démographique soutenu dans son ensemble depuis 1976, qui ne peut que contribuer à un fort développement des déplacements.

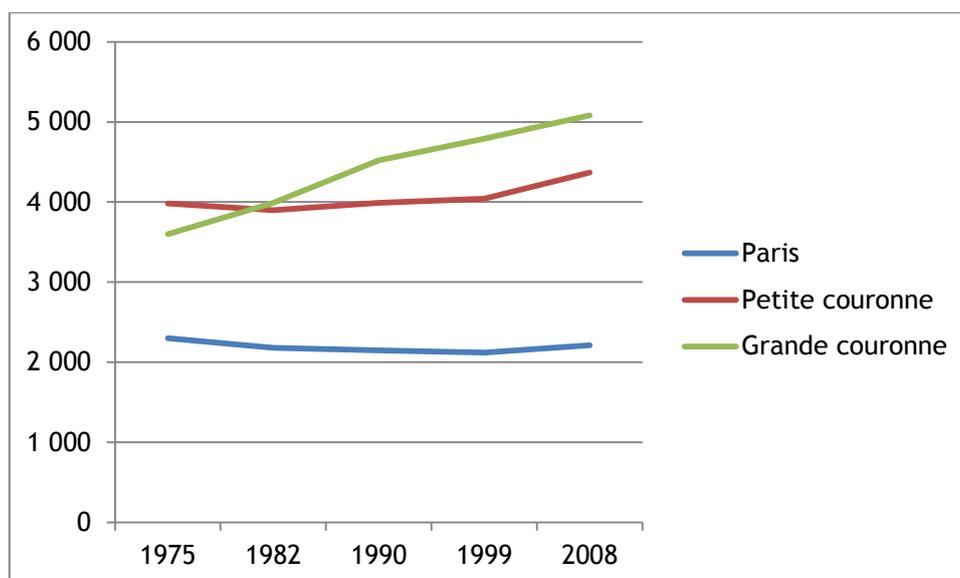
Tableau 9 : Population sans double compte (en milliers) 1975-2009

	1975	1982	1990	1999	2008	Evolution 2008/1975	
Paris	2 300	2 180	2 150	2 120	2 211	-89	-4%
Petite couronne	3 980	3 900	3 990	4 040	4 367	+387	+10%
Grande couronne	3 600	3 990	4 520	4 790	5 081	+1 481	+41%
Total	9 880	10 070	10 660	10 950	11 659	+1 779	+18%

Source : Recensement de la population cité par l'enquête globale transport 2010

Dans cet ensemble régional, Paris, malgré une reprise après 1999, a perdu un peu moins de 100 000 habitants par rapport à 1975. En revanche, la grande couronne a cru de près de 1 500 000 habitants, soit 41%. Cette croissance en grande banlieue représente à elle seule 83% de l'augmentation globale de la population régionale.

Graphique 4 : Population en milliers depuis 1975



Source : Recensement de la population cité par l'enquête globale transport 2010

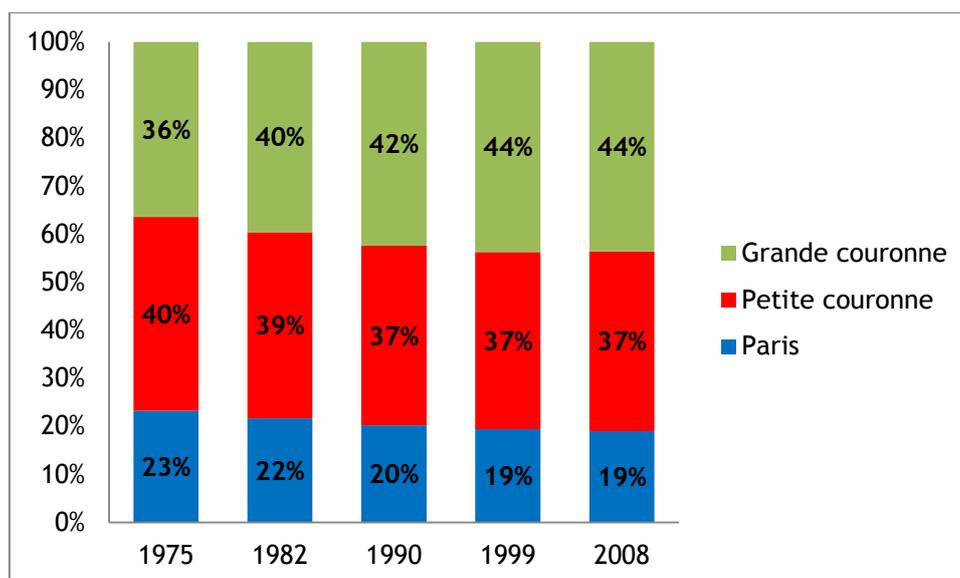
En termes relatifs, la zone centrale a perdu 7,1 points, en faveur de la grande banlieue, qui représente, en 2008, 44% de la population francilienne.

Tableau 10 : Répartition de la population francilienne 1975-2008

	1975	1982	1990	1999	2008	Evolution 2008/1975
Paris	23%	22%	20%	19%	19%	-4,3%
Petite couronne	40%	39%	37%	37%	37%	-2,8%
Grande couronne	36%	40%	42%	44%	44%	+7,1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	

Source : Recensement de la population cité par l'enquête globale transport 2010

Graphique 5 : Répartition de la population francilienne 1975-2008



Source : Recensement de la population cité par l'enquête globale transport 2010

2.2. Des flux de déplacement en progression encore plus rapide

Les données de l'enquête globale transport montrent la progression régulière de la mobilité en Ile-de-France, tous modes de transport confondus, supérieure à celle de la population.

Le tableau ci-dessous indique le nombre des déplacements effectués chaque jour en Ile-de-France depuis 1976, quel que soit le mode de transport utilisé, par type de liaison.

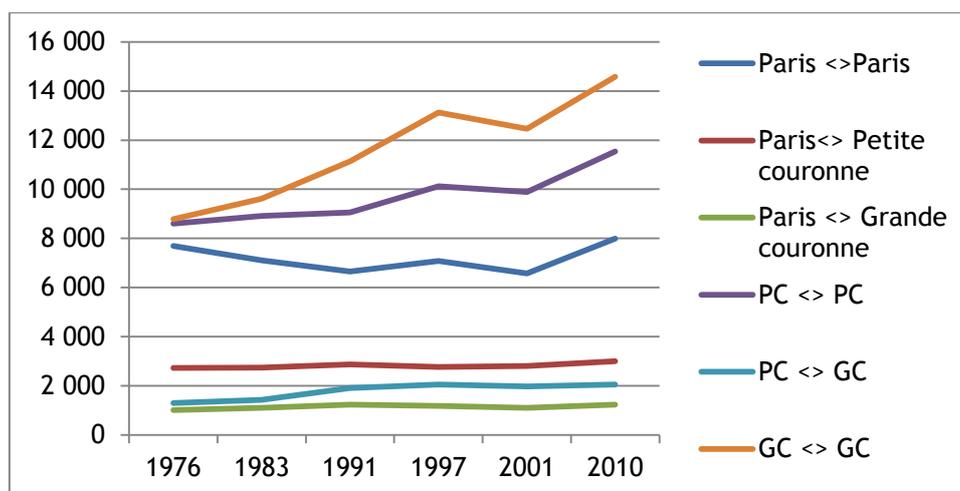
Tableau 11 : Nombre de déplacements par jour depuis 1976 tous modes

	1976	1983	1991	1997	2001	2010	Evolution 2010/1976	
Paris <> Paris	7 700	7 110	6 660	7 080	6 570	7 995	+295	+3,8%
Paris <> Petite couronne	2 730	2 740	2 870	2 770	2 810	3 007	+277	+10,1%
Paris <> Grande couronne	1 010	1 110	1 240	1 180	1 110	1 242	+232	+23,0%
PC <> PC	8 600	8 910	9 060	10 120	9 890	11 542	+2 942	+34,2%
PC <> GC	1 300	1 430	1 910	2 050	1 980	2 053	+753	+57,9%
GC <> GC	8 780	9 620	11 140	13 130	12 460	14 585	+5 805	+66,1%
Hors Ile-de-France	220	240	280	420	330	254	+34	+15,5%
Tous modes confondus	30 340	31 160	33 160	36 750	35 150	40 678	+10 338	+34,1%

Source : Données enquête globale transport 2010

Ainsi, alors que la population croissait sur la période de 18%, le nombre de déplacements effectués quotidiennement par les personnes augmentait de plus de 10 000 000 d'unités, soit 29% en termes relatifs.

Graphique 6 : Nombre de déplacements par jour depuis 1976 tous modes

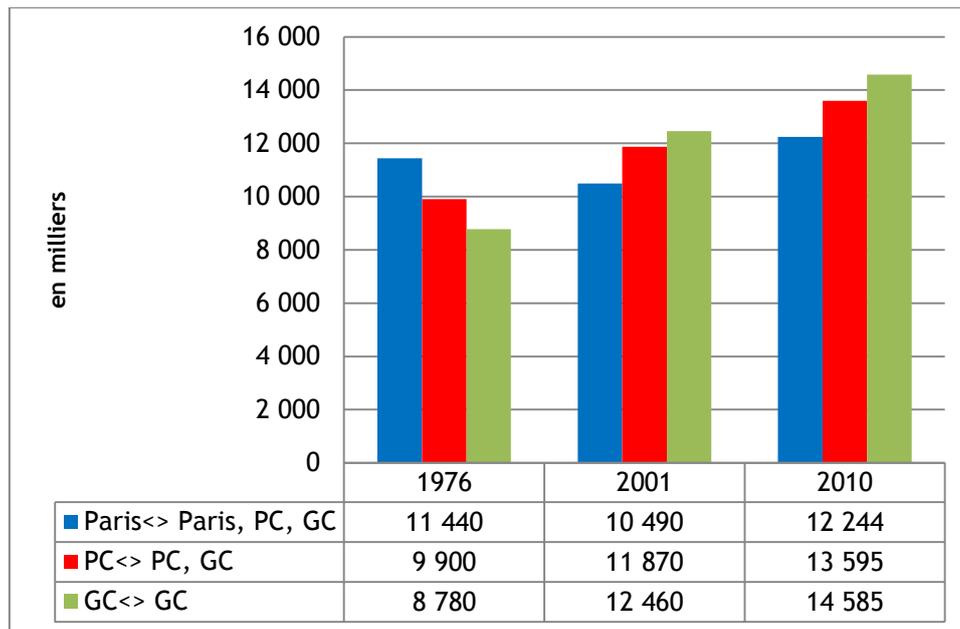


Source : Données enquête globale transport 2010

Comme pour la population dans son ensemble, c'est en grande couronne que les déplacements augmentent le plus. L'augmentation des seuls déplacements internes à la grande couronne (+5 800 000) représente 56% de l'augmentation totale. La progression la plus rapide est ensuite enregistrée sur les déplacements internes à la petite couronne (+ 2 940 000). Les déplacements internes à Paris, qui avaient baissé en valeur absolue de manière continue depuis 1976, ont augmenté à partir de 2001, mais restent au total à peu près constants sur la durée.

Si l'on regroupe les déplacements par zone, on observe qu'alors que les plus nombreux étaient ceux qui desservait Paris, ils sont désormais dépassés par les déplacements internes aux grandes et petites couronnes, ou entre celles-ci seulement.

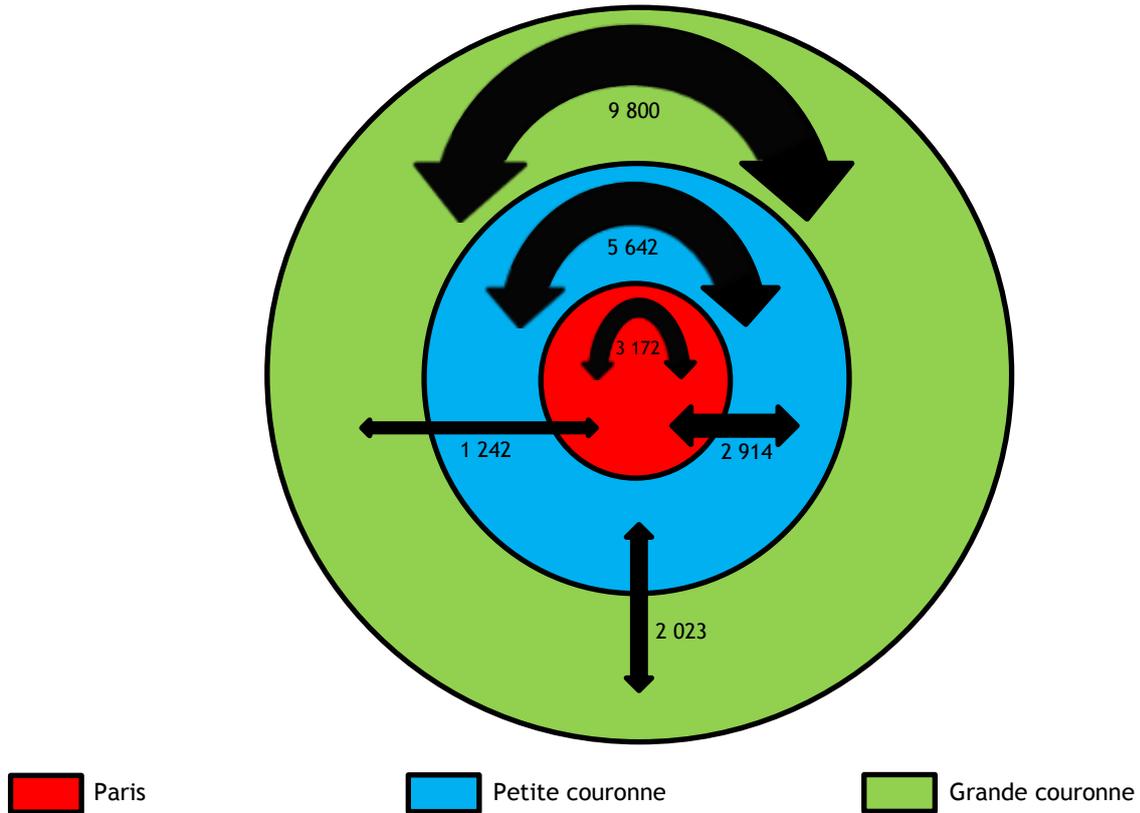
Graphique 7 : Nombre des déplacements tous modes, par jour et par grand type de liaison



Source : Données enquête globale transport 2010

Si l'on s'en tient aux seuls modes mécanisés (voiture, trains, métro, bus, deux-roues), la carte des déplacements montre l'importance des déplacements internes à la grande couronne, dans l'ensemble des déplacements effectués chaque jour en Ile-de-France.

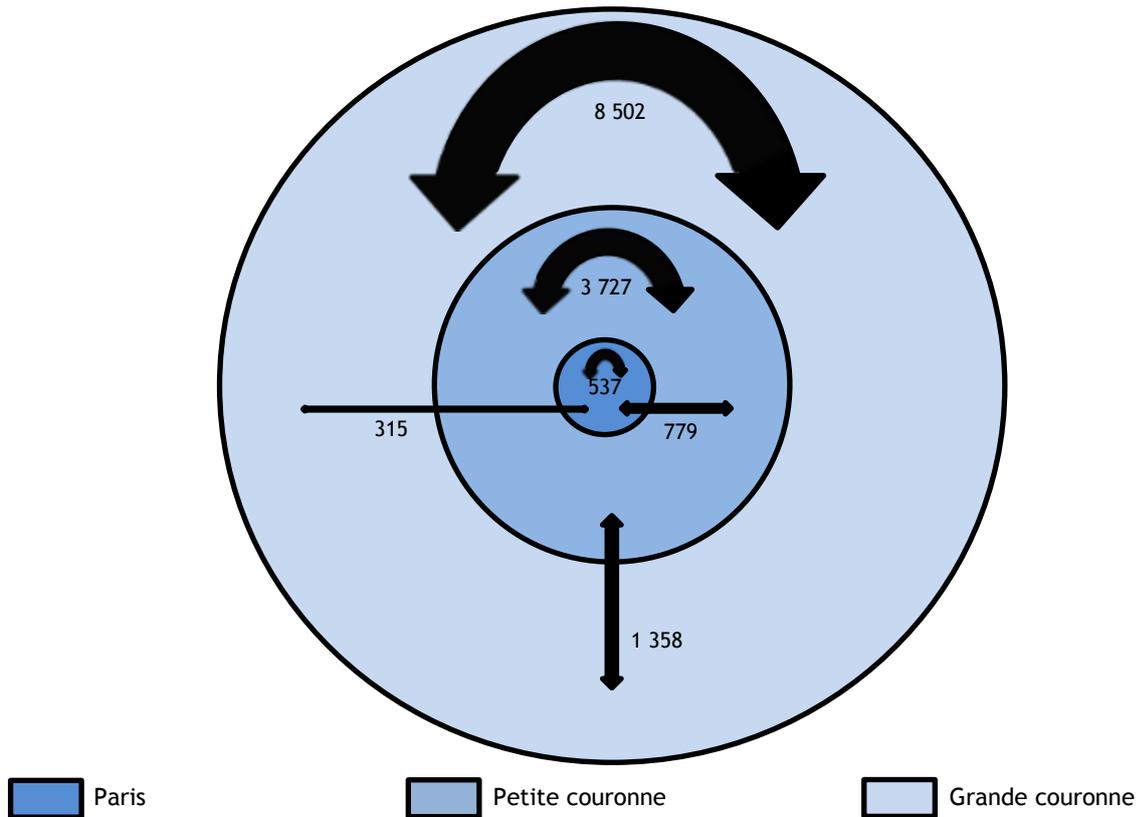
Figure 1 : Carte des déplacements quotidiens en Ile-de- France - enquête générale transport 2010 - tous modes mécanisés (en milliers)



Source : Données enquête générale transports 2010

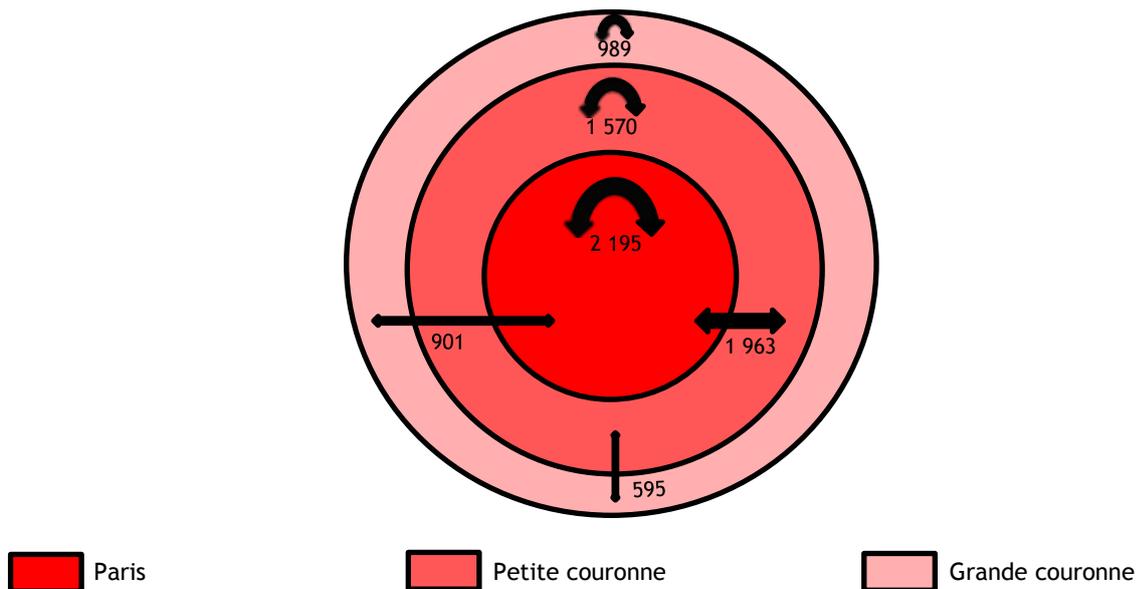
Mais cette approche globale recouvre deux réalités bien distinctes, celle de la zone extérieure, où le mode de transport mécanisé prépondérant reste la voiture, et celle de la zone centrale, où les transports collectifs l'emportent.

Figure 2 : Carte des déplacements quotidiens en Ile-de-France - enquête générale transport 2010 - voiture (en milliers)



Source : Données enquête générale transports 2010

Figure 3 : Carte des déplacements en Ile-de-France - enquête générale transport 2010 - transports collectifs (en milliers)



Source : Données enquête générale transports 2010

2.3. La voiture particulière largement majoritaire, mais sa progression est enrayée

Tous modes mécanisés confondus, le nombre des transports quotidiens a augmenté de plus de 8% entre 2001 et 2010, et ceci quelles que soient les liaisons, même si la progression la plus importante est enregistrée, tant en volume qu'en proportion, pour les déplacements à l'intérieur de la grande couronne.

Tableau 12 : Nombre de déplacements par modes mécanisés et par jour 2001-2010 par type de liaison

en milliers	2001	2010	Evolution	
Paris<> Paris, PC, GC	6 830	7 328	+498	+7,3%
PC<> PC, GC	7 360	7 665	+305	+4,1%
GC<> GC	8 640	9 800	+1 160	+13,4%
Hors Ile-de-France	330	253	-77	-23,3%
	23 160	25 046	+1 886	+8,1%

Source : Données enquête globale transport 2010

En proportion, les liaisons affectant Paris connaissent une certaine stabilité, avec 29,3% du total. Les liaisons internes à la petite couronne ou entre celle-ci et la grande couronne baissent de plus d'un point, avec 30,6%, et celles internes à la grande couronne connaissent la progression la plus forte (+1,8%), ce qui les porte à plus de 39% des déplacements effectués chaque jour en Ile-de-France.

Tableau 13 : Répartition des transports mécanisés par grand type de liaison 2001-2010

	2001	2010	Evolution
Paris<> Paris, PC, GC	29,5%	29,3%	-0,2%
PC<> PC, GC	31,8%	30,6%	-1,2%
GC<> GC	37,3%	39,1%	+1,8%

Source : Données enquête globale transport 2010

Les transports en voiture restent, à l'échelle régionale, les plus nombreux, avec environ 15 000 000 par jour. Leur nombre se stabilise cependant depuis 2001. Il baisse fortement dans la zone centrale (Paris et petite couronne), en revanche les déplacements en voiture continuent à augmenter pour les liaisons internes à la grande couronne. La baisse dans la zone centrale, d'environ 1 000 000 par jour, est à peu près compensée par une hausse équivalente en grande couronne.

Tableau 14 : Part de la voiture dans l'ensemble des transports mécanisés par grand type de liaison 2001-2010

en milliers	2001		2010		Evolution	
Paris<> Paris, PC, GC	2 270	9,8%	1 631	6,5%	-639	-28,1%
PC<> PC, GC	5 440	23,5%	5 085	20,3%	-355	-6,5%
GC<> GC	7 490	32,3%	8 502	33,9%	+1 012	+13,5%
Hors Ile-de-France	250	1,1%	173	0,7%	-77	-30,8%
	15 450	66,7%	15 391	61,5%	-59	-0,4%

Source : Données enquête globale transport 2010

La voiture représentait les deux tiers des déplacements quotidiens par mode mécanisé sur l'ensemble de la région en 2001. Elle a perdu cinq points en moins de dix ans, davantage par la progression simultanée des modes collectifs que par une baisse de son volume propre, qui n'a été que stabilisé. Les déplacements en voiture dans ou vers Paris ne représentent plus que moins de 7% du total des déplacements mécanisés en 2010, alors qu'ils en constituaient encore près de 10% en 2001. Les déplacements en voiture à l'intérieur de la grande couronne représentent cependant encore le tiers du total des déplacements mécanisés. Avec les déplacements internes à la petite couronne, ou entre la petite couronne et la grande, la voiture représente donc encore plus de la moitié du total des déplacements mécanisés franciliens.

Cependant, les transports collectifs sont en progression régulière, cette progression s'accroissant cependant depuis 2001 : 6 000 000 par jour en 1976, 6 200 000 en 1983, 6 700 000 en 1991, 6 800 000 en 2001 et 8 300 000 en 2010. Ils progressent, quelles que soient les liaisons, même si cette progression est bien plus forte sur les liaisons affectant Paris, ou la petite couronne.

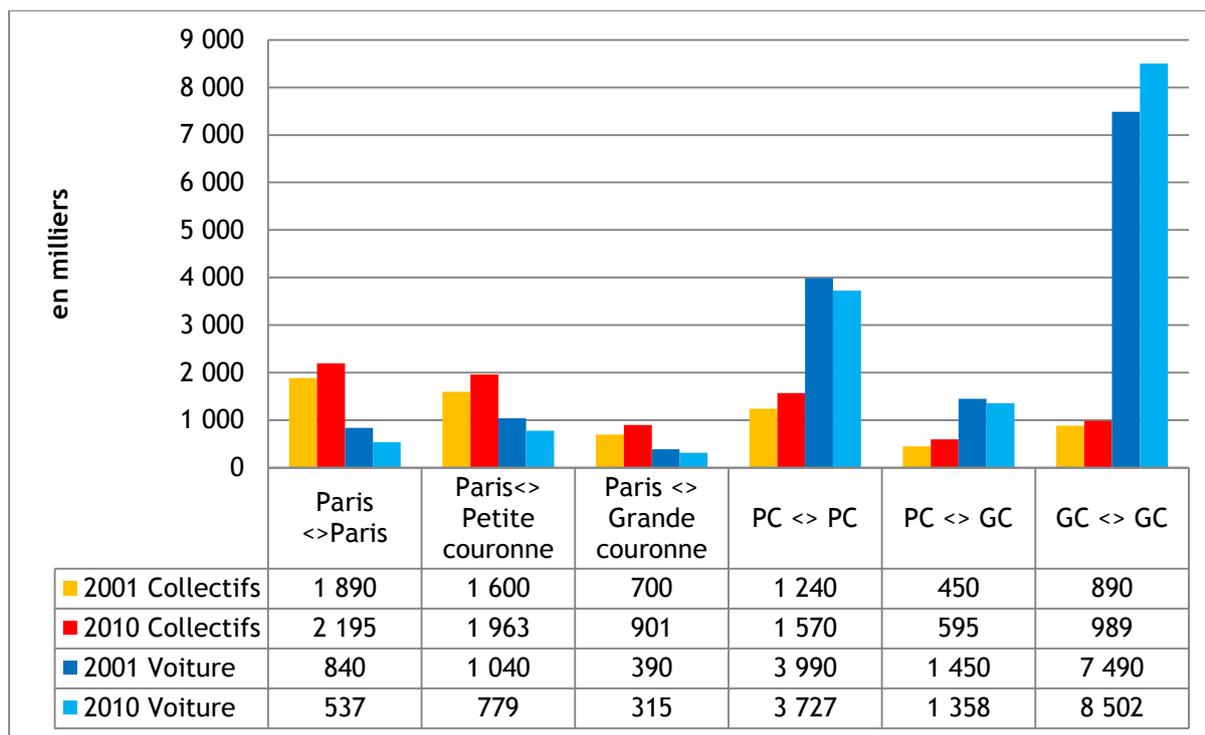
Tableau 15 : Part des transports collectifs dans l'ensemble des transports par grand type de liaison 2001-2010

en milliers	2001		2010		Evolution	
Paris<> Paris, PC, GC	4 190	18,1%	5 059	20,2%	+869	+20,7%
PC<> PC, GC	1 690	7,3%	2 165	8,6%	+475	+28,1%
GC<> GC	890	3,8%	989	3,9%	+99	+11,1%
Hors Ile-de-France	50	0,2%	57	0,2%	+7	+14,0%
	6 820	29,4%	8 270	33,0%	+1 450	+21,3%

Source : Données enquête globale transport 2010

Les déplacements en transport public dans ou vers Paris représentent le cinquième de l'ensemble des déplacements mécanisés franciliens. Ils gagnent deux points, par un gain de plus de 20% en volume. Leur gain de 870 000 transports collectifs quotidiens représente 60% du million et demi de transports collectifs quotidiens supplémentaires entre 2001 et 2010. On note le développement proportionnellement encore plus rapide des déplacements collectifs à l'intérieur de la petite couronne ou entre celle-ci et la grande. Un gain significatif est même enregistré à l'intérieur de la grande couronne, mais insuffisant pour y remettre en cause la prépondérance écrasante de la voiture.

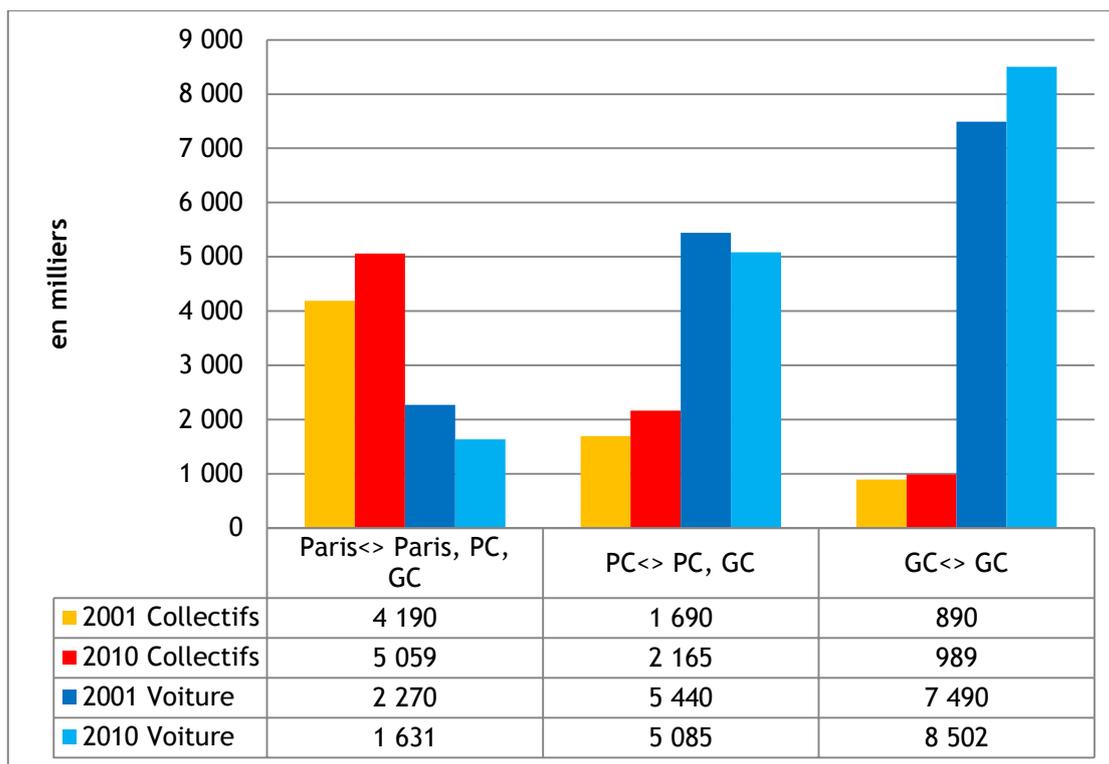
Graphique 8 : Nombre des déplacements par jour 2001-2010 et par liaison



Source : Données enquête globale transport 2010

Si l'on regroupe les liaisons affectant Paris (internes à Paris, ou entre Paris et les petite et grande couronnes), le contraste entre la zone centrale, où l'usage des transports collectifs est largement majoritaire, et les couronnes est marqué.

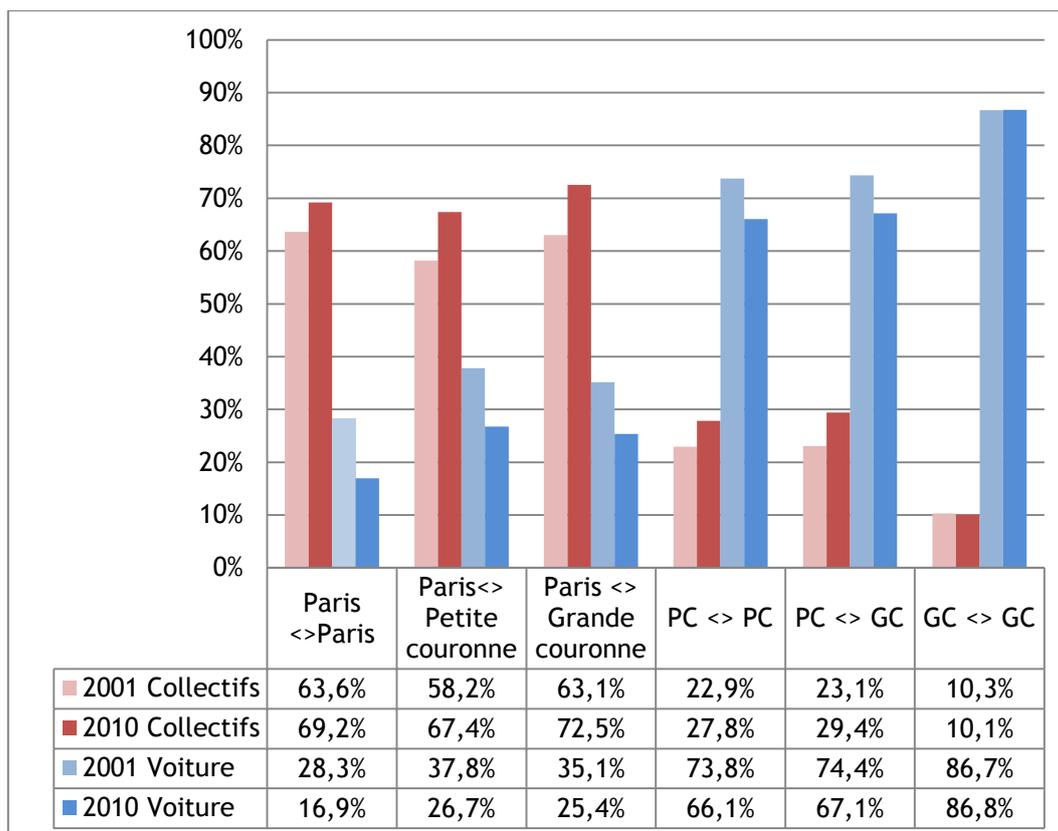
Graphique 9 : Nombre des déplacements par jour et par grand type de liaison 2001-2010



Source : Données enquête globale transport 2010

Les graphiques ci-dessous indiquent la répartition, pour chaque type de liaison, entre les modes collectifs et la voiture, et leur évolution depuis 2001.

Graphique 10 : Mode de transport mécanisé utilisé par type de liaison 2001-2010

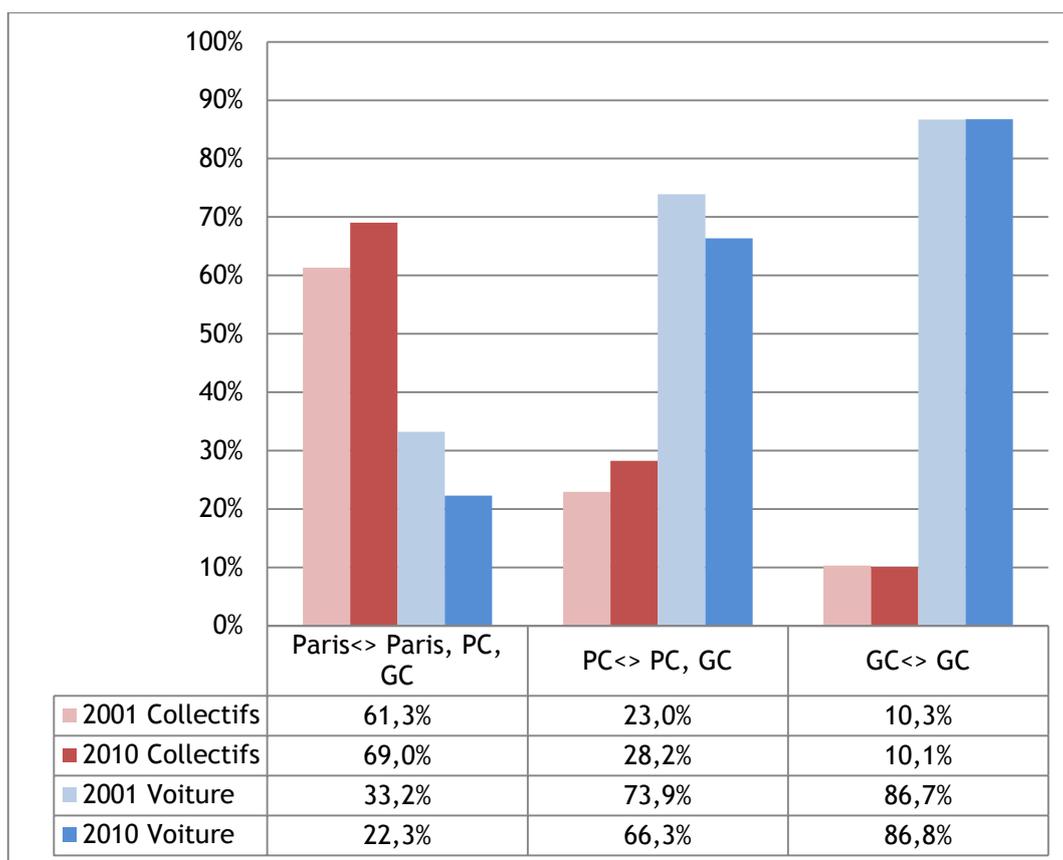


Source : Données enquête globale transport 2010

La part des transports en commun progresse pour tous les types de liaison, sauf ceux internes à la grande couronne, où la répartition reste stable. Ainsi, les déplacements à l'intérieur de Paris effectués par modes mécanisés l'étaient en transport en commun à hauteur de 63,6% en 2001. Ils le sont pour 69,2% en 2010, soit un gain de 5,6 points). Mais ce sont les liaisons entre la grande couronne et Paris qui sont le plus effectués en transport collectif (72,5%) et sur lesquelles ce dernier se développe le plus (+9,4 points, contre +5,6 pour les transports collectifs dans Paris), ce qui n'est pas sans effet sur la qualité du service ferré.

Inversement, la voiture, qui représentait encore 28,3% des transports mécanisés internes à Paris, n'en compte plus que 16,9%, soit un recul de plus de 10 points (le recul de la voiture est supérieur au gain des transports collectifs en raison de la progression parallèle des deux roues). Une évolution similaire est relevée dans les déplacements internes à la petite couronne ou entre celle-ci et la grande couronne. Mais l'usage de la voiture demeure majoritaire dans cette dernière. A l'intérieur de la grande couronne, le partage entre la voiture et les transports collectifs reste stable, avec une écrasante prépondérance de la première.

Graphique 11 : Mode de transport mécanisé utilisé par grand type de liaison 2001-2010



Source : Données enquête globale transport 2010

2.4. Un volume de transport collectif en croissance continue

En 20 ans, le nombre de voyageurs x kilomètres a cru d'environ 40%, que ce soit sur les réseaux RATP comme sur le réseau SNCF, selon les données de l'INSEE. La répartition entre les deux opérateurs reste constante sur la période, la RATP représentant 57% du total et la SNCF 43%.

Tableau 16 : Nombre de voyageurs x kilomètres par an (en milliards)

	SNCF		RATP	
1994	8,531	43%	11,478	57%
1995	7,624	43%	10,213	57%
1996	7,981	42%	10,962	58%
1997	8,108	42%	11,274	58%
1998	8,212	41%	11,695	59%
1999	8,476	41%	12,044	59%
2000	9,678	43%	12,655	57%
2001	9,854	43%	12,863	57%
2002	10,109	43%	13,513	57%
2003	10,047	43%	13,215	57%
2004	9,94	41%	14,254	59%
2005	10,248	42%	14,401	58%
2006	10,65	42%	14,67	58%
2007	11,02	43%	14,538	57%
2008	11,39	43%	15,352	57%
2009	11,411	43%	15,144	57%
2010	11,496	43%	15,368	57%
2011	11,849	43%	15,654	57%
2012	12,077	43%	15,912	57%
2013	12,011	43%	16,034	57%
2014	12,286	43%	16,41	57%

Source : INSEE Transport de voyageurs

Par mode de transport, le fer reste très largement prépondérant en volume, puisqu'il constitue près de 90% du nombre total de voyageurs x kilomètres effectué. Cependant, la part du transport de surface progresse de 2 points, à partir de 2011.

Tableau 17 : Nombre de voyageurs x kilomètre par réseau (en milliards)

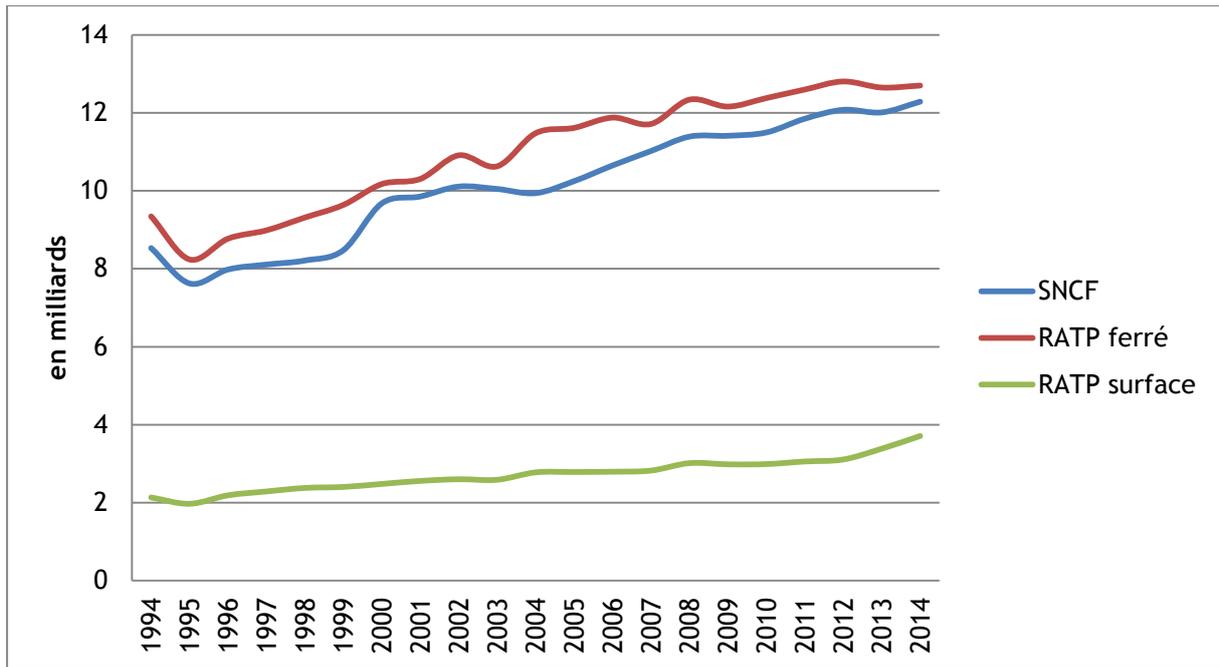
en milliards	SNCF		RATP ferré		Ferré SNCF + RATP		Surface	
1994	8,531	43%	9,344	47%	17,875	89%	2,135	11%
1995	7,624	43%	8,239	46%	15,863	89%	1,973	11%
1996	7,981	42%	8,772	46%	16,753	88%	2,19	12%
1997	8,108	42%	8,986	46%	17,094	88%	2,289	12%
1998	8,212	41%	9,315	47%	17,527	88%	2,379	12%
1999	8,476	41%	9,638	47%	18,114	88%	2,404	12%
2000	9,678	43%	10,173	46%	19,851	89%	2,481	11%
2001	9,854	43%	10,304	45%	20,158	89%	2,559	11%
2002	10,109	43%	10,91	46%	21,019	89%	2,602	11%
2003	10,047	43%	10,628	46%	20,675	89%	2,588	11%
2004	9,94	41%	11,477	47%	21,417	89%	2,778	11%
2005	10,248	42%	11,614	47%	21,862	89%	2,787	11%
2006	10,65	42%	11,877	47%	22,527	89%	2,795	11%
2007	11,02	43%	11,714	46%	22,734	89%	2,824	11%
2008	11,39	43%	12,338	46%	23,728	89%	3,015	11%
2009	11,411	43%	12,16	46%	23,571	89%	2,984	11%
2010	11,496	43%	12,378	46%	23,874	89%	2,99	11%
2011	11,849	43%	12,597	46%	24,446	89%	3,057	11%
2012	12,077	43%	12,804	46%	24,881	89%	3,108	11%
2013	12,011	43%	12,648	45%	24,659	88%	3,385	12%
2014	12,286	43%	12,699	44%	24,985	87%	3,711	13%

Source : INSEE Transport de voyageurs

La progression des réseaux ferrés SNCF et RATP est à peu près parallèle. Le premier gagne en vingt ans 3,755 milliards de voyageurs x kilomètres (+44%), le second, 3,355 (+36%). Le réseau de surface gagne 1,576 milliard, soit une progression quasiment deux fois plus rapide que le ferré (+74%).

Comme la part du réseau SNCF dans le total reste constante, la progression du réseau de surface RATP à partir de 2012 paraît s'être effectuée au détriment du réseau ferré de la régie, au moins en termes relatifs, voire parfois en valeur absolue. Ainsi, le nombre de voyageurs x kilomètres effectué par le réseau ferré RATP a baissé en valeur absolue, perdant 222 millions d'unités, le réseau de surface enregistrant un gain légèrement supérieur (277 millions). L'année suivante, chaque réseau RATP a enregistré un gain en volume équivalent, soit proportionnellement plus rapide pour le réseau de surface que ferré.

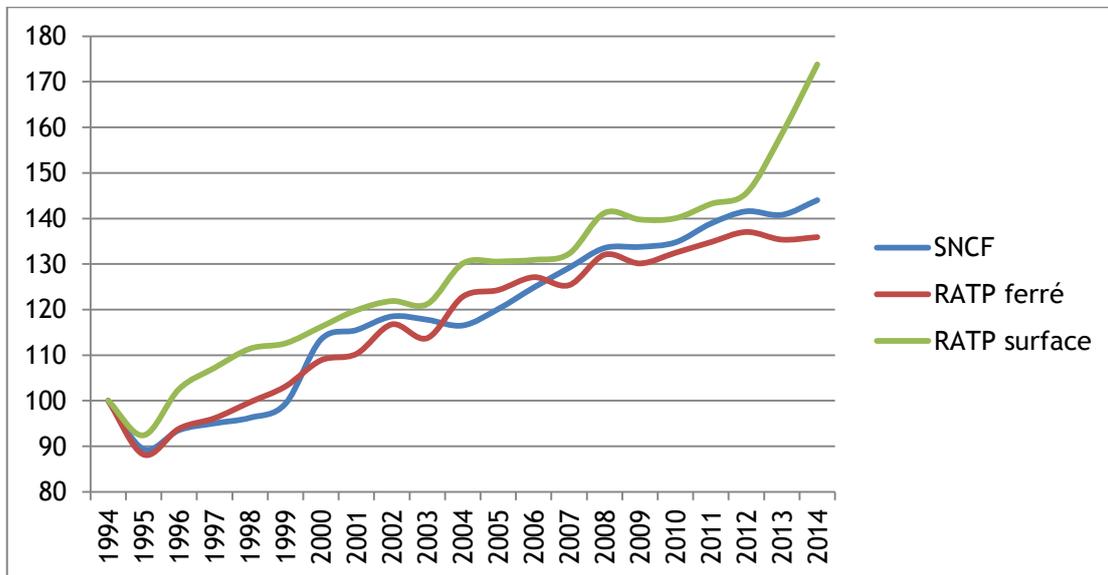
Graphique 12 : Nombre de voyageurs x kilomètres 1994-2014 par réseau



Source : Données INSEE Transport de voyageurs

En base 100 en 1994, la croissance du transport de surface est très marquée sur les dernières années, comme le met en évidence le graphique ci-dessous.

Graphique 13 : Courbe d'évolution des réseaux ferrés et de surface. Voyageurs x kilomètres. Base 100 en 1994

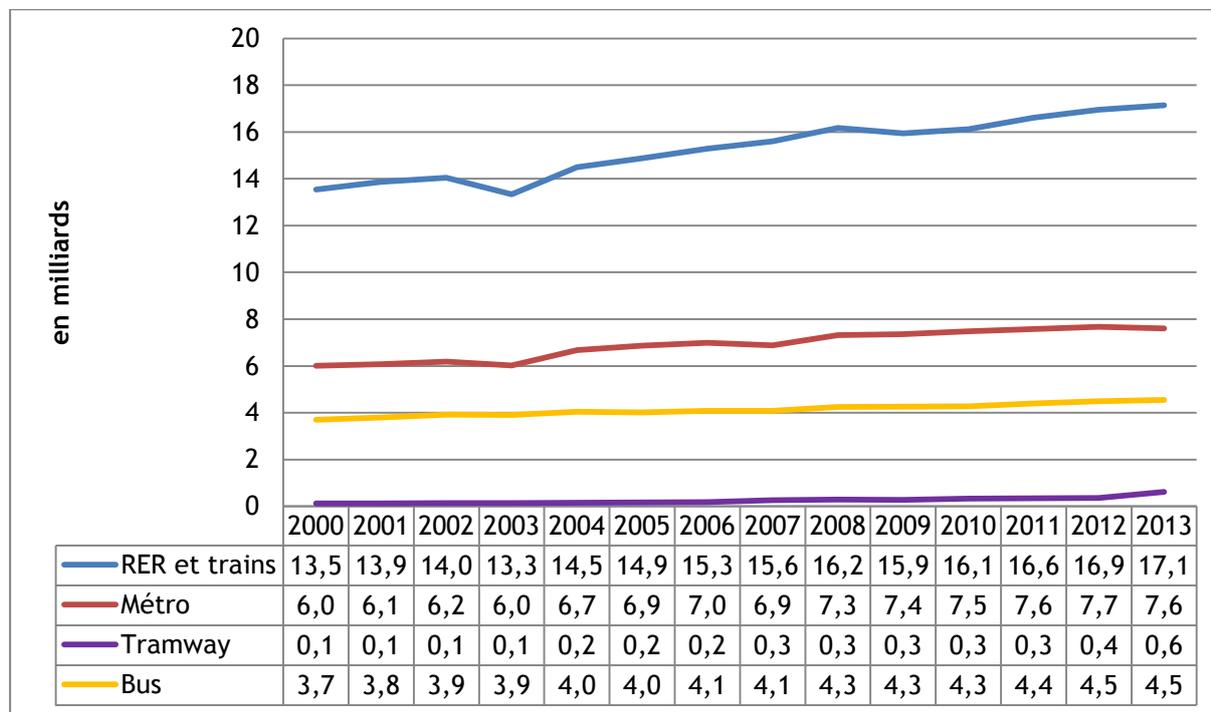


Source : Données INSEE Transport de voyageurs

Si l'on se fonde sur les données diffusées par l'Observatoire de la mobilité en Ile-de-France (OMNIL), également exprimées en voyageurs x kilomètres - mais dont les bornes temporelles sont différentes (elles n'intègrent pas 2014), les résultats ne sont pas totalement identiques. Mais les tendances demeurent. Le transport de surface enregistre

effectivement une certaine progression, non pas tant due au bus qu'au tramway. Cette progression demeure cependant très inférieure à celle des réseaux ferrés sur la durée.

Graphique 14 : Nombre de voyageurs x kilomètres et par mode 2000-2013



Source : Données Open data OMNIL

Tableau 18 : Evolution du nombre de voyageurs x kilomètres par mode 2000-2013

en millions	2000		2013		Evolution		
SNCF (y compris T4)	9 420	40,3%	12 103	40,5%	+ 2 683	41%	+28%
RER RATP	4 119	17,6%	5 044	16,9%	+ 925	14%	+22%
RER et trains	13 539	57,9%	17 147	57,3%	+ 3 608	55%	+27%
Métro	6 011	25,7%	7 605	25,4%	+ 1 594	24%	+27%
MODES FERRES	19 550	83,6%	24 752	82,8%	+5 202	80%	+27%
TRAMWAY	125	0,5%	615	2,1%	+ 491	8%	+394%
Bus à Paris	846	3,6%	833	2,8%	- 12	0%	-1%
Bus petite couronne (RATP)	1 627	7,0%	1 873	6,3%	+246	4%	+15%
Bus en grande couronne (Optile + TRA)	1 229	5,3%	1 835	6,1%	+ 606	9%	+49%
BUS	3 702	15,8%	4 542	15,2%	+ 840	13%	+23%
TOUS MODES	23 376	100%	29 909	100%	+6 533	100%	+28%

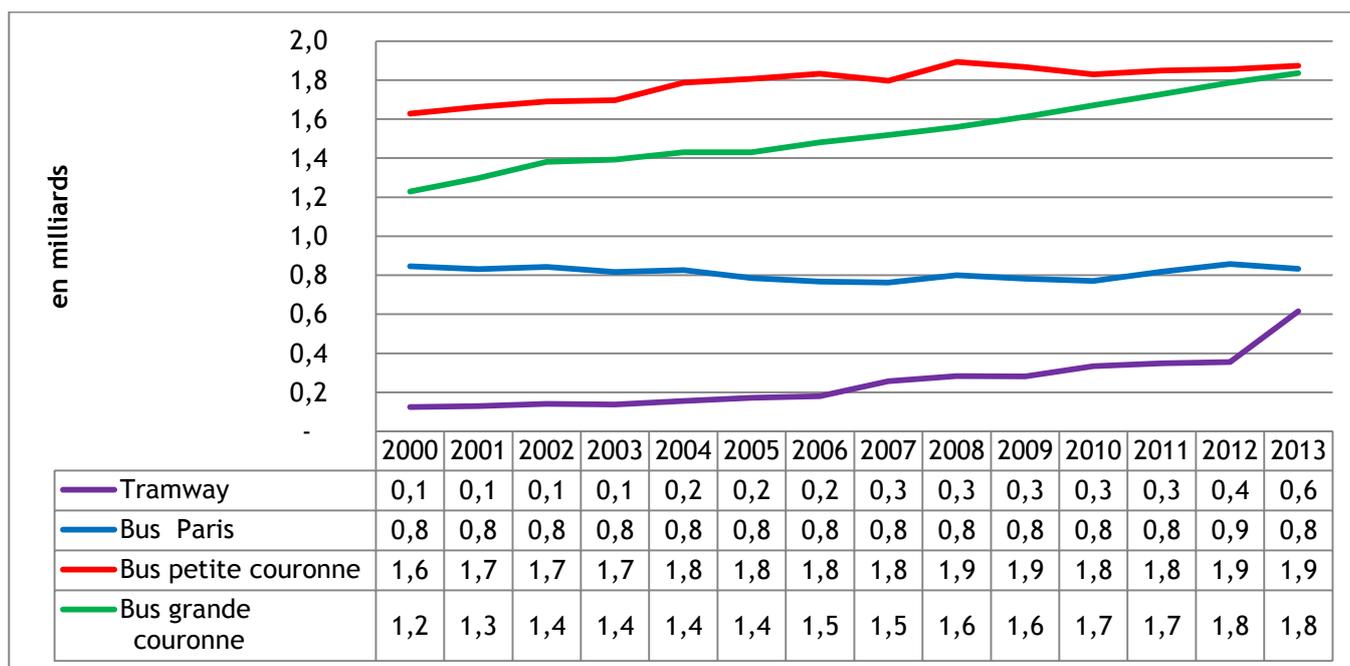
Source : Données Open data OMNIL

6,5 milliards de voyageurs x kilomètres supplémentaires ont été gagnés depuis l'année 2000 jusqu'en 2013, soit +28%. 5,2 milliards l'ont été sur le réseau ferré, soit une hausse de 27%. Très proche de la progression de l'ensemble, la part du fer reste prépondérante, avec un peu moins de 83% de l'ensemble, soit un très léger recul de 0,8 point. L'évolution a été à peu près uniforme par type de réseau : métro ou RER et trains. Seuls le RER RATP a cru un peu moins vite, mais le RER SNCF et les trains ont progressé davantage, de sorte que, globalement, la part de chaque mode est à peu inchangée : 25% du total des kilomètres x voyageurs pour le métro, et 57% pour le RER et le train.

Le bus progresse moins : 840 millions de voyageurs x kilomètres supplémentaires, soit 23%, contre 28% pour l'ensemble. Au sein de ce mode de transport, il stagne à Paris, il progresse deux fois moins vite que la moyenne des transports en petite banlieue (+15%). En revanche, il augmente de près de moitié en grande couronne (+49%), deux fois plus vite que la progression globale du bus.

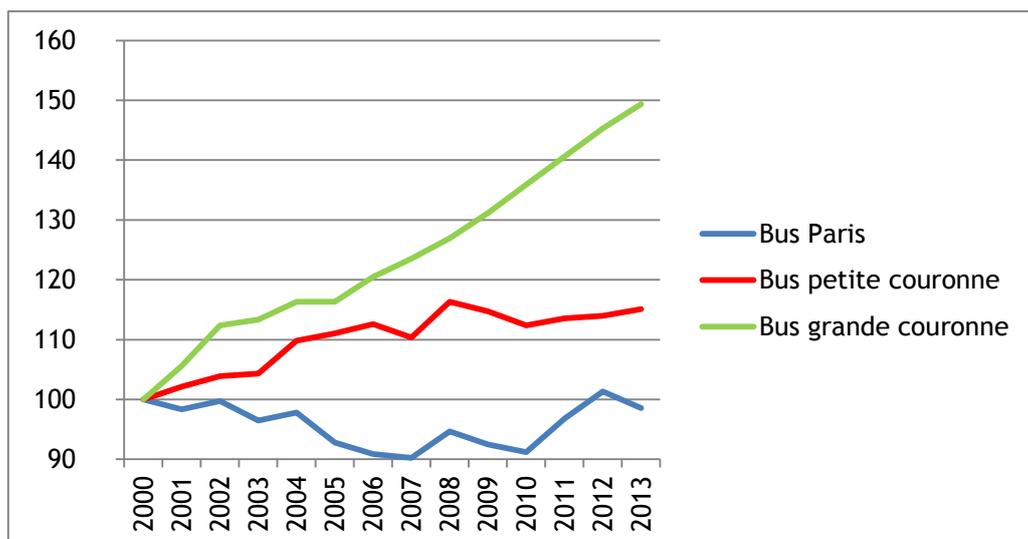
La performance la plus spectaculaire est celle du tramway, qui multiplie sa production par cinq, il est vrai en partant d'un niveau très bas. A lui seul, il représente 8% de la hausse totale. Avec près de 500 millions de voyageurs, il représente près du quart des voyageurs x kilomètres effectués par le bus à Paris et en petite couronne et il progresse près de deux fois et demie plus vite que lui.

Graphique 15 : Nombre de voyageurs x kilomètres bus et tramway



Source : Données Open data OMNIL

Graphique 16 : Evolution du nombre de voyageurs x kilomètres bus et tramway
Base 100 en 2000



Source : Données Open data OMNIL

2.5. Une progression différenciée de l'offre

Alors que la RATP et la SNCF enregistrent tous deux une forte progression de leur activité, l'offre ne paraît pas suivre celle de la fréquentation, s'agissant tout au moins du réseau ferré, le plus important en volume. En revanche, l'évolution de l'offre et de la fréquentation paraissent plus parallèles pour le réseau de surface.

Un réseau stable en termes de kilomètres, sauf pour le bus et le tramway.

Tableau 19 : Longueur des réseaux

en kilomètres	2009	2012	2013	Evolution 2013/2009	
Train	920	884	850	-70	-8%
RER	605	600	600	- 5	-1%
Métro	217	219	218	+ 1	1%
Tramway	42	65	83	+41	+99%
Bus	24 661	32 067	33 047	+ 8 387	+34%
- dont Paris	597	603	709	+112	+19%
- dont petite et grande couronne	22 717	30 157	30 802	+ 8 085	+36%
- dont Noctilien	1 346	1 307	1 050	- 296	-22%

Source : GART

Le réseau ferré ne connaît d'augmentation du kilométrage que pour le tramway, qui reste encore largement minoritaire.

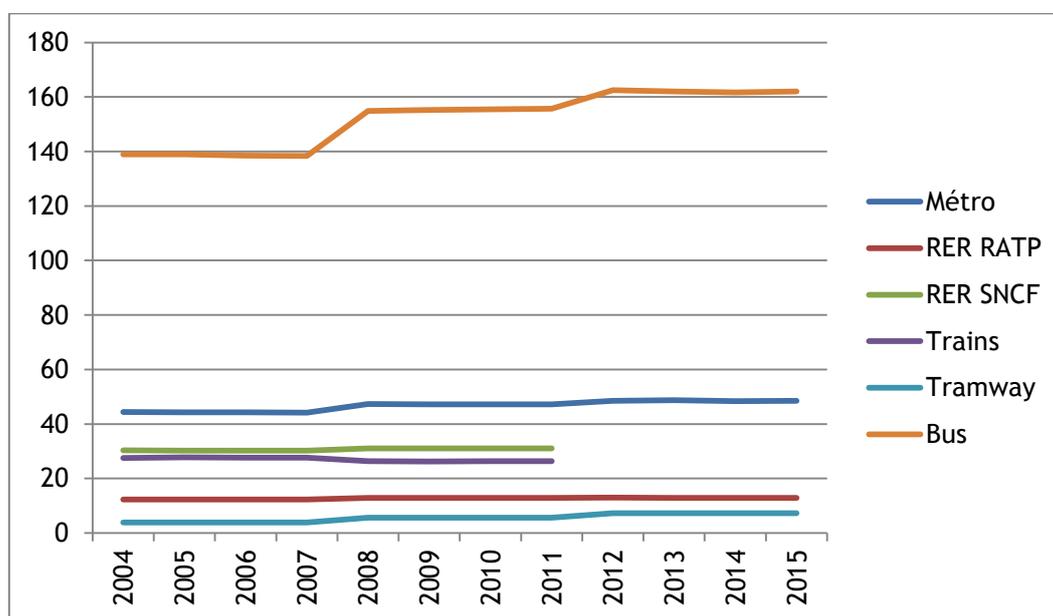
L'augmentation, en kilomètres, du réseau de bus est générale, mais plus importante, en valeur relative, sur le réseau Optile, qui est déjà le plus long, en valeur absolue.

Tableau 20 : Longueur des réseaux par exploitant et zone

en kilomètres	Exploitant	2009	2010	2011	2012	2013		Evolution 2013/2009	
Bus à Paris	RATP	597	598	603	603	709	2,2%	+18,7%	+112
Bus en Petite et Grande couronne	RATP	2 685	2 646	2 678	2 678	2 744	8,3%	+2,2%	+59
	Optile	20 032	23 756	27 479	27 479	28 058	85,2%	+40,1%	+ 8 026
Noctilien	RATP	626	631	743	743	744	2,3%	+18,8%	+118
	SNCF	720	599	675	675	675	2,0%	-6,3%	-45
TOTAL		24 661	28 229	32 179	32 178	32 930	100%	+33,5%	+ 8 269

Source : OMNIL

Graphique 17 : Evolution de l'offre 2004-2015 par réseau
En millions de kilomètres commerciaux



Source : Données contrats STIF RATP et SNCF

2.5.1. Un réseau ferré en situation tendue, surtout pour la SNCF

Les données sur l'offre sont celles qui figurent dans les contrats et leurs avenants entre la SNCF et le STIF exprimés en TCC (trains kilomètres commerciaux). Elles ne sont pas fournies pour la SNCF dans le contrat initial 2011-2014 (annexe vierge), alors qu'elles figuraient dans le contrat précédent. Quoi qu'il en soit, la SNCF paraît en situation capacitaire plutôt plus tendue que la RATP face à l'augmentation de la fréquentation.

Tableau 21 : Evolution de l'offre ferrée. 2004-2015 en trains kilomètres commerciaux

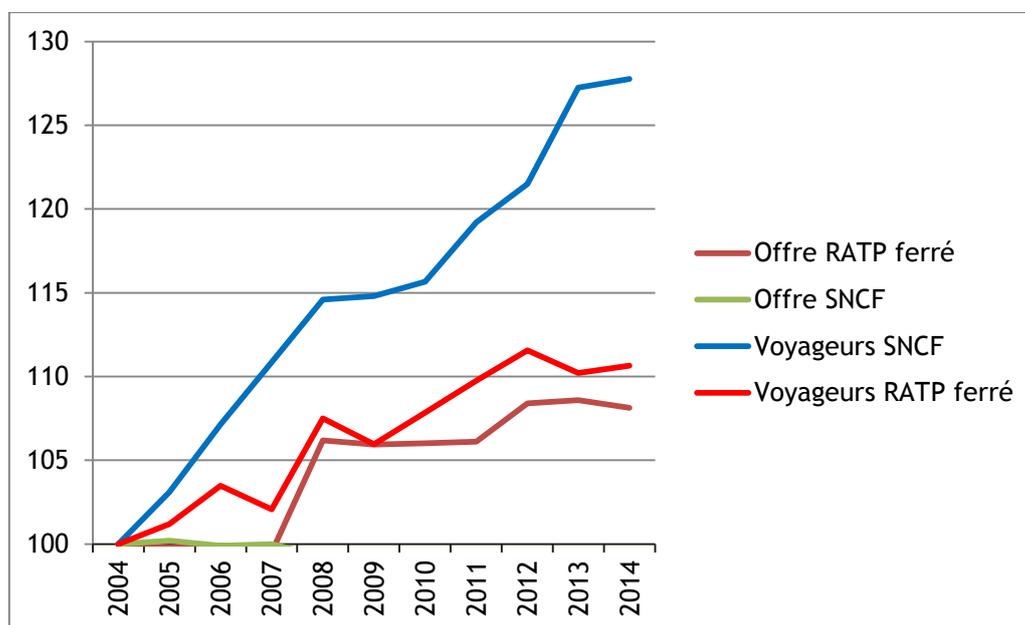
en millions	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Evol. 2014/2004	
Métro	44,37	44,33	44,29	44,15	47,35	47,19	47,21	47,27	48,54	48,72	48,44	48,52	+4,15	+9%
RER A	8,19	8,15	8,14	8,15	8,69	8,72	8,74	8,73	8,75	8,70	8,71	8,71	+0,52	+6%
RER B	4,16	4,14	4,14	4,14	4,19	4,17	4,18	4,18	4,20	4,18	4,17	4,18	+0,01	0%
RER RATP	12,35	12,29	12,28	12,29	12,88	12,90	12,92	12,91	12,95	12,87	12,89	12,89	+0,54	+4%
RATP	56,72	56,62	56,57	56,44	60,23	60,09	60,13	60,18	61,49	61,59	61,33	61,40	+4,68	+8%

SNCF												Evol. 2011/2004		
RER A	2,03	2,02	2,01	2,01	2,34	2,36	2,36	2,36					+0,34	+17%
RER B	4,73	4,71	4,71	4,71	4,73	4,71	4,72	4,72					-0,01	0%
RER C	10,56	10,54	10,51	10,52	10,71	10,67	10,69	10,68					+0,12	+1%
RER D	8,99	8,96	8,93	8,94	9,31	9,28	9,29	9,30					+0,31	+3%
RER E	4,04	4,02	4,02	4,02	3,98	3,97	3,98	3,98					-0,06	-2%
RER SNCF	30,34	30,26	30,19	30,20	31,07	31,00	31,04	31,03					+0,70	+2%
Trains	27,56	27,76	27,65	27,69	26,40	26,30	26,32	26,34					-1,22	-4%
Transilien	57,90	58,02	57,84	57,89	57,47	57,29	57,36	57,37					-0,53	-1%

Source : Conventions STIF RATP et SNCF

Ainsi, alors que l'augmentation des kilomètres x voyageurs en 10 ans est de 11% pour la RATP, l'offre progresse à peine moins : 8%. Comme le réseau est pratiquement stable en termes de kilomètres, l'augmentation de l'offre résulte principalement de l'augmentation du nombre des trains. Quoiqu'il en soit l'évolution de l'offre reste à peu près comparable à celle de la fréquentation. En revanche, l'augmentation des kilomètres x voyageurs de la SNCF est bien plus considérable : +28%, et l'offre ne peut pas suivre dans les mêmes proportions, le réseau étant stable, voire saturé, comme le nombre des trains. Ce qui n'est pas sans conséquence sur les performances de l'opérateur, notamment en termes de ponctualité.

Graphique 18 : Evolution comparée transports voyageurs kilomètres/offre SNCF et RATP
Base 100 en 2004



Source : Données INSEE transport voyageurs Conventions STIF RAP et SNCF

2.5.2. Une offre de surface plus dynamique

L'offre de surface de la RATP a progressé sur la même période plus de deux fois plus vite que celle de son réseau ferré. La progression la plus rapide est enregistrée sur le tramway. Au total, cependant, le volume de voyageurs x kilomètres progresse encore un peu plus vite.

Tableau 22 : Evolution de l'offre de surface 2004 - 2015. en kilomètres commerciaux.

en millions	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Evol.2015/2004	
Tramway+ bus site propre	3,90	3,89	3,88	3,87	5,59	5,59	5,60	5,61	7,31	7,29	7,27	7,28	+3,38	+87%
Mobilien Paris					18,81	18,84	18,86	18,88	22,41	22,39	22,32	22,40	+22,40	
Mobilien banlieue					40,84	41,20	41,24	41,32	44,24	44,09	43,97	44,07	+44,07	
Bus PDU Mobilien	52,10	52,12	51,98	51,95	59,65	60,04	60,10	60,21	66,65	66,48	66,29	66,47	+14,37	+28%
Bus Paris	24,22	24,25	24,12	24,12	25,54	25,60	25,60	25,68	23,30	23,26	23,19	23,26	-0,96	-4%
Bus banlieue	62,63	62,61	62,35	62,27	65,85	65,77	65,87	65,97	68,50	68,25	68,09	68,26	+5,63	+9%
Noctilien					3,89	3,89	3,88	3,88	4,10	4,08	4,10	4,08	+4,08	
Bus	138,95	138,98	138,45	138,34	154,93	155,29	155,45	155,74	162,56	162,07	161,66	162,07	+23,12	+17%
SURFACE	142,85	142,87	142,33	142,21	160,52	160,88	161,05	161,35	169,87	169,35	168,94	169,35	+26,50	+19%

Source : Données conventions STIF RATP

L'offre ainsi exprimée a augmenté de près d'un cinquième en dix ans, quasi exclusivement en raison de l'augmentation des bus. Le Mobilien (petite et grande couronne) représente à lui seul plus de la moitié de l'augmentation, et le Noctilien 15%.

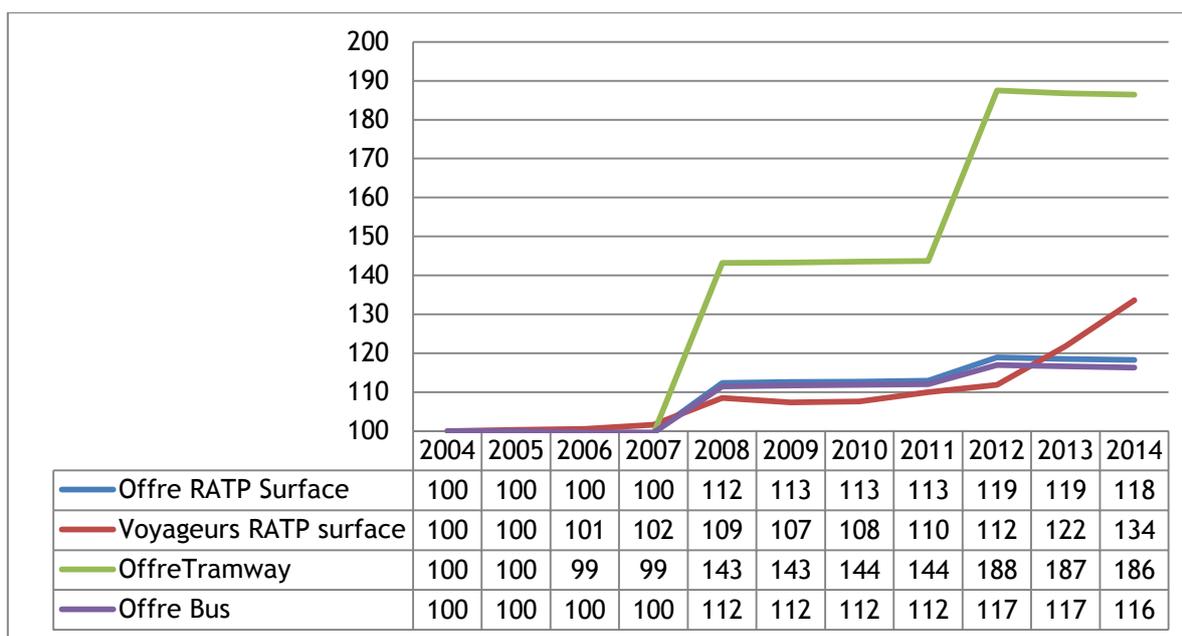
En termes de proportion de l'offre, le bus représente toujours l'écrasante majorité. Mais il perd un point et demi, en faveur du tramway. Le Noctilien, apparu seulement en 2008, n'est pas négligeable avec 2,4% du total.

Tableau 23 : Structure comparée de l'offre de surface 2004-2015

SURFACE	2004	2015	Evolution
Tramway+ bus site propre	2,7%	4,3%	1,6%
Bus PDU Mobilien	36,5%	39,3%	2,8%
Bus Paris	17,0%	13,7%	-3,2%
Bus banlieue	43,8%	40,3%	-3,5%
Noctilien	0,0%	2,4%	2,4%
Bus	97,3%	95,7%	-1,6%
TOTAL	100%	100%	0%

Source : Données conventions RATP

Graphique 19 : Evolution comparée de l'offre de surface et des voyageurs. Base 100 en 2004



Source : Données INSEE et Contrats STIF RATP

3. UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS RADIAL ET CENTRE AVEC DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAINES

La fréquentation des transports collectifs reflète celle d'un réseau à la fois très dense dans la zone centrale, et organisé en liaisons radiales vers cette même zone.

Inversement, le réseau décroît en densité au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre de l'agglomération, les correspondances sont moins nombreuses en périphérie et les liaisons tangentielles quasi inexistantes.

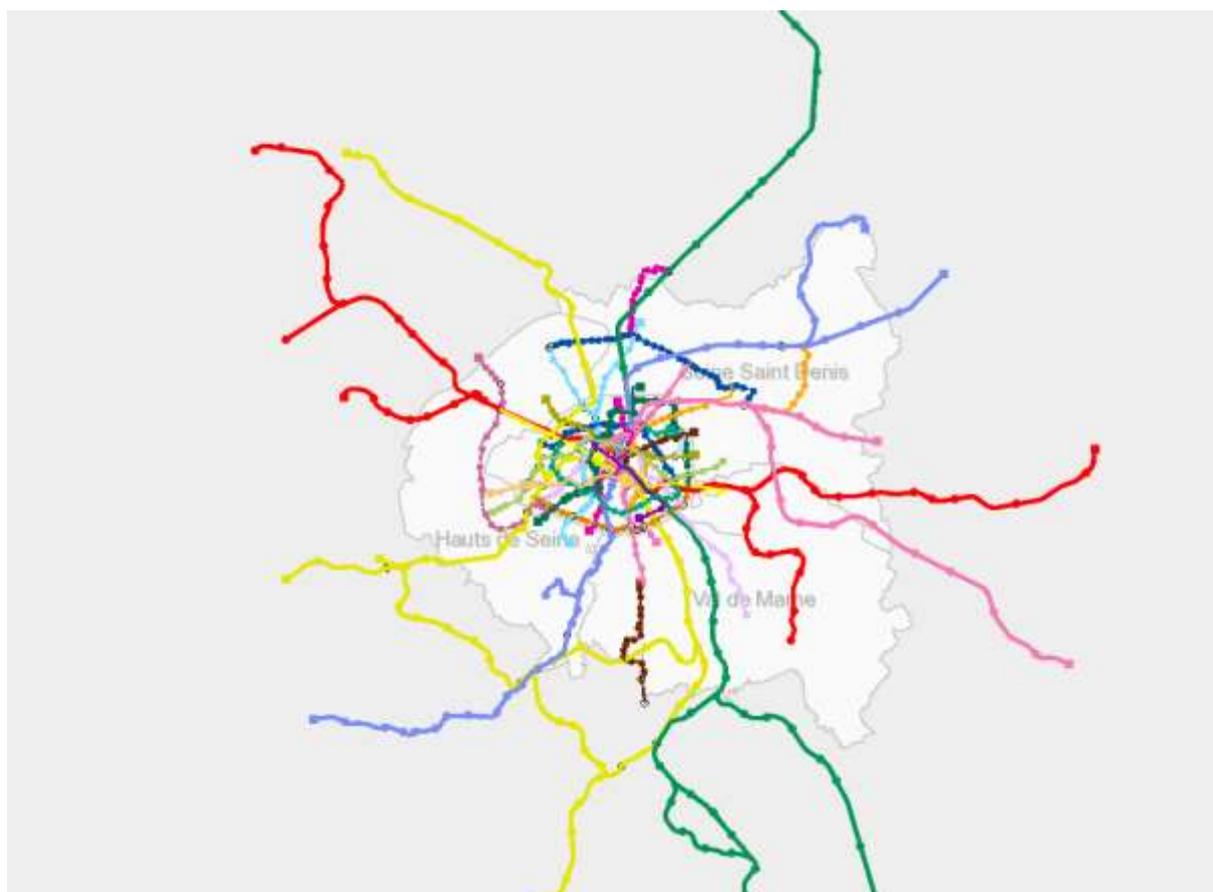
Paris, cœur d'agglomération, bénéficie donc d'un réseau de métro et même de bus très riche, par contraste avec sa périphérie.

C'est pourquoi les projets de développement privilégient l'accroissement de l'offre de transport par une extension des réseaux et leur maillage à une échelle plus large que le cœur d'agglomération.

3.1. Un réseau aujourd'hui excessivement radial

Ce caractère radial se reflète très visiblement dans la carte du réseau ferré.

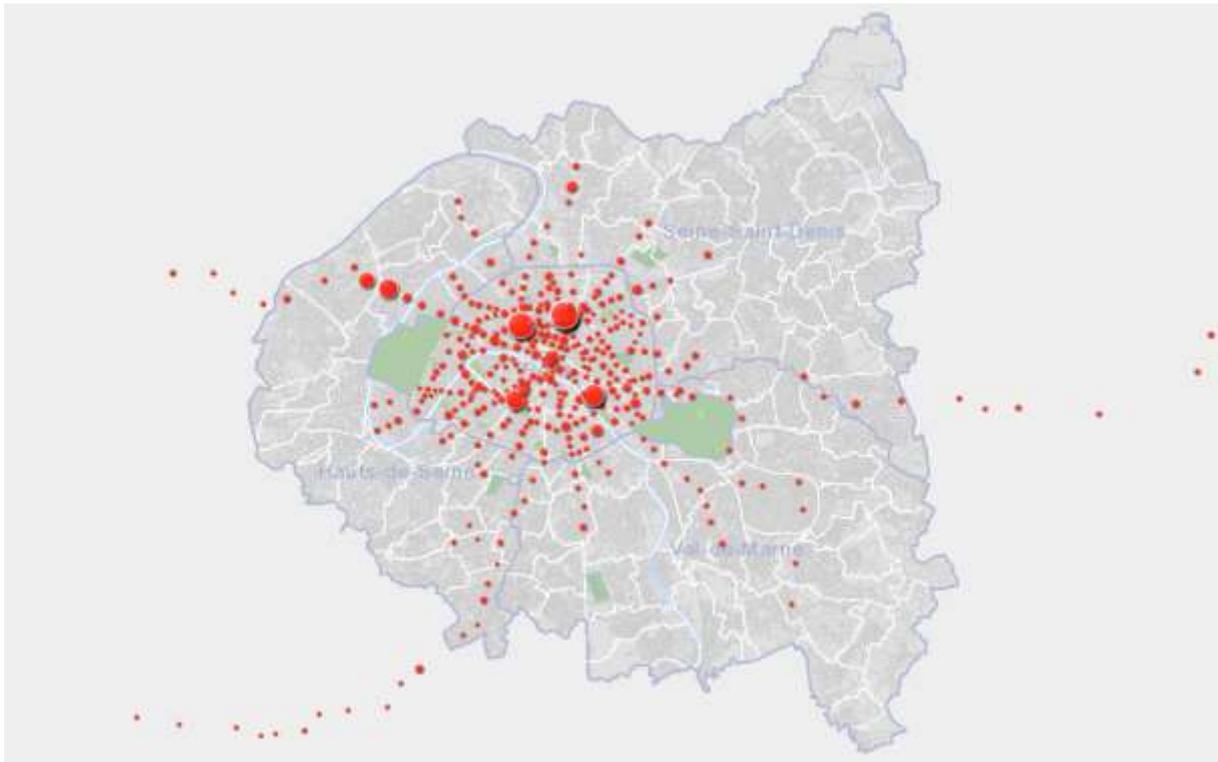
Figure 4 : Carte du réseau ferré Métro RER Transilien Tramway



Source : Open data APUR

Mais elle se mesure aussi sur celle de la fréquentation, par exemple pour celle du réseau ferré RATP (données SNCF non disponibles en open data).

Figure 5 : Entrées par station Métro RER RATP 2013



Source : Données Open data RATP

La même observation peut être effectuée pour le réseau de bus de la RATP, centré sur la zone dense- le cœur de métropole -, et où les zones les plus excentrées, même de la petite couronne, sont moins desservies.

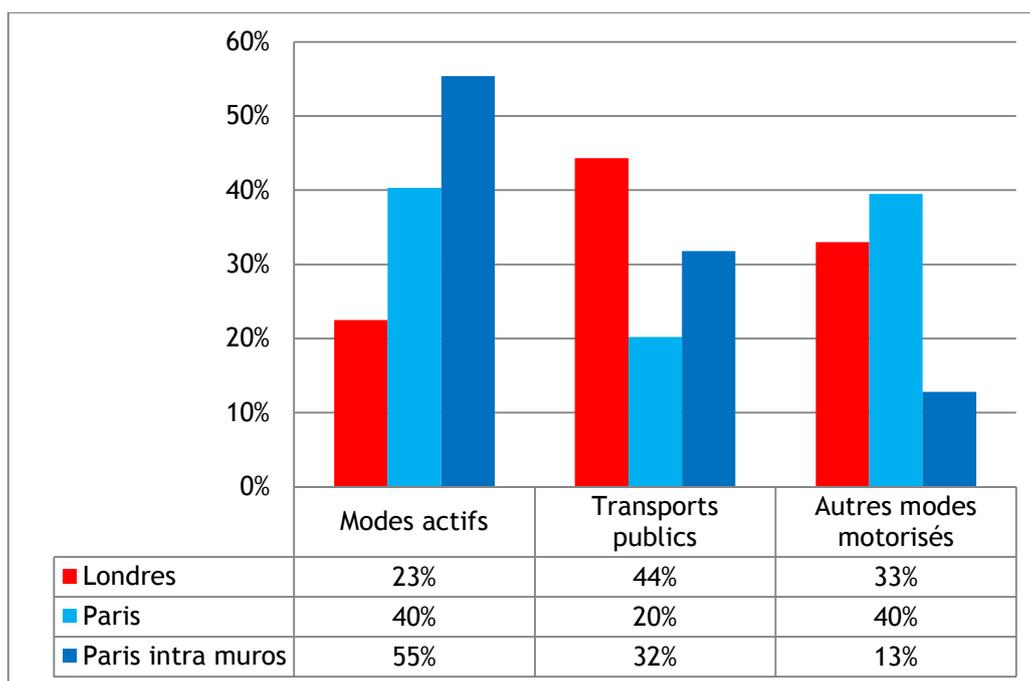
Figure 6 : Cartographie des arrêts de bus RATP 2013



Source : Open data RATP

Si l'on compare la situation de Paris (Région- 12 200 000 habitants - 12 000 km²), à celle de Londres (Grand Londres - 8 500 000 habitants - 1 572 km²), et si l'on en croit le dernier Baromètre de l'EMTA (European metropolitan transport authorities), on constate, s'agissant des modes de transport, un plus fort recours aux modes de transports actifs (marche, vélo) en Ile-de-France, surtout à Paris intra muros, et un moindre recours aux transports publics, même à Paris intra muros, les transports publics étant proportionnellement plus utilisés à Londres. Leur densité par habitant reste cependant comparable.

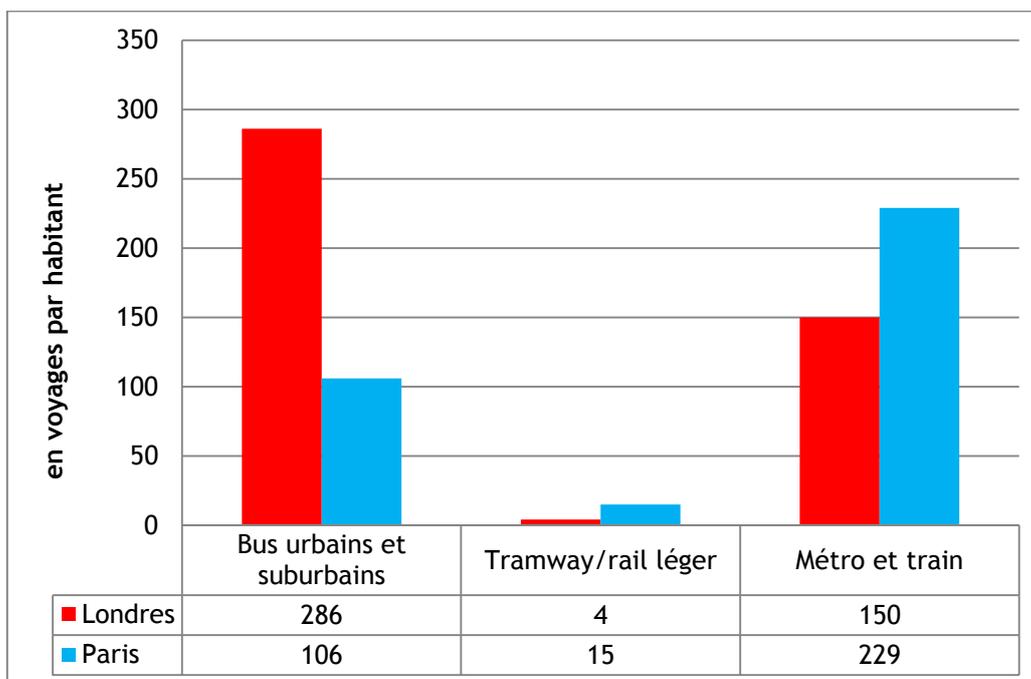
Graphique 20 : Comparaison Londres/Paris. Répartition des déplacements par mode



Source : Données Baromètre EMTA 2013

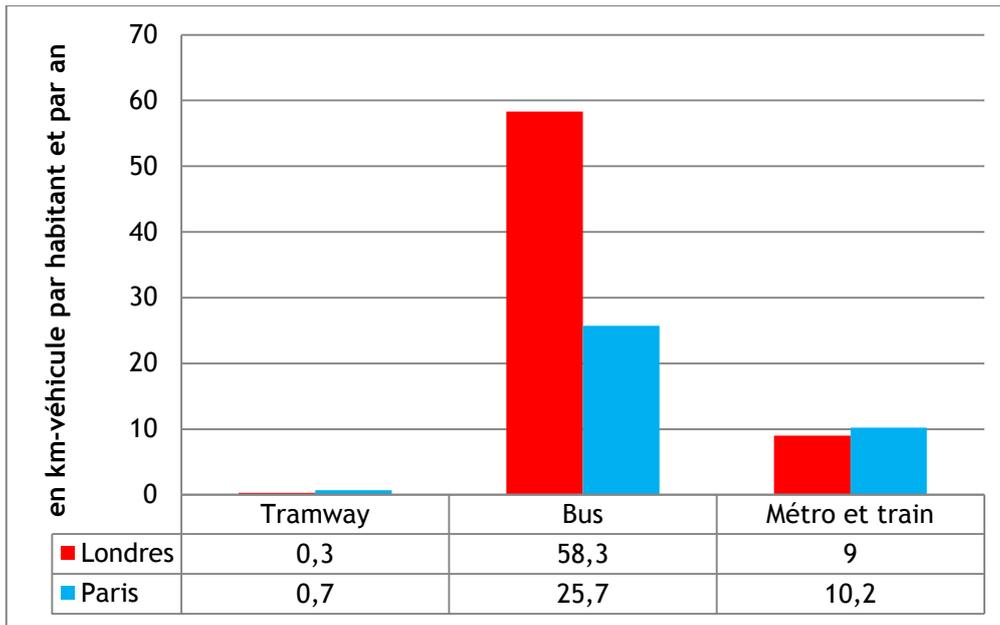
Cette plus grande utilisation des transports publics tient surtout à un usage plus intense des bus, que ce soit en termes de nombre de voyages par habitant, ou de kilomètre-bus ou train par habitant.

Graphique 21 : Comparaison Londres/Paris. Nombre de voyages en transport public par habitant et par an



Source : Données Baromètre EMTA 2013

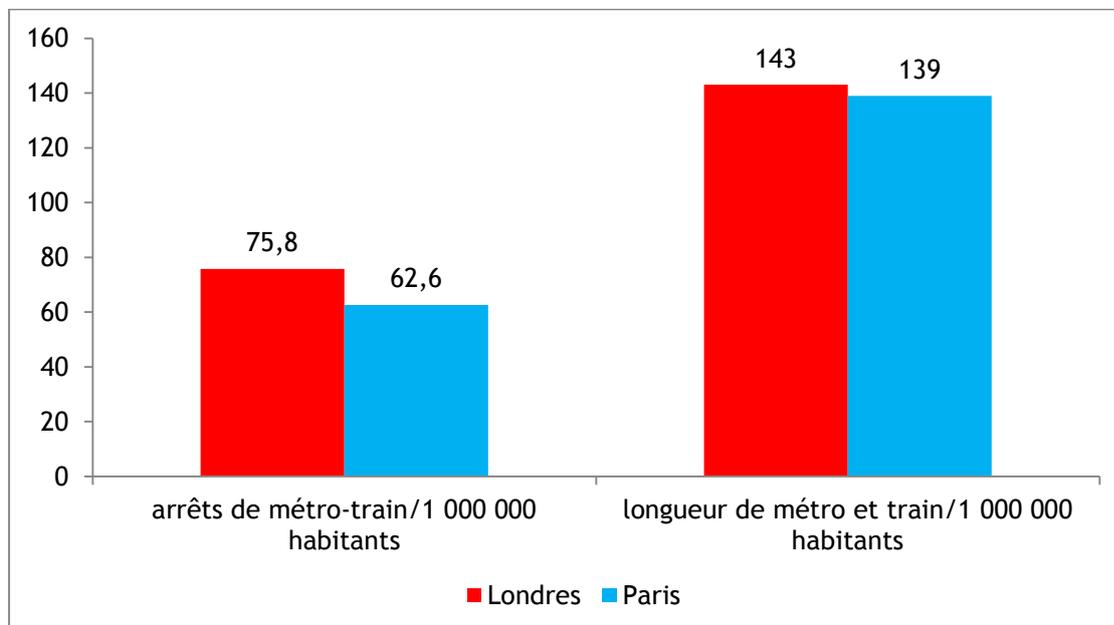
Graphique 22 : Comparaison Londres/Paris. Par kilomètre-véhicule par habitant et par an



Source : Source Données Baromètre EMTA 2013

En termes d'offre, les caractéristiques des réseaux ferrés en termes de longueur ou de nombre d'arrêts rapportés à la population sont relativement comparables entre les deux métropoles.

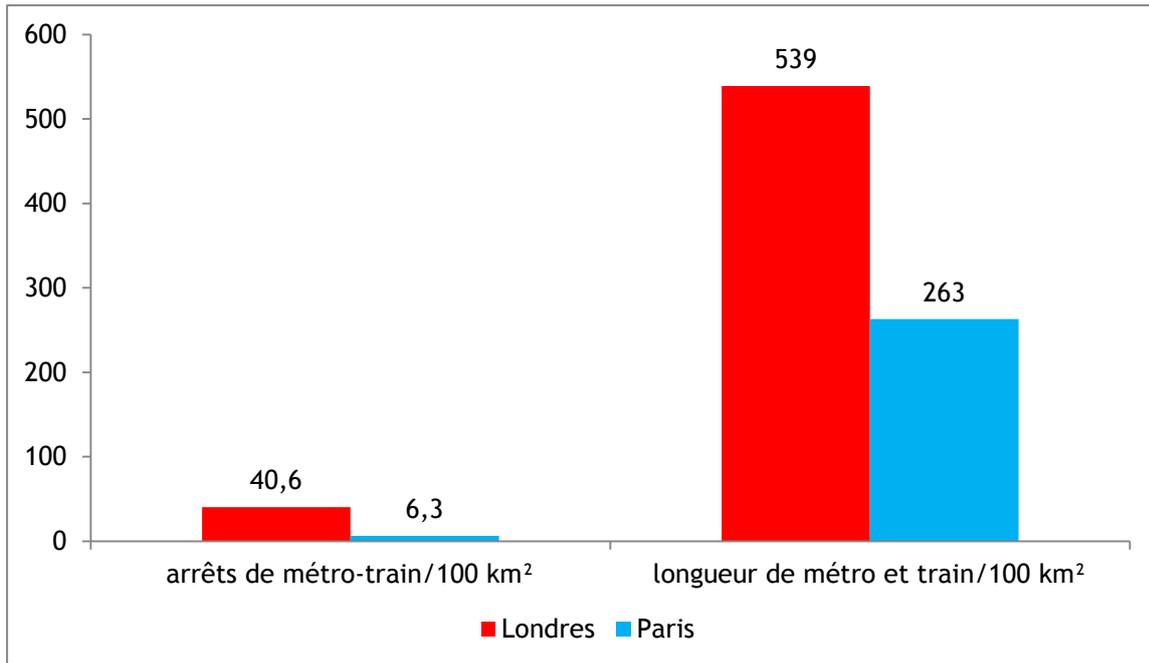
Graphique 23 : Comparaison Londres/Paris. Nombre d'arrêts et longueurs des réseaux métro et bus par habitant



Source : Données Baromètre EMTA 2013

En revanche, rapporté à la surface, la densité paraît plus forte dans la capitale britannique. L'aire géographique retenue pour l'agglomération parisienne étant particulièrement large la pénalise sans doute fortement sur ce ratio.

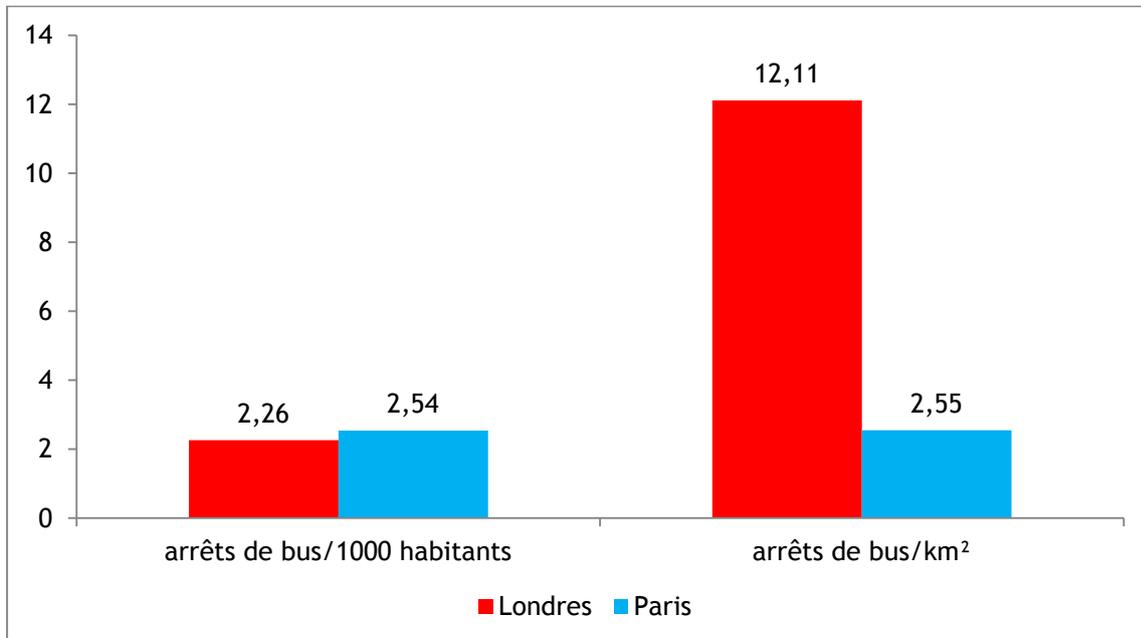
Graphique 24 : Comparaison Londres/Paris. Nombre d'arrêts et longueur des réseaux métro-train par km²



Source : Données Baromètre EMTA 2013

Il en est de même pour les bus, dont le nombre d'arrêts par habitant est très proche dans les deux métropoles, mais dont la densité paraît beaucoup plus faible à Paris, en raison d'une définition d'aire urbaine beaucoup plus grande.

Graphique 25 : Comparaison Londres/Paris. Nombre d'arrêts de bus par habitant et par km²



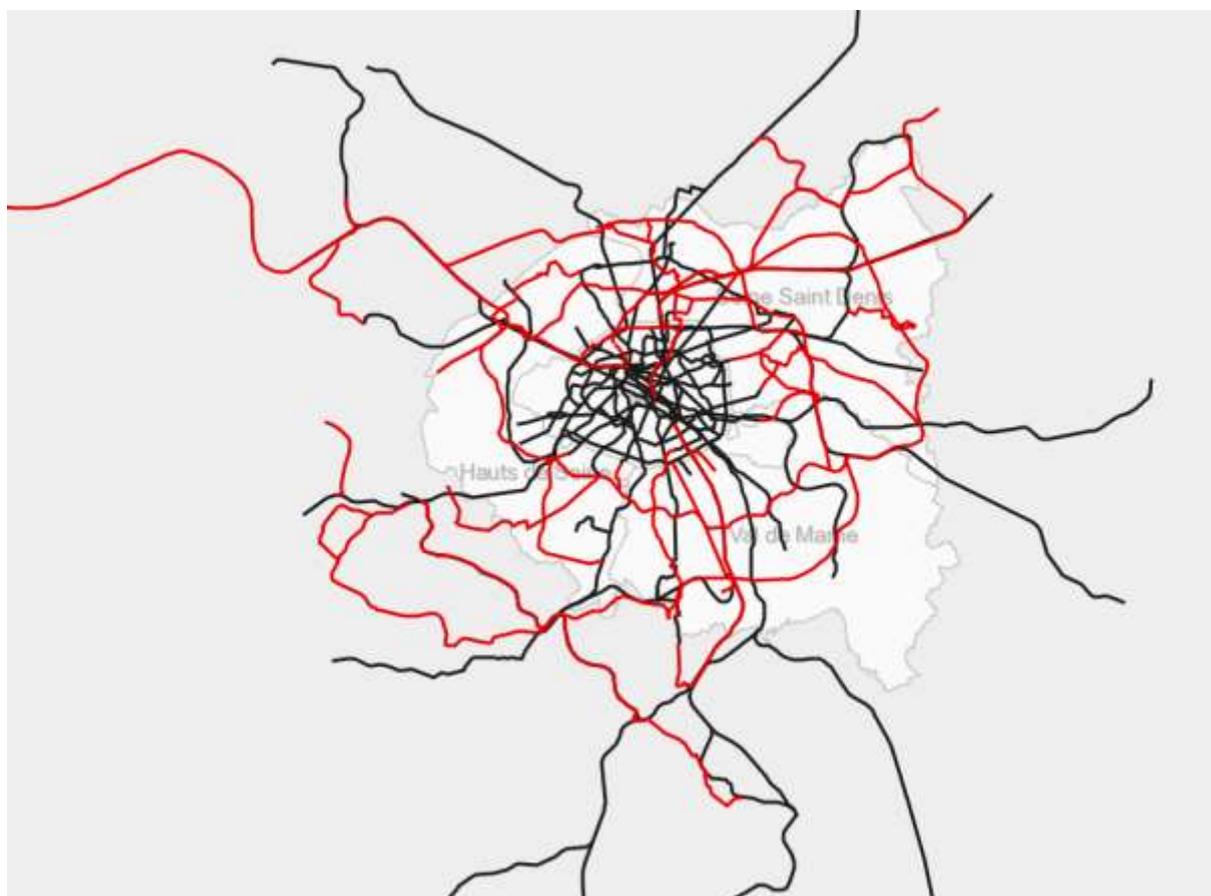
Source : Données Baromètre EMTA 2013

Dès lors, face à une progression régulière du trafic et à ce constat d'un réseau excessivement radial, les projets de développement du réseau ferré, sans ignorer Paris intra-muros privilégient les liaisons nodales, implantées en petite et, dans une moindre mesure, en grande couronne, de manière à créer un réseau maillé à l'échelle de la métropole, le maillage s'effectuant entre les différents modes de transport avec la mise en place de correspondances plus nombreuses. En témoigne, par exemple, le développement de l'offre de bus Mobilien.

3.2. Des projets de développement plus métropolitains

Les projets concernant les réseaux de ferrés et de tramway sont, ainsi, particulièrement ambitieux à l'échelle régionale.

Figure 7 : Lignes ferrées existantes et lignes projetées 2030

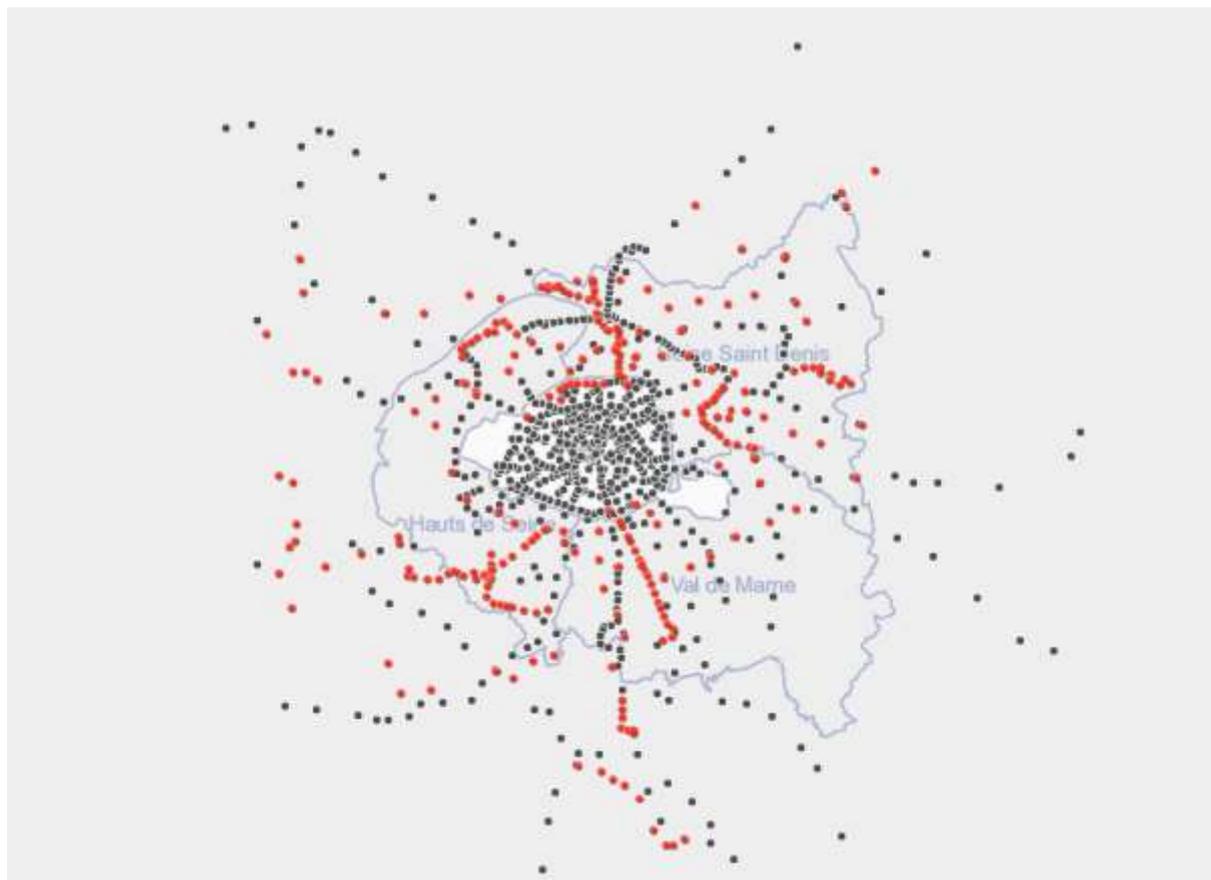


Source : Open data APUR

Les lignes existantes, tous réseaux ferrés confondus, y compris tramway, sont figurées en noir, les lignes projetées en rouge.

Dans la carte ci-dessous, les stations existantes, tous réseaux confondus également, figurent en noir, et les stations projetées en rouge.

Figure 8 : Stations existantes et stations projetées Réseau ferré 2030



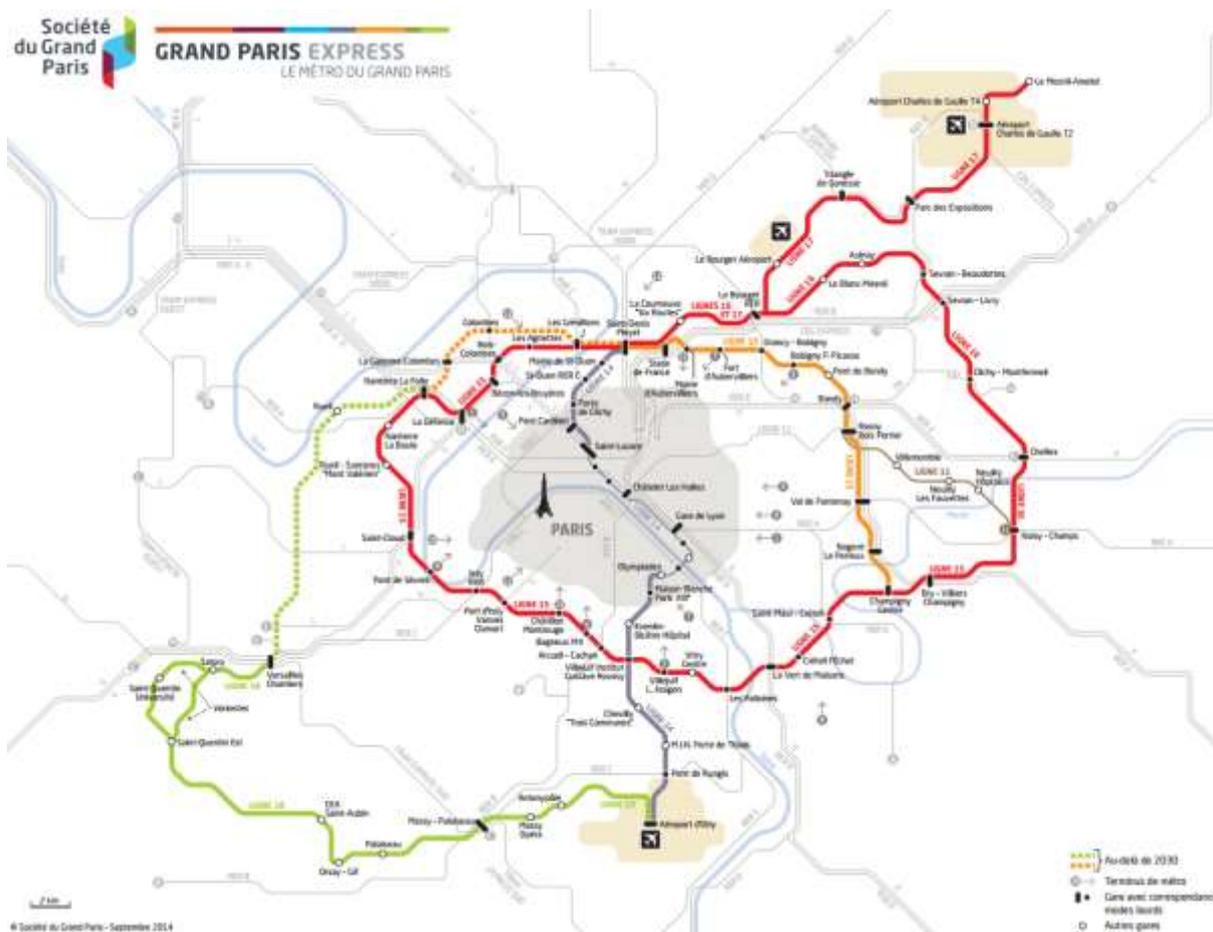
Source : Open data APUR

Ainsi, le plan de développements urbains d’Île-de-France (PDUIF), adopté par le conseil régional du 19 juin 2014, prévoit-il un développement de l’offre dans les dix ans à venir visant à :

- créer un véritable maillage du réseau structurant par la réalisation de plusieurs lignes de rocade permettant de se déplacer d’un territoire à l’autre sans passer par Paris : Grand Paris Express, liaisons tangentielles en tram-train dans l’agglomération centrale, prolongement des lignes de tramway en rocade à Paris et en cœur de métropole.

Particulièrement structurant, à cet égard, est le projet du Grand Paris Express.

Capture écran 1 : Grand Paris Express



Source : Société du Grand Paris

- renforcer les liaisons radiales, par l’adaptation de la desserte de RER et de trains à l’évolution urbaine et le prolongement de lignes de métro, de façon à mailler le réseau de métro à l’échelle de la métropole,
- mettre en place des lignes de surface structurantes adaptées aux besoins de déplacement en cœur de métropole et au sein des bassins de vie : tramway et TZen, sites propres continus pour lignes express ou Mobilien,
- développer une offre de bus plus lisible, en tirant un nouveau parti du bus par la structuration de l’offre et des niveaux de service selon les lignes,
- adapter l’offre de l’ensemble des modes de transports collectifs à l’évolution des rythmes de vie, en renforçant l’offre le soir, le week-end et pendant les périodes de vacances scolaires.

Au titre de la qualité de service, le PDUIF prévoit :

- d’améliorer le confort des voyageurs en résorbant les situations de congestion, en particulier sur le réseau de métro et de RER dans Paris, grâce à l’augmentation de l’offre et au renouvellement du matériel roulant,
- de fiabiliser les lignes en restaurant leur régularité et en améliorant leur vitesse commerciale, et ceci pour tous les modes.

Ainsi, à l'horizon du PDUIF (2020), devraient être réalisés, au titre des nouvelles infrastructures :

- la tangentielle Nord, exploitée en tram-train : Sartrouville, Argenteuil, Epinay-sur-Seine- Le Bourget-Noisy-le-Sec
- la tangentielle Ouest, exploitée en tram-train en prolongement de la grande ceinture : vers Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER, puis Achères et Cergy,
- le tram-train Versailles-Massy-Evry.

L'intégralité du matériel roulant ferroviaire devrait être « neuf, récent ou rénové » d'ici 2016.

Le financement des infrastructures est assuré par la région, l'Etat, les départements, RFF et la Société du Grand Paris. Celui du matériel roulant incombe au STIF, soit via les contrats d'exploitation, soit par subventions d'investissement spécifiques.

Le STIF définit les cahiers des charges technico-fonctionnels du matériel roulant et participe, avec les opérateurs, au processus d'acquisition.

Le STIF fixe le niveau de l'offre de référence, les objectifs de qualité de service et finance l'exploitation, en complément des recettes directes perçues par les opérateurs.

Pour le métro, devraient être prolongées :

- la ligne 4 à Bagneux, faisant suite au prolongement à Mairie de Montrouge en 2013,
- la ligne 8 jusqu'à Créteil Pointe du Lac,
- la ligne 11 à Rosny-Bois Perrier,
- la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers, faisant suite au prolongement en 2012 de Porte de la Chapelle à Front Populaire
- prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen,
- au titre du Grand Paris Express : création de la ligne 15 entre Pont de Sèvres et Noisy-Champ.

Des matériels roulants neufs devraient être déployés sur les lignes 1,2,5 et 9 d'ici 2016, puis 6 et 11 avant 2020.

En termes de financement, les infrastructures sont prises en charge par la région, l'Etat, les départements et la Société du Grand Paris, et pour le matériel roulant par le STIF, soit via les contrats d'exploitation, soit par subvention. Un décret en Conseil d'Etat précisera le financement du fonctionnement par le STIF du réseau du Grand Paris.

S'agissant de la maîtrise d'ouvrage, le STIF est maître d'ouvrage des infrastructures en coopération ou en coordination avec la RATP, la Société du Grand Paris l'est pour le réseau du Grand Paris Express.

Le STIF définit les cahiers des charges technico-fonctionnels pour le matériel roulant et pilote le processus d'acquisition du matériel. La Société du Grand Paris exerce sa compétence pour son réseau, le STIF étant associé.

La définition de l'offre de référence, des objectifs de régularité et de qualité de service est effectuée par le STIF.

Pour le tramway, quatre lignes existantes devraient être prolongées :

- T1, de Saint-Denis à Asnières - Gennevilliers - les Courtilles - Colombes - Rueil-Malmaison et de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay,
- T2, de La Défense Grande Arche au Pont de Bezons,

- T3, de Porte d'Ivry à Porte d'Asnières, (prolongement de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, mis en service en 2012)
- T4, création d'une branche vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Six devraient être créées :

- T5 : Saint-Denis - Garges - Sarcelles
- T6 : Châtillon - Vélizy - Viroflay
- T7 : Villejuif - Athis-Mons - Juvisy
- T8 : RER E Rosa Parks - Saint-Denis (Porte de Paris) - Epinay-sur-Seine - Villetaneuse
- Antony - Clamart
- Paris - Orly

Pour le bus, l'ambition est de rendre le réseau plus attractif, en rendant le service plus lisible pour le voyageur, en améliorant l'exploitation des lignes, afin de les rendre plus fiables, plus rapides et plus régulières, et, enfin, en développant l'offre.

Dans ce cadre, le STIF a adopté, le 16 mai 2013, un plan d'actions prioritaires pour le développement de l'offre bus à l'horizon 2016. Ces actions consistent à :

- adapter les réseaux de bus en lien avec la création et le prolongement de transports collectifs en site propre (TCSP),
- désaturer les lignes en situation de surcharge,
- poursuivre la mise aux normes de la charte bus des lignes Express et Mobilien,
- compléter le réseau des lignes Express,
- cadencer les horaires des lignes fortes desservant le cœur de métropole en heures creuses,
- renforcer les lignes principales à l'échelle des réseaux de bassin,
- améliorer l'articulation entre les réseaux ferroviaires et bus,
- desservir les projets majeurs de développement urbain,
- accompagner les collectivités pour mettre en place des dessertes adaptées aux besoins locaux.

La réalisation du plan d'action a été estimée à 160 M€ de 2013 à 2016, dont 70 M€ pour Paris et le cœur de métropole (le détail entre Paris et les autres collectivités du cœur de métropole n'étant pas fourni), 50 M€ pour l'agglomération centrale et 40 M€ pour le reste.

Ce plan traduit un net rééquilibrage par rapport à celui de 2005-2012, en faveur des zones les moins centrales. Ainsi, Paris et la petite couronne ne bénéficient plus, ensemble (la part revenant à Paris seul n'étant pas indiquée), que de 40% du plan (contre 53%) et ceux de grande couronne de 60% (contre 37%).

4. DES CONTRATS STRUCTURANTS AVEC LA SNCF ET LA RATP

Le STIF est lié avec les opérateurs de transports par une série de contrats quadriennaux passés pour la période 2012-2015. La présente analyse ne portera pas sur les contrats de type 1 et 2, dits CT1 et CT2 concernant les transports routiers en grande banlieue.

Elle s'attachera aux seuls contrats SNCF et RATP qui affectent plus directement la collectivité parisienne.

Même si chaque génération de contrat s'efforce d'introduire des perfectionnements dans la définition du service, l'appréciation de sa qualité et son financement, ces contrats présentent des caractéristiques fondamentales invariables, outre le fait qu'ils ont toujours été passés avec les mêmes opérateurs, qu'il s'agisse de l'offre commerciale et surtout de son financement, de la qualité, ou des investissements.

L'absence de communication d'informations décisives quant à leur équilibre amène à s'interroger sur la portée du secret commercial invoqué par les deux opérateurs à l'encontre des administrateurs du STIF.

4.1. Le contrat SNCF

Le conseil d'administration du STIF avait fixé, dans sa séance du 5 octobre 2011, un mandat de négociation afin de respecter quatre axes prioritaires :

- réformer les indicateurs de qualité de service,
- instaurer une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens,
- préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui le composent,
- mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux.

Le contrat adopté le 11 avril 2012 ne comporte pas moins de 110 pages et son annexe 341.

De cet ensemble complexe, quatre points principaux émergent : la définition de l'offre contractuelle, la qualité de service, les contributions du STIF et les investissements.

4.1.1. L'offre contractuelle

L'offre contractuelle s'exprime en trains x kilomètres commerciaux, ainsi qu'en place x kilomètres commerciaux, en distinguant entre les heures pleines et les heures creuses. Mais ni le rapport de présentation du contrat au conseil d'administration, ni le contrat et ses annexes n'en précisent le volume, fût-ce de manière synthétique.

4.1.1.1. L'engagement de la SNCF

L'offre faisant l'objet du contrat porte sur les services réguliers ouverts au public exploités par la SNCF, et comprend les dessertes et les matériels roulants assurant ces dessertes, ainsi que sur l'offre complémentaire mise en œuvre lors des événements exceptionnels récurrents.

Le réseau ferroviaire comprend :

- 13 lignes Transilien, dont 5 lignes de RER parmi lesquelles 2 sont co-exploitées avec la RATP. Ces 13 lignes sont subdivisées en 44 branches.

Le périmètre contractuel du ressort de la SNCF sur les deux lignes de RER co-exploitées est constitué de 5 branches. La SNCF s'engage à proposer aux voyageurs, en partenariat avec la RATP, un service homogène sur l'ensemble de ces deux lignes.

La desserte de 7 lignes Transilien est complétée par des trains d'autres activités de la SNCF (Trains d'équilibre du territoire - TET et Trains express régionaux - TER), ayant au moins deux arrêts en Ile-de-France, qui relèvent de la compétence d'autres autorités organisatrices.

- 1 ligne de tram-train (T4)

L'offre au 1er janvier 2012 est décrite pour chacune des 13 lignes ferroviaires et de la ligne de tram-train, dans les annexes et distingue :

- la description de l'offre contractuelle,
- la description des lignes.

Les données kilométriques de l'offre contractuelle correspondant au périmètre contractuel du ressort de la SNCF sont détaillées par branche de ligne en distinguant les trains x kilomètres commerciaux en heures de pointe et en heures creuses pour les 44 branches des lignes ferroviaires et de la ligne de tram-train. Ces données servent de référence à l'indicateur annuel de suivi de réalisation de l'offre.

Les données de composition des matériels roulants sont établies chaque année à partir de l'offre contractuelle pour chacune des branches des lignes ferroviaires (hors RER A et B et tramway T4) en caisses x kilomètres aux heures de pointe en 2012 et en places x kilomètres aux heures de pointe à compter de 2013.

Un indicateur annuel de suivi de la composition des matériels roulants est également défini.

4.1.1.2. Les clauses de respect de l'engagement

Une « *réfaction de charges* », (pénalité), selon la terminologie du contrat, est appliquée si la production kilométrique réalisée par la SNCF se trouve être annuellement inférieure à la production de l'offre contractuelle.

L'offre contractuelle, mesurée en trains x kilomètres commerciaux, est assortie d'une franchise annuelle exprimée en pourcentage, et destinée à couvrir les aléas normaux d'exploitation imposant une réduction ou la suppression du service. Elle est appréciée par branche de ligne.

Le niveau de franchise est fixé :

- pour la production aux heures de pointe à 4 % pour chacune des branches,
- pour la production aux heures creuses à 2 % pour chacune des branches.

Le montant de la réfaction de charges est pour chaque branche le produit du nombre de trains x kilomètres commerciaux non réalisés par un montant unitaire :

- de 10,60 € pour les trains x kilomètres non réalisés sur les lignes A et B du RER co-exploitées avec la RATP,
- de 7 € pour les trains x kilomètres non réalisés sur les autres lignes.

La pénalité maximale annuelle (ensemble des heures « pointe » et « creuses », auxquelles s'ajoutent les pénalités pour composition non conforme aux heures de pointe) est fixée à 14 M€. On pourra trouver ce plafond extrêmement bas, rapporté au chiffre d'affaires de la SNCF.

On peut également juger paradoxal que la franchise soit plus élevée aux heures de pointe, c'est-à-dire dans les périodes où l'impact sur le public est le plus fort. Ce choix reflète plutôt le point de vue du producteur, sensible aux contraintes qu'il subit pouvant justifier l'inexécution de son engagement, que celui du client, qui attend un service contractuel.

Pour pallier cette critique, le contrat prévoit cependant, en son article 10-2 que « *vue du voyageur, la réalisation de l'offre contractuelle implique de bénéficier du nombre de places prévu* ». La composition du matériel roulant en circulation doit donc être conforme à la composition prévue.

La mesure du respect des compositions du matériel roulant porte sur la mise en œuvre de la composition prévue en matériel roulant aux heures de chaque année à partir de l'offre contractuelle. Cette mesure donne lieu à une pénalité lorsque le niveau de production constaté pour une année du contrat est inférieur à la valeur de référence minorée des trains n'ayant pas circulé.

Elle est effectuée en caisses x kilomètres commerciales en 2012 et en places x kilomètres commerciales à compter de 2013, aux heures de pointe dans le sens de la pointe en Journée ouvrable de base (JOB) pour l'ensemble des lignes, à l'exception des RER A, RER B et du tramway T4.

La mesure de la réalisation de l'offre contractuelle est effectuée par la SNCF. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF.

Aucun détail n'a été fourni sur l'exécution de cette clause et les éventuelles pénalités auxquelles elle a pu donner lieu.

Quoi qu'il en soit, on observera que la pénalité maximale, prévue au titre du volume de l'offre, soit 14 M€ ne représente que 1% de la contribution d'exploitation. Il est vrai qu'il n'était que de 5,5 M€ dans le contrat précédent, soit un montant encore plus symbolique.

En pratique, selon les bilans d'exécution des contrats 2012 et 2013 les réfections pour offre non produite ont été inférieures au montant maximal :

Tableau 24 : Contrat SNCF pénalités pour non-production de l'offre 2012 et 2013

en millions d'euros	2012	2013
RER A	0,84	2,63
RER B	3,27	0,82
RER C	0,45	1,22
RER D	0,6	1,93
RER E	0,47	1,22
Trains	1,185	3,04
Tram	0,38	0,1
Total	7,195	10,96

Source : STIF Bilans de l'exécution des contrats

Ce qui est cohérent avec la seule indication sur le volume de l'offre présentée dans les bilans d'exécution, qui témoigne d'un taux d'exécution en recul entre 2013 et 2012, aboutissant à un taux d'inexécution voisin de 4%.

Tableau 25 : Contrat SNCF volume de l'offre réalisée

en millions de Tkm	2012	2013
Volume d'offre contractuelle	61,87	61,37
Volume d'offre réalisée	59,92	59
Taux de réalisation	96,8%	96,1%

Source : STIF Bilans de l'exécution des contrats

4.1.2. La qualité de service

Le conseil d'administration du STIF s'était fixé pour objectif la mise en place d'indicateurs qui correspondent aux attentes des voyageurs, la mise en œuvre de politiques de service définies par lui, et l'amélioration du reporting et des politiques qu'il a définies.

La qualité de service fait l'objet de développements longs et détaillés, que ce soit dans le contrat ou dans son annexe. On distingue ainsi la ponctualité des autres thèmes de la qualité.

4.1.2.1. La ponctualité

La ponctualité est « *mise au cœur* » du système de qualité de l'offre. Le dispositif de suivi obéit aux principes suivants :

- une meilleure prise en compte du ressenti des voyageurs avec un poids financier accru des indicateurs mesurant la ponctualité,
- une rénovation du système d'incitation à la ponctualité avec un mécanisme simplifié qui permet :
 - d'évaluer les résultats au travers des indicateurs de ponctualité par ligne (en coresponsabilité avec la RATP pour les RER A et B),
 - de valoriser les progrès réalisés ou de sanctionner les régressions au travers des indicateurs de ponctualité par branches,
 - d'inciter à la circulation des trains, au travers des indicateurs du nombre de trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux des lignes RER A et B en coresponsabilité avec la RATP et du nombre de trains ayant circulé sur l'ensemble de la journée sur chaque branche,
- un renforcement de la coresponsabilité amorcée dans le contrat 2008-2011,
- une responsabilité conjointe entre la SNCF et RFF pour la ponctualité des voyageurs,
- une harmonisation du suivi de la ponctualité entre la RATP, la SNCF et RFF avec des méthodes de mesure des indicateurs similaires et une classification commune des causes de non ponctualité selon une grille commune.

Les objectifs de ponctualité sont fixés par ligne, le bonus étant accordé à la SNCF quand l'objectif est atteint, le malus étant appliqué quand la borne inférieure est atteinte. Un bonus partiel est appliqué entre les deux situations.

Tableau 26 : Contrat SNCF Objectifs et bornes de ponctualité

	Borne inférieure	Objectif	Ecart borne/objectif	Ecart objectif/100%	Bonus malus
RER A	87%	94%	7%	6%	480 000 €
RER B	84%	94%	10%	6%	1 080 000 €
RER C	90%	93%	3%	7%	1 300 000 €
RER D	87%	92,5%	6%	8%	1 300 000 €
RER E	93%	95%	2%	5%	770 000 €
Paris Nord Ouest (H)	87%	92,5%	6%	8%	480 000 €
Paris Saint Lazare nord (J)	90%	94%	4%	6%	510 000 €
Paris Nord Crépy (K)	87%	92,5%	6%	8%	30 000 €
Paris Saint Lazare sud (L)	90%	94%	4%	6%	700 000 €
Paris Montparnasse (N)	90%	93%	3%	7%	320 000 €
Paris Est (P)	90%	94%	4%	6%	230 000 €
Paris Sud Est (R)	90%	93%	3%	7%	150 000 €
La Verrière La Défense (U)	90%	94%	4%	6%	150 000 €
TOTAL					7 500 000 €

Source : Contrat SNCF

Des clauses particulières sont définies pour les cas de grève et de travaux.

Sur chaque branche, des « *pas de progression* » sont définis pour sanctionner, dans un sens ou dans l'autre, l'évolution de la ponctualité par rapport à l'année précédente.

Le montant maximal du bonus/malus est de 12,45 M€.

Il n'est pas interdit d'estimer ce montant extrêmement modeste (inférieur à 1% de la contribution C11), donc faiblement incitatif, et ce, d'autant plus, qu'en se fixant des objectifs souvent très inférieurs à 100% - en particulier pour les RER A et B et les lignes D H ou K - on semble entériner une situation de fait dégradée et mal perçue des voyageurs. De même, les bornes inférieures, déclenchant l'application du malus paraissent très basses. Or la ponctualité est la dimension première de la qualité du service.

Recommandation 4 : Définir des objectifs de ponctualité plus ambitieux, en particulier en remontant la borne inférieure, pour le prochain contrat SNCF

4.1.2.2. Les autres thèmes de la qualité

Outre la ponctualité, l'information, l'ambiance, la vente, l'accessibilité et la perception des voyageurs font l'objet d'indicateurs et de système de mesure et de reporting renforcés.

Un système de bonus-malus en fonction des objectifs fixés est mis en place.

Le mécanisme de bonus-malus est tout aussi limité pour les autres thèmes, puisqu'il ne représente que 10,45 M€, le total au titre de la qualité n'atteignant que 23 M€, soit moins de 1,6% de la contribution C11, dont seulement 2,3 M€ au titre de la perception voyageur...

Tableau 27 : Contrat SNCF Autres indicateurs de qualité et pénalités

RER/Trains/T4	Montant en K€		Indicateurs
Ponctualité	12 450	12 450	Indicateurs de régularité
Information voyageur	4 050	800	Information théorique en situation normale
		1 600	Information dynamique en situation normale
		450	Information en situation perturbée prévue
		1 200	Information en situation perturbée imprévue
Ambiance	1 600	800	Propreté des espaces transport
		640	Accueil aux guichets
		80	Disponibilité des bornes d'alarme
		80	Disponibilité de la vidéo-protection
Vente	700	175	Disponibilité des appareils de distribution
		175	Disponibilité des appareils de validation
		350	Disponibilité des lignes de péage
Accessibilité	1 600	640	Disponibilité des équipements de confort
		640	Disponibilité des équipements d'accessibilité
		320	Respect des délais de mise en service
Perception des voyageurs	2 300	2 300	Enquête perception
Noctilien	Montant en K€		Indicateurs
Ponctualité	100	100	Indicateurs de régularité
Information voyageur	60	25	Information théorique en situation normale
		10	Information dynamique en situation normale
		25	Information en situation perturbée prévue
Ambiance	100	30	Propreté des véhicules
		70	Service rendu par le machiniste
Accessibilité	40	10	Disponibilité des palettes bus
		30	Qualité de l'accostage

Source : Contrat SNCF

Dans la pratique, ces mécanismes ont joué de manière encore plus insignifiante.

Tableau 28 : Contrat SNCF Pénalités appliquées pour défaut de qualité

en millions d'euros	2012	2013
RER A	-0,72	-0,68
RER B	-1,25	-1,42
RER C	-1,06	-1,5
RER D	-1,66	-1,6
RER E	0,66	-0,29
T4	-0,1	-1,4
Total ponctualité	-4,13	-6,89
Qualité	0,12	1,4
TOTAL	-4,01	-5,49

Source : STIF Bilans des contrats

Outre que le plafond des pénalités potentielles reste très inférieur aux 5% de la contribution du STIF recommandé par la Cour des comptes dans son rapport de 2010, l'application concrète des mécanismes fort complexes prévus par le contrat se traduit uniquement par un malus, très modeste mais croissant, dû à la dégradation de la ponctualité. L'incitation à l'amélioration de la qualité paraît donc très faiblement incitatrice. De surcroît, et de manière qu'on peut juger paradoxale, alors que la ponctualité recule, les autres thèmes de qualité - les seuls donnant lieu à bonus - progressent... et ceci alors même que le taux de satisfaction des voyageurs est en baisse (75,8% en 2013 contre 77,6% en 2012, donnant lieu à un malus de 17,725 M€).

Recommandation 5 : Définir pour la SNCF des critères de qualité plus cohérents, en pondérant davantage la ponctualité, en particulier aux heures de pointe.

Recommandation 6 : Fixer à la SNCF des montants de pénalités plus dissuasifs, en remontant les plafonds afin d'atteindre les 5% déjà préconisés par la Cour des Comptes.

Ainsi, même si la pondération de la mesure de la satisfaction des voyageurs a vu son poids dans l'ensemble des critères progresser par rapport au contrat précédent, cette progression est encore insuffisante pour aboutir à des résultats vraiment convaincants. Il est vrai que le seuil de départ était dérisoire (1%). Même s'il a décuplé (10% désormais), la prise en compte de la satisfaction des voyageurs est encore loin d'être satisfaisante.

Recommandation 7 : Parmi les critères de qualité de la SNCF, mieux pondérer la satisfaction des voyageurs.

4.1.3. Les contributions du STIF

La préservation des équilibres financiers du STIF avait amené à raisonner sur la base d'une enveloppe financière stable, en euros constants, pour un niveau d'offre et de qualité de service inchangé, approche résumée dans la formule d'iso-budget/iso-offre.

Le service contractualisé entre le STIF et la SNCF donne lieu à l'établissement d'un compte financier du service, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges affectables au service public, ainsi qu'une rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques supportés intégralement sur l'exploitation du service. **Le compte financier prévisionnel, accompagné de ses hypothèses**

d'élaboration, est annexé au contrat. C'est un document de nature confidentielle. Cette nature confidentielle est opposée aux administrateurs du STIF eux-mêmes, ce qui ne laisse pas d'étonner.

Le montant de la contribution financière du STIF a été finalement arrêté à 1 710 M€, soit légèrement plus que les 1 636 M€ qui auraient dû être retenus sur la base stricte de la notion d'iso-budget, le complément étant dû à l'embauche de 270 agents supplémentaires justifiée par l'amélioration du service rendu, ainsi que par l'impact de la réforme du régime de retraite des cheminots (40 M€).

La contribution dite C1 correspond à la compensation des obligations de service public définies, plutôt vaguement, à l'article 6 du contrat, dans les termes suivants :

« La SNCF est soumise légalement et contractuellement à des obligations de service public au sens du droit européen et du droit français, et notamment à l'obligation :

- d'exploiter et d'entretenir tous les moyens en sa possession pour garantir un service de transport répondant à des normes de continuité, de régularité, de fréquence, d'amplitude, de sécurité et de qualité ;
- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminés ou homologués par le STIF ;
- de tarification, considérée comme l'obligation pour l'entreprise d'appliquer les tarifs et d'accepter les titres de transport selon les conditions générales de vente et d'utilisation fixées par le STIF ;
- de contribuer à la sûreté des voyageurs ;
- de contribuer aux obligations liées à l'accessibilité des services de transport issues des articles L 1112-1 et suivants du code des transports. »

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs), de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et la SNCF évaluent les impacts de cette modification.

Le calcul est établi sur plusieurs années, pour tenir compte des évolutions en tendance des titres existants et de la montée en charge des mesures nouvelles.

Le STIF garantit à la SNCF la neutralisation de l'incidence de ces modifications tarifaires ; dans ce cadre :

- l'objectif de recettes directes est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation des recettes directes évaluée pour la modification tarifaire envisagée ;
- la contribution C11 est ajustée du même montant que l'ajustement de l'objectif de recettes directes mais en sens inverse.

Un mécanisme particulier est prévu en cas de réforme majeure de la tarification applicable en Ile-de-France (Passe Navigo à tarif unique).

Dans tous les cas, le contrat vise à compenser l'effet des mesures tarifaires prises par le STIF.

L'équilibre général du contrat peut être résumé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 29 : Contrat SNCF Recettes directes et contributions du STIF

	2012	2013	2014	2015	Cumul
Recettes directes SNCF	1 065,00	1 076,70	1 090,70	1 106,00	4 338,40
Contributions du STIF	1 709,60	1 753,10	1 792,30	1 830,70	7 085,70
<i>dont C1</i>	1 454,90	1 493,10	1 528,10	1 556,60	6 032,70
<i>dont C2</i>	254,70	260,00	264,20	274,10	1 053,00

Source : STIF Contrat SNCF

La répartition entre les recettes directes et les contributions du STIF à l'exploitation (C1) est, selon la prévision du contrat, constante sur la période : les recettes directes représentent 42% et les contributions du STIF 58% pour chaque année d'exécution

La contribution C1 se décompose elle-même en une contribution C11 et une contribution C12. La contribution C11, est forfaitaire, selon les termes de l'article 81 du contrat, et couvre les charges d'exploitation hors contribution, « à l'euro/l'euro ». La contribution C12, payée elle aussi « à l'euro/l'euro » couvre les charges liées aux péages Réseau ferré de France et les impôts et taxes. Une contribution C13 couvre l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF. La contribution C13 est d'un montant nul dans le contrat initial.

Tableau 30 : Contrat SNCF Contributions C11 et C12

en millions d'euros	2012	2013	2014	2015	Cumul
C11	687,10	693,20	702,40	704,30	2 787,00
C12	767,80	799,90	825,70	852,30	3 245,70

Source : STIF Contrat SNCF

Toute modification des tarifs donnent lieu à un ajustement de la contribution du STIF, en baisse pour cette dernière en cas d'augmentation des tarifs, et en hausse dans le cas contraire.

En outre, un mécanisme de partage de l'écart entre les recettes directes constatées et l'objectif prévu est défini. Cet écart est partagé par moitié entre le STIF et la SNCF quand il est situé dans la « *bande passante* » de plus ou moins 3% par rapport à l'objectif, et est partagé à hauteur de 90% par le STIF et 10 % par la SNCF, au-delà de 3%. Les variations de prix étant compensées, il ne peut s'agir que d'écart en volume par rapport à la prévision.

Ce contrat a fait l'objet de 7 avenants, qui en ont sensiblement modifié l'équilibre, s'agissant de la répartition entre les recettes directes et les contributions d'exploitation.

Tableau 31 : Contrat SNCF Recettes directes et contributions du STIF ajustées après avenants

en millions d'euros	2012	2013	2014	2015	Cumul
Recettes directes ajustées	1 061,00	1 013,90	1 025,10	1 038,50	4 138,50
C1 ajustée	1 459,04	1 582,43	1 637,90	1 664,82	6 344,19
<i>C11 ajustée</i>	<i>691,24</i>	<i>782,23</i>	<i>805,24</i>	<i>804,39</i>	<i>3 083,10</i>
<i>C12 ajustée</i>	<i>767,80</i>	<i>800,20</i>	<i>832,66</i>	<i>860,44</i>	<i>3 261,10</i>

Source : Inspection générale à partir des avenants au contrat SNCF

Ainsi, alors que dans la prévision initiale, la part des recettes directes sur l'ensemble restait constante à 42%, elle n'a cessé de baisser par l'effet des avenants successifs.

Tableau 32 : Contrat SNCF Répartition recettes directes/contributions du STIF ajustées après avenants

	2012	2013	2014	2015	Moyenne
Part des recettes directes	42,1%	39,1%	38,5%	38,4%	39,5%
Part de la contribution C1	57,9%	60,9%	61,5%	61,6%	60,5%

Source : Inspection générale à partir des avenants au contrat SNCF

Cette tendance d'un recours croissant au STIF tient à un double mouvement : une évolution de l'offre, surtout en banlieue, et la mise en place progressive du dézouage.

On observera de surcroît, que comme il l'a déjà été relevé par la Chambre régionale des comptes en 2009, en ce qui concerne Transilien, l'absence d'objet social et d'identité juridique propre du service chargé d'effectuer les prestations de transport nuit à la clarté de l'information comptable et économique produite chaque année, ainsi qu'à la recherche de l'efficacité.

La dette de la SNCF n'étant pas affectée à un actif particulier, il est impossible de connaître le passif correspondant aux actifs affectés au Transilien.

Selon la Chambre, « L'amélioration de la qualité de l'information comptable et financière fournie par Transilien est indispensable, afin d'assurer qu'il n'existe pas de subventions croisées entre activités et pour faciliter le suivi des coûts. Cette exigence résulte, depuis 2000, de l'article 5 de l'ordonnance du 7 janvier 1959, qui dispose que « l'activité voyageurs de la SNCF en Ile-de-France doit être identifiée dans les comptes d'exploitation lors de la rédaction des conventions avec le STIF » ».

Recommandation 8 : Demander à la SNCF la production de comptes certifiés pour son activité Transilien.

La contribution dite C2 participe au financement des investissements prévus au programme d'investissement défini à l'article 72.

Elle se décompose elle aussi en deux contributions, C21 et C22 correspondant respectivement aux matériels roulants, prépondérante, et aux autres équipements.

Tableau 33 : Contrat SNCF contributions C2 pour investissement

en millions d'euros	2012	2013	2014	2015	Cumul
C21 matériel roulant	212,30	215,40	228,00	245,00	900,70
C22 autres immobilisations	42,40	44,60	36,20	29,10	152,30

Source : STIF contrat SNCF

4.1.4. Les investissements et le plan quadriennal d'investissement

Les investissements à réaliser durant les quatre années couvertes par le contrat sont décrits dans un plan quadriennal d'investissement (PQI).

La SNCF établit un programme quadriennal d'investissement à réaliser au cours du présent contrat tenant compte des principaux objectifs suivants :

- des orientations découlant des politiques de service élaborées par le STIF et des enjeux d'amélioration du service aux voyageurs (notamment pour les investissements des schémas directeurs des lignes à fort trafic),
- de la nécessité d'assurer le respect des réglementations en vigueur, de garantir l'entretien, le maintien en état, la performance et le renouvellement des biens,
- de la nécessaire harmonisation des calendriers des différentes opérations d'investissement à réaliser dans les mêmes lieux du transport, afin minimiser l'impact des travaux sur les dessertes et les flux de voyageurs (plus particulièrement pour les investissements dans les gares).

Cette programmation est établie en cohérence avec les programmes d'investissements de RFF et de la RATP, quand les investissements de la SNCF nécessitent une articulation particulière avec les périmètres d'intervention de RFF ou de la RATP.

Le PQI est présenté sous la forme d'un tableau pluriannuel d'investissements annexé au contrat, qui comporte :

- les programmes d'investissements regroupés en 5 familles thématiques (gares, installations fixes, dispositifs d'information voyageurs, systèmes d'information, matériels roulants),
- la description plus détaillée du contenu des programmes de chaque famille (« sous-programmes »), distinguant leur affectation sur les gares et sur les autres biens de la SNCF,
- pour chaque sous-programme : son montant et ses modalités de financement prévisionnelles, distinguant les fonds propres, les subventions prévisionnelles du STIF et les subventions d'autres organismes.

Une annexe détaille en outre les investissements relatifs aux ateliers de maintenance.

Au terme de l'article 71 du contrat **« le PQI revêt, en raison de la nature des informations qu'il contient, un caractère confidentiel. Les parties s'engagent par conséquent à ne pas divulguer le contenu du PQI à des tiers, à l'exception de RFF et des opérateurs de transport sur la partie du PQI qui les concernent s'ils en font la demande et sauf si une disposition législative, réglementaire ou une injonction d'un tribunal ou de toute autorité de contrôle l'exige. »**

La simple référence à la nature des informations paraît un peu courte pour justifier la non-communication de ces informations aux administrateurs du syndicat.

4.1.5. Le suivi et le contrôle

Aux termes de l'article 97, le STIF et la SNCF ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées. A ce titre, la SNCF doit transmettre les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer. Si la SNCF ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un contrôle ou un audit.

Le STIF est garant vis-à-vis de la SNCF du respect de la confidentialité des informations correspondantes, en application des dispositions de l'accord de confidentialité annexé au contrat.

La confidentialité des documents transmis par la SNCF au STIF fait l'objet d'un accord annexé au contrat.

4.2. Le contrat RATP

Le contrat RATP est un peu plus complexe encore que celui avec la SNCF car il porte tant sur une offre ferrée, métro et RER, que sur une offre de surface, bus et tramway. Mais les principes fondamentaux qui le régissent sont assez comparables.

4.2.1. L'offre contractuelle

L'offre contractuelle de la RATP se décline entre métro, RER et réseau de surface (bus et tramway). Elle s'exprime en volume de kilomètres commerciaux, les horaires étant fixés par le STIF.

4.2.1.1. L'engagement de la RATP

S'agissant du métro, il porte sur 17 lignes.

La mesure de la production kilométrique réalisée est effectuée, pour chacune des lignes de métro-, en trains x km (TK) commerciaux. Cette mesure est effectuée par la RATP. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF.

La mesure de la production réalisée sur le métro distingue, pour chaque ligne :

- la période des heures de pointe, couvrant pour les jours ouvrables les heures de pointe du matin (de 7 heures 30 à 9 heures 30) et celles du soir (de 16 heures 30 à 19 heures 30) dans le sens de la charge,
- la période des heures hors pointe, correspondant aux autres périodes de production de l'offre contractuelle.

Afin de tenir compte des aléas normaux d'exploitation, l'engagement de production kilométrique de l'offre contractuelle métro est assorti, pour chacune de ces deux périodes séparément et pour chaque ligne, d'une franchise annuelle.

Les horaires des premiers et derniers métros sont fixés par station.

Des stipulations similaires sont prises pour le RER, une unité de mesure supplémentaire étant introduite : le véhicule x train x kilomètre commerciaux (VTC).

Pour le réseau de surface, le contrat distingue 7 sous-réseaux :

- le sous-réseau tramway : 3 lignes
- le sous-réseau bus en site propre : 2 lignes

- le sous-réseau bus Mobilien Paris : 24 lignes
- le sous-réseau bus Mobilien banlieue : 51 lignes
- le sous-réseau bus Paris, autre que Mobilien : 37 lignes
- le sous-réseau bus banlieue, autre que Mobilien : 187 lignes
- le sous-réseau Noctilien : 31 lignes

La mesure de la production kilométrique est effectuée, pour chacune des lignes :

- en véhicules x km commerciaux (KCC) pour le mode bus ;
- en rames x km commerciaux (KCC) pour le mode tramway.

A la différence du contrat SNCF, l'annexe du contrat communiqué aux administrateurs précise les volumes de l'offre contractuelle.

Cette offre est définie par ligne, en distinguant les heures de pointe des autres.

Tableau 34 : Contrat RATP Volume de l'offre

en millions	2012		2013		2014		2015	
	TKC	TKT	TKC	TKT	TKC	TKT	TKC	TKT
Métro heures de pointe	6,816	6,816	6,8	6,8	6,778	6,778	6,805	6,805
Métro autres heures	41,723	41,903	41,715	41,895	41,664	41,844	41,694	41,876
Total métro	48,539	48,719	48,515	48,695	48,442	48,622	48,499	48,681
RER A heures de pointe	1,838	1,847	1,81	1,819	1,825	1,834	1,825	1,833
RER B heures de pointe	0,845	0,861	0,835	0,85	0,835	0,851	0,841	0,856
RER A autres heures	6,908	7,051	6,886	7,028	6,888	7,031	6,888	7,031
RER B autres heures	3,357	3,441	3,34	3,424	3,337	3,42	3,334	3,417
Total RER	12,948	13,2	12,871	13,121	12,885	13,136	12,888	13,137
	KCC	KTT	KCC	KTT	KCC	KTT	KCC	KTT
Tramways	3,817	3,849	3,8	3,832	3,791	3,823	3,789	3,821
Bus en site propre	3,496	3,551	3,485	3,539	3,481	3,535	3,487	3,541
Bus Mobilien Paris	22,412	24,09	22,386	24,061	22,316	23,981	22,397	24,069
Bus Mobilien banlieue	44,241	48,043	44,09	47,893	43,972	47,74	44,073	47,856
Bus Paris (non Mobilien)	23,301	24,015	23,264	24,605	23,188	24,524	23,256	24,596
Bus banlieue (non Mobilien)	68,502	74,098	68,252	78,831	68,092	73,646	68,261	73,836
Noctilien	4,099	4,423	4,077	4,4	4,095	4,418	4,083	4,406
Total surface	169,868	182,069	169,354	187,161	168,935	181,667	169,346	182,125

Source : STIF Contrat SNCF

4.2.1.2. Les clauses de respect de l'engagement

Pour le métro, une « *réfaction de charges* » (pénalité) est appliquée si la production kilométrique réalisée par la RATP se trouve être annuellement inférieure à la production de l'offre contractuelle, minorée de la franchise correspondante, sauf cas de force majeure.

L'offre contractuelle est assortie d'une franchise annuelle exprimée en pourcentage, et destinée à couvrir les aléas courants d'exploitation imposant une réduction ou la suppression du service.

La franchise est appréciée par ligne.

Le niveau de franchise :

- pour la production aux heures de pointe est fixé à 3,5% pour chacune des lignes,
- pour la production hors pointe est fixé à 3,5% pour chacune des lignes.

Le montant de la réfaction de charges est pour chaque ligne le produit du nombre de trains x kilomètres commerciaux contractuels non réalisés par un montant unitaire de 6,83 €.

La réfaction de charges maximale annuelle (ensemble des heures « pointe » et « hors pointe ») pour le réseau métro est fixée à 5,5 M€.

Des mécanismes similaires sont retenus pour le RER, avec des taux de franchise de 4% aux heures de pointes et de 2% aux heures creuses, par ligne et par tronçon. Le montant de la réfaction est de 13,80 € par kilomètre train non réalisé, avec un maximum de 5 M€ (3 M€ pour le RER A et 2 M€ pour le RER B).

Pour le réseau de surface, le contrat distingue les causes d'aléas externes des causes internes, hors causes sociales, qui donnent lieu à franchise et à pénalité.

La franchise pour aléa externe varie, selon les sous-réseaux, entre 0,3% et 2,5%. Les kilomètres commerciaux non réalisés pour cause d'aléa externe donnent lieu à « remboursement » sur la base de 1,91 € pour le tramway et 1,09 € pour le bus.

Pour les causes internes, hors causes sociales, un taux de non-réalisation est apprécié par ligne, avec un effet dégressif de 1,5% en 2012, pour passer à 0,7% en 2015. Une pénalité de 5,08 € pour le tramway et de 6,25 € pour le bus.

Le montant maximal de la pénalité pour causes externes et internes est fixé à 7 M€ pour le réseau de surface.

Sur les 12,5 M€ de pénalité potentielle pour l'ensemble des réseaux, les pénalités effectives ont été de 6,9 M€ en 2012 (dont 4 pour causes externes, et 2,9 pour causes internes) et de 5,6 M€ en 2013 (3,4 pour causes externes et 2,2 pour causes internes). Si ces montants s'inscrivent en hausse sensible par rapport à ce qui était enregistré dans le cadre du contrat précédent, ils n'en demeurent pas moins très modestes en regard du chiffre d'affaires de la Régie.

4.2.2. La qualité de service

Outre la ponctualité, la qualité de service vise à améliorer d'autres aspects du service, notamment l'information.

4.2.2.1. La ponctualité

Le STIF souhaite mettre la régularité/ponctualité au cœur du système de mesure de la qualité de l'offre. Le dispositif de suivi doit être déployé progressivement et permettre une meilleure prise en compte du ressenti des voyageurs :

L'indicateur suivi dans le cadre du contrat, et soumis à incitation financière, est l'indicateur de régularité/ponctualité du réseau de surface. Cet indicateur est suivi par tranches horaires de 2 heures pour tous les sous réseaux, hormis Noctilien dont la tranche horaire est unique de 4 heures.

Cet indicateur mesure l'écart entre deux passages de bus ou de tramways et compare l'offre réalisée et donc ressentie par le voyageur et l'offre contractuelle.

Le dispositif d'incitation financière a pour objectif d'évaluer les efforts effectués par la RATP pour atteindre les objectifs contractuels fixés par le STIF.

Les engagements souscrits par la RATP pour l'indicateur de régularité/ponctualité trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation financière de type bonus/malus : selon que

le résultat annuel de l'indicateur de régularité/ponctualité est supérieur ou inférieur à la valeur cible fixée par le STIF.

Des mécanismes complexes de mesure de la régularité/ponctualité sont définis, évoluant au cours de la durée de la convention. Ils définissent des objectifs par sous réseau, compris entre des bornes inférieure et supérieure progressives.

4.2.2.2. Les autres aspects de la qualité

L'objectif affiché des indicateurs de qualité de service retenus est de mobiliser la RATP et son personnel dans une démarche de maintien et d'amélioration de la qualité de service.

Ces engagements de qualité portent sur les 6 thèmes suivants :

1. L'attente des métros, la ponctualité des RER et la régularité des bus et tramway ;
2. L'information des voyageurs en situation normale et en situation perturbée ;
3. L'ambiance : la propreté des trains, des bus et tramways, des stations et des gares, l'accueil aux guichets et aux comptoirs et le délai d'assistance aux voyageurs ;
4. L'accès aux stations et aux gares, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
5. Les appareils de vente et les péages ;
6. La perception des voyageurs.

Le STIF et la RATP ont choisi de retenir des indicateurs de qualité plus conformes aux attentes du voyageur, en s'appuyant, à chaque fois que cela est possible, sur des indicateurs déjà mis en place par la RATP dans sa procédure interne de démarche de qualité. Certains de ces indicateurs se réfèrent à ceux retenus par la norme européenne EN 13816 :2002 relative à la qualité de service dans les transports.

La RATP fournit trimestriellement au STIF le niveau des indicateurs, dans la présentation et selon les méthodes de calcul contractuelles. A la demande du STIF, la RATP fournit le détail des calculs.

Pour ces autres composantes de la qualité est également mis en place un système de bonus/malus.

Tableau 35 : Contrat RATP Indicateurs de qualité et pénalités

	METRO		RER/TRAIN		BUS TRAM		TOTAL	Indicateurs
	Montant en K€							
Ponctualité	3 600	3 600	5 000	5 000	2 100	2 100	10 700	<i>Indicateurs de régularité</i>
Information voyageur	1 800	360	1 350	270	2 100	630	5 250	<i>Information théorique en situation normale</i>
		720		540		1 050		<i>Information dynamique en situation normale</i>
		180		135		420		<i>Information en situation perturbée prévue</i>
		540		405				<i>Information en situation perturbée imprévue</i>
Ambiance	1 350	675	850	425	1 400	560	3 600	<i>Propreté des espaces de transport</i>
		540		340		840		<i>Accueil aux guichets</i>
		135		85				<i>Disponibilité des équipements</i>
Accessibilité	1 080	432	630	252	700		2 410	<i>Disponibilité des équipements de confort</i>
		432		252				<i>Disponibilité des équipements d'accessibilité</i>
		216		126				<i>Respect des délais de remise en service</i>
						280		<i>Disponibilité des palettes bus</i>
						420		<i>Qualité de l'accostage</i>
Vente	270	162	270	162			540	<i>Disponibilité des appareils de distribution</i>
		108		108		<i>Disponibilité des lignes de péage</i>		
Perception des voyageurs	900	900	900	900	700	700	2 500	<i>Enquête perception</i>
TOTAL	9 000	9 000	9 000	9 000	7 000	7 000	25 000	

Source : STIF Contrat RATP

Comme pour la SNCF, le montant des pénalités est très inférieur aux 5% recommandés par la Cour des comptes en 2010.

Dans la pratique, les montants appliqués sont encore plus insignifiants.

Ainsi, au titre de la régularité, la RATP a perçu un bonus pour chacun de ses sous-réseaux autres que le RER (1,098 M€ en 2012 et 0,693 M€ en 2013). Pour les RER, en revanche, elle a subi un malus.

Pour les autres critères de qualité, elle a perçu un bonus, de sorte qu'au total, l'application des mécanismes d'incitation abouti à un léger bonus global.

Tableau 36 : Contrat RATP Pénalités appliquées pour défaut de qualité

en millions d'euros	2012	2013
RER A	-1,84	-2,87
RER B	-0,68	-1,4
TOTAL RER	-2,52	-4,27
Autres sous-réseaux	1,098	0,683
TOTAL malus ponctualité	-1,422	-3,587
Bonus autre facteurs de qualité	2	6,3
TOTAL bonus qualité	0,578	2,713

Source : STIF Bilans des contrats

On peut s'interroger sur l'effet incitatif, ou, a contrario, pénalisant, de ces montants, dont la vertu paraît surtout de reconnaître symboliquement et d'encourager des efforts de management, mais dont l'effet concret paraît demeurer excessivement marginal.

Recommandation 9 : Fixer à la RATP des montants de pénalités plus dissuasifs, en remontant les plafonds afin d'atteindre les 5% déjà préconisés par la Cour des Comptes.

On ne peut que constater, notamment, que, si l'enquête perception auprès des voyageurs témoigne d'un très léger progrès : 80,4% de satisfaction globale en 2013 contre 79,9% en 2012, le bonus versé à ce titre est tout aussi modeste : 350 K€... Comme pour la SNCF, le renforcement de la pondération de l'enquête de satisfaction paraît encore insuffisant pour se traduire par des résultats vraiment convaincants.

Recommandation 10 : Parmi les critères de qualité de la RATP, mieux pondérer la satisfaction des voyageurs.

Comme l'indique, en outre, la Direction de la voirie et des déplacements dans sa réponse au rapport provisoire, on constate, pour les deux opérateurs, que la mesure de la performance du réseau est assurée par les opérateurs eux-mêmes. Il serait plus cohérent que l'autorité déléguée assure elle-même ce contrôle.

Recommandation 11 : Pour la RATP et la SNCF, faire assurer le contrôle du dispositif de qualité de service par le STIF

De la même manière, les critères de qualité sont, dans la communication, définis de manière trop technique. Ils devraient se rapprocher d'avantage du ressenti des voyageurs, comme l'avait déjà relevé la Cour des Comptes.

Recommandation 12 : Pour la RATP et la SNCF, revoir les critères de mesure de la qualité de service afin de mieux les rapprocher de la perception des voyageurs.

Enfin, chaque opérateur reste attaché à une identité fortement marquée dans sa communication avec les voyageurs. Le STIF devrait donc veiller à leur imposer une identité francilienne plus forte par une communication plus uniformisée.

Recommandation 13 : Imposer à la RATP et à la SNCF des modalités de communication claires et uniformisées pour mieux prendre en compte l'identité francilienne du réseau.

4.2.3. Les contributions du STIF

Entreprise intégrée assurant des missions d'opérateur de transport et de gestionnaire d'infrastructure, la RATP perçoit les recettes directes (pour la part qui lui revient) et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, « *laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable qui concourt au financement du plan d'investissements contractuel.* »

Le service contractualisé entre le STIF et la RATP donne lieu à l'établissement d'un compte financier, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par la RATP et fait apparaître une « *juste rémunération* » pour marge et aléas, contrepartie des risques qu'elle assume. Le compte financier prévisionnel est annexé au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

« *En déclinaison* », pour reprendre les termes du contrat, un compte financier prévisionnel relatif à la mission de gestionnaire d'infrastructures est fourni en annexe. **Afin de préserver le secret industriel et commercial de la RATP, ces annexes ne sont pas rendues publiques, pas même auprès des administrateurs.**

Les obligations de service public sont définies à l'article 6 du contrat en termes extrêmement larges :

« *La RATP est soumise légalement et contractuellement à des obligations de service public au sens du droit européen et du droit français, et notamment à l'obligation :*

- *de transporter, s'analysant comme l'obligation d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et aux conditions de transport déterminées par le STIF ;*
- *d'entretenir et d'exploiter le matériel roulant affecté aux services dont elle a la charge et dont le STIF est propriétaire ;*
- *d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour la RATP de vendre et d'accepter les produits tarifaires de transport selon les conditions générales de vente fixées par le STIF ;*
- *de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport et d'utilisation des points de correspondance ;*
- *de contribuer à la sûreté des voyageurs ;*
- *de contribuer aux obligations liées à l'accessibilité des services de transport issues des articles L 1112-1 et suivants du code des transports ;*
- *sur le réseau métro, d'assurer la responsabilité de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Ile-de-France. La RATP est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle est également gestionnaire, dans les mêmes conditions, des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1er janvier 2010. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. »*

Cet article ne fait pas apparaître d'obligations précises de service public, qui donneraient lieu à une compensation précise de chacune d'entre elles, toute l'activité de la RATP paraissant relever du service public dès lors qu'elle s'exerce dans un cadre strictement défini par une autorité publique, le STIF.

Les ressources de la RATP sont donc :

- les recettes directes du trafic, telles que calculées et modulées du « partage du risque », positif ou négatif, entre le STIF et la RATP ;
- les contributions versées par le STIF ;
- les autres concours publics dont la RATP est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service contractuel et qui participent à l'équilibre du contrat ;
- les recettes liées aux activités annexes et toute autre ressource perçue par la RATP.

Les contributions versées par le STIF sont constituées :

- d'une contribution C1 aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public, (la contribution économique territoriale, telle que définie par l'article 2 de la loi n°2009-1673 du 30 décembre 2009 et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'euro/l'euro) ;
- d'une contribution C2 au financement des investissements, - une contribution C4 spécifique au financement de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3, T5, T6, T7 et T8.

Comme pour la SNCF, un mécanisme de partage de l'écart entre les recettes directes constatées et l'objectif prévu est défini. Cet écart est partagé par moitié entre le STIF et la SNCF quand l'écart est de moins de plus ou moins 3%, (la « bande passante »), et est partagée à hauteur de 90% par le STIF et 10 % par la SNCF, au-delà de 3%. Les variations de prix étant compensées, il ne peut s'agir que d'écart en volume par rapport à la prévision.

Dans la convention initiale, les montants des recettes directes et de contributions sont les suivants :

Tableau 37 : Contrat RATP Recettes directes et contribution du STIF

en millions d'euros	2012	2013	2014	2015	Cumul
Recettes directes RATP	2181,7	2186,9	2213,2	2244,2	8826
Contributions du STIF	1901,5	1915,7	1907,3	1897,5	7622
<i>dont C1</i>	1025,3	1012,5	980,3	951,2	3969,3
<i>dont C2</i>	876,2	896,2	912	928,3	3612,7
<i>dont C4</i>	0	7	15	18	40

Source : STIF contrat RATP

Les contributions C11 (compensation tarifaire) et C12 (remboursements de charges) font l'objet d'une ventilation entre ce qui relève de l'exploitation proprement dite et ce qui est imputable à la gestion des infrastructures.

La part de la contribution C1 dans l'ensemble des produits d'exploitation de la RATP est inférieure à celle du contrat SNCF. De surcroît, elle se réduit, dans la prévision initiale, sur la durée du contrat, l'évolution des contributions du STIF devant refléter les gains d'efficacité de la Régie, à périmètre constant, ce que ne prévoit pas le contrat SNCF.

Tableau 38 : Contrat RATP Part de la contribution du STIF dans les produits d'exploitation

	2012	2013	2014	2015	Cumul
C1/Produits d'exploitation	32,0%	31,6%	30,6%	29,6%	30,9%

Source : STIF contrat RATP

S'agissant de la contribution C2, la RATP perçoit, en cumulé, plus de 3,5 fois ce qui y est prévu pour la SNCF (3 612 M€ contre 1 053 M€).

Le contrat a fait l'objet de 12 avenants, dont l'économie est assez complexe, puisqu'ils modifient à la fois l'offre et les tarifs. L'effet de ces avenants semble, ayant modifié les conditions initiales de l'accord, remettre en cause l'objectif de baisse relative de la contribution du STIF dans les produits d'exploitation de la RATP

Tableau 39 : Contrat RATP Contributions STIF ajustées après avenants

	2012	2013	2014	2015	Cumul
Nouvelle recettes directes (avenant n°6)	2178,721	2176,163	2203,212	2234,265	8792,361
<i>nouvelle contribution C11</i>	<i>929,624</i>	<i>960,265</i>	<i>967,142</i>	<i>966,367</i>	<i>3823,398</i>
<i>nouvelle C12</i>	<i>109,4</i>	<i>113</i>	<i>117</i>	<i>121</i>	<i>460,4</i>
Nouvelle contribution C1 (avenant n°12)	1039,024	1073,265	1084,142	1087,367	4283,798
C1/Produits d'exploitation	32,3%	33,0%	33,0%	32,7%	32,8%

Source : STIF avenants contrat RATP

Il paraît très difficile de déterminer de l'extérieur ce qui relève de la modification de l'offre, de celle des tarifs et de la non-réalisation des objectifs de gain d'efficacité dans le maintien, voire l'augmentation, du taux de subventionnement de la RATP.

4.2.4. Les investissements et le plan quadriennal d'investissement

Avec plus de 6,5 milliards d'investissements financés pour la période 2012-2015, soit le double des investissements réalisés sur 2004-2007 et un tiers de plus que les investissements du contrat précédent 2008-2011, le plan d'investissement du contrat 2012-2015 s'inscrit dans la dynamique de forte augmentation de l'investissement engagée depuis 2006 sur les réseaux RATP.

Cette croissance importante marque la volonté d'engager les investissements nécessaires à la production d'un service de qualité, garantissant une meilleure fiabilité pour les déplacements quotidiens des Franciliens, et intégrant les politiques de services définies par le STIF sur l'ensemble des réseaux de transports en commun. Le nouveau plan d'investissements 2012-2015 répond pour cela à plusieurs objectifs :

- assurer le renouvellement et la modernisation des infrastructures existantes, supports de la réalisation de l'offre contractuelle, de façon à garantir la continuité et la qualité du service attendues par les voyageurs (infrastructures, systèmes d'exploitation, espaces et lieux...) ;
- poursuivre la modernisation des matériels roulants du RER et du métro débutée sur le précédent contrat, et adapter les installations aux nouveaux matériels (ateliers notamment) ;
- maintenir à un rythme élevé le renouvellement continu du parc bus, accompagner le développement de l'offre bus ;
- mettre en œuvre de nouveaux services pour les voyageurs, notamment une information voyageurs plus complète et adaptée aux enjeux de la multi-modalité ;
- moderniser l'exploitation des lignes de métro (systèmes d'exploitation des trains, des équipements en stations...).

66% des investissements sont ainsi consacrés à la modernisation des réseaux existants, 33% à leur extension. Cette nouvelle croissance de l'effort de financement est le reflet :

- d'un doublement de l'investissement consacré à la modernisation des matériels roulants sur les réseaux existants (2 300 millions) ;
- d'un effort d'investissement équivalent à celui de la période précédente pour ce qui concerne la modernisation des infrastructures, dispositifs d'exploitation et espaces voyageurs existants (2 000 millions) ;
- d'une progression significative des investissements d'extension des réseaux (2 200 millions, contre 1 900 sur la période précédente).

En matière de matériels roulants, les investissements du PQI doivent permettre notamment :

- la mise en service de nouveaux matériels sur le RER A (60 éléments MI09 en remplacement de MI84) et le métro (MF01 remplaçant les matériels des lignes 5 et 9, et fin de livraison des MP05 automatiques sur la ligne 1),
- l'adaptation des ateliers de maintenance du matériel roulant du RER A et de la ligne 9 à l'arrivée des MI09 et MF01,
- le renouvellement de plus de 1 000 bus sur la période contractuelle.

En matière d'aménagement des espaces et de services aux voyageurs :

- l'achèvement de l'installation de comptoirs d'information et comptoirs club (54 nouveaux comptoirs d'information sur le métro, 24 comptoirs club sur le RER et 93 rénovations de guichets existants),
- la rénovation de nouvelles stations de métro,
- le déploiement d'une information voyageurs multimodale et multi-transporteurs, intégrant les perturbations sur les réseaux (1 500 écrans d'information sur les différents réseaux), l'amélioration de la sonorisation et de la disponibilité des équipements des stations.

En matière d'infrastructures :

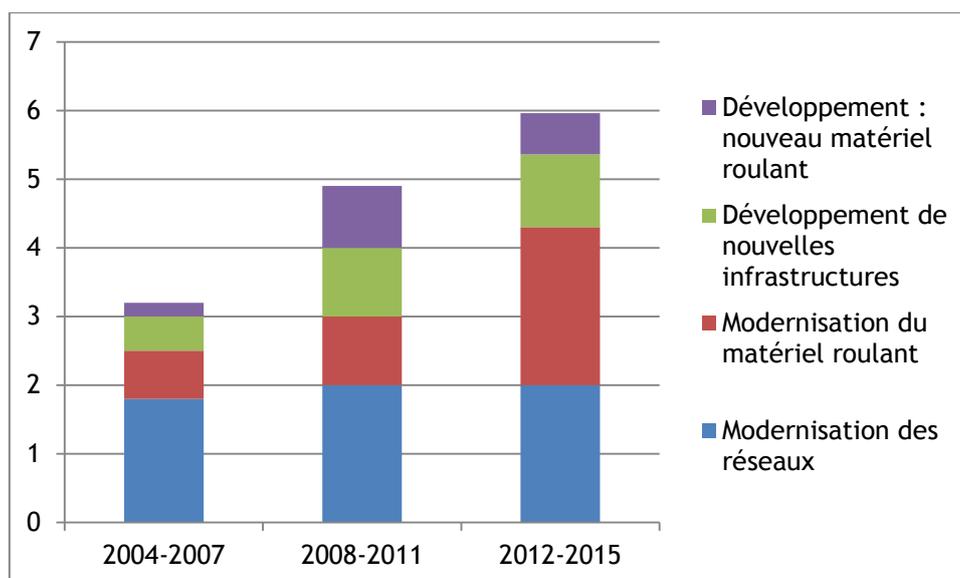
- la poursuite de la rénovation des viaducs du métro (lignes 2, 5 et 6),
- le renouvellement des rails et appareils de voie du métro et du RER,
- le renouvellement d'autres équipements d'exploitation (câbles, postes de redressement, éclairage de sécurité, alimentation électrique, escaliers mécaniques et ascenseurs).

La période 2012-2015 doit aussi être marquée par la mise en service de plusieurs projets du plan de mobilisation :

- prolongements de la ligne 4 et de la ligne 12 du métro,
- achèvement de la modernisation de l'exploitation de la ligne 13,
- mise en service de 7 nouvelles sections de tramways : prolongements du T1 à l'ouest, du T2 à Pont de Bezons, du T3 à l'Est, mise en service du T5, du T6, du T7 et T8,
- mise en service des pôles d'échanges de Massy Palaiseau et de Noisy le Grand Mont d'Est.

Le PQI à proprement parler est défini dans une annexe au contrat, annexe confidentielle en raison de la nature des informations qu'il comporte.

Graphique 26 : Plans quadriennaux d'investissement RATP depuis 2004



Source : Rapport de présentation du contrat RATP

Le financement du PQI repose sur :

- la capacité d'autofinancement dégagée par la RATP, dont la composante majeure est la contribution annuelle C2 versée par le STIF,
- des subventions prévisionnelles du STIF,
- les subventions d'autres organismes programmées par la RATP conformément à sa maquette financière,
- toute autre ressource d'investissement perçue par la RATP au titre de ses activités en Ile- de-France.

Les hypothèses de construction du PQI relatives aux subventions prennent en compte :

- le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 50% en cas de renouvellement, et de 100% en cas d'extension du réseau ou de développement de l'offre,
- les subventions des opérations « coups partis » qui ont déjà été engagées avant 2012 et qui seront consommées sur la période 2012-2015, d'après la programmation faite par la RATP dans le PQI.

4.2.5. Le suivi et le contrôle

Le STIF dispose d'un droit d'audit et d'un droit de contrôle sur toute question relative à l'objet du contrat. Le STIF peut exercer son droit d'audit et son droit de contrôle, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution du service. Il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations du présent contrat.

Il doit permettre de :

- s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par la RATP (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités,

- contrôler la formation des coûts, l'étanchéité entre les activités du gestionnaire d'infrastructures et de l'opérateur de transport, les imputations analytiques des coûts,
- contrôler le processus d'élaboration et de suivi de tous les indicateurs contractuels.

Le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau métropolitain, ferroviaire et routier.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers ayant contribué à l'établissement du compte de la RATP et à évaluer les méthodes et outils employés par la RATP afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Conformément à l'accord de confidentialité annexé au contrat entre les parties, le STIF et la RATP s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant les cinq ans suivant l'année à laquelle se rapportent les données.

Si l'on compare sur quelques indicateurs clefs les conventions SNCF et RATP, la RATP pèse plus de deux fois plus que la SNCF en termes de recettes directes ; cette dernière bénéficie un peu plus des contributions du STIF à ses produits d'exploitation, en termes de taux ; et enfin, la RATP bénéficie de plus de trois fois plus de contributions du STIF à ses investissements que la SNCF via les contributions C2 et C4.

4.3. La question du secret commercial

Dans son rapport public thématique de 2010 consacré aux transports publics ferroviaires régionaux en Ile-de-France, la Cour des comptes relevait que « *Le syndicat gagnerait à renforcer l'information économique et financière demandée aux exploitants...* ».

Elle ajoutait que « *Le STIF ne remplit pas encore de manière satisfaisante son rôle en matière de connaissance des coûts du transport collectif et de production d'informations statistiques sur le trafic et les réseaux, alors que depuis la décentralisation, il est le seul à pouvoir le faire s'agissant des déplacements régionaux en Ile-de-France.*

Ainsi, l'obligation légale qui incombe au STIF d'évaluer le montant des dépenses consacrées chaque année aux transports en Ile-de-France (compte déplacements) n'est plus assurée de manière complète depuis 2004. Plus largement, aucune information statistique d'ensemble sur les transports collectifs régionaux n'est assurée depuis 2005, faute d'actualisation régulière de l'annuaire statistique que produisait le syndicat.

*La diffusion d'une partie de ces données bute au demeurant sur la définition toujours plus large que le syndicat et les exploitants ont donné à la notion de **secret industriel et commercial** dans le cadre d'avenants aux contrats quadriennaux 2008-2011....*

...le STIF doit envisager de mettre en place une information destinée au grand public qui soit compatible avec la double contrainte du respect du secret industriel et commercial et du droit d'accès aux informations relatives à l'exécution d'un service public... ».

Ces observations n'ont pas été suivies et le secret industriel et commercial invoqué par les deux opérateurs s'est encore élargi dans les contrats 2012-2015. Ainsi, ce sont des données aussi fondamentales que les maquettes financières, les plans quadriennaux d'investissement, voire, pour la SNCF, l'objet même du contrat, à savoir le volume de l'offre de transport, qui sont absentes des contrats et de leurs annexes.

Il est vrai que la SNCF et la RATP peuvent sembler s'appuyer sur les dispositions du code des transports qui dispose, en son article L1211-5 que :

« L'Etat et les autres autorités publiques mentionnées à l'article L. 1211-4, pour exercer leurs missions, ont accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données

économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports.

Lorsque la divulgation de ces informations est susceptible de porter atteinte au secret des affaires, leur détenteur peut demander que leur diffusion à ces personnes publiques soit assurée par le ministre chargé des transports. Dans ce cas, celui-ci désigne les services habilités à procéder à cette diffusion, précise les conditions et les modalités de nature à garantir le respect de ce secret et arrête la nature des informations pouvant être rendues publiques. »

Ce texte est issu de la loi n° 2009-1503 du 30 décembre 2009 d'orientation des transports ferroviaires, et plus précisément d'un amendement introduit apporté au projet gouvernemental par la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale. Le projet initial se bornait à rappeler que l'utilisation des informations devait se faire dans le respect du secret des affaires. Le rapporteur justifiait l'amendement dans les termes suivants :

« Votre commission se félicite de cette disposition qui permettra l'accroissement de la connaissance du système ferroviaire : des études et des recherches pourront ainsi être menées dans la perspective de la planification et du développement des infrastructures.

L'intervention du législateur était d'ailleurs nécessaire, du fait des imperfections du décret du 11 décembre 1940 portant organisation du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer et les transports par eau et par route de la métropole : ce dernier ne permettait en effet ni aux collectivités territoriales, ni aux personnes privées, d'accéder aux données de trafic et aux résultats économiques du réseau ferré français.

Cependant votre rapporteur considère qu'il est nécessaire d'encadrer rigoureusement l'accès aux informations concernées et assurer un meilleur équilibre entre la détention des éléments utiles pour lancer des projets d'infrastructure et la protection nécessaire des données des entreprises, a fortiori dans le contexte nouveau de la concurrence.

Afin de mieux encadrer cet accès, votre commission vous propose en conséquence un amendement qui, outre une modification rédactionnelle, prévoit qu'il revient à un service habilité en ce sens par le ministre chargé des transports d'organiser la diffusion des informations concernées. Le ministre précisera les modalités et les conditions de cette diffusion, veillant ainsi au respect du secret des affaires, et il définira en outre la nature des données pouvant être rendues publiques.

Les services visés par cet amendement sont les services d'études et statistiques du ministère qui possèdent déjà un savoir-faire en matière d'agrégation et d'anonymisation des données et connaissent également les modalités pratiques (traitement informatique) de mise à disposition de données à des tiers. »

Au reste, le STIF fournit, dans le cadre de conventions particulières avec les services de la Ville, pour des études précises, des données extraites de sa base. Ces conventions rappellent l'obligation de confidentialité. Mais ces données restent ponctuelles.

Bien différente est la situation des membres élus du conseil d'administration du STIF qui sont appelés à se prononcer sans disposer des éléments clefs des contrats, de sorte qu'on peut s'interroger sur la validité même de leur consentement. On ne comprend pas pourquoi ces informations ne leur sont pas données, avec rappel, naturellement, de leur caractère éventuellement couvert par le secret commercial, notion au demeurant assez mal définie. Ils ne sauraient, en effet, aucunement être considérés comme des tiers à la relation entre le STIF et les opérateurs...

Enfin, on constate que les administrateurs du STIF disposent de moins d'éléments que ceux de l'ancien Syndicat des transports parisiens, qui, en 1998 encore, arrêtaient les budgets

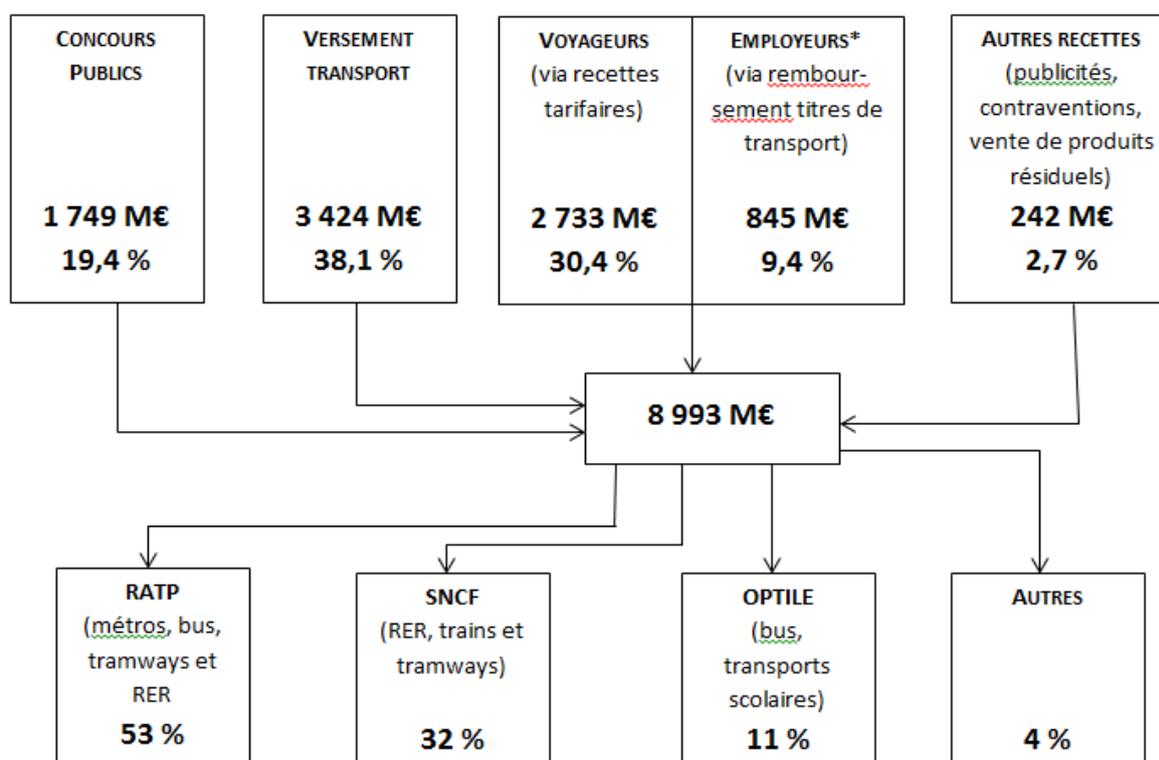
et les comptes annuels de la RATP et du service voyageurs de la SNCF en Ile-de-France, alors qu'aujourd'hui ces mêmes comptes ne leur sont plus communiqués.

Recommandation 14 : Demander la communication aux administrateurs de l'offre commerciale intégrale, du plan quadriennal d'investissement détaillé et des comptes (« *maquettes financières* ») de la SNCF et de la RATP, avec rappel de leur caractère confidentiel.

5. LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

5.1. Un équilibre longtemps stable

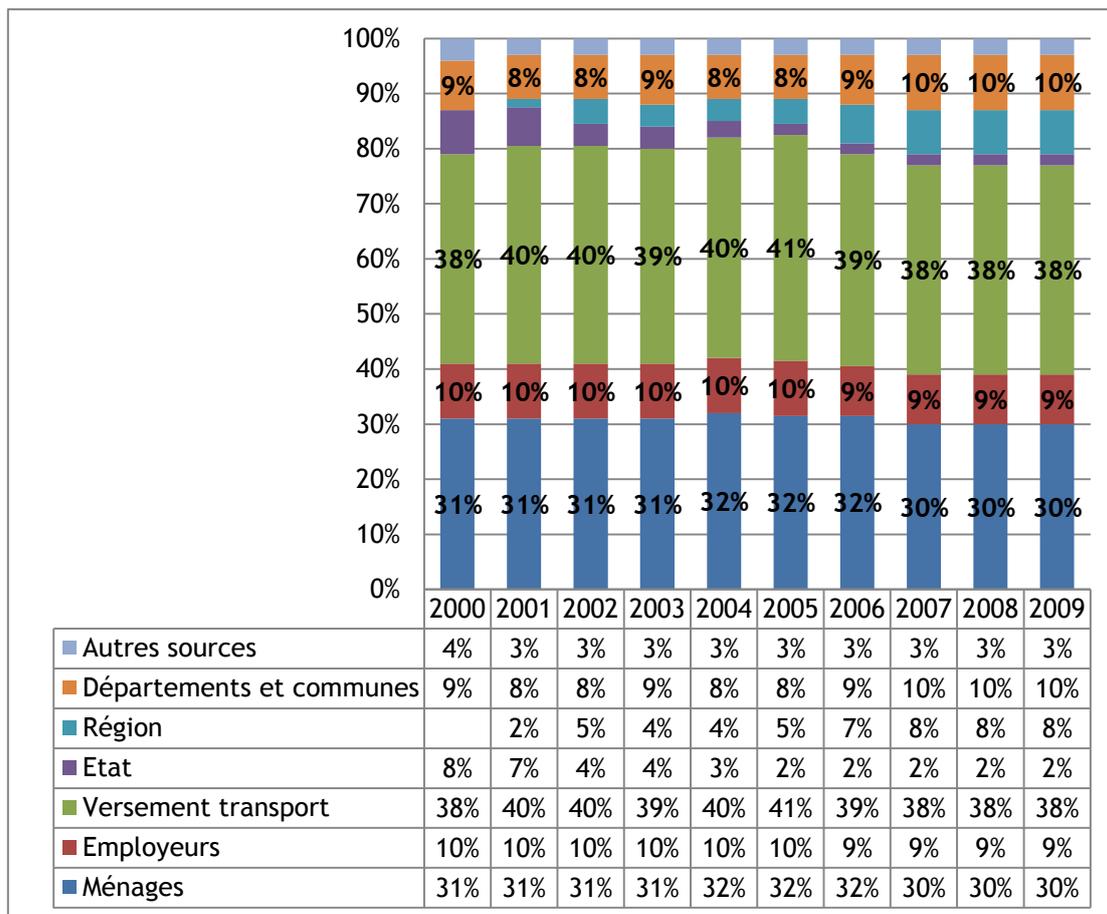
Le financement des transports publics franciliens est assuré principalement par la triple participation des voyageurs, des employeurs (par le versement transport et le remboursement partiel des titres de transport des salariés) et des collectivités publiques. Cette répartition a été très stable dans la durée. Les ressources provenant de ces trois sources principales, les voyageurs, les entreprises et les contribuables, se répartissent, également de manière très stable, entre trois opérateurs principaux : la RATP, le principal, la SNCF et le réseau OPTILE.



*Etude sur le remboursement des titres de transport aux salariés
(Source STIF, 2013)

La répartition entre ces trois financeurs est restée, jusqu'à l'adoption récente du dézonage avec le passe unique Navigo, à peu près constante.

Graphique 27 : Répartition des ressources de fonctionnement des transports en commun franciliens



Source : Données STIF

Le taux de couverture, c'est-à-dire la part des recettes perçues sur les voyageurs est d'environ 30%. Au niveau national, elle était de 29% en 2012, selon le GART (Groupement des autorités responsables des transports), soit un niveau très proche. Le versement transport représente près de 40% des coûts d'exploitation, et le remboursement, par les employeurs, des abonnements à leurs salariés, 9%, soit, les deux ensemble pratiquement la moitié du total. Les collectivités, pour leur part, représentent 20%. C'est au sein des collectivités que se sont opérés les mouvements les plus importants, avec la progressive substitution de la région à l'Etat à partir de 2002.

Cette répartition n'a pas été substantiellement modifiée ces dernières années.

Tableau 40 : Financement des transports publics franciliens 2009-2013

en millions d'euros	2009		2013		Evolution		
Collectivités publiques	1 620	20,6%	1 749	19,4%	-1,1%	+129	+8,0%
<i>Contributions statutaires</i>	1103	14,0%	1207	13,4%	-0,6%	+104	+9,4%
<i>Dotation Etat transports scolaires</i>	127	1,6%	128	1,4%	-0,2%	+1	+0,8%
<i>Action sociale Région</i>	128	1,6%	145	1,6%	0,0%	+17	+13,3%
<i>Action sociale Départements</i>	192	2,4%	211	2,3%	-0,1%	+19	+9,9%
<i>Compensation desserte déficitaire</i>	70	0,9%	58	0,6%	-0,2%	- 12	-17,1%
Versement transport	2 979	37,9%	3 424	38,1%	0,2%	+ 445	+14,9%
Employeurs	679	8,6%	845	9,4%	0,8%	+ 166	+24,4%
<i>VT + remboursement titres</i>	3 658	46,5%	4 269	47,5%	1,0%	+ 611	+16,7%
Voyageurs	2 346	29,8%	2 733	30,4%	0,6%	+387	+16,5%
Autres recettes	241	3,1%	242	2,7%	-0,4%	+ 1	+0,4%
TOTAL FONCTIONNEMENT	7 865	100%	8 993	100%	0%	+ 1 128	+14,3%

Source : Données STIF

L'ensemble des coûts de fonctionnement des transports publics franciliens progresse de plus de 1,1 milliard en quatre ans, soit de plus de 14%, pour s'établir à près de 9 milliards. Les contributions des voyageurs et des entreprises augmentent un peu plus vite que la progression globale : + 16,5% et +16,7%.

La contribution des collectivités publiques, pour sa part, est un peu en retrait, avec une hausse de +8%. Dans cette contribution, les contributions statutaires au fonctionnement du STIF augmentent un peu plus vite que les autres, à +9,4%, mais toujours moins que celles des voyageurs et des entreprises. Avec un montant d'environ 100 € par habitant, elles se situeraient légèrement en dessous de la participation moyenne des collectivités au fonctionnement des autorités d'organisation des transports, qui s'établirait à 113 € en moyenne nationale, et entre 122 € au minimum et 194 € au maximum dans 12 agglomération de plus de 400 000 habitants, selon les dernières données du GART 2012.

En termes de répartition, les parts des uns et des autres sont assez stables : les voyageurs gagnent un peu plus d'un demi-point dans le total, les entreprises un point, et les collectivités perdent un peu plus d'un point.

Les contributions de la Ville, de 330 millions en 2009 et 373 en 2013 connaissent une augmentation à peu près égale à celle de l'ensemble des dépenses, leur part restant stable à 4% du financement.

S'agissant des dépenses, la même stabilité peut être relevée, la RATP en représentant un peu plus de la moitié, la SNCF un peu moins d'un tiers, et OPTILE un peu plus d'un dixième.

Cette stabilité ne peut manquer d'être remise en cause par l'introduction du dézouage intégral et le passe Navigo unique. Son coût, en termes de pertes de recettes voyageurs, a été estimé à 485 M€ en année pleine, couvert par un supplément de versement transport, à hauteur de 210 M€ et des subventions régionales, à hauteur de 275 M€.

On observera que, si le prix du titre d'abonnement baisse, le remboursement à hauteur de 50% de l'employeur au salarié, baisse dans la même proportion. Des lors, pour les entreprises, la charge d'un surcroît de versement transport paraît à peu près compensée, et la charge totale nette à peu près constante.

En revanche, l'équilibre entre usager et contribuable est assez sensiblement modifié. Le taux de couverture par les recettes usagers baisserait de quasiment 3 points, et celui des contributions publiques augmenterait d'autant. On peut s'interroger sur le caractère soutenable d'un tel choix, face aux besoins de financement du développement de l'offre, immédiat et à moyen et long terme. On peut également s'interroger sur le niveau actuel du versement transport.

En revanche, il paraît juste que le manque à gagner tarifaire soit compensé par la seule région, de manière à répartir de manière plus équitable, et moins arbitraire que selon la clef de répartition actuelle, la charge sur les contribuables des différents départements franciliens. Il est clair, en effet que ce sont les usagers de petite et de grande couronne qui vont bénéficier des nouveaux tarifs, alors que le voyageur parisien devra subir une augmentation, fût-elle modérée.

Tableau 41 : Tarification passe Navigo mensuel 2015

en euros	2014	01/01/2015	01/09/2015	Evol./01/01/2015		Evol./2014	
Zones 1-2	67,10	70,00	70	2,90	4%	0,00	0%
Zones 1-3	86,60	89,20	70	-16,60	-19%	-19,20	-22%
Zones 1-4	105,40	107,80	70	-35,40	-34%	-37,80	-35%
Zones 1-5	113,20	116,50	70	-43,20	-38%	-46,50	-40%

Source : Délibérations du STIF

Il serait toutefois plus rassurant pour la collectivité parisienne que cet engagement régional soit pérennisé.

5.2. Les comptes du STIF marqués par la montée en charge des investissements

La structure du bilan du STIF reflète son rôle prépondérant de financement des investissements.

5.2.1. Les comptes d'actif

Tableau 42 : Actif net 2010-2014

en euros	2010	2011	2012	2013	2014	Evolution 2014/2010	
Immobilisations incorporelles	777 420 498	1 056 141 105	1 430 945 266	1 936 964 496	2 406 719 875	+ 1 629 299 377	+210%
Immobilisations corporelles	12 797 087	13 124 467	13 785 337	13 542 627	20 919 402	+ 8 122 315	+63%
Immobilisations en cours	212 877	1 149 383	6 861 455	30 205 977	63 780 404	+ 63 567 527	+29861%
Immobilisations financières	12 800	10 030	10 030	10 490	10 307	- 2 493	-19%
Actif immobilisé	790 443 261	1 070 424 985	1 451 602 088	1 980 723 590	2 491 429 988	+ 1 700 986 726	+215%
Créances sur l'Etat et collectivités	176 901 135	191 163 099	63 771 086	204 885 657	177 075 719	+ 174 584	0%
Autres créances	29 362 224	106 656 950	989 495	6 103 816	79 819 611	+50 457 387	+172%
Actif circulant	206 263 360	297 820 049	64 760 581	210 989 474	256 895 330	+ 50 631 970	+25%
VMP	90 933 118					- 90 933 118	-100%
Disponibilités	197 871 807	176 395 362	408 665 308	134 650 256	152 588 944	- 45 282 863	-23%
Trésorerie	288 804 926	176 395 362	408 665 308	134 650 256	152 588 944	- 136 215 981	-47%
Régularisation		1 423			202	+ 202	
TOTAL	1 285 511 547	1 544 641 819	1 925 027 977	2 326 363 319	2 900 914 465	+ 1 615 402 918	+126%

Source : Comptes financiers

L'actif net a connu une très forte progression en cinq années, puisqu'il a plus que doublé. L'intégralité de cette augmentation tient à la croissance des immobilisations, qui représentent plus de 85% de l'ensemble à la fin de l'exercice 2014. Elles ont quasiment triplé sur la période.

Ces immobilisations sont elles-mêmes constituées, à hauteur de près de deux milliards et demi d'euros - valeur nette des amortissements - des subventions d'équipement versées par le STIF. Toutes ont connu un grand dynamisme sur la période, mais tout particulièrement celles versées à la RATP, qui ont plus que quadruplé. On peut d'ailleurs s'étonner de voir des subventions figurer à l'actif, alors que le STIF est supposé propriétaire du matériel roulant.

Recommandation 15 : Vérifier l'imputation comptable exacte des immobilisations.

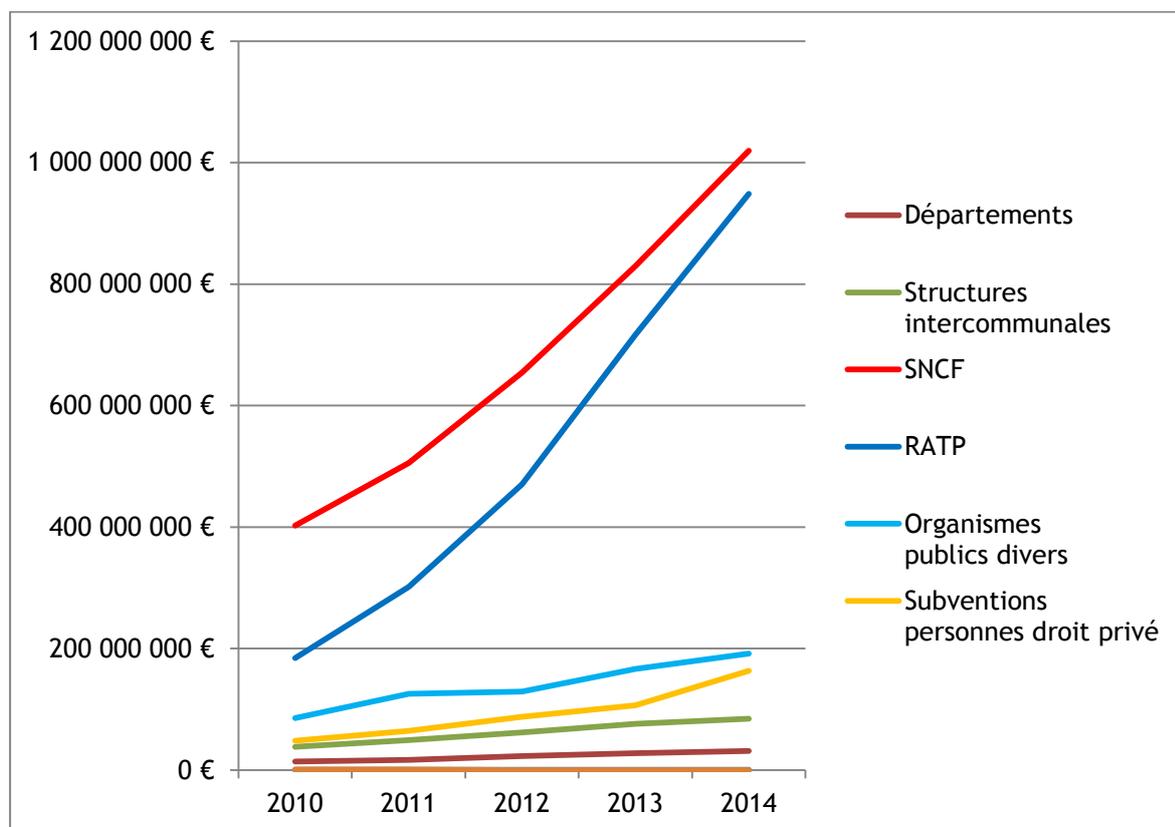
Tableau 43 : Subventions d'équipement versées nettes 2010-2014 par bénéficiaire

en euros	2010	2011	2012	2013	2014	Evolution 2014/2010	
Etat	401 050	370 250	339 350	308 550	277 650	-123 400	-31%
Départements	14 264 701	16 779 070	23 275 462	27 893 669	31 363 745	+17 099 044	+120%
Structures intercommunales	38 104 776	49 246 783	61 876 240	76 272 414	84 548 746	+46 443 970	+122%
SNCF	402 297 361	505 318 608	654 505 299	829 847 213	1 019 427 548	+617 130 187	+153%
RATP	184 616 186	301 396 036	470 304 073	716 955 114	948 391 249	+763 775 064	+414%
Autres	814 830	814 830	8 819	-	-	-814 830	0%
Organismes publics divers	85 360 306	125 520 581	129 094 908	166 523 010	191 953 677	+106 593 371	+125%
Subventions personnes droit privé	48 213 870	64 569 969	87 931 943	106 521 680	163 593 967	+115 380 097	+239%
TOTAL	774 073 080	1 064 016 128	1 427 336 093	1 924 321 649	2 439 556 583	+1 665 483 503	+215%

Source : Comptes financiers Balance des comptes 204 et 2804

Ainsi, le stock des subventions nettes attribuées à la RATP a presque atteint celui versé à la SNCF, avec près de un milliard d'euros, alors qu'il en représentait moins de la moitié en 2010.

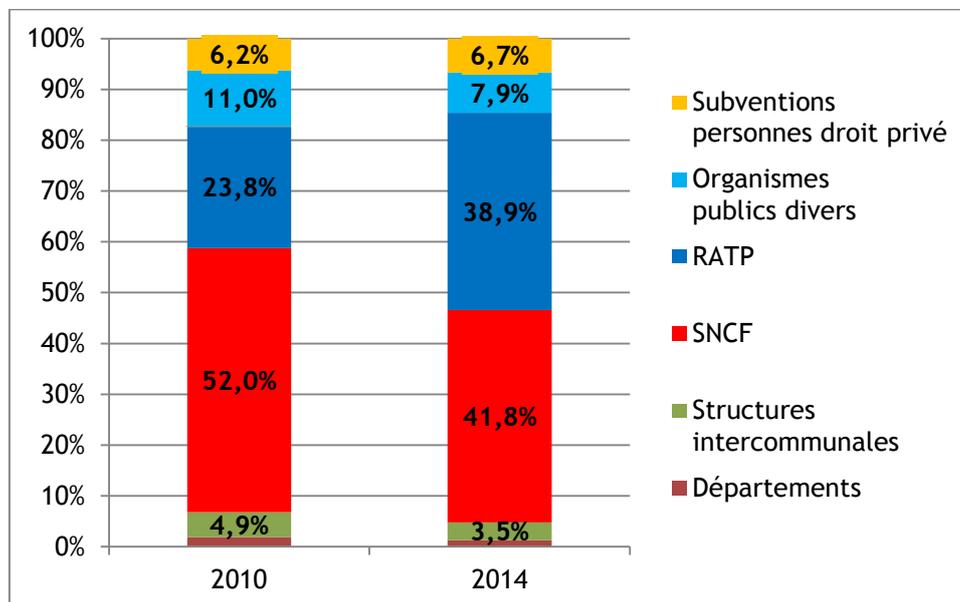
Graphique 28 : Subventions d'équipement versées nettes 2010-2014 par bénéficiaire



Source : Comptes financiers Balance des comptes 204 et 2804

En termes de structures, la RATP gagne 15 points, en atteignant presque 40% du stock des subventions versées. La SNCF en perd 11, et les transporteurs privés en gagnent un demi, les autres bénéficiaires, des collectivités publiques, étant en recul relatif.

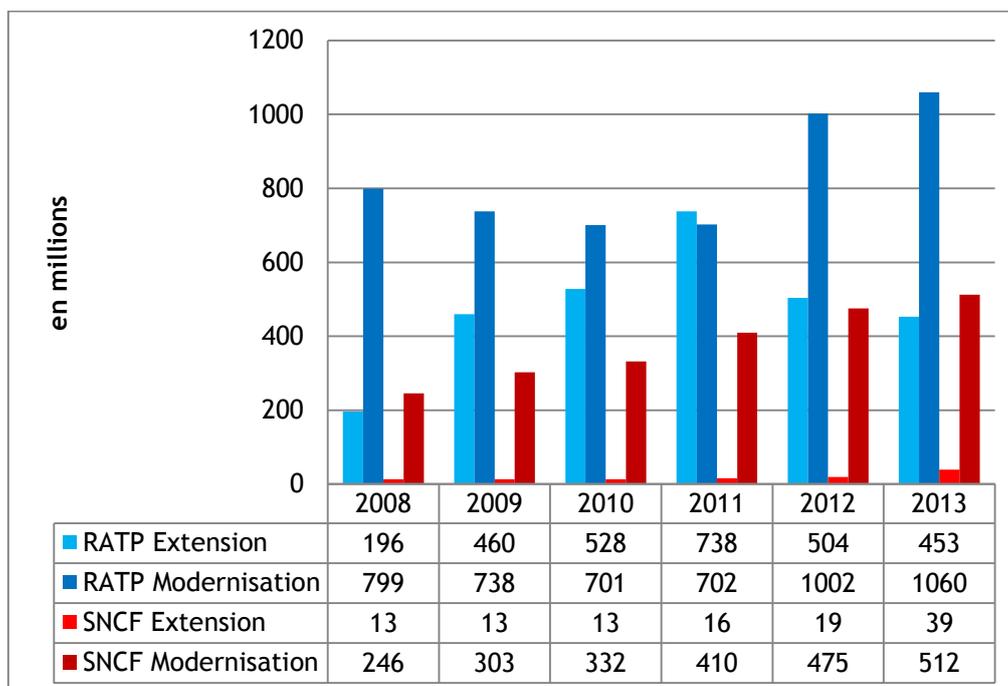
Graphique 29 : Répartition des subventions versées nettes 2010-2014



Source : Comptes financiers Balance des comptes 204 et 284

Ces éléments peuvent être rapprochés de ceux fournis sur l'exécution des plans quadriennaux d'investissement.

Graphique 30 : Exécution du PQI RATP et SNCF depuis 2008

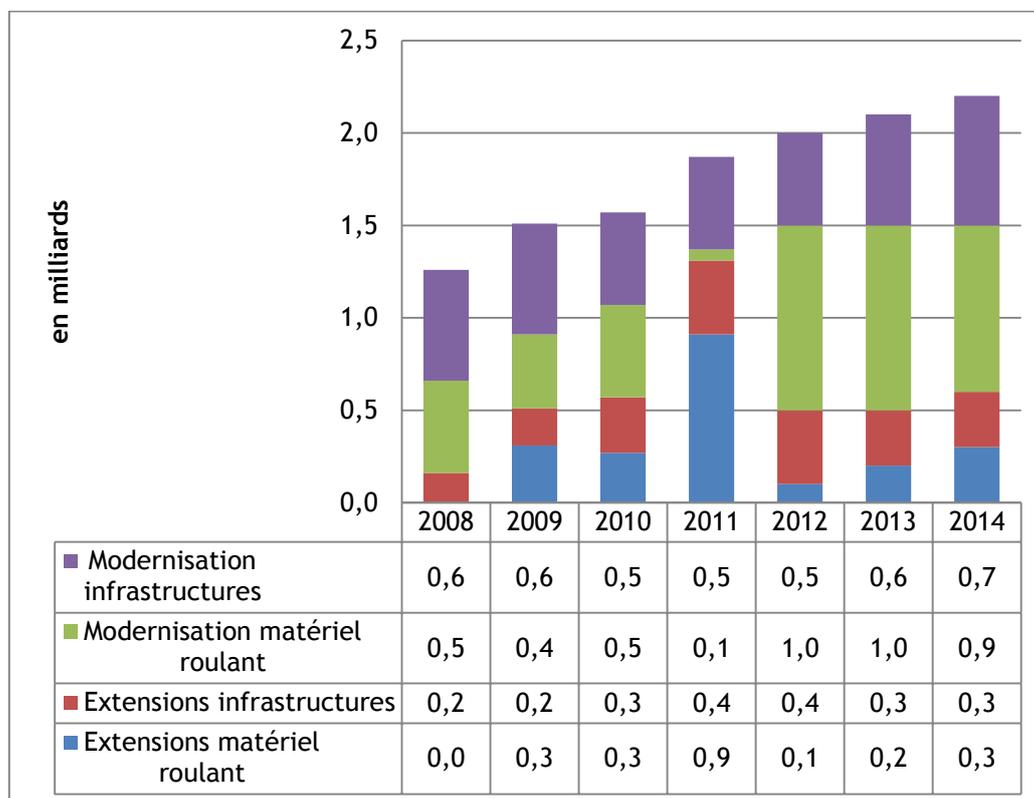


Source : STIF bilan de l'exécution des contrats 2013

On mesure l'ampleur des investissements d'extension pour la RATP par rapport à ceux de la SNCF, due aussi à des raisons d'organisation internes à la SNCF, où les extensions de réseau sont réalisées par SNCF Réseau.

Ainsi, depuis 2012, ce sont plus de deux milliards d'euros qui sont investis chaque année par les deux opérateurs.

Graphique 31 : Réalisation des PQI cumulé RATP SNCF



Source : STIF Bilan des contrats 2012-2014

5.2.2. Les comptes de passif

Comme pour l'actif, ce sont les comptes de haut de bilan qui représentent l'essentiel du passif global.

Comme pour l'actif, ils augmentent très fortement. Les fonds propres font plus que doubler, par suite de l'augmentation des réserves et des résultats. Le poste « subventions transférables », qui enregistre le produit des amendes affecté au financement des investissements connaît une progression un peu moins rapide, quoique appréciable.

Tableau 44 : Passif 2010-2014

en euros	2010	2011	2012	2013	2014	Evolution 2014/2010	
Dotations	13 852 263	14 133 735	14 479 374	15 047 240	15 436 129	+1 583 867	+11,4%
Réserves	113 826 704	119 420 281	219 240 537	300 985 249	634 435 770	+520 609 066	+457%
Report à nouveau	84 250 735	97 231 026	10 492 477		13 146 296	- 71 104 440	-84,4%
Résultat de l'exercice	18 573 868	13 081 707	71 252 235	346 596 817	175 775 234	+157 201 366	+846%
Subventions transférables	672 480 993	850 700 468	968 921 267	1 088 080 022	1 159 521 715	+487 040 722	+72,4%
Différences sur réalisation d'immos	- 11 040 515	- 11 040 515	- 215 745	- 1 214 008	- 1 212 508	+9 828 007	-89,0%
Autres fonds	146 985				4 831 049	+4 684 064	+3187%
Fonds propres	892 091 032	1 083 526 701	1 283 170 144	1 749 495 319	2 001 933 685	+1 109 842 653	+124,4%
Provisions pour risques	128 030 331	182 460 331	231 603 622	207 132 823	258 529 201	+130 498 870	+101,9%
Autres emprunts			170 000 000	246 777 868	511 583 166	+511 583 166	
Emprunts et dettes financières diverses			238 168		146 985	+146 985	
Dettes financières	-	-	170 238 168	246 777 868	511 730 151	+511 730 151	
Dettes diverses	28 786	146 985	146 985	146 985		- 28 786	-100%
Fournisseurs et comptes rattachés	263 797 487	264 140 370	228 430 436	110 178 785	120 329 802	-143 467 684	-54,4%
Dettes fiscales et sociales	65 466	202 374	817 898	314 183		- 65 466	-100%
Dettes envers l'Etat et collectivités		13 436 548	10 383 606	9 711 692	2 915 828	+2 915 828	
Opérations pour le compte de tiers		728 510		293 451		-	
Fournisseurs d'immobilisations	531 023		235 380	2 311 986	5 475 797	+4 944 773	+931,2%
Dettes diverses	264 422 762	278 654 786	240 014 306	122 957 083	128 721 427	- 135 701 335	-51,3%
Régularisation	967 421		1 737	226		- 967 421	-100%
TOTAL	1 285 511 547	1 544 641 819	1 925 027 977	2 326 363 319	2 900 914 465	+1 615 402 918	+125,7%

Source : Comptes financiers

Sur la période, les subventions transférables, qui représentaient les $\frac{3}{4}$ des fonds propres en 2010 n'en représentent plus que 42%. En revanche, les autres fonds propres passent du quart à plus de la moitié, sur un volume lui-même en forte progression.

Cette recherche de l'amélioration de l'autofinancement n'est cependant pas exclusive, ni suffisante, le STIF recourant à l'emprunt à partir de 2012.

Les emprunts souscrits sont d'une durée de huit ans, à hauteur de 100 000 000 €, pour le matériel roulant bus, et de 30 ans, à hauteur de 420 000 000 €, pour le matériel roulant du Francilien.

Tableau 45 : Etat de la dette au 31 décembre 2014

Année encaissement	Objet	Prêteur	Durée années	TEG	1er remboursement Intérêt	1er remboursement Capital	Capital emprunté	Capital restant dû
2014	Bus	CFF	8	1,270%	15/12/2015	15/12/2015	70 000 000 €	70 000 000 €
2014	Bus	CE IdF	8	1,290%	25/12/2015	25/12/2015	30 000 000 €	30 000 000 €
2012	Francilien	BEI	30	3,008%	14/12/2013	14/12/2013	170 000 000 €	162 655 364 €
2013	Francilien	BEI	30	3,042%	15/12/2004	15/12/2014	80 000 000 €	78 329 868 €
2014	Francilien	BEI	30	1,836%	23/12/2015	23/12/2015	170 000 000 €	170 000 000 €
							520 000 000 €	510 985 232 €

Source : Rapport de présentation du compte financier 2014

L'endettement doit encore s'accroître en 2015 puisque 334 000 000 € devraient être mobilisés dans l'avenir sur des contrats déjà signés : 180 000 000 € pour le Francilien avec la Banque européenne d'investissement - 420 000 000 € ayant déjà été appelés sur les 600 000 000 € du contrat -, 130 000 000 € avec la Caisse des dépôts et consignations pour le schéma directeur accessibilité et 24 000 000 € avec la Banque européenne d'investissement (BEI) pour le matériel roulant de l'extension du T3 à Porte d'Asnières.

Les besoins de financement, sur les seules opérations déjà votées restent, en effet, considérables.

Ainsi, en cinq années, le stock des autorisations de programmes votées en fin d'année a dépassé les huit milliards, progressant de cinq, dont un dû aux maîtrises d'ouvrage déléguées, soit plus de 160%.

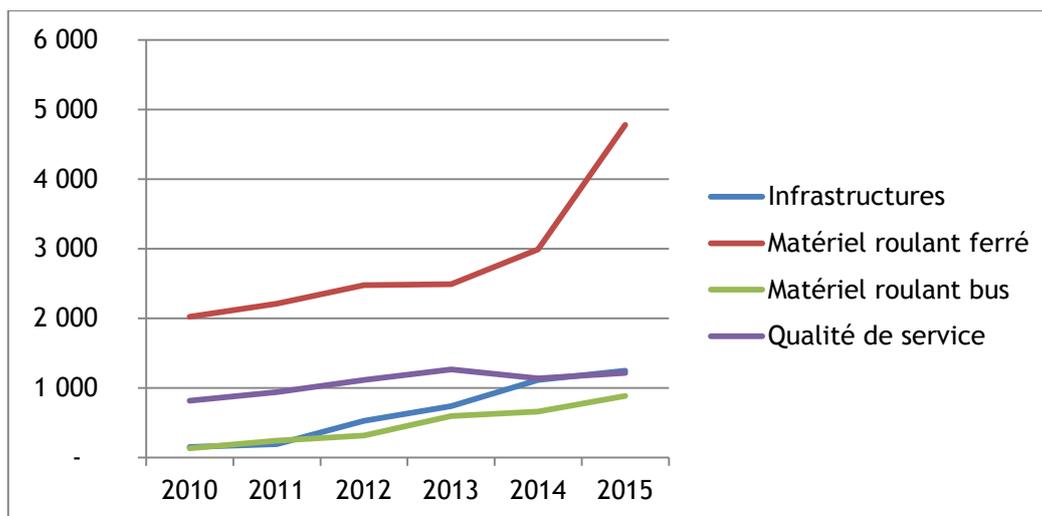
Même en retirant les autorisations de programmes sur maîtres d'œuvre déléguées pour des infrastructures,- donc normalement financées par les délégants -, la progression restante, de quatre milliards, n'en reste pas moins considérable.

Tableau 46 : Montant des autorisations de programme cumulées au 31 décembre 2010-2015

en millions d'euros	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Evolution 2015/2010	
Infrastructures	148	190	525	738	1 112	1 247	+ 1 098	+740%
Infrastructures maîtrise d'ouvrage	14	14	344	446	814	949	+935	+6676%
Infrastructures hors maîtrise d'ouvrage	134	176	181	293	298	298	+ 163	+122%
Matériel roulant ferré	2 023	2 211	2 475	2 491	2 991	4 777	+ 2 754	+136%
Matériel roulant bus	133	243	318	597	658	885	+ 752	+566%
Qualité de service	817	941	1 115	1 267	1 138	1 214	+ 397	+49%
TOTAL	3 121	3 585	4 433	5 093	5 899	8 123	+5 002	+160%
TOTAL sans maîtrise d'ouvrage	3 107	3 571	4 089	4 647	5 086	7 175	+ 4 067	+131%

Source : Comptes financiers 2010-2014 et budget primitif 2015

Graphique 32 : Montant des autorisations de programmes cumulées au 31 décembre 2010-2015



Source : Comptes financiers 210-2014 et budget primitif 2015

On note la très forte progression du matériel roulant au budget 2015 :

Soit en augmentant les autorisations de programme déjà votées pour des acquisitions supplémentaires :

- 42 rames Regio2N, pour la ligne R (290 M€),
- 12 rames MF01 pour les lignes de métro 1,5 et 9 (40 M€),
- 19 rames Francilien pour la ligne L2 (112 M€),
- 40 rames pour les prolongements de ligne tramway T1 et T3 à Porte d'Asnières (125,7 M€).

Soit en ouvrant six autorisations de programme complémentaires :

- 35 rames MP14 pour l'extension de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (480 M€),
- 37 rames MP14 pour le prolongement sud de la ligne 14, acquises par la Société du grand Paris (520 M€),
- Transfert de rames MI84 vers le RER E (60 M€),
- 14 rames pour le TLN (80 M€),
- Rénovation des rames MI84 du RER B (35 M€),
- Transfert des MP05 et Mp89 vers les lignes 1,4 et 6 du métro (9 M€).

Le même constat peut être dressé pour les crédits de paiement. Ainsi, pour les seules autorisations de programmes et crédits de paiement déjà votés, ce seront 4,4 milliards qui devront être financés dans les années à venir, dont 3,7 pour les opérations hors maîtrise d'ouvrage.

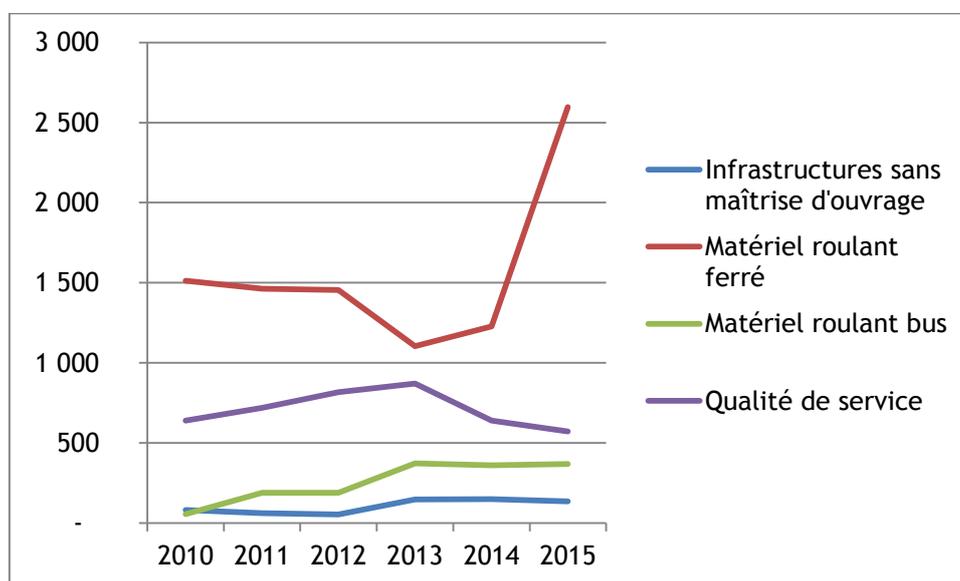
On peut regretter que le STIF ne fournisse pas d'échéancier prévisionnel précis indiquant à quel rythme les décaissements correspondants à ces opérations devraient s'effectuer, ni comment ils seront financés.

Tableau 47 : Restes à financer au 31 décembre 2010-2015

<i>en millions d'euros</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Evolution 2015/2010	
Infrastructures	95	74	391	553	873	900	+ 805	+845%
Dont infrastructures maîtrise d'ouvrage	14	13	337	406	725	765	+751	+5448%
Dont infrastructures hors maîtrise d'ouvrage	81	61	54	146	148	135	+ 54	+66%
Matériel roulant ferré	1 513	1 463	1 454	1 104	1 228	2 598	+ 1 085	+72%
Matériel roulant bus	55	189	189	373	361	369	+ 313	+566%
Qualité de service	640	720	817	872	639	571	- 69	-11%
TOTAL	2 303	2 446	2 852	2 901	3 101	4 438	+2 135	+93%
TOTAL sans maîtrise d'ouvrage	2 289	2 433	2 515	2 495	2 376	3 673	+ 1 384	+60%

Source : Comptes financiers 2010-2014 et budget primitif 2015

Graphique 33 : Restes à financer au 31 décembre. En millions d'euros



Source : Comptes financiers 2010-2014 et budget primitif 2015

Encore ces données n'intègrent pas les opérations qui pourront être lancées dans l'avenir, et sur lesquelles très peu d'informations sont distribuées.

5.2.3. Le compte de résultat

Les résultats du STIF connaissent une nette amélioration, ce qui correspond à la recherche d'un autofinancement.

5.2.3.1. Les produits

Tableau 48 : Compte de résultat 2010-2014

en euros	2010	2011	2012	2013	2014	Evolution 2014/2010	
Subventions et participations	1 388 596 588	1 430 082 775	1 457 824 452	1 493 556 484	1 508 490 113	+119 893 525	+8,6%
Autres produits	3 227 187 729	3 328 810 470	3 448 283 209	3 639 978 858	3 767 726 036	+540 538 307	+16,7%
Produits courants	4 615 784 317	4 758 893 245	4 906 107 661	5 133 535 342	5 276 216 150	+660 431 833	+14,3%
Achats et charges externes	30 505 276	45 594 255	44 055 848	35 763 757	40 367 216	+9 861 940	+32,3%
Impôts et taxes	61 443 212	62 909 559	64 102 844	66 982 085	68 876 807	+7 433 595	+12,1%
Traitements et salaires avec charges	15 167 317	17 403 388	20 695 670	22 586 735	22 883 752	+7 716 435	+50,9%
Participations et interventions	4 464 404 169	4 645 591 368	4 659 196 284	4 881 648 982	5 004 770 830	+540 366 661	+12,1%
Dotations aux amortissements et provisions	153 041 234	48 054 523	59 454 913	85 294 656	118 221 875	-34 819 358	-22,8%
Charges courantes	4 724 561 208	4 819 553 094	4 847 505 558	5 092 276 216	5 255 120 480	+530 559 272	+11,2%
RESULTAT COURANT NON FINANCIER	-108 776 891	-60 659 849	58 602 103	41 259 127	21 095 670	+129 872 561	
Produits financiers	730 866	1 094 870	30 326			-730 866	-100,0%
Charges financières			238 168	5 221 946	8 262 944	+8 262 944	
RESULTAT FINANCIER	730 866	1 094 870	-207 841	-5 221 946	-8 262 944	-8 993 810	-1230,6%
RESULTAT COURANT	-108 046 025	-59 564 979	58 394 262	36 037 181	12 832 726	+120 878 751	-111,9%
Autres opérations	67 819 092	127 083 036	62 429 963	298 953 252	228 013 886	+160 194 794	+236,2%
Reprises sur provisions	58 809 157	123 700 000	1 056 709	85 520 799	11 923 622	-46 885 535	-79,7%
Produits exceptionnels	126 628 249	250 783 036	63 486 672	384 474 051	239 937 509	+113 309 259	+89,5%
Autres opérations	8 356	6 350	428 699	12 864 415	13 675 000	+13 666 644	
Dotations aux amortissements et aux provisions		178 130 000	50 200 000	61 050 000	63 320 000	+63 320 000	
Charges exceptionnelles	8 356	178 136 350	50 628 699	73 914 415	76 995 000	+76 986 644	
RESULTAT EXCEPTIONNEL	126 619 893	72 646 686	12 857 973	310 559 636	162 942 509	+36 322 616	+28,7%
RESULTAT	18 573 868	13 081 707	71 252 235	346 596 817	175 775 234	+157 201 366	+846,4%

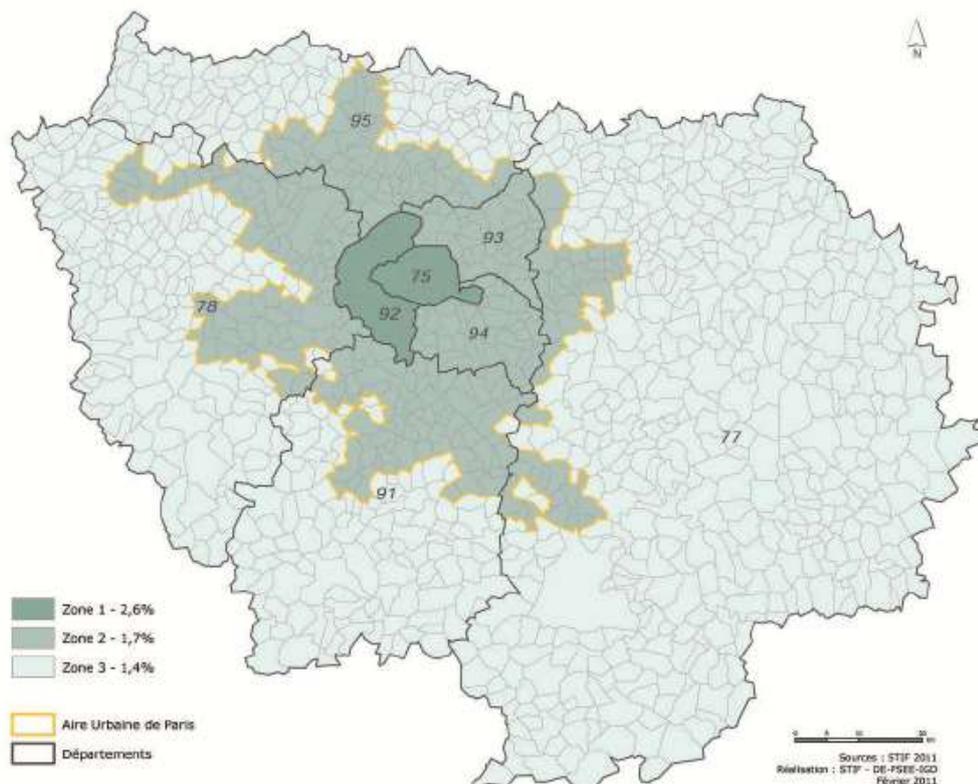
Source : Comptes financiers

Les deux produits quasi exclusifs sont les subventions et le produit du versement transport, inscrit sous l'intitulé « autres produits ».

Le versement transport est acquitté par les employeurs de plus de neuf salariés, et est assis sur la masse salariale. Son produit est donc lié à celui de l'évolution de l'économie, et est, dans une forte mesure, une ressource de constatation.

Son taux est fixé par le STIF, dans la limite d'un plafond fixé par la loi (article 87 de la loi de finances rectificative pour 2014 modifiant l'article L2531-4 du code général des collectivités territoriales). Les périmètres où s'appliquent ses différents taux, longtemps coïncidant aux départements, ont été définies par le décret n°2012-463 du 6 avril 2012, qui définit une zone urbaine de Paris, dont les contours ne correspondent plus aux limites départementales.

Capture écran 2 : Zones du versement transport



Source : STIF Rapport n°2015-73 compte financier 2014

Les taux du versement transport n'avaient pas bougé depuis 2006, mais ont connu une augmentation sensible, étalée dans le temps, à partir de 2012, dans la perspective de la mise en place du dézonage.

Tableau 49 : Evolution des taux du versement transport

	2006		01/07/2012	01/07/2013	01/07/2014	01/07/2015	Evolution 2015/2012
Paris	2,60%	Zone 1	2,60%	2,70%	2,70%	2,85%	+9,62%
Hauts de Seine	2,60%		2,60%	2,70%	2,70%	2,85%	+9,62%
Seine Saint Denis	1,70%	Zone 2	1,70%	1,80%	1,80%	1,91%	+12,35%
Val de Marne	1,70%		1,70%	1,80%	1,80%	1,91%	+12,35%
Essonne	1,40%	Unité urbaine de Paris hors 93 et 94	1,50%	1,60%	1,70%	1,91%	+27,33%
Yvelines	1,40%		1,50%	1,60%	1,70%	1,91%	+27,33%
Val d'Oise	1,40%	Zone 3	1,40%	1,50%	1,50%	1,50%	+7,14%
Seine et Marne	1,40%		1,40%	1,50%	1,50%	1,50%	+7,14%

Source : Données STIF Rapports de présentation des taux du versement transport

L'augmentation la plus forte (+37,3%) est subie par les entreprises de grande couronne incluses désormais dans la « zone urbaine de Paris », qui passent de 1,4% à 1,91% (+0,51 point). La plus faible est connue par la zone la plus rurale de la région. Paris et les Hauts-de-Seine voient leur taux augmenter de 9,6%, passant de 2,6% à 2,85% (+0,25 point).

Ces évolutions sont justifiées par la mise en place du tarif unique à partir du 1^{er} septembre 2015, dont le coût est estimé à 181 M€, financé par :

- le supplément de ressources induit par le relèvement des taux du versement transport à partir du 1^{er} juillet 2015, qui devrait rapporter 105 M€,
- l'application de l'article 17 de la loi de finances rectificative pour 2014 n° 2014-891 du 8 août 2014 relative à l'exonération de versement transport pour les associations à caractère social, qui devrait rapporter 15 M€,
- une subvention de la région pour compenser les pertes dues au dézonage du forfait Imagin'R Etudiant, de 17 M€,
- une nouvelle subvention de la région pour couvrir le solde, soit 44 M€.

En année pleine, c'est-à-dire en 2016, le coût du dézonage est estimé à 485 M€, couverts :

- par le supplément de versement transport, à hauteur de 210 M€,
- une subvention de la région au titre du forfait Imagin'R, pour 53 M€,
- une subvention d'équilibre de la région de 222 M€.

Ces relèvements progressifs du versement transport ont joué dans le dynamisme de la recette, qui croît, en cinq ans, deux fois plus vite que les concours publics.

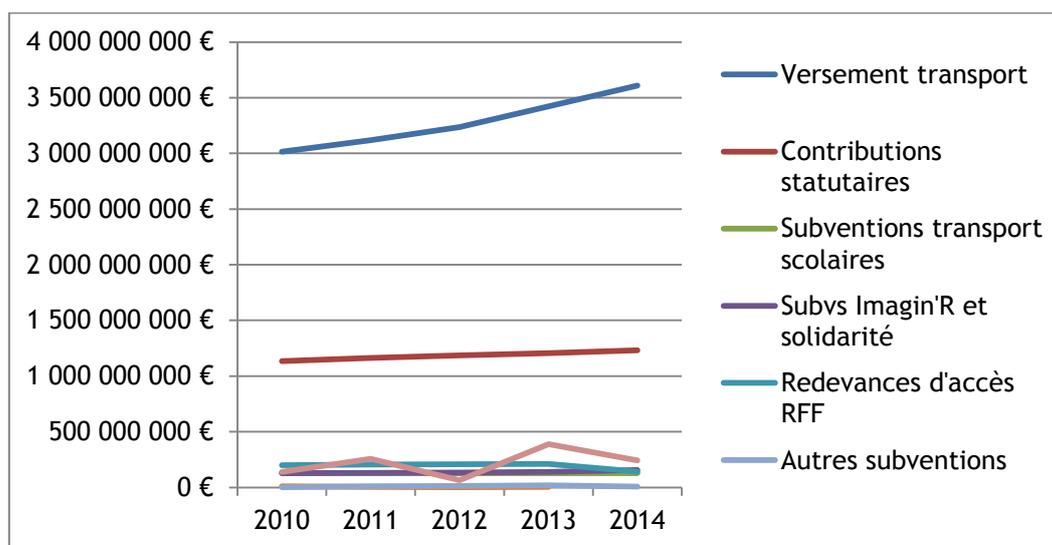
Tableau 50 : Recettes de fonctionnement 2010-2014

en euros	2010	2011	2012	2013	2014	Evolution 2014/2010	
Versement transport	3 016 131 426	3 119 534 746	3 235 200 000	3 423 727 355	3 610 432 896	+594 301 470	+20%
Contributions statutaires	1 132 950 981	1 163 540 657	1 184 484 400	1 206 989 604	1 231 129 397	+98 178 416	+9%
Subventions TS	127 375 983	128 271 920	128 110 468	128 355 756	128 102 206	+726 223	+1%
Subventions Imagin'R et CST	126 370 000	129 759 244	134 654 912	138 683 187	155 081 381	+28 711 381	+23%
Redevances d'accès RFF	199 261 244	203 695 809	209 100 735	212 111 443	142 792 286	-56 468 958	-28%
Autres subventions	1 899 624	10 648 960	12 673 462	19 527 937	6 466 224	+4 566 600	+240%
Autres recettes	139 153 174	255 319 815	65 403 448	388 680 132	242 298 688	+103 145 514	+74%
TOTAL	4 743 142 432	5 010 771 151	4 969 627 426	5 518 075 414	5 516 303 078	+773 160 646	+16%

Source : Comptes financiers

Ainsi, le versement transport produit près de 600 M€ supplémentaires, quand les contributions statutaires n'augmentent que de 100 M€. C'est manifestement la ressource au plus fort potentiel.

Graphique 34 : Recettes de fonctionnement 2010-2014



Source : Comptes financiers

Pour avoir une vision plus complète du financement du fonctionnement des transports collectifs d'Ile-de-France, il faut intégrer les recettes directes perçues auprès des voyageurs par les opérateurs, quand bien même ils ne figurent pas au budget du STIF.

Tableau 51 : Recettes directes 2010-2014

en euros	2010	2011	2010	2013	2014	Evolution 2014/2010	
Recettes directes	3 228 900 000	3 370 000 000	3 600 000 000	3 693 000 000	3 767 000 000	+538 100 000	+16,7%

Source : Rapports de présentation des comptes financiers

On observe un fort dynamisme des recettes directes, nonobstant la mise en place des mesures de dézonage.

Les éléments fournis par le STIF ne permettent pas toujours d'apprécier précisément ce qui, sur la période, est dû aux effets de prix et aux effets de volume.

Pour 2011, on indique une perte de recettes de 10 M€ liée à la fusion des zones 5 et 6 sur les six derniers mois de l'année, mais une hausse des tarifs de 2,1% sur la même période.

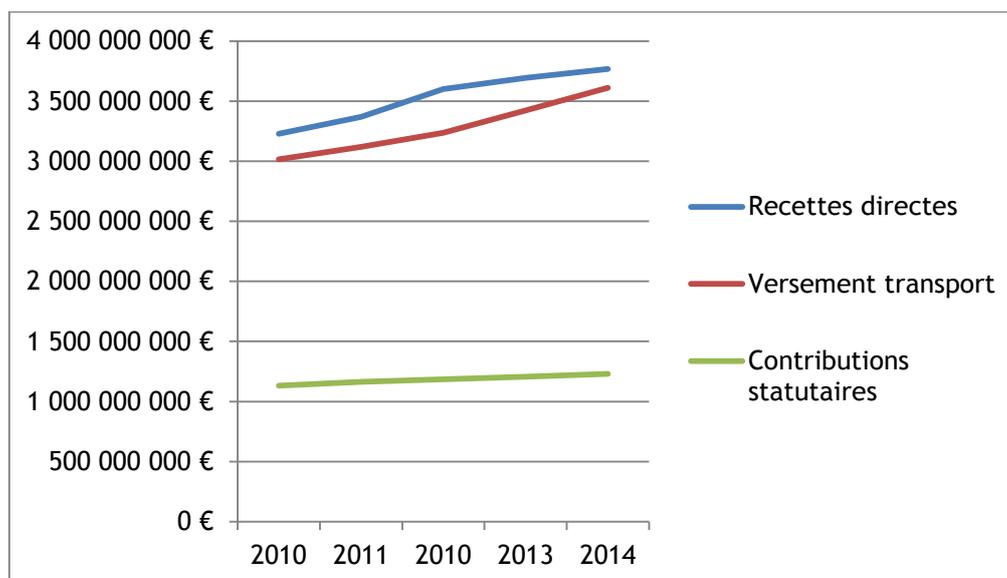
Pour 2012, la progression par rapport à 2011 se décomposait en une hausse de 98 M€ due aux mesures tarifaires (+2,8%) - avec un effet de report des hausses tarifaires 2011, et l'effet propre des hausses du 1^{er} janvier et du 1^{er} août 2012 - et de 38 M€ (+1,1%) en une hausse de volume des titres vendus.

Pour 2013, les pertes de recettes ont été de 30 M€, dues aux mesures de dézonage (-0,8%), plus que compensées par l'effet des hausses tarifaires du 1^{er} août 2012 (+0,4%) et du 1^{er} janvier 2013 (+2,9%).

La même évolution s'est poursuivie en 2014, avec, cependant, une moindre progression en volume +18 M€, (+0,3%).

Quoi qu'il en soit, sur la période, les recettes directes croissent à peu près au même rythme que celles tirées du versement transport, et près de deux fois plus vite que les contributions statutaires, la troisième recette principale des transports collectifs franciliens.

Graphique 35 : Evolution des recettes directes, du versement transport et des contributions statutaires 2010-2014



Source : Rapport de présentation des comptes financiers

La contribution parisienne représente environ 7% du total des recettes de fonctionnement, proportion assez stable, voire en très légère baisse relative (-0,5 point).

Tableau 52 : Part de la contribution parisienne dans les recettes de fonctionnement

en euros	2010	2011	2012	2013	2014
Contribution Paris	344 190 508	353 483 652	359 846 400	366 683 482	374 017 152
% des recettes de fonctionnement	7,3%	7,1%	7,2%	6,6%	6,8%

Source : Comptes de gestion

Ce taux peut paraître relativement modeste. Mais, si on l'applique aux perspectives de coût, en fonctionnement, du développement de l'offre lié au développement des infrastructures - donc hors effet de l'extension des horaires ou des cadences, à réseau inchangé, hors plan bus -, et en supposant la structure du financement de l'exploitation inchangée (tarifs, versement transport, contributions des collectivités), il ne laisse pas de dessiner des perspectives assez inquiétantes à l'horizon 2025.

Tableau 53 : Impact sur le coût de l'offre du développement des infrastructures ferrées

en millions d'euros	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Métro	10	10	10	10	20	30	80	80	80	80	80	80
Grand Paris Express				10	10	50	80	80	110	230	250	520
RER	40	40	40	40	40	60	140	140	160	160	160	160
Sites propres		10	10	20	30	40	60	60	60	60	60	60
Tram/Tram-train	30	50	60	80	100	150	170	220	240	240	240	240
TOTAL	80	110	120	160	200	330	530	580	650	770	790	1060
Surcroît de contribution	+5,6	+7,7	+8,4	+11,2	+14	+23,1	+37,1	+40,6	+45,5	+53,9	+55,3	+74,2
Contribution	373	375	375	378	381	390	404	408	413	421	422	441
Progression /contribution 2013	+2%	+2%	+2%	+3%	+4%	+6%	+10%	+11%	+12%	+15%	+15%	+20%

Source : Inspection générale à partir des données STIF Débat d'orientation budgétaire 2015

En dix ans, la contribution parisienne augmenterait de 20%, pour passer à 441 M€, et ce par le seul effet du développement d'infrastructures n'affectant Paris qu'indirectement, via les prolongements de ligne essentiellement. On note, en particulier, l'impact du Grand Paris Express qui représente presque la moitié de l'augmentation, en fin de période, du coût de l'offre nouvelle due aux infrastructures ferrées.

Pour le plan bus, l'impact est également très significatif, et ceci à court terme. Dans une période de forte tension budgétaire, il n'est pas négligeable.

Tableau 54 : Impact du plan bus 2013. Coût de l'offre nouvelle

en millions d'euros	2013	2014	2015	2016	2017
Coût offre nouvelle	36	87	122	152	162
Surcroît de contribution	+2,5	+6,1	+8,5	+10,6	+11,3
Contribution	362,5	366,1	368,5	370,6	371,3

Source : Inspection générale à partir des données STIF Débat d'orientation budgétaire 2015

Conjugués, les deux impacts sont très significatifs, alors que, dans les deux cas, Paris n'est pas le bénéficiaire immédiat ou principal du renfort de l'offre.

5.2.3.2. Les charges

Tableau 55 : Charges de fonctionnement 2010-2014

en euros	2010	2011	2012	2013	2014	Evolution 2014/2010	
Exploitation régulière	4 041 019 926	4 227 796 754	4 273 631 547	4 466 874 901	4 652 169 401	+611 149 475	+15,1%
dont RATP	1 835 595 000	1 914 140 000	1 950 249 701	1 993 950 000	2 082 513 000	+246 918 000	+13,5%
dont SNCF	1 602 460 263	1 680 800 000	1 668 900 000	1 824 479 719	1 881 697 000	+279 236 737	+17,4%
dont Optile	576 803 072	623 573 981	647 586 234	642 123 275	681 775 000	+104 971 928	+18,2%
Transports scolaires	127 003 273	108 485 744	121 608 245	143 440 369	133 429 037	+6 425 764	+5,1%
Solidarité	16 467 931	22 037 925	19 645 798	15 260 499	18 265 010	+1 797 079	+10,9%
Impôts et taxes	259 997 324	265 785 610	272 362 284	278 184 199	222 969 292	-37 028 032	-4,2%
<i>dont impôt</i>	<i>60 736 080</i>	<i>62 089 801</i>	<i>63 261 549</i>	<i>66 072 756</i>	<i>67 887 911</i>	<i>+7 151 831</i>	<i>+11,8%</i>
<i>dont redevance RFF</i>	<i>199 261 244</i>	<i>203 695 809</i>	<i>209 100 735</i>	<i>212 111 443</i>	<i>155 081 381</i>	<i>-44 179 863</i>	<i>-22,2%</i>
Gestion VT	80 451 911	83 324 179	34 544 400	42 980 247	46 084 821	-34 367 090	-42,7%
Fonctionnement études	46 579 610	64 068 359	65 870 000	59 619 168	63 880 461	+17 300 851	+37,1%
Frais financiers	0	0	0	0	8 262 944	8 262 944	
Dotations, exceptionnels	153 049 590	226 190 873	110 713 295	165 119 216	195 466 877	42 417 287	+27,7%
TOTAL	4 724 569 565	4 997 689 444	4 898 375 569	5 171 478 599	5 340 527 843	615 958 278	+13,0%

Source : Rapports de présentation des comptes de gestion

Le poste principal, avec plus de 85% des dépenses de fonctionnement, est celui des contributions versées au titre des contrats avec la RATP, la SNCF et les opérateurs OPTILE.

On relève une progression plus rapide pour la SNCF (+17,4%) que pour la RATP (+13,5%), la progression la plus rapide étant enregistrée toutefois sur les réseaux OPTILE.

Les éléments fournis par le STIF pour expliquer leur évolution sont assez succincts, compte tenu des sommes en jeu.

Les éléments les plus détaillés, toutes proportions gardées, sont fournis, non à l'occasion des comptes, mais lors des comptes rendus de l'exécution des contrats.

5.2.4. La recherche de l'autofinancement

La croissance des investissements se mesure à la progression des budgets d'investissements qui ont plus que doublé en cinq ans, passant de 332 M€ en 2010 à 754 M€ en 2014.

Tableau 56 : Budgets réalisés 2010-2014

en euros	Section de fonctionnement	Section d'investissement
Exercice 2010		
Recettes	4 743 143 432	334 071 683
Dépenses	4 724 569 565	332 261 645
Résultat propre de l'exercice	18 573 868	1 810 038
Exercice 2011		
Recettes	5 010 771 151	264 740 547
Dépenses	4 997 689 444	359 899 237
Résultat propre de l'exercice	13 081 707	- 95 158 690
Exercice 2012		
Recettes	4 969 627 426	517 653 453
Dépenses	4 898 375 191	501 347 602
Résultat propre de l'exercice	71 252 235	16 305 852
Exercice 2013		
Recettes	5 518 075 415	451 392 309
Dépenses	5 171 478 599	702 315 936
Résultat propre de l'exercice	346 596 817	- 250 923 626
Exercice 2014		
Recettes	5 516 303 078	917 296 227
Dépenses	5 340 527 844	753 528 544
Résultat propre de l'exercice	175 775 234	163 767 683

Source : Comptes de gestion

L'équilibre a été recherché en dégageant un excédent de fonctionnement, affecté à la section d'investissement, laquelle dispose comme autres ressources du produit des amendes et des subventions de l'Agence de financement des transports de l'Île-de-France (AFTIF) jusqu'en 2015.

Tableau 57 : Affectation des résultats cumulés de fonctionnement en recette d'investissement

en euros	2010	2011	2012	2013	2014
Excédents de fonctionnement	5 593 577	99 820 256	81 744 712	333 450 521	188 921 530
en % des recettes de fonctionnement	0,1%	2,0%	1,6%	6,0%	3,4%

Source : Délibérations d'affectation du résultat

Ces résultats sont plutôt modestes, rapportés au volume des dépenses de fonctionnement et pour 2013 ils sont dus à hauteur de 200 M€ à des éléments exceptionnels (accord avec la RATP sur les biens).

Le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement prévue au budget 2015 s'inscrit logiquement dans la même perspective, avec un montant de 140,6 M€, double de celui prévu au budget primitif 2014.

La même remarque peut être formulée pour la capacité d'autofinancement, dont le niveau est primordial pour mesurer la capacité d'endettement. Son niveau, par rapport aux produits courants, quoique en progression rapide, reste à un niveau relativement modeste.

Tableau 58 : Capacité d'autofinancement 2010-2014

en euros	2010	2011	2012	2013	2014
CAF	46 440 571	17 534 693	119 478 895	336 365 453	230 869 201
en % des produits courants	1,0%	0,4%	2,4%	6,6%	4,4%

Source : Comptes de gestion

Cela étant, la question du financement des investissements du STIF n'est pas dissociable de celle du financement des investissements des opérateurs, et de leurs propres capacités, lesquelles dépendent des contributions du STIF.

Tableau 59 : Résultats, CAF, amortissements, frais financiers et contributions C2 2012-2013

en millions d'euros	STIF		SNCF		RATP	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Résultats	50	61	21	48	235	284
CAF (estimation pour la SNCF)	119	336	187	226	833	861
Dotations aux amortissements	50	61	166	178	565	574
Frais financiers	0	5	96	81	236	230
contribution STIF C2			245	260	886	911

Source : STIF - bilans des contrats

Ainsi, la SNCF a fait savoir en 2014, que, compte tenu de son endettement, elle ne pouvait plus porter une partie du financement de l'investissement en matériel et a demandé au STIF de subventionner à 100% son renouvellement, au lieu de 50% jusqu'à présent. L'impact pour le STIF est une charge d'investissement supplémentaire de 800 M€, entraînant une dette supplémentaire de 0,45 M€. Les annuités supplémentaires (remboursement du capital et intérêts) augmenteraient de 320 M€, coût qui serait inférieur aux 470 M€ que le coût de la dette correspondante pour la SNCF, ce qui revient à dire que le STIF peut emprunter à de meilleures conditions.

En contrepartie, la contribution C2 devrait diminuer.

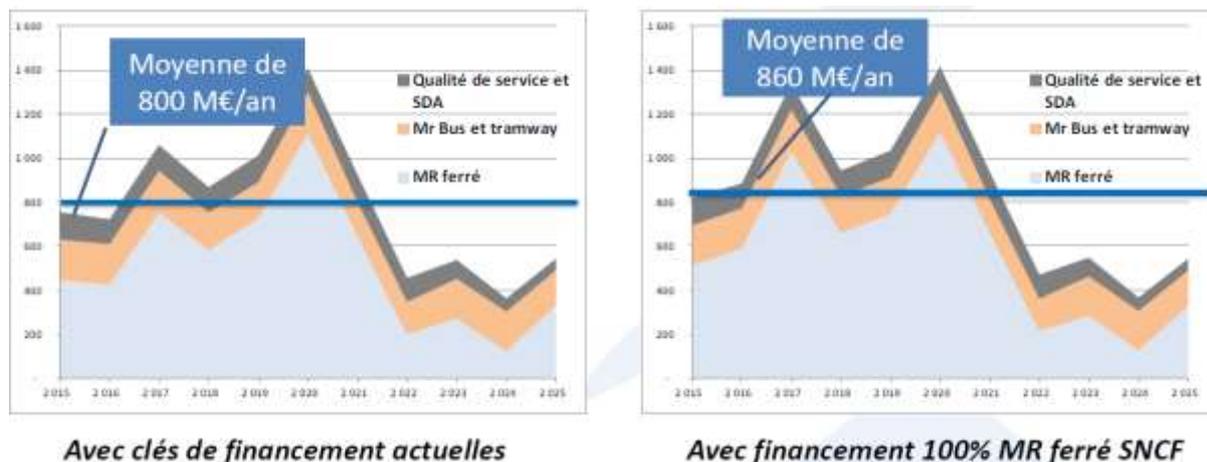
Ceci est peut-être exact, mais invérifiable, faute de comptes propres à Transilien.

Quoi qu'il en soit, le volume des investissements à financer par le STIF dans les dix ans à venir passerait à 9 milliards, ou 9 milliards et demi, soit une moyenne de 860 M€ par an, contre 800 M€ selon les règles actuelles. 1,6 milliard serait financé par le produit des amendes, en cumulé.

Les éléments fournis par le STIF sont extrêmement synthétiques, et fortement variables d'une année sur l'autre. Ainsi, le rapport de présentation du débat d'orientation budgétaire mentionnait un effort d'investissement de 7,8 milliards de 2014 à 2025. Le même document pour le débat 2015 prévoit 9 milliards de 2015 à 2025, soit 1,2 milliard de plus sur une période comptant une année de moins, et ceci sans l'effet de la demande de la SNCF.

Les projections ne donnent jamais de chiffres annuels détaillés et les besoins de financement sont exprimés en cumulés. Elles permettent cependant d'anticiper une forte progression des flux d'investissement d'ici cinq ans, avec un pic en 2020 de 1,4 milliard d'euros et un reflux par la suite, mais à un niveau annuel encore soutenu, de l'ordre de 400 M€.

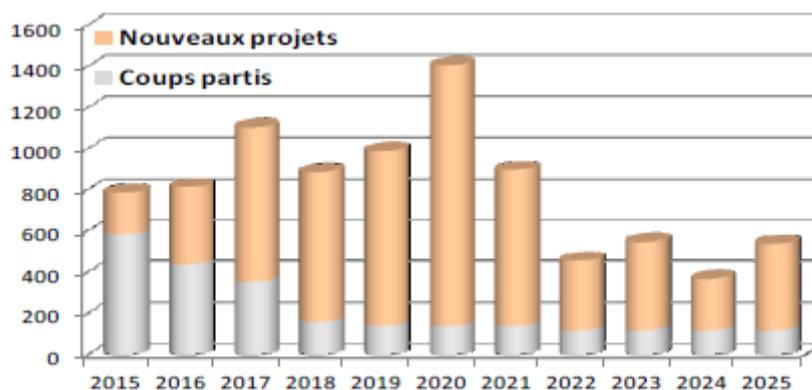
Capture écran 3 : Flux d'investissement prévisionnels 2015-2025



Source : STIF Présentation du débat d'orientation budgétaire 2015

Ce pic en 2020 correspond à des opérations nouvelles, vraisemblablement liées au Grand Paris Express.

Capture écran 4 : Flux d'investissement prévisionnels 2015-2025 Nouveaux projets/coups partis



Source : Débat d'orientation budgétaire 2015

La stratégie affichée est de limiter la capacité de désendettement à dix ans. Le STIF estime alors son besoin cumulé de ressources de fonctionnement entre 1,9 milliard et 2,4 milliards cumulés sur dix ans, selon divers scénarios d'augmentation des recettes directes, du versement transport et des contributions publiques.

Ces indications sont difficiles à apprécier. Ainsi, une des hypothèses est celle d'une hausse des recettes en volume de 1,8%, et de diverses hausses des contributions publiques, des tarifs et du versement transport, à des niveaux identiques pour répondre à la demande des administrateurs.

Tableau 60 : Estimation du besoin de financement dans l’hypothèse d’une hausse des recettes en volume de 1,8%

	2015-2017	2018-2020	2021-2025	Cumulé
Besoin cumulé de ressources de fonctionnement	470	995	425	1 890
Impact cumulé d'une hausse annuelle de 1 point des contributions publiques (1)	37	38	67	142
Impact cumulé d'une hausse annuelle de 1 point des tarifs (2)	85	96	187	368
Impact d'une hausse de 0,1 point du versement transport en 2015 (3)	165	0	0	165
Total (1) + (2) + (3)	287	134	254	675
Reste à financer	183	861	171	1 215

Source : STIF Débat d’orientation budgétaire 2015

Elles font surtout apparaître que ces hypothèses ne suffiraient pas.

Il aurait été sans doute plus lisible de dresser un tableau de flux annuel des décaissements d’investissement (subventions et remboursement du capital des emprunts) et des encaissements correspondants (souscription de nouveaux emprunts, produits de amendes, éventuelles subventions, virement du budget de fonctionnement), ainsi que des budgets de fonctionnement prévisionnels pluriannuels, faisant apparaître les grandes masses de ressources, y compris des ressources directes, et des charges, en particulier pour les contributions C1 et C2, pour déterminer un niveau d’autofinancement précis, que l’on peut estimer à, sans doute, environ 300 M€ par an au minimum. Sur ces 300 M€, et si la part de la contribution de Paris reste stable dans les ressources à 7%, ce serait une vingtaine de millions qui pèseraient sur le budget de fonctionnement de la collectivité parisienne au titre du financement des investissements du STIF.

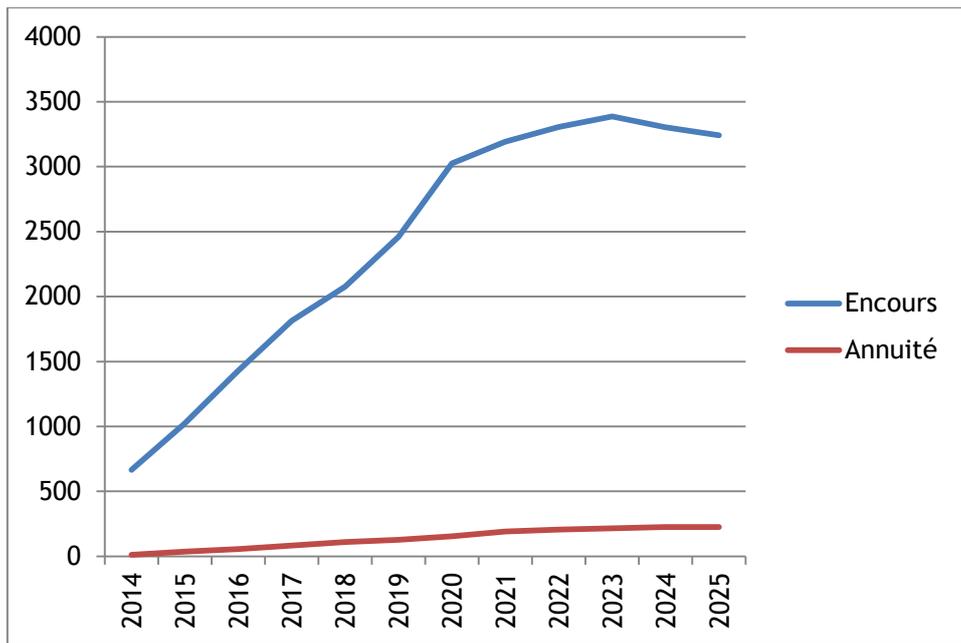
Les seules indications sur la dette prévisionnelle ont été fournies dans le débat d’orientation budgétaire 2004, qui faisait mention d’un niveau d’investissement inférieur. Le stock de dette serait de 3,2 milliards en 2025, et l’annuité de la dette d’environ 230 M€. Il serait déjà atteint en 2021, la dette continuant à croître légèrement jusqu’en 2023, pour commencer à se réduire à partir de 2024.

Tableau 61 : Encours prévisionnel de la dette et annuités 2014-2025

en millions d’euros	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Intérêts	5	22	36	55	72	84	102	127	135	141	144	141
Remboursement capital	6	14	21	29	37	43	52	64	70	76	82	85
Encours	666	1024	1430	1815	2078	2460	3025	3194	3305	3386	3304	3241
Variation annuelle de l'encours		+358	+406	+385	+263	+382	+565	+169	+111	+81	-82	-63

Source : Données STIF Rapport débat d’orientation budgétaire 2014

Graphique 36 : Encours de dette et annuités prévisionnels 2014-2025 en millions d'euros



Source : Données STIF rapport débat d'orientation budgétaire 2014

CONCLUSION

Dans le contexte de forte tension pesant sur les budgets publics, la montée en charge d'un fort développement des investissements et de l'offre des transports publics pose un problème tout particulier de financement, quand bien même sa justification n'est pas contestée face au besoin de rattrapage, à la croissance de la demande et à son rôle dans la lutte contre la pollution et le changement climatique.

Cependant, outre les trois financeurs habituels : l'utilisateur, l'entreprise et le contribuable, la question se pose de celui des opérateurs actuels, à qui il n'est pas interdit de demander également un effort de productivité. Cet effort devrait déjà passer par un effort supplémentaire de transparence vis-à-vis des collectivités et des citoyens qu'elles représentent.

La question mérite certainement un débat plus citoyen, donc plus informé, et la sortie d'une culture de monopole dont ils sont encore, à bien des égards, imprégnés.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

- Recommandation 1** : Demander l'introduction au conseil d'un représentant des usagers avec voix délibérative. 9
- Recommandation 2** : Demander la publicité des débats du conseil. 10
- Recommandation 3** : Demander l'actualisation du compte déplacements prévu par la loi SRU..... 18
- Recommandation 4** : Définir des objectifs de ponctualité plus ambitieux, en particulier en remontant la borne inférieure, pour le prochain contrat SNCF..... 56
- Recommandation 5** : Définir pour la SNCF des critères de qualité plus cohérents, en pondérant davantage la ponctualité, en particulier aux heures de pointe. 58
- Recommandation 6** : Fixer à la SNCF des montants de pénalités plus dissuasifs, en remontant les plafonds afin d'atteindre les 5% déjà préconisés par la Cour des Comptes. 58
- Recommandation 7** : Parmi les critères de qualité de la SNCF, mieux pondérer la satisfaction des voyageurs..... 58
- Recommandation 8** : Demander à la SNCF la production de comptes certifiés pour son activité Transilien. 61
- Recommandation 9** : Fixer à la RATP des montants de pénalités plus dissuasifs, en remontant les plafonds afin d'atteindre les 5% déjà préconisés par la Cour des Comptes. 68
- Recommandation 10** : Parmi les critères de qualité de la RATP, mieux pondérer la satisfaction des voyageurs..... 68
- Recommandation 11** : Pour la RATP et la SNCF, faire assurer le contrôle du dispositif de qualité de service par le STIF 68
- Recommandation 12** : Pour la RATP et la SNCF, revoir les critères de mesure de la qualité de service afin de mieux les rapprocher de la perception des voyageurs. 68
- Recommandation 13** : Imposer à la RATP et à la SNCF des modalités de communication claires et uniformisées pour mieux prendre en compte l'identité francilienne du réseau. 68
- Recommandation 14** : Demander la communication aux administrateurs de l'offre commerciale intégrale, du plan quadriennal d'investissement détaillé et des comptes (« *maquettes financières* ») de la SNCF et de la RATP, avec rappel de leur caractère confidentiel..... 76
- Recommandation 15** : Vérifier l'imputation comptable exacte des immobilisations. 81

TABLE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ILLUSTRATIONS

Tableau 1 : Composition du conseil d’administration du STIF et population relative des départements franciliens 9

Tableau 2 : Nombre de représentants délibérant par collectivités Part des participations statutaires 10

Tableau 3 : Clef de répartition des contributions entre les collectivités Décrets de 1972 et 1994 11

Tableau 4 : Répartition des contributions entres l’Etat, la région et les départements depuis 1972 11

Graphique 1 : Répartition des contributions entre l’Etat, la région et les départements depuis 1972 12

Graphique 2 : Montant - en millions d’euros - des contributions de Paris depuis 1996... 13

Tableau 5 : Poids relatifs des départements franciliens. Comparaison clef de répartition des contributions/autres indicateurs 13

Graphique 3 : Poids relatif de chaque département francilien : répartition des contributions, parts dans la population, les bases fiscales, la masse salariale et l’emploi 14

Tableau 6 : Comparaison des contributions au STIF par habitant 14

Tableau 7 : Comparaison des contributions au STIF par habitant après répartition de la contribution de la région 15

Tableau 8 : Participation de Paris en investissement à diverses opérations d’infrastructure 17

Tableau 9 : Population sans double compte (en milliers) 1975-2009..... 18

Graphique 4 : Population en milliers depuis 1975..... 19

Tableau 10 : Répartition de la population francilienne 1975-2008 19

Graphique 5 : Répartition de la population francilienne 1975-2008..... 20

Tableau 11 : Nombre de déplacements par jour depuis 1976 tous modes..... 20

Graphique 6 : Nombre de déplacements par jour depuis 1976 tous modes 21

Graphique 7 : Nombre des déplacements tous modes, par jour et par grand type de liaison..... 22

Figure 1 : Carte des déplacements quotidiens en Ile-de- France - enquête générale transport 2010 - tous modes mécanisés (en milliers) 23

Figure 2 : Carte des déplacements quotidiens en Ile-de-France - enquête générale transport 2010 - voiture (en milliers) 24

Figure 3 : Carte des déplacements en Ile-de-France - enquête générale transport 2010 - transports collectifs (en milliers)..... 24

Tableau 12 : Nombre de déplacements par modes mécanisés et par jour 2001-2010 par type de liaison..... 25

Tableau 13 : Répartition des transports mécanisés par grand type de liaison 2001-2010 25

Tableau 14 : Part de la voiture dans l’ensemble des transports mécanisés par grand type de liaison 2001-2010 26

Tableau 15 : Part des transports collectifs dans l'ensemble des transports par grand type de liaison 2001-2010.....	26
Graphique 8 : Nombre des déplacements par jour 2001-2010 et par liaison.....	27
Graphique 9 : Nombre des déplacements par jour et par grand type de liaison 2001-2010	28
Graphique 10 : Mode de transport mécanisé utilisé par type de liaison 2001-2010.....	29
Graphique 11 : Mode de transport mécanisé utilisé par grand type de liaison 2001-2010	30
Tableau 16 : Nombre de voyageurs x kilomètres par an (en milliards)	31
Tableau 17 : Nombre de voyageurs x kilomètre par réseau (en milliards)	32
Graphique 12 : Nombre de voyageurs x kilomètres 1994-2014 par réseau	33
Graphique 13 : Courbe d'évolution des réseaux ferrés et de surface. Voyageurs x kilomètres. Base 100 en 1994	33
Graphique 14 : Nombre de voyageurs x kilomètres et par mode 2000-2013	34
Tableau 18 : Evolution du nombre de voyageurs x kilomètres par mode 2000-2013.....	34
Graphique 15 : Nombre de voyageurs x kilomètres bus et tramway	35
Graphique 16 : Evolution du nombre de voyageurs x kilomètres bus et tramway Base 100 en 2000	36
Tableau 19 : Longueur des réseaux	36
Tableau 20 : Longueur des réseaux par exploitant et zone.....	37
Graphique 17 : Evolution de l'offre 2004-2015 par réseau En millions de kilomètres commerciaux	37
Tableau 21 : Evolution de l'offre ferrée. 2004-2015 en trains kilomètres commerciaux.	37
Graphique 18 : Evolution comparée transports voyageurs kilomètres/offre SNCF et RATP Base 100 en 2004.....	38
Tableau 22 : Evolution de l'offre de surface 2004 - 2015. en kilomètres commerciaux..	39
Tableau 23 : Structure comparée de l'offre de surface 2004-2015.....	39
Graphique 19 : Evolution comparée de l'offre de surface et des voyageurs. Base 100 en 2004.....	40
Figure 4 : Carte du réseau ferré Métro RER Transilien Tramway	41
Figure 5 : Entrées par station Métro RER RATP 2013	42
Figure 6 : Cartographie des arrêts de bus RATP 2013	43
Graphique 20 : Comparaison Londres/Paris. Répartition des déplacements par mode...	44
Graphique 21 : Comparaison Londres/Paris. Nombre de voyages en transport public par habitant et par an	44
Graphique 22 : Comparaison Londres/Paris. Par kilomètre-véhicule par habitant et par an.....	45
Graphique 23 : Comparaison Londres/Paris. Nombre d'arrêts et longueurs des réseaux métro et bus par habitant	45
Graphique 24 : Comparaison Londres/Paris. Nombre d'arrêts et longueur des réseaux métro-train par km ²	46

Graphique 25 : Comparaison Londres/Paris. Nombre d'arrêts de bus par habitant et par km ²	46
Figure 7 : Lignes ferrées existantes et lignes projetées 2030	47
Figure 8 : Stations existantes et stations projetées Réseau ferré 2030.....	48
Capture écran 1 : Grand Paris Express.....	49
Tableau 24 : Contrat SNCF pénalités pour non-production de l'offre 2012 et 2013.....	54
Tableau 25 : Contrat SNCF volume de l'offre réalisée	55
Tableau 26 : Contrat SNCF Objectifs et bornes de ponctualité	56
Tableau 27 : Contrat SNCF Autres indicateurs de qualité et pénalités	57
Tableau 28 : Contrat SNCF Pénalités appliquées pour défaut de qualité.....	58
Tableau 29 : Contrat SNCF Recettes directes et contributions du STIF	60
Tableau 30 : Contrat SNCF Contributions C11 et C12.....	60
Tableau 31 : Contrat SNCF Recettes directes et contributions du STIF ajustées après avenants.....	61
Tableau 32 : Contrat SNCF Répartition recettes directes/contributions du STIF ajustées après avenants	61
Tableau 33 : Contrat SNCF contributions C2 pour investissement.....	61
Tableau 34 : Contrat RATP Volume de l'offre	64
Tableau 35 : Contrat RATP Indicateurs de qualité et pénalités.....	67
Tableau 36 : Contrat RATP Pénalités appliquées pour défaut de qualité.....	68
Tableau 37 : Contrat RATP Recettes directes et contribution du STIF.....	70
Tableau 38 : Contrat RATP Part de la contribution du STIF dans les produits d'exploitation	70
Tableau 39 : Contrat RATP Contributions STIF ajustées après avenants.....	71
Graphique 26 : Plans quadriennaux d'investissement RATP depuis 2004.....	73
Graphique 27 : Répartition des ressources de fonctionnement des transports en commun franciliens.....	78
Tableau 40 : Financement des transports publics franciliens 2009-2013	79
Tableau 41 : Tarification passe Navigo mensuel 2015	80
Tableau 42 : Actif net 2010-2014.....	81
Tableau 43 : Subventions d'équipement versées nettes 2010-2014 par bénéficiaire	82
Graphique 28 : Subventions d'équipement versées nettes 2010-2014 par bénéficiaire ..	82
Graphique 29 : Répartition des subventions versées nettes 2010-2014.....	83
Graphique 30 : Exécution du PQI RATP et SNCF depuis 2008.....	83
Graphique 31 : Réalisation des PQI cumulé RATP SNCF	84
Tableau 44 : Passif 2010-2014.....	85
Tableau 45 : Etat de la dette au 31 décembre 2014.....	86
Tableau 46 : Montant des autorisations de programme cumulées au 31 décembre 2010-2015.....	86

Graphique 32 : Montant des autorisations de programmes cumulées au 31 décembre 2010-2015	87
Tableau 47 : Restes à financer au 31 décembre 2010-2015	88
Graphique 33 : Restes à financer au 31 décembre. En millions d'euros	88
Tableau 48 : Compte de résultat 2010-2014	89
Capture écran 2 : Zones du versement transport	90
Tableau 49 : Evolution des taux du versement transport	91
Tableau 50 : Recettes de fonctionnement 2010-2014	92
Graphique 34 : Recettes de fonctionnement 2010-2014	92
Tableau 51 : Recettes directes 2010-2014	92
Graphique 35 : Evolution des recettes directes, du versement transport et des contributions statutaires 2010-2014.....	93
Tableau 52 : Part de la contribution parisienne dans les recettes de fonctionnement...	93
Tableau 53 : Impact sur le coût de l'offre du développement des infrastructures ferrées	94
Tableau 54 : Impact du plan bus 2013. Coût de l'offre nouvelle	94
Tableau 55 : Charges de fonctionnement 2010-2014	95
Tableau 56 : Budgets réalisés 2010-2014	96
Tableau 57 : Affectation des résultats cumulés de fonctionnement en recette d'investissement	96
Tableau 58 : Capacité d'autofinancement 2010-2014	97
Tableau 59 : Résultats, CAF, amortissements, frais financiers et contributions C2 2012-2013.....	97
Capture écran 3 : Flux d'investissement prévisionnels 2015-2025.....	98
Capture écran 4 : Flux d'investissement prévisionnels 2015-2025 Nouveaux projets/coups partis.....	98
Tableau 60 : Estimation du besoin de financement dans l'hypothèse d'une hausse des recettes en volume de 1,8%	99
Tableau 61 : Encours prévisionnel de la dette et annuités 2014-2025	99
Graphique 36 : Encours de dette et annuités prévisionnels 2014-2025 en millions d'euros	100

PROCEDURE CONTRADICTOIRE

Dans le cadre de la procédure contradictoire en vigueur à l'Inspection générale, le rapport provisoire d'audit de la contribution parisienne au Syndicat des transports de l'Ile-de-France (STIF) a été transmis le 9 juillet 2015 à :

- [.....], Directeur de la voirie et des déplacements ;
- [.....], Directeur des finances et des achats, relancé le 4 septembre 2015.

La réponse au rapport au rapport provisoire a été adressée par courrier le :

- 19 août 2015 pour la DVD.

MAIRIE DE PARIS



Direction de la Voirie et des Déplacements
Agence de la Mobilité

N/Réf :

Affaire suivie par :

Paris, le : 19 AOUT 2015

NOTE à l'attention de :

Directrice
Inspection Générale de la Ville de Paris

Objet : Eléments de la DVD suite à la transmission du rapport provisoire d'audit de la contribution de Paris au STIF

PJ : Analyse de la DVD des contributions publiques au budget du STIF (2012)

Copie : Directeur DFA

Le 9 juillet dernier, vous m'avez adressé le rapport provisoire de l'Inspection Générale sur l'audit de la contribution de Paris au Syndicat des Transports d'Ile-de France (STIF).

Je tiens avant tout à vous remercier pour le travail de synthèse exhaustif que vous avez produit qui ne manquera pas de servir aux services de la Direction de la Voirie et des Déplacements et de la Direction des Finances et des Achats dans le cadre de leurs missions respectives.

Je vous confirme par ailleurs que les services de la DVD partagent votre analyse et s'associent à l'ensemble des recommandations formulées dans le rapport.

En complément de votre étude, je vous prie de trouver ci-après des observations complémentaires pouvant nourrir vos réflexions, voire être portées au rang de recommandations :

1. La contribution des collectivités franciliennes au budget du STIF

Vous évoquez au cœur de votre rapport les clés de répartition statutaires qui définissent la répartition des contributions publiques entre chaque collectivité financeur du STIF. Vous observez l'évolution de ces contributions et les comparez à la répartition de la population voire au potentiel fiscal des territoires. En complément, je souhaite vous indiquer que le département de Paris s'avère être le premier contributeur public au STIF lorsque l'on tient compte des compensations versées par l'Etat au titre de l'entrée de la Région Ile-de-France au conseil du STIF (2000 ; Loi SRU) et du transfert de compétences aux collectivités locales (2004 ; Loi LRL). En intégrant les flux financiers masqués transitant de l'Etat à la Région et aux départements franciliens au titre de leur participation aux missions du STIF, Paris s'avère être la première collectivité francilienne contributrice du budget de fonctionnement du STIF (cf. Annexe).

2. Le dispositif d'incitation à la qualité de service

La refonte des dispositifs d'incitation à la qualité de service au sein des contrats entre le STIF, la SNCF et la RATP occupe une place importante des préconisations formulées dans votre rapport. Au-delà des montants eux-mêmes, en effet faibles au regard de l'enveloppe importante des contrats, ou encore de la philosophie souhaitée pour ce dispositif qui s'apparente en l'état davantage à des mécanismes de compléments de revenus que d'incitation ; le dispositif actuellement mis en place par le STIF me semble fragile à deux égards :

- o En matière de contrôle d'une part puisque ce sont les opérateurs eux-mêmes qui mesurent l'état de performance du réseau. Le STIF se doit sur ce point de réaliser par lui-même et de manière indépendante, le contrôle de la qualité de service sur le réseau dont il délègue l'exploitation.

121 avenue de France CS 51388- 75639 Paris Cedex 13

paris
info
Le 3975
Paris.fr
www.paris.fr



- o En matière de communication d'autre part, bien que les bulletins de qualité de service soient rendus publics sur le site du STIF, leur présentation s'avère technocratique et ne contribue pas à assurer une médiation nécessaire avec la clientèle des transports collectifs franciliens (indicateurs de niveau d'offre aux heures de pointes supérieurs à 100%, quasi-totalité des indicateurs supérieurs à 95%, indicateurs de qualité de service sur la ligne 13 respectivement de 93% et 98% alors même que le ressenti des usagers est particulièrement négatif, ...). Afin de faire du dispositif de qualité de service un outil de rapprochement avec les usagers du réseau, le STIF se doit de redéfinir sa communication en la matière pour rapprocher le résultat d'indicateurs techniques avec le ressenti des usagers.

3. Le fonctionnement des instances du STIF

Je souhaite évoquer ici les délais particulièrement réduits que les services du STIF laissent actuellement à la disposition des administrateurs pour consulter les dossiers en amont des séances du conseil.

4. La stratégie de long terme du STIF en matière de gouvernance de la mobilité francilienne

Si votre rapport traite avant tout de la contribution de Paris au STIF, vous avez plus généralement adressé par le biais de vos recommandations le fonctionnement actuel des instances du STIF ainsi que le contexte de gouvernance du réseau de transports collectifs franciliens. Je souhaite donc à ce titre mettre l'accent sur trois enjeux majeurs pour le STIF dans les années à venir :

- o La capacité des instances du STIF à imposer aux opérateurs une identité francilienne sur le réseau de transport collectif et une communication uniformisée auprès des usagers. Les opérateurs historiques en place restent très attachés à leur image ainsi qu'à l'information voyageur mise en place sur leurs réseaux (applications numériques, cartographie, signalétique, ...), élément fondateur de leur identité. Cette hétérogénéité est pratiquée au détriment des utilisateurs. En prévision de l'ouverture programmée du réseau à la concurrence, et afin de valoriser la contribution des acteurs publics, le STIF doit imposer, au fil des cycles contractuels, son identité ainsi que des modalités de communication claires et uniformisées.
- o Alors même que le STIF se trouve doté de champs d'actions élargis dans le cadre de la loi de « modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (Schéma d'intermodalité, infrastructures modes doux, politiques de stationnement, covoiturage/autopartage, mobilité touristique, ...), le STIF devra établir sa stratégie de gouvernance de la mobilité francilienne en partenariat avec les territoires et les administrateurs. Ces évolutions structurelles pour les territoires franciliens et parisiens devront se faire en accord avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France.
- o De la même manière, le STIF devra élaborer avec ses administrateurs et en lien avec les territoires concernés les modalités d'ouverture du réseau à la concurrence (régime de propriété des dépôts en vue de l'ouverture à la concurrence sur le réseau de transports collectifs, hiérarchisation des réseaux, restructurations d'offre, allotissements, ...).

Enfin, je tiens à vous préciser que le matériel roulant bus est la propriété du STIF depuis la loi sur l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF).

Vous remerciant à nouveau pour le travail accompli dans ce rapport, les services de la DVD restent à votre disposition pour toute demande complémentaire.

P/ le Directeur de la Voirie et des Déplacements et par intérim
L'Ingénieur Général
Chef du service du Patrimoine Voirie

ANNEXE 1 - Analyse de la DVD des contributions publiques au budget du STIF - 2012

CONTRIBUTIONS PUBLIQUES AU BUDGET DU STIF

28/22/2012
AM-STC-Damien Pons

LES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES LOCALES

Au cours du conseil de Septembre / Octobre, le Débat d'Orientation Budgétaire (DOB) dresse les 1^{ères} hypothèses de construction du budget à venir. Les hypothèses retenues entérinent le budget primitif (BP) affiché pour l'année à venir et voté lors du conseil du STIF de Décembre.

Les hypothèses d'évolution des postes de dépenses et de recettes retenues lors de la construction du BP jouent donc un rôle fondamental puisqu'elles déterminent les contributions publiques affichées pour l'année à venir. A ce titre, les hypothèses les plus sensibles sont macro-économiques, et concernent : le montant attendu du versement transport (VT), des recettes directes (RD) et des contrats avec les opérateurs ; les évolutions de la fiscalité ; les crédits de paiement nécessaires au financement des projets d'investissements.

Au sein du budget du STIF, la contribution publique sert de variable d'ajustement à 2 niveaux :

- (1) Avant le début de l'année comptable, elle permet d'équilibrer, lors de la construction du Budget Primitif (BP), l'écart entre les dépenses et les recettes ;
- (2) Une fois l'année comptable terminée, elle permet de corriger l'écart entre le BP prévu et les Comptes Financiers effectifs (CF). Dans les faits, si la contribution publique a été sous-évaluée lors de la construction du BP, un nouvel appel à participation des collectivités est fait. A l'inverse lorsque la contribution publique a été surévaluée, le reliquat est provisionné afin de financer les renforts d'offre TC à venir.

Une fois déterminée, la contribution publique nécessaire à l'équilibre du budget est ventilée entre les collectivités locales selon la clé de répartition suivante, fixée dans les statuts même du STIF.

Tableau 1 : Niveaux de participation des collectivités Franciliennes au besoin de financement du STIF¹

RIF	Région	51,0%
75	Paris	30,4%
92	Hauts-de-Seine	7,7%
93	Seine-Saint-Denis	3,8%
94	Val-de-Marne	3,0%
78	Yvelines	1,6%
91	Essonne	1,0%
95	Val-d'Oise	0,9%
77	Seine-et-Marne	0,6%

LA PLACE DE L'ETAT DANS LE DISPOSITIF

Si depuis l'autonomie du STIF en 2005, l'Etat n'apparaît pas directement dans le dispositif de financement de l'autorité organisatrice Francilienne, il y contribue indirectement *via* des compensations financières qui ont accompagné la décentralisation progressive du STIF (2000-2005).

Dans un premier temps, les décrets d'application de la loi SRU² de 2000³ prévoient une dotation annuelle de 205M€ versée par l'Etat à la RIF en accompagnement de son entrée au conseil d'administration du STIF et des nouvelles compétences qui lui sont ainsi dévolues.

¹ Décret n°2005-664 du 10 juin 2005.

² Loi Sur le Renouvellement Urbain.

³ Décret: du 9 et du 19 Octobre 2001.

Dans un second temps, la loi LRL⁴ prévoit le versement par l'Etat de nouvelles compensations annuelles pour les compétences transférées de l'Etat aux collectivités. A ce titre, la RIF perçoit 188,5M€ en sus de la dotation SRU : les Conseils Généraux Franciliens perçoivent 42,4M€ répartis entre eux au regard de leurs niveaux de participation au financement du STIF (cf. Tableau 1). La loi LRL acte également définitivement la disparition de l'Etat au sein du conseil d'administration du STIF.

Tableau 2 : Compensations versées par l'Etat aux collectivités Franciliennes au titre du financement du STIF

RIF	Région	En M€
75	Paris	26,3
92	Hauts-de-Seine	6,7
93	Seine-Saint-Denis	3,2
94	Val-de-Marne	2,6
78	Yvelines	1,4
91	Essonne	0,8
95	Val-d'Oise	0,8
77	Seine-et-Marne	0,6

PARIS 1^{er} COLLECTIVITE FRANCIENNE CONTRIBUTRICE DU STIF

Finalement, du fait des compensations qu'il verse aux collectivités Franciliennes, l'Etat est encore aujourd'hui le 1^{er} contributeur public du STIF.

Tableau 3 : Niveaux de participation des collectivités au besoin de financement du STIF - Compensations de l'Etat comprises

E	Etat	38,3%
RIF	Région	16,4%
75	Paris	28,1%
92	Hauts-de-Seine	7,1%
93	Seine-Saint-Denis	3,5%
94	Val-de-Marne	2,8%
78	Yvelines	1,5%
91	Essonne	0,9%
95	Val-d'Oise	0,8%
77	Seine-et-Marne	0,6%

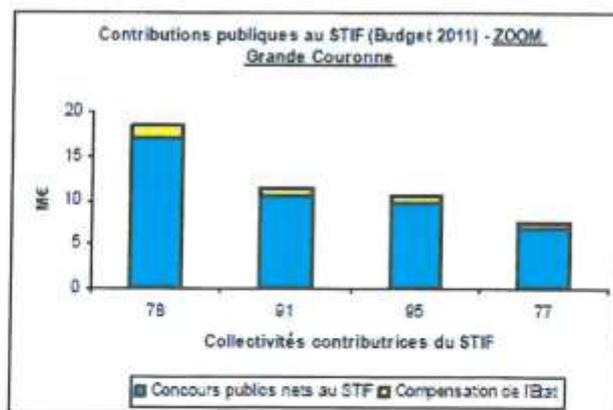
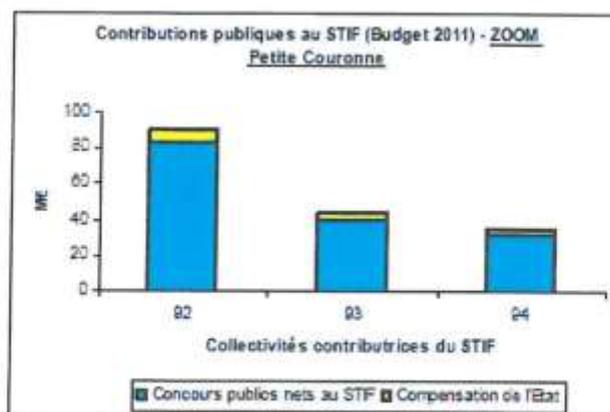
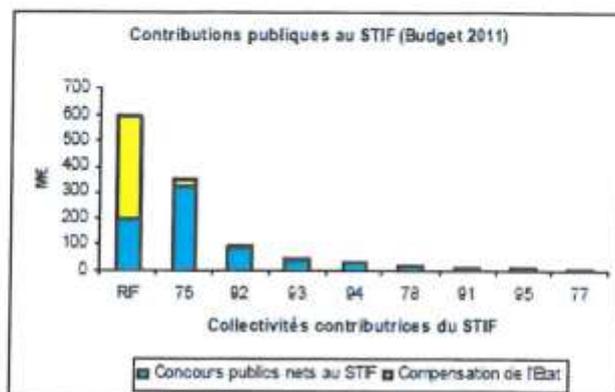
Lorsqu'on analyse les contributions nettes des CG d'IDF, Paris s'avère être le 1^{er} contributeur Francilien avec 45,5% des subventions versées par les collectivités Franciliennes.

Tableau 4 : Niveaux de participation des collectivités Franciliennes au besoin de financement du STIF - Compensations de l'Etat comprises

RIF	Région	26,7%
75	Paris	45,5%
92	Hauts-de-Seine	11,6%
93	Seine-Saint-Denis	5,6%
94	Val-de-Marne	4,5%
78	Yvelines	2,4%
91	Essonne	1,5%
95	Val-d'Oise	1,4%
77	Seine-et-Marne	1,0%

⁴ Loi relative aux Libertés et aux Responsabilités Locales.

REPRESENTATIONS GRAPHIQUES SUR LA BASE DU BUDGET 2011 DU STIF



121 avenue de France CS 51388- 75639 Paris Cedex 13



LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Liste des personnes rencontrées

Annexe 2 : La composition du conseil du STIF

Annexe 3 : Le décret du 10 juin 2005

Annexe 4 : Les premières pages du contrat de plan Etat-Région

Avis : La version publiée de ce rapport ne comprend pas les annexes. Sous réserve des dispositions de l'article L.312-1 du Code des relations entre le public et l'administration du 1er janvier 2016, relatif à la communication des documents administratifs, et de la délibération 2014 IG 1001, celles-ci sont consultables, sur demande écrite, au service de documentation de l'Inspection générale.