

16 mars 2015 | mis à jour le 17 mars 2015 | par Florence Guernaec

RATP : un investissement record en Ile-de-France en 2014

La RATP affiche un niveau d'investissements historique en Ile-de-France à 1,58 milliard d'euros, et une hausse de 3,4% de son chiffre d'affaires en 2014. Un résultat tiré par sa filiale RATP Dev qui a remporté des contrats importants à l'étranger. L'année 2015 sera notamment marquée par la négociation de son contrat avec le Stif et la préparation aux appels d'offres du Grand Paris Express.



Pierre Mongin, PDG de la RATP. © DR

"L'année 2014 a été particulièrement dynamique avec une hausse du chiffre d'affaires de 3,4% [à 5,25 milliards d'euros]. Dans ce contexte économique, c'est un très bon résultat", a commenté Pierre Mongin, PDG de la RATP lors de la présentation des résultats 2014 du groupe. La contribution des filiales – principalement RATP Dev - au chiffre d'affaires a augmenté de 13,7% en 2014 pour s'établir à 914 millions d'euros. Cette contribution a triplé en six ans.

La capacité d'autofinancement du groupe a augmenté de 8,6% à 990 millions d'euros. "C'est le chiffre le plus important à retenir. Nous atteignons quasiment le milliard d'euros, c'était notre objectif pour 2020. Nous avons quasiment six d'avance sur notre plan d'action", a souligné Pierre Mongin. Pour la deuxième année consécutive, le groupe dégage un cash-flow positif et confirme la baisse de son endettement net (-163 millions) à 5,02 milliards d'euros.

Investissements records

Autre fait majeur souligné par Pierre Mongin, "le niveau record d'investissements en Ile-de-France" à 1,58 milliard d'euros en 2014, c'est deux fois plus qu'en 2005. La répartition s'établit de la façon suivante :

- 584 millions pour la modernisation des infrastructures et équipements existants (déploiement des écrans IMAGE pour l'information voyageurs, et de la 3G/4G par exemple) ;
- 526 millions pour le renouvellement et la rénovation du matériel roulant (remplacement de tous les trains du RER A et rénovation sur le RER B, livraison des 33 premiers bus hybrides notamment) ;
- 470 millions l'accroissement de la capacité de transport (mises en service des tramways T6 et T8, prolongements des lignes 4, 12 et 14 notamment)

Du coup, le résultat d'exploitation recule de 1,9% par rapport à 2013, à 516 millions. Cela s'explique par le poids des amortissements liés aux investissements en Ile-de-France et aux coûts de développement de RATP Dev. Le résultat net part du groupe s'élève à 298 millions d'euros (+1,7%). Le groupe RATP enregistre, ainsi, une marge nette de 5,7% en 2014. "Nous nous situons dans le groupe d'entreprises le plus rentable en matière de transports publics", a précisé Pierre Mongin.

Priorités sur la ponctualité et la propreté

En Ile-de-France, le trafic voyageurs est en hausse de 3%. Plus de 50% de cette augmentation est liée à l'offre nouvelle, et en particulier aux lignes de tramway (+22%) avec l'effet année pleine des mises en service des T5 et T7. Le Noctilien a enregistré une augmentation de 10,4%. "Cela prouve que c'est la bonne solution. C'est une perspective intéressante si on pense que transport de nuit doit se développer", a commenté Pierre Mongin.

Sur la qualité de service, la RATP a enregistré un bonus de 10 millions d'euros en 2014. Cependant, Pierre Mongin a placé l'amélioration de la régularité et de la propreté parmi les priorités du groupe en 2015. En particulier sur le RER A dont l'indicateur de ponctualité en "coresponsabilité" avec la SNCF est de 84,8% en 2014 alors que l'objectif est de 94%. "La grande couronne n'est pas assez desservie, c'est une évidence", a ajouté Pierre Mongin.

Cap sur l'international

Les filiales – RATP Dev, Systra détenue à 50% par la SNCF, Ixxi, Telcité, Promomètre et Logis-Transports - contribuent à hauteur de 17,4% du chiffre d'affaires du groupe. RATP Dev se taille la part du lion avec 97% du chiffre d'affaires du total - 885 millions d'euros sur 914 millions. L'entreprise réalise 71% de son activité à l'international : le Royaume-Uni représente 40% de son chiffre d'affaires contre 29% pour la France, suivi de l'Afrique 14%, les États-Unis, 11%. Toutes les zones d'activité de RATP Dev sont rentables, selon le groupe.

L'année 2014 de RATP Dev a été marquée par la mise en service du [tramway de Tucson](#) aux États-Unis et le lancement d'une nouvelle activité de [bus touristique à New York](#). En 2015, elle sera en charge de l'exploitation et de la maintenance de la première ligne de tramway à Washington. La filiale de la RATP a également démarré avec

Transdev l'exploitation de [la première ligne de métro à Mumbai](#) en Inde. L'entreprise a acquis [The Original London Sightseeing Tour](#) au Royaume-Unis, pionnier et acteur majeur des bus touristiques dans la capitale britannique. Surtout, RATP Dev a remporté, en 2014, un contrat d'1,7 milliard d'euros pour [l'exploitation du futur réseau de bus de Riyad](#) en Arabie saoudite en partenariat avec Saptco.

En négociation avec le Stif

En ce début d'année 2015, Pierre Mongin a indiqué que la RATP était en pleine négociation avec le Stif pour le renouvellement de son contrat qui doit démarrer au 1er janvier 2016 pour une durée cinq ans. Confiant, le PDG de la RATP espère signer au mois de juillet 2015 "pour assurer la continuité". Il a fait valoir que la RATP avait réalisé 6,3 milliards d'investissements sur la période 2012-2015 et vise les 8 milliards dans le prochain contrat.

Grand Paris Express en vue

Autre priorité de 2015, le Grand Paris. Déjà assuré d'être le gestionnaire d'infrastructure du nouveau réseau, le groupe exploitera la ligne 14 version longue, "colonne vertébrale" du futur Grand Paris Express qui viendra désengorger la ligne 13 et "dédoubler" le RER B sur l'axe Nord-Sud. La RATP s'est vu confier la maîtrise d'ouvrage du prolongement au sud jusqu'à Orly.

En revanche, c'est Egis qui est chargé de l'ingénierie de l'extension de la partie nord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen avec pour objectif d'aller jusqu'à Saint-Denis, barreau d'un kilomètre entre les deux stations réalisé par la Société du Grand Paris. La RATP avait annoncé, en octobre 2014, [un retard de deux ans sur la mise en service](#), soit en 2019. Et les difficultés à venir ne manquent pas, en particulier au niveau du nœud de Saint-Denis Pleyel.

Prochain appels d'offres en vue, l'exploitation de la ligne 15. Pierre Mongin n'a pas caché que ses équipes s'y préparaient activement : "Nous sommes demandeurs de l'intégralité du réseau pour des raisons de cohérence"... Ses concurrents sont prévenus.

Florence Guernalec