

Délibération n°2013/500
Séance du 11 décembre 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT GNERIQUE N°3 AUX CONTRATS DE TYPE 2

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le rapport n°2013/500 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 décembre 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 4 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : L'avenant générique n°3 aux contrats d'exploitation de type 2 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes sont approuvés.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer ledit avenant aux contrats d'exploitation de type 2 et ses annexes.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul

Acusé de réception en préfecture
075-287500078-20131211-2013-500-DE
Date de télétransmission : 16/12/2013
Date de réception préfecture : 16/12/2013

Avenant G3**au Contrat d'exploitation de services réguliers routiers
de voyageurs en Ile-de-France****Contrat de type 2**

Le présent avenant est établi entre :

le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 11 décembre 2013.

ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

et

Nom du réseau :

Nom de l'entreprise : _____

Adresse : _____

n° SIRET: _____

n° SIREN: _____

N° RCS : _____

Représentée par : _____

ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

1. Modifications du contrat relatives à la qualité de service

Les modifications apportées par le présent avenant visent notamment :

- L'alignement des obligations des transporteurs privés avec celles des contrats RATP-SNCF signés en 2012, en matière de qualité de service ;
- la fixation des conditions du financement par le STIF des investissements relatifs à la qualité de service et notamment la création d'une contribution C18 ;
- la modification de l'annexe B1 « qualité de service et indicateurs et tableaux de bord » afin de la préciser par plusieurs documents (Plan de sondage des mesures, Manuel qualité, Modalités de contre-mesures, Mode opératoire pour l'exonération des points d'arrêt).

De plus, 2 annexes sont ajoutées au contrat :

- Annexe B12 « Echanges des données d'Information Voyageurs en temps réel » :

Cette annexe définit les obligations du transporteur en matière d'information voyageurs en temps réel. Notamment, elle explicite l'architecture des données temps réel, qui permettra aux voyageurs de disposer d'une information multi-transporteurs sur l'ensemble du réseau.

- Annexe B13 « Carte régionale »

Le STIF réalise la carte du réseau régional sur laquelle est représenté l'ensemble des modes ferrés et l'offre Bus Mobilien hors Paris, Express et T-Zen.

Cette annexe vise à encadrer les conditions de diffusion, de réutilisation et de déploiement de cette carte. Il s'agit notamment d'en favoriser une diffusion large, tout en préservant son identité.

2. Modification du contrat relative à la modification de l'indice INSEE concernant les subventions de véhicules

Depuis le 28/02/2013, le suivi de la série concernant l'indice INSEE 1559272 permettant le calcul de la valeur du coefficient K3 actualisant les subventions véhicules a été arrêté. Une nouvelle série doit être prise en compte avec l'indice INSEE 1653203.

3. Modifications du contrat relatives à la tarification et au mécanisme de rémunération de l'Entreprise

Mise à jour des clés de partage concernant le nouveau forfait Améthyste

L'annexe C8 définit les principes de partage des recettes directes entre la RATP, la SNCF et les opérateurs privés.

Il convient de la mettre à jour en y ajoutant les clés de partage à utiliser pour le partage des nouveaux forfaits Améthyste dont la délivrance a commencé, selon le département, entre décembre 2012 et juillet 2013.

Simplifications et améliorations formelles sur des dispositions relatives aux recettes et aux sujets tarifaires

Plusieurs ajustements et simplifications de forme sont réalisées :

- L'article 23.6 et l'annexe C2 visent à préciser dans quelles conditions la carte de circulation police étaient prise en compte pour la détermination des recettes de trafic. Dans la mesure où, suite aux modifications apportées par les avenants génériques G1 et G2, ces conditions sont précisément explicitées à l'article 50 relatif aux recettes de trafic, les dispositions de

l'article 23.6 et de l'annexe C2 n'ont plus d'utilité. L'article 23.6 est donc abrogé et l'annexe C2 est supprimée.

- La sous-partie « 3.3 Valeur des prix voyageur et section à partir de 2012. » de l'article 50.1 précise les modalités de calcul du coefficient x_{CM} dont le but est de neutraliser la légère discontinuité de la valeur du trafic due au changement de méthode de mesure à partir de 2012 (passage des données d'enquêtes de comptage aux données de validations) ; les prix voyageur et section à partir de 2012 sont établis en multipliant les prix antérieurs à 2012 par x_{CM} . Le principe de x_{CM} a été inscrit dans les contrats de type 2 par l'avenant générique G1 ; il n'était pas possible alors de donner une valeur chiffrée car le calcul de x_{CM} s'appuie sur des données dont certaines n'ont été disponibles qu'au début de l'année 2013. Au printemps 2013, la valeur de x_{CM} a été établie et notifiée aux entreprises, elle est de 1,0568. Aussi une rédaction simplifiée est adoptée pour le point « 3.3 Valeur des prix voyageur et section à partir de 2012. » de l'article 50.1 qui pose le principe de x_{CM} , en donne la valeur chiffrée et les valeurs des prix voyageur et section qui en découlent à partir de 2012.
- L'article « 50.5 Transferts entre titres scolaires » visait à remédier à des effets défavorables sur les recettes de titres scolaires dus au fait que le trafic soit mesuré par des enquêtes de comptage réalisées tous les 2 ans. Le trafic est, depuis 2012, mesuré tous les ans par les données de validation. Cet article est donc abrogé.
- Afin de prendre en compte les impacts de la création des contributions C16 et C17 lors de l'avenant générique G2, les modifications suivantes sont effectuées :
 - Le point « 2 - Prise en compte des modifications tarifaires (modifications, création ou suppression de titres) » de l'article 50.4 dispose que, si une modification tarifaire a un impact sur les recettes de trafic, l'objectif de recettes et la contribution du STIF sont modifiés en conséquence par avenant. Afin d'être en cohérence avec les modifications apportées par l'avenant générique G2 (et notamment la création des contributions C16 et C17), cet article est modifié pour faire en sorte qu'il stipule que, si une modification tarifaire a un impact sur les recettes de trafic, cet impact sera compensé par le STIF par ajustement de la contribution C17.
 - L'article 63.1 dispose que, si une modification tarifaire implique des suppléments ou économies de charges significatifs, la contribution du STIF est modifiée en conséquence par avenant. Afin d'être en cohérence avec les modifications apportées par l'avenant générique G2 (et notamment la création des contributions C16 et C17), cet article est modifié pour faire en sorte qu'il stipule que, si une modification tarifaire implique des suppléments ou économies de charges significatifs, cet impact sera pris en compte par avenant ou par ajustement de la contribution C16.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1^{er} : L'article « 15- Information voyageurs » est modifié comme suit par l'ajout d'un paragraphe 15-3 :

« Article 15-3 Les engagements de qualité de service en matière d'information voyageur

1 L'amélioration de la qualité de l'information fournie

La fourniture d'une information de qualité aux voyageurs est une préoccupation constante du STIF, car cela permet d'accompagner et d'aider le voyageur dans son déplacement, notamment en situation perturbée, quel que soit la situation ou l'endroit où il se trouve, quel que soit l'opérateur ou le réseau concerné.

Dans cette perspective, le STIF a élaboré un Schéma Directeur de l'Information Voyageur (SDIV), en concertation avec l'ensemble des acteurs. Ce schéma directeur définit la politique régionale d'amélioration de l'information voyageur, dont les orientations sont mises en œuvre par les opérateurs. La Charte des supports et des contenus de l'information voyageurs sur site qui a été élaborée par le STIF en partenariat avec les opérateurs sera mise en œuvre dans les conditions définies par l'annexe B8.

Dans le cadre ainsi défini par le STIF, l'Entreprise met en œuvre les moyens nécessaires pour développer une information évolutive et adaptée aux différents usages, contextes et situations d'exploitation.

En situation nominale

Les équipements d'information voyageurs existants doivent être disponibles, c'est-à-dire présents et en bon état de fonctionnement ; les contenus d'information diffusés sont à jour, pertinents et lisibles. Leur développement et leur amélioration sont prévus dans le cadre de la mise en conformité progressive avec les orientations du SDIV et en particulier les prescriptions de la Charte des supports et des contenus sur site annexée au présent contrat (en fonction des contenus fournis par le STIF et les autres transporteurs)

En situation perturbée

L'Entreprise s'engage à porter une attention particulière à l'information en situation perturbée de façon à améliorer significativement le service sur la durée du présent contrat. Les usagers doivent être informés au plus tôt, par tous les canaux possibles et de façon explicite des perturbations intervenant sur le réseau et les réseaux en correspondance (à condition que des conventions de mise à disposition soient signées à cet effet avec le ou les transporteurs dans les conditions d'échange de données définies dans l'annexe B8) afin qu'ils puissent prendre les bonnes décisions d'orientation et que l'impact des perturbations d'exploitation sur leur trajet soit le plus possible limité.

Pour cela, l'Entreprise s'engage en particulier sur l'amélioration de :

- L'information sonore à bord des véhicules,
- L'information visuelle sur les supports dynamiques en place,
- Une information complète sur les médias « à distance » du transporteur,
- Pour les perturbations du réseau, la communication d'informations complètes et rapides aux transporteurs en correspondance se fait selon les dispositifs actuellement disponibles. En parallèle, les évolutions des conditions de ces échanges seront étudiées avec l'ensemble des transporteurs dans le cadre des groupes de travail,
- La mise à jour des procédures internes afin de rendre effective la prise en considération de ces engagements,
- L'ensemble de l'information doit être pertinente, régulièrement mise à jour et cohérente entre les différents media de diffusion ; elle devra être supprimée après le retour à la normale dans les meilleurs délais.

Situation perturbée prévue

Lors d'une perturbation prévue autre qu'une grève (travaux, manifestations, déviations...), l'Entreprise s'engage à diffuser aux voyageurs par tous les canaux à distance auxquels il a accès (site internet propre et Vianavigo notamment), et aux transporteurs (à condition que des conventions soient signées à cet effet avec le ou les transporteurs) en correspondance ou impactés par la perturbation et au STIF, l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation aux stations, gares et points d'arrêt principaux ainsi que les moyens de substitution:

- Au moins 24 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 72 heures,
- Au moins 12 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24 et 72 heures à l'avance,
- L'affichage devra être supprimé dans les meilleurs délais suivant la fin de la perturbation et au maximum dans les 72 heures.

L'Entreprise s'engage également à diffuser par affichage et/ou support dynamique l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à bord de la (ou les) ligne(s) concernées dans la limite des contraintes techniques d'affichage :

- Au moins 24 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 48 heures,
- Au moins 6 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24 et 48 heures à l'avance,
- L'affichage devra être supprimé dans les meilleurs délais suivant la fin de la perturbation et au maximum dans les 72 heures.

En cas de grève, conformément à l'article 29, le transporteur met en place l'engagement de service et d'information prévu.

Situation perturbée imprévue

Le principe général est le suivant : lors d'une perturbation imprévue, l'Entreprise s'engage, dès la connaissance d'un incident, à prendre la parole, et, une fois le diagnostic de l'incident réalisé, à donner en temps réel (avec une prise de parole régulière) une information fiable, précise et complète. Cette information est donnée, à travers les canaux d'information dynamiques visuels et sonores disponibles, aux usagers présents aux points d'arrêt et dans les véhicules, ainsi que sur les supports 'à distance' auxquels il a accès (site internet propre et Vianavigo notamment) et aux transporteurs en correspondance (à condition que des conventions soient signées à cet effet avec le ou les transporteurs dans les conditions d'échange de données définies dans l'annexe B8).

L'Entreprise donne la consigne aux conducteurs d'informer avec une fréquence adaptée, les voyageurs à bord du véhicule sur la nature de la perturbation et ses conséquences sur l'offre de transport ou via une annonce sonore automatique.

Dans ces situations, l'Entreprise doit informer les usagers présents sur son réseau sur la cause, le délai prévu de retour à la normale et, si possible, les éventuels itinéraires alternatifs recommandés, dans un délai puis à un intervalle proportionné à la perturbation ; il en est de même pour des perturbations importantes sur des lignes en correspondance.

2 Le développement des services d'information voyageur

La programmation du SDIV adoptée par le Conseil du STIF prévoit l'amélioration de l'information voyageurs sur dix ans, sur la base d'orientations prioritaires de mise en œuvre. L'Entreprise s'engage à poursuivre la mise en œuvre de ces orientations sur la durée du présent contrat, suivant les engagements figurant à l'annexe B8.

3 La participation au système d'information multimodale

Conformément à l'article L-1231-8 du Code des Transports, il revient au STIF d'instaurer, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport, un service d'information multimodale à l'attention des voyageurs sur l'ensemble du territoire de l'Île-de-France. Ce service, dont le STIF assure la maîtrise d'ouvrage, comprend entre autres:

Un service d'information multimodale et multi-opérateurs, permettant notamment la recherche d'itinéraires d'adresse à adresse;

Un service d'information multimodale et multi-opérateurs sur l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite.

L'Entreprise met à disposition du STIF les informations nécessaires à l'alimentation de la base de données communautaire, selon les prescriptions définies à l'annexe B3; le périmètre couvert est l'ensemble des données d'offre théorique et les perturbations prévues.

L'information fournie par l'Entreprise dans ce cadre se doit d'être fiable, à jour et performante dans le respect des conditions fixées dans l'annexe B3 du présent contrat.

Les données transmises dans ce cadre par l'Entreprise sont réutilisées et rediffusées par le STIF exclusivement selon le dispositif du STIF d'accès aux données. En cas d'évolution de ce dispositif, le STIF informera les transporteurs des nouvelles conditions.

Le STIF souhaite également que toute recherche d'itinéraire fournisse le même résultat sur les trajets en transport collectif et ainsi en garantir la qualité et l'impartialité.

Pour ce faire, à la demande du transporteur, le STIF pourra fournir une 'search box' ou des webservices de transport collectif qui devront permettre au transporteur de maintenir le même niveau de service tant fonctionnel que technique qu'actuellement sur son site. Les coûts liés à l'ensemble de ces échanges de données sont inclus dans l'équilibre financier du contrat et ne donneront pas lieu à des facturations spécifiques.

L'Entreprise s'engage à utiliser exclusivement ces accès du STIF sur les trajets en transport collectif en Île-de-France. Elle les utilisera dans tout contexte d'information voyageurs selon la mise en forme qu'il souhaitera respectant l'intégrité des données.

L'Entreprise s'engage à apposer la mention « en partenariat avec » adossée au logo du STIF lors de la saisie de requête et sur les pages de résultat de toute recherche issue des webservices du STIF.

Le STIF s'engagera au travers d'une licence à convenir entre les deux parties, à fournir, maintenir, exploiter, administrer et superviser le service fourni y compris l'infrastructure réseau, dans le cas des webservices.

Concernant les informations temps réel dont il dispose, y compris situations perturbées imprévues (prochains passages), l'Entreprise établira un lien intelligent entre ses sites temps réel, lorsqu'ils existent, et le site vianavigo avant la fin du contrat, dans le cadre d'un protocole qui sera défini entre les Parties.

L'Entreprise pourra dans tous les cas librement réutiliser et rediffuser l'ensemble des données qu'il produit et dont il est propriétaire. »

Article 2 : L'article « 14 - Accessibilité aux personnes à mobilité réduite » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 14 – Accessibilité aux personnes à mobilité réduite. »

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint.

Conformément à la loi précitée, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) a été adopté par le STIF.

Le transporteur doit être en mesure de déclarer accessible aux UFR les lignes dès que les conditions requises par le SDA sont remplies. Il se rapprochera des collectivités pour s'assurer de l'accessibilité UFR des points d'arrêts.

Les conditions et modalités de déclaration d'accessibilité d'une ligne sont définies par le STIF dans le SDA. Des modifications pourront être introduites en concertation avec l'Entreprise.

Une ligne est accessible lorsque :

- Ligne urbaine :
 - 70% des points d'arrêt sont accessibles aux UFR ;
 - 100% des véhicules de la ligne sont accessibles aux UFR (dotés de palettes manuelles ou électriques) / les véhicules de réserve ne sont pas concernés.
- Ligne interurbaine :
 - les points d'arrêt rendus accessibles concentrent 50% du trafic en entrée et descente (ne tient pas compte des deux arrêts connaissant les plus fortes fréquentations, ex : gare) ;
 - 100% des véhicules de la ligne sont accessibles aux UFR (dotés de palettes manuelles ou électriques) / les véhicules de réserve ne sont pas concernés.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité UFR est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.

La déclaration d'accessibilité UFR d'une ou plusieurs lignes nécessite que l'entreprise ait préalablement dispensé à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ainsi qu'à l'accueil spécifique des personnes handicapées.

Pour toute déclaration d'accessibilité d'une ou plusieurs lignes, sont également exigés de l'entreprise, sans délais, les éléments suivants :

- La pose d'autocollants symbolisant l'accessibilité UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
- L'information aux usagers relative à l'accessibilité UFR des lignes et des points d'arrêts pour les lignes déclarées accessibles. Cette information doit figurer sur l'ensemble des supports de communication, et sur tous les formats existants dès leur première mise à jour : plans papiers - fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, plan consultable sur internet, dans les véhicules et tous autres supports de communication mis à la disposition des usagers ; elle devra être conforme à la charte des supports et contenu de l'information voyageurs du STIF et être mise à jour lors de chaque retraitage ;
- La mise à disposition sur son site internet d'une page pour l'affichage du schéma de ligne comportant l'indication des arrêts accessibles.

Il est par ailleurs exigé de l'entreprise le respect des prescriptions suivantes :

- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement.
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité.
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :

- examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;
- faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements) ;

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et malvoyants pour les points les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

3. Informations à communiquer au STIF.

Dans le cadre du rapport annuel, l'entreprise transmet au STIF les informations relatives :

- au nombre de véhicules équipés de dispositif d'aide à l'embarquement ;
- au nombre de points d'arrêts accessibles et du nombre de points d'arrêt restant à rendre accessibles ;
- au nombre de points d'arrêt dotés d'un système d'information dynamique adapté aux personnes à mobilité réduite ;
- à l'estimation du nombre d'UFR empruntant les lignes équipées de véhicules adaptés (par ligne) ;
- aux statistiques et suivi analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité ;
- à la formation des conducteurs à l'accueil/prise en charge des PMR en particulier des UFR (type de formation donnée, associations représentatives impliquées, durée de la formation, fréquence de la formation).

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes). »

Article 3 : les documents suivants sont intégrés à l'annexe B1 « qualité de service et indicateurs et tableaux de bord » :

- Plan de sondage des mesures ;
- Manuel qualité ;
- Modalités de contre-mesures ;
- Mode opératoire pour l'exonération des points d'arrêt.

Article 4 : Le point 3 de l'article 67-1 « indexation » est annulé et remplacé par :
« 67-1-3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

L'indice contractuellement applicable à compter de l'arrêt du suivi par l'INSEE de la série concernant l'indice INSEE 1567433 est l'indice INSEE 1653203.

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'annexe F4bis

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels – véhicules automobiles, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1653203)

Avec $IPA\&A_0 = 98.45$ (valeur moyenne entre juillet 2007 et juin 2008)

$IPA\&A_n$ = indice de décembre n-1

L'année n correspond à la date contractuelle d'entrée dans le parc. »

Article 5 : L'annexe C8 est mise à jour en y ajoutant les clés de partage des recettes directes des nouveaux forfaits Améthyste entre la RATP, la SNCF et les opérateurs privés.

Article 6 : L'article 23.6 « Conventions spécifiques » est supprimé et remplacé comme suit :
« Article 23.6 conventions spécifiques

« Article abrogé » »

Article 7 : L'article 50.1 « Modalité de détermination des recettes de trafic » est modifié et sa sous partie « 3.3 Valeur des prix voyageurs et section à partir de 2012 » est supprimée et remplacée comme suit :

« 3.3/ Valeur des prix voyageurs et section à partir de 2012

A compter du 1^{er} janvier 2012, le trafic est mesuré sur la base des remontées de validation. Le passage d'un outil de mesure (comptages) à l'autre (remontées de validation) est susceptible d'induire une légère discontinuité de la valeur du trafic. Afin d'éviter des effets de rupture dans les recettes, un coefficient correcteur x_{CM} (changement de méthode) égale à 1,0568 est appliqué aux prix voyageur et section. Ce coefficient est identique pour tous les prix.

Ainsi, la valeur des prix voyageur et section au tarif 2008 suite à l'application du coefficient x_{CM} est à partir de l'année 2012 :

Forfaits :	Navigo (semaine, mois, annuel) et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Transport (mois)	Solidarité (semaine, mois)
Prix 2008 en Euros TTC 2008	PNv	PNs	PIv	PIs	PSv	PSs
	0,0907	0,2099	0,0621	0,1438	0,0220	0,0508

»

Article 8 : L'article « 50.5 Transferts entre titres scolaires » est supprimé et remplacé comme suit :
« 50.5 Transferts entre titres scolaires »

« Article abrogé » »

Article 9 : Afin de prendre en compte les impacts de la création des contributions C16 et C17, les modifications suivantes sont effectuées :

L'article « 50.4 Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF. » est supprimé et remplacé comme suit :

« Article 50.4 Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF »

1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires (contribution C13).

Le taux d'évolution tarifaire de l'année N par rapport aux prix hors taxes de l'année 2008 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année N valorisées aux prix hors taxes de l'année N de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année N valorisées aux prix hors taxes de l'année 2008.

La différence entre l'objectif de recettes de trafic pour l'année N revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année N ainsi calculé et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'Entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative.

2. Prise en compte des modifications tarifaires (modifications, création ou suppression de titres).

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 dont les impacts sont compensés conformément à l'article 50-4.1) de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et l'Entreprise évaluent les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des recettes de trafic. Ce calcul est établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charges des mesures nouvelles.

Dans ce cadre la contribution C17 est modifiée en prenant en compte soit une augmentation de la contribution C17 égale à la perte de recettes de trafic générée par la modification, soit, une diminution de la contribution C17 égale aux recettes complémentaires si la modification a pour effet d'augmenter les recettes de trafic. »

L'article « 63.1 Création d'un titre ou modification significative d'un titre » est supprimé et remplacé comme suit :

« Article 63.1 Création d'un titre ou modification significative d'un titre »

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles seront prises en compte par ajustement de la contribution C16. »

Article 10 : Afin de prendre en compte l'impact de la création de la contribution C18, les modifications suivantes sont effectuées :

L'article « 53-1 Principe général » est supprimé et remplacé comme suit :

« Article 53-1 Principe général. »

Les contributions versées par le STIF à l'Entreprise au titre du présent contrat se décomposent en :

Une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'article 5-2. Cette contribution est constituée de sept composantes :

- une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;
- une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
- une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- une contribution forfaitaire « C14 » relative au financement du dispositif de Prévention-Politique de la ville ;
- une contribution « C16 » modifiable par délibération du conseil du STIF ;
- une contribution « C17 » modifiable par délibération du conseil du STIF intervenant dans la détermination de l'intéressement au trafic tel que défini à l'article 50-6.
- une contribution « C18 » couvrant les charges liées à l'exploitation des nouveaux systèmes de qualité de service subventionnées dans le cadre de l'annexe D6.

Une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements.

Les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'article 50-1.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à l'Entreprise peuvent être ajustées pour tenir compte de mesures nouvelles décidées par le STIF en cours de contrat. Ces ajustements seront traités par voie d'avenant. »

L'article 53.2 « Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public » est modifié par l'ajout des modalités suivantes :

« 6. Le montant « C18 » ».

Le montant de C18 permet de prendre en charge un financement spécifique au titre des éventuels surcoût d'exploitation générés par les nouveaux équipement subventionnés dans le cadre des annexes D6-n ».

Le montant forfaitaire de C18, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'annexe D6 (sauf indication contraire expressément indiquée dans ladite annexe pour les avenants antérieurs à l'avenant générique G3).

Le terme C18 est indexé chaque année à l'identique du terme C11 par application de la formule décrite à l'article 67-1. »

Article 11 :

Les annexes suivantes, pièces jointes au présent avenant, annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes visées sont :

- Annexe B1 « Qualité de service et indicateurs et tableaux de bord »
- Annexe B3 « Système d'Information Multimodal et Référentiel »
- Annexe B8 « Information Voyageurs Générale »
- Annexe B9 « Profil SIRI Ile de France 2.4 »
- Annexe C8 « Gestion communautaire des produits tarifaires »
- Annexe D6 « Investissements de qualité de service »

L'annexe B12 « Echanges des données d'Information Voyageurs en temps réel » est ajoutée aux annexes communes.

L'annexe B13 « Carte régionale » est ajoutée aux annexes communes.

L'annexe C2 « Conventions spécifiques » est supprimée des annexes communes

Article 12 : L'article 84 « Points particuliers. » est supprimé et remplacé comme suit :

« Article 84 Points particuliers »

Les annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6 : Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence
- Annexe B.1: Qualité de service et indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2: Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateurs
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 : Application de la norme SIRI en Ile-de-France
- Annexe B12 : Echanges des données d'Information Voyageurs en temps réel
- Annexe B13 : Carte régionale
- Annexe C.6: Réseau de dépositaires
- Annexe C.7: Réseau d'Agences

- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
- Annexe D4 : Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule
- Annexe D5 : Plan d'investissement détaillé et âge de parc
- Annexe D6 « Investissements de qualité de service »

- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle

- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)
- Annexe F7 : prescriptions relatives à l'équipement des véhicules »

Article 13 : Autres documents référencés dans le contrat

Charte des supports et contenus

Cette charte harmonise le « langage transport », afin de favoriser la compréhension de l'offre de transport et d'optimiser la lisibilité de l'information. Elle définit les « bonnes pratiques » qui doivent être appliquées par les transporteurs et les collectivités locales chaque fois que le contexte et la spécificité du réseau le permettent.

Préconisations cartographiques

La charte des supports et contenus a été récemment complétée par des préconisations cartographiques, élaborées par le STIF en concertation avec les transporteurs et les collectivités locales intéressées. Elles visent à harmoniser les documents cartographiques et à imposer les représentations multimodales et multi-transporteurs adaptées à chaque contexte local, notamment pour les cartes bassins.

Article 14 :

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2016.

Article 15 :

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,

Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'Entreprise,

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**