

**Délibération n°2014/073**  
**Séance du 05 mars 2014**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°10 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**  
**RESEAU TRA**

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 contrat d'exploitation entre le STIF et l'entreprise TRA signé le 23 décembre 2008 ;
- VU** les délibérations 2009/1016 du 9 décembre 2009, 2010/0110 du 17 février 2010, 2010/0301 du 2 juin 2010, 2010/0785 du 8 décembre 2010, 2011/0805 du 5 octobre 2011, 2011/0966 du 7 décembre 2011, 2012/0041 du 8 février 2012, 2012/0404 du 13 décembre 2012 et 2013/0249 du 10 juillet 2013 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 au contrat d'exploitation entre le STIF et l'entreprise TRA ;
- VU** les rapports n° 2014/063 à 078 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 06 février 2014 et de la Commission économique et tarifaire du 05 février 2014 ;

Après en avoir délibéré,

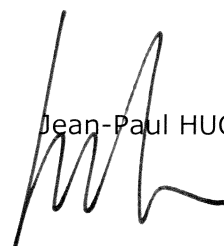
**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau TRA joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société « Transports Rapides Automobiles » (TRA) ;

**ARTICLE 3 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération et notamment de la mise à jour du plan régional de transport. La présente délibération 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 HUCHON

**AVENANT N° 10  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
TRA – 002 001 293**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 05 mars 2014.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La Société Transports Rapides Automobiles (T.R.A)**, société par actions simplifiée au capital de 1 400 000 €, inscrite au RCS de Bobigny (n° SIREN 618 200 380 / n° SIRET 618 200 380 00102), dont le siège est situé 241, Chemin du Loup à Villepinte, représentée par son Président, Monsieur Jean-François CHIRON.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

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

## Préambule

Les parties ont signé le 23/12/2008 un contrat d'exploitation approuvé par le Conseil d'administration du Syndicat en séance du 10 décembre 2010.

Le contrat a fait l'objet des avenants suivants :

- Avenant n°1 voté le 09/12/2010, ayant pour objet : modification d'offre sur les lignes 609-610-615-617 et modification formule d'actualisation ;
- Avenant n°2 voté le 17/02/2010, ayant pour objet : contribution C2 modifiée en C21 ET C22, modification article fiscalité ;
- Avenant n°3 voté le 02/06/2010, ayant pour objet : politique de la ville ;
- Avenant n°4 voté le 08/12/2010, ayant pour objet : substitution CET à taxe professionnelle, redevance gare de Chelles ;
- Avenant n°5 voté le 05/10/2011, ayant pour objet : subvention des véhicules, réemploi et complément d'offre ;
- Avenant n°6 voté le 07/12/2011, ayant pour objet : modification des règles de calcul liées aux recettes reconstituées.
- Avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant n°7 voté le 07/02/2012, ayant pour objet : modification d'offre sur la ligne 644, contribution aux frais de la gare routière de Paris Nord 2 – Parc des Expositions.
- Avenant n°8 voté le 13/12/2013, ayant pour objet : modification d'offre sur la ligne 603 et modifications contractuelles équivalentes à l'avenant générique G2 conclu pour l'ensemble des CT2.
- Avenant n°9 voté le 10/07/2013, ayant pour objet : modification d'offre sur les lignes 601, 602, 607, 620, 634 et 642.

Afin de prendre en compte différentes évolutions intervenant dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé pour en modifier les termes.

Ces modifications concernent :

- La suppression de l'offre des lignes 680, 683, 684 et 686 qui desservaient le centre de production PSA dont l'activité a cessé totalement et définitivement le 1<sup>er</sup> janvier 2014. A cette occasion, la contribution de PSA qui couvrait la totalité des charges d'exploitation de ces lignes, après prise en compte des recettes de trafic reconstituées, est également supprimée ;
- La substitution de l'habillage dit « régional » du STIF en lieu et place de l'habillage conclu expérimental conclu à l'origine du contrat. Ce nouvel habillage est applicable aux véhicules neufs.
- La déclinaison spécifique des dispositions prévues par l'avenant générique « G3 » voté le 11 décembre 2013 (détaillées ci-après) compte tenu des spécificités de ce contrat par rapport aux autres CT2.

Leur date de mise en service est le : **mercredi 1<sup>er</sup> janvier 2014.**

## **Les nouvelles dispositions prévues par l'avenant « G3 » sont les suivantes :**

### 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, deux annexes sont ajoutées au contrat :

Annexe B12 « Échanges 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 réalisés :

L'annexe C2 vise à préciser dans quelles conditions la carte de circulation police était 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'annexe C2 n'ont plus d'utilité. L'annexe C2 est supprimée.

La sous-partie « 3.3 Valeur des prix voyageur et section à partir de 2012. » de l'article 48.1 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.

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 48.4 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 55.1 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<sup>er</sup>** : L'article « 14- Information voyageurs » est modifié comme suit par l'ajout d'un paragraphe 14-6 :

### **« Article 14-6 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'Ile-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 propriétaire. »

**Article 2** : L'article « 13 - Accessibilité aux personnes à mobilité réduite » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

**« Article 13 – 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 58-1-3 est annulé et remplacé par :

**« 58-1-3. 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  $S_n = S_{n_0} \times K_{3n}$  ; avec

$$K_{3n} = \left( \frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

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](http://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:** sans objet

**Article 7:** : L'article 48.1 « 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<sup>er</sup> 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 (semaine, mois)	Solidarité (semaine, mois)
	PNv	PNs	PIv	PIs	PSv	PSs
<b>Prix 2008</b> en Euros TTC 2008	0,0907	0,2099	0,0621	0,1438	0,0220	0,0508

»

**Article 8 :** Sans objet

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

L'article « 48.4 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 « 55.1 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 « 50-1 Principe général » est supprimé et remplacé comme suit :

### « Article 50-1 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 50.2 « 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 A3 « Service de référence »
- 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 D2 « Programme d'Investissement »
- Annexe D6 « Investissements de qualité de service »
- Annexe E1 « Compte financier prévisionnel »
- Annexe E3 « Objectifs de recettes de trafic »
- Annexe F4 « Spécificités du réseau »
  
- 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 75.2 « Points particuliers. » est supprimé et remplacé comme suit :

**« Article 75.2 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.2a: 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<sup>er</sup> 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.

L'avenant N° 10 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2014 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, 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**