



Séance du 12 décembre 2018

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20181212-2018-536-DE
Date de télétransmission : 13/12/2018
Date de réception préfecture : 13/12/2018

Délibération N° 2018/536

AVENANT N°14 AU CONTRAT 2016/2020 STIF/RATP

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-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 contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 7 décembre 2015 ;
- VU** le rapport n°2018/536 ;
- VU** les avis de la Commission offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 6 décembre 2018 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°14 au contrat 2016/2020 entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer ledit avenant.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSÉ



Avenant n°14 au contrat

➤ **2016 - 2020**

entre le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France et la Régie Autonome des
Transports Parisiens

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par son directeur général, en vertu de la délibération n°2018/000,

ci-après désigné « STIF »,

ET

- **LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 54 quai de la Râpée 75599 PARIS CEDEX 12, représentée par

ci-après désignée « RATP »

1.SOMMAIRE

➤	1. Sommaire	2
	2. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.....	4
1.1	L'offre de transport (TKC/KCC)	4
1.2	Ajustement C11.....	6
1.3	Ajustement C12.....	8
1.4	Ajustement RD	10
	ARTICLE 2. RESTRUCTURATION DU RESEAU DE BUS DE PARIS.....	12
2.1.	Ajustement des frais de mise en service.....	12
2.2.	Ajustement des clauses contractuelles.....	13
	3. En matière de qualité de service et de présence humaine.....	15
3.1.	Plan d'action propreté : participation financière d'IDFM pour 2019 et 2020	15
3.2.	Mise en place de CUI-CAE	15
3.3.	Création d'un indicateur "propreté station de tramWAY"	16
	4. En matière de tarification	19
4.1.	Réintégration des bénéficiaires de l'AME dans le périmètre de la tarification sociale	19

4.2.	Ajustements de l'objectif de recettes	19
4.3.	Révision du prix du forfait Améthyste 94 1-5	20
4.4.	Neutralisation de la mutualisation de l'impact d'une grève induit par le principe de partage des recettes tarifaires selon des clés fixes.....	20
	5. En matière de pilotage contractuel	21
5.1.	Changement de référence INSEE de l'indice des salaires transports	21
5.2.	MODIFICATION DES MODALITES DE RESTITUTION DES RECETTES PERCUES AU TITRE DES CESSIONS DES VEHICULES BUS RÉFORMES	21
	6. AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES	22
	7. MODIFICATION DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE A LA RATP	22
	8. DISPOSITION GENERALE	22
	9. ENTREE EN VIGUEUR	23

2. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT (TKC/KCC)

En application de l'annexe I-A-4 et I-B-1, le service de référence est modifié comme suit :

2018	2019	2020
------	------	------

RER

Ligne B	Passage en UM le vendredi soir	0	0	0
---------	--------------------------------	---	---	---

Tramway

100-112-012	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - T2	627		
100-112-015	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - T5	91		
100-112-015	Offre 2018 : Renfort M&V PT, LàV HPS en PH1 - T5	0	33 684	34 433
Sous-total		718	33 684	34 433

Restructuration du réseau de bus Paris

	Restructuration du réseau de bus Paris		3 020 668	4 856 452
Sous-total		0	3 020 668	4 856 452

Bus en site propre

TVM (014)	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - TVM	1 920	0	0
L393	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - L393	1 332	0	0
Sous-total		3 252	0	0

Bus Paris

100-100-52	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	-2 525	-11 970	-11 970
100-100-42	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	-18 922	-22 990	-22 990
Sous-total		-21 447	-34 960	-34 960

Bus banlieue

100-100-281	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	-2 928	-20 338	-20 338
100-100-169	Ajustement des temps de parcours CSTP du 07 03 2018	-4	-62	-62

100-100-251	Ajustement des temps de parcours CSTP du 07 03 2018	-2 594	-14 313	-14 313
100-100-380	Offre 2018 : Prolongement horaire en extrême soirée	0	29 035	31 978
100-100-269	Offre 2018 : Renfort en heure de pointe du matin - L269	0	11 778	13 338
100-100-256	Offre 2018 : Déviation L256	0	7 182	7 444
100-100-356	Offre 2018 : Déviation L356	0	-2 475	-2 624
100-100-337	Offre 2018 : Déviation L337	0	-4 213	-4 361
100-100-528	Offre 2018 : Renfort LàV à moyens constants PT et VS L528	6 143	15 884	15 884
Sous-total		617	22 478	26 946

<i>Total réseau de surface</i>	-16 860	3 041 870	4 882 871
--------------------------------	----------------	------------------	------------------

Total	-16 860	3 041 870	4 882 871
--------------	----------------	------------------	------------------

1.2 AJUSTEMENT C11

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015.

2018	2019	2020
------	------	------

RER

Ligne B	Passage en UM le vendredi soir		200 747	200 747
		<i>dont GI</i>	50 833	50 833

Tramway

100-112-012	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - T2	8 586	0	0
100-112-015	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - T5	1 908	0	0
100-112-015	Offre 2018 : Renfort M&V PT, LàV HPS en PH1 - T5	0	496 321	384 746
Sous-total		10 494	496 321	384 746

Restructuration du réseau de bus Paris

	Restructuration du réseau de bus Paris		25 055 310	39 160 390
Sous-total		0	25 055 310	39 160 390

Bus en site propre

TVM (014)	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - TVM	17 640	0	0
L393	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - L393	10 584	0	0
Sous-total		28 224	0	0

Bus Paris

100-100-52	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	-7 197	-20 956	-20 956
100-100-42	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	-19 949	-24 236	-24 236
Sous-total		-27 146	-45 192	-45 192

Bus banlieue

100-100-281	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	-2 188	-15 767	-15 767
100-100-169	Ajustement des temps de parcours CSTP du 07 03 2018	44	230	230
100-100-251	Ajustement des temps de parcours CSTP du 07 03 2018	-3 654	-20 201	-20 201
100-100-380	Offre 2018 : Prolongement horaire en extrême soirée	0	127 366	111 171
100-100-269	Offre 2018 : Renfort en heure de pointe du matin - L269	0	61 913	54 331
100-100-256	Offre 2018 : Déviation L256	0	6 997	7 251

100-100-356	Offre 2018 : Déviation L356	0	-1 593	-1 705
100-100-337	Offre 2018 : Déviation L337	0	-4 088	-4 232
100-100-528	Offre 2018 : Renfort LàV à moyens constants PT et VS L528	-15 783	-38 418	-38 418
Sous-total		-21 581	116 439	92 660

<i>Total réseau ferré</i>	<i>0</i>	<i>200 747</i>	<i>200 747</i>
---------------------------	----------	----------------	----------------

<i>Total réseau de surface</i>	<i>-10 009</i>	<i>25 622 878</i>	<i>39 592 604</i>
--------------------------------	----------------	-------------------	-------------------

Total en euros 2015	-10 009	25 823 625	39 793 351
----------------------------	----------------	-------------------	-------------------

1.3 AJUSTEMENT C12

Les impôts et taxes générés par les modifications d'offre sont remboursés par le STIF à l'euro-l'euro à la RATP. Ils sont fournis ci-dessous à titre indicatif.

2018	2019	2020
------	------	------

RER

Ligne B	Passage en UM le vendredi soir			
---------	--------------------------------	--	--	--

Tramway

100-112-012	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - T2	0	0	0
100-112-015	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - T5	0	0	0
100-112-015	Offre 2018 : Renfort M&V PT, LàV HPS en PH1 - T5	0	7 325	6 263
Sous-total		0	7 325	6 263

Restructuration du réseau de bus Paris

	Restructuration du réseau de bus Paris		348 120	543 170
Sous-total		0	348 120	543 170

Bus en site propre

TVM (014)	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - TVM	0	0	0
L393	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - L393	0	0	0
Sous-total		0	0	0

Bus Paris

100-100-52	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	-91	-234	-234
100-100-42	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	-132	-161	-161
Sous-total		-223	-395	-395

Bus banlieue

100-100-281	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	-15	-105	-105
100-100-169	Ajustement des temps de parcours CSTP du 07 03 2018	0	2	2
100-100-251	Ajustement des temps de parcours CSTP du 07 03 2018	-24	-134	-134
100-100-380	Offre 2018 : Prolongement horaire en extrême soirée	0	1 731	1 503

100-100-269	Offre 2018 : Renfort en heure de pointe du matin - L269	0	819	724
100-100-256	Offre 2018 : Déviation L256	0	46	48
100-100-356	Offre 2018 : Déviation L356	0	-11	-11
100-100-337	Offre 2018 : Déviation L337	0	-27	-28
100-100-528	Offre 2018 : Renfort LàV à moyens constants PT et VS L528	-286	-1 215	-1 215
Sous-total		-325	1 106	784

<i>Total réseau de surface</i>	-548	356 156	549 822
--------------------------------	-------------	----------------	----------------

Total en euros 2015	-548	356 156	549 822
----------------------------	-------------	----------------	----------------

1.4 AJUSTEMENT RD

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015.

2018	2019	2020
------	------	------

RER

Ligne B	Passage en UM le vendredi soir			
---------	--------------------------------	--	--	--

Tramway

100-112-012	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - T2	0	0	0
100-112-015	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - T5	0	0	0
100-112-015	Offre 2018 : Renfort M&V PT, LàV HPS en PH1 - T5	0	24 242	24 814
Sous-total		0	24 242	24 814

Restructuration du réseau de bus Paris

	Restructuration du réseau de bus Paris		567 560	834 600
Sous-total		0	567 560	834 600

Bus en site propre

TVM (014)	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - TVM	0	0	0
L393	Renforts pour grèves SNCF avril et mai 2018 - L393	0	0	0
Sous-total		0	0	0

Bus Paris

100-100-52	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	0	0	0
100-100-42	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	0	0	0
Sous-total		0	0	0

Bus banlieue

100-100-281	Ajustement des temps de parcours CSTP du 22 09 2017	0	0	0
100-100-169	Ajustement des temps de parcours CSTP du 07 03 2018	0	0	0
100-100-251	Ajustement des temps de parcours CSTP du 07 03 2018	0	0	0
100-100-380	Offre 2018 : Prolongement horaire en extrême soirée	0	3 256	3 611
100-100-269	Offre 2018 : Renfort en heure de pointe du matin - L269	0	2 080	2 355
100-100-256	Offre 2018 : Déviation L256	0	0	0
100-100-356	Offre 2018 : Déviation L356	0	0	0

100-100-337	Offre 2018 : Déviation L337	0	0	0
100-100-528	Offre 2018 : Renfort LàV à moyens constants PT et VS L528	0	0	0
Sous-total		0	5 336	5 966

<i>Total réseau de surface</i>	0	597 138	865 380
--------------------------------	----------	----------------	----------------

Total en euros 2015	0	597 138	865 380
----------------------------	----------	----------------	----------------

ARTICLE 2. RESTRUCTURATION DU RESEAU DE BUS DE PARIS

2.1. AJUSTEMENT DES FRAIS DE MISE EN SERVICE

Par la délibération n° 2018/296 du 11 juillet 2018, le Conseil d'Île-de-France Mobilités a décidé de la restructuration du réseau de bus parisien pour une mise en service en avril 2019.

Par délibération n° 2018/453 et l'avenant 13 au contrat RATP adoptés le 9 octobre 2018, le Conseil d'Île-de-France Mobilités a attribué à la RATP un budget de 11,7 M€ afin de lui permettre d'engager sans délais les actions préparatoires à la mise en service : recrutement et formation des conducteurs, modification et évolution de l'information voyageur, communication et accompagnement du projet.

Conformément aux dispositions de l'article 2 de l'avenant 13, le montant de ces frais de mise en service est revu pour prendre en compte l'ajustement des frais de formation et des dépenses de communication.

Les frais de formation sont fixés par le Projet d'exploitation et nécessitent un ajustement de la contribution versée par Ile-de-France Mobilités. Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015.

Ajustement de la C11 en M€ 2018	2018
Frais de Formation pris en compte par avenant 13	7,70
Frais Formation réalisé	9,30
Solde à la charge d'Ile-de-France Mobilités	1,59

Le budget de communication a été arrêté à 1 M€, dont une partie (0.235 M€) est prise en charge par le budget de communication partagée déjà prévu par le contrat. Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015.

Ajustement de la C11 en M€ 2018	2018
Budget communication	1,00
dont Budget de communication partagée	0,24
Solde à la charge d'Ile-de-France Mobilités	0,77

L'article 2 de l'avenant 13 prévoit également une enveloppe maximale de 0,85 M€ pour la prise en charge des dépenses relatives à l'acquittement de droit d'entrée pour la location des Espaces de Vie Bus susmentionnés et aux adaptations de l'information voyageur (reprise signalétique/cartographie pour la modification d'itinéraire et l'information corrective aux points d'arrêts à la suite de retard d'aménagements).

La prise en charges des dépenses relatives aux droits d'entrée de L'Espace de Vie Bus d'Austerlitz et aux adaptations de l'information voyageur, donne lieu à un ajustement du solde de l'enveloppe. Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015.

Ajustement de la C11 en M€ 2018	2018
Enveloppe EVB et adaptations de l'information voyageur	0,85
EVB d'Austerlitz	0,16
Information voyageur	0,17
Solde à la charge d'Île-de-France Mobilités	0,33
Solde Enveloppe EVB et adaptations de l'information voyageur	0,52

Sur présentation de pièces justificatives dont les devis, le prochain avenant précisera l'engagement financier d'Île-de-France Mobilités au titre des dépenses relatives à l'acquittement de droit d'entrée pour la location des Espaces de Vie Bus antérieures à la mise en service. La participation financière d'Île-de-France Mobilité ne pourra pas dépasser le montant de 0.52 M€.

Synthèse ajustements C11

Ajustement de la C11 en M€ 2018	2018
Ajustement des frais de formation	1,59
Ajustement du budget de communication	0,77
Ajustement EVB et adaptations de l'information voyageur	0,33
Contribution C11	2,68

2.2. AJUSTEMENT DES CLAUSES CONTRACTUELLES

L'article « Article 22-3 – Temps de parcours » est modifié par l'ajout d'un alinéa quatre :

« LA RATP mettra à disposition d'Île-de-France Mobilités les données des vitesses commerciales constatées par ligne. Afin de partager et de confronter les analyses sur l'évolution des conditions d'exploitation des lignes de bus desservant Paris et des causes associées, un observatoire est mis en place. Il réunit Île-de-France Mobilités, la RATP, la Ville de Paris et la Préfecture de Police. Il se réunit au moins deux fois par an. »

L'annexe I-B-13 « Analyse des temps de parcours » est modifiée comme suit et annexée au présent avenant. Ajouté à la fin de l'annexe :

« Mise en place d'un observatoire du fonctionnement des lignes de bus desservant Paris

La restructuration du réseau de bus de Paris entraîne une modification majeure et sans précédent de plus de soixante lignes de bus. A la demande de la RATP, l'ensemble des vitesses commerciales ainsi que les temps de parcours des lignes concernés par le projet de restructuration sont rebasées pour tenir compte des vitesses commerciales et des temps de parcours réellement constatés en 2016 et 2017.

Île-de-France Mobilités et la RATP partagent l'objectif d'une amélioration de la performance et de l'attractivité du réseau, notamment pour les lignes affectées par une dégradation de vitesse commerciale. Cet objectif suppose d'approfondir l'analyse des difficultés rencontrées dans l'exploitation des bus desservant Paris et de définir une trajectoire de rétablissement de la vitesse à l'heure de pointe du soir dans un horizon de deux ans maximum après la mise en service du réseau

restructuré (rétablissement de vitesses commerciales conformes aux vitesses cibles fixées par la délibération n° 2018-296).

Pour ce faire, il a été décidé d'engager, avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police, une démarche partenariale. Cette démarche a pour finalité de définir les actions à conduire par chacune des parties prenantes, dans son champ de compétences (voirie, vidéo verbalisation, régulation des carrefours, équipements et configuration des bus, ...), pour améliorer progressivement et durablement la performance et l'attractivité du réseau de bus. Elle est suivie au sein d'un observatoire qui se réunit au minimum deux fois par an.

Afin de préparer ces échanges, la RATP établit un tableau de suivi des vitesses commerciales de toutes les lignes desservant Paris. Ce reporting porte sur les vitesses commerciales par type de jour (LàV, samedis, dimanche) et par période, ainsi que les vitesses commerciales en heures de pointe du soir des jours de semaine de plein trafic. Il est présenté chaque trimestre à Île-de-France Mobilités au sein du COSTP.

Ce reporting est complété par des analyses thématiques sur une ligne ou des secteurs, exploitant les données de type « BIG DATA » réalisées par la RATP et par des analyses détaillées pilotées par Île-de-France Mobilités.

Avec la mise à disposition des données de vitesses commerciales telle que définie à l'article 22-3, la RATP transmet à Île-de-France Mobilités des données permettant la constitution d'analyses BIG DATA complémentaires.

Par ailleurs, eu égard à l'ampleur de la restructuration du réseau de bus parisien, celui-ci donnera lieu à différents niveaux de suivi :

- un suivi réactif de la mise en place de la nouvelle offre, par la production tous les mois par la RATP d'éléments d'observation par ligne ;
- un premier retour d'expérience, six mois après la mise en service, par lequel la RATP présentera à Île-de-France Mobilités un bilan de la mise place du nouveau réseau, comprenant notamment une analyse des données d'exploitation (temps de parcours, pertes externes, régularité,...) et toute proposition pertinente.

S'agissant spécifiquement des temps de parcours, un bilan détaillé sera établi à 6 mois par la RATP prioritairement sur les lignes suivantes : 21, 30, 38, 47, 56, 76, 84, 85, 91, 96, 151 et 350.

Analyses détaillées par Île-de-France Mobilités

Afin d'objectiver les problématiques rencontrées, Île-de-France Mobilités pilotera et financera, entre la mise en place du nouveau réseau et le 31 décembre 2020, des études fines d'analyse des temps de parcours, d'identification des points durs de circulation et de mesure des pertes de temps portant notamment sur les lignes 21, 31, 38, 60, 72, 80, 91, 92, 95, 96.

Ces études seront confiées par Île-de-France Mobilités à son prestataire ad hoc, qui s'engage contractuellement à la confidentialité des informations recueillies lors de ces études.

La RATP autorisera et facilitera l'équipement et le déséquipement par le prestataire d'Île-de-France Mobilités, dans l'enceinte de ses centres bus, pendant le temps des études, des véhicules circulant

sur les lignes concernées de matériel embarqué permettant de collecter les données de géolocalisation. En outre, la RATP fournira au prestataire d'Île-de-France Mobilités toutes les informations nécessaires à la bonne analyse des données (services voitures, accompagnement in situ par des agents RATP pour repérer les lignes et présenter le contexte dans lequel elles sont exploitées, etc.). Ces interventions seront programmées d'un commun accord et ne demanderont pas de moyens à la RATP autre que l'accueil et la mise à disposition du matériel roulant.

Les résultats de ces études ainsi que l'ensemble des données brutes recueillies seront partagés avec la RATP dans le cadre des COSTP et avec la RATP, la Ville de Paris et la Préfecture de Police dans le cadre de l'observatoire. Ils permettront d'une part de cibler les interventions à mener sur la voirie et les accessoires de voirie en vue de revenir aux vitesses commerciales cibles de la délibération n° 2018-296, d'autre part de flécher les financements correspondants portés par Île-de-France Mobilités. »

3. EN MATIÈRE DE QUALITÉ DE SERVICE ET DE PRÉSENCE HUMAINE

3.1. PLAN D'ACTION PROPRETÉ : PARTICIPATION FINANCIÈRE D'IDFM POUR 2019 ET 2020

Afin d'améliorer la propreté dans les espaces et les trains du métro et RER du réseau RATP, Île-de-France Mobilités finance un plan d'actions propreté sur la période 2018-2021. Dans le cadre de cet avenant, il est convenu qu'Île-de-France Mobilités versera pour l'année 2019 et l'année 2020 cinq millions d'euros permettant ainsi à la RATP la mise œuvre des actions suivantes :

- Traitement des odeurs dans les espaces,
- Nudge,
- Renfort des équipes de nettoyage dans les espaces et dans les trains du métro et RER.

La contribution C11 versée par Ile-de-France Mobilités est donc ajustée à la hausse à hauteur de 5 000 000,00 € en 2019 et 2020, selon la décomposition ci-dessous :

En € 2018	2019	2020
Evolution de la contribution C11	2 500 000,00	2 500 000,00

3.2. MISE EN PLACE DE CUI-CAE

Afin d'améliorer l'information et la gestion des flux voyageurs sur la ligne 13, Ile-de-France Mobilités finance le recrutement de 65 « gilets orange » qui seront présents sur les quais aux heures de pointe. Ces gilets orange sont engagés sous le statut de Contrat unique d'insertion - Contrat d'accompagnement à l'emploi (CUI-CAE). Ils seront également présents sous la forme « d'équipes de convivialité » en particulier à Porte de Clichy (journée) et Gabriel Péri (heure de pointe du matin).

Le coût de cette mesure pour Ile-de-France Mobilités est de 682 K€/an. Elle s'inscrit dans le cadre global du plan d'actions Ligne 13.

La contribution C11 versée par Ile-de-France Mobilités est donc ajustée à la hausse à hauteur de 1 364 000,00 € en 2019 et 2020, selon la décomposition ci-dessous :

En € 2018	2019	2020
Evolution de la contribution C11	682 000	682 000

3.3. CRÉATION D'UN INDICATEUR "PROPRETÉ STATION DE TRAMWAY"

Mise en place de l'indicateur « Niveau de propreté des stations des lignes de tramway », prévu à l'article 4.3 de l'annexe II-C-3 du contrat.

L'article « 4.3 Niveau de propreté des stations des lignes de tramway » est supprimé et remplacé comme suit :

« Service de référence :

Afin de répondre aux attentes des voyageurs empruntant les stations des lignes de tramway, la RATP assure le maintien de ses espaces nets, en tenant compte d'éléments liés au nettoyage au sens strict, mais aussi d'éléments de maintenance des équipements et supports d'information de la station.

Périmètre de la mesure :

Ensemble des stations des lignes de tramway

Objectifs de conformité :

	Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
Tramway	94,4%	96,4 %	99,4%

Montant du bonus-malus :

Tramway	140 500 euros
---------	---------------

Méthode de mesure :

La méthode de mesure est de type ECM (Enquête Client Mystère).

Organisation de la mesure :

Le voyageur mystère effectue un parcours. Pour être au plus proche d'un voyageur empruntant le réseau, il est libre de l'organisation de son voyage.

À partir d'une grille de mesures, l'enquêteur fait des constats qu'il saisit dans son smartphone.

Ses constats sont transmis à la RATP afin d'être traités par leur outil de calcul.

La grille de mesure est jointe dans l'annexe confidentielle II-C-3-d.

Plan de sondage :

Les 8 lignes de tramway sont enquêtées au minimum 1 fois par mois. Lors d'une enquête : 12 quais (y compris les voies) par ligne sont contrôlés ; sachant que le réseau tramway est aujourd'hui constitué de 8 lignes, soit 175 stations et 350 quais. Au minimum 96 quais sont donc mesurés par mois (12*8).

Sous réseau	Nombres de ligne par sous réseau	Nombre minimum de quais mesurés par ligne et par mois	Nombre minimum de quais mesurés pour le sous réseau par mois
Tramway	8	12	96

Chaque quai est vu au minimum 1 fois/ semestre (exhaustivité sur 6 mois).

Calcul du résultat :

Le taux de conformité est calculé en pourcentage en rapportant le nombre de mesures conformes au service de référence au nombre de mesures totales pour le trimestre considéré.

Un traitement complémentaire assure la pondération par le trafic mensuel de chaque ligne, afin de fournir les résultats globaux pour le sous-réseau Tramway au trimestre.

Une mesure est considérée conforme lorsque le total des démerites est inférieur au seuil de conformité (200).

En cas d'équipement de la station constaté sale (ex : un panneau sale), un démerite de 80 est appliqué (sans cumul en cas de plusieurs panneaux sales).

Sur la totalité des stations du tramway mesurées :

- Soit S, la somme des mesures non conformes
- Soit P, le nombre total de mesures réalisées
- Soit NC, le pourcentage de non-conformité = $S / P * 100$

R, le résultat, correspond au taux de conformité du service rendu :

R = 100 – NC

R est exprimé en pourcentage.

Exonérations :

Les stations non accessibles aux voyageurs en raison de travaux ne sont pas mesurées.

Reporting :

L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement à Île-de-France Mobilités. »

Le tableau « BUS, TRAM » du paragraphe « A. Définition du système de qualité de service » de l'annexe II-C-1 – Présentation du système de qualité de service, est modifié comme suit et annexé au présent avenant :

BUS, TRAM	Poids global du thème	Montant global du thème (en k€)	Poids des indicateurs dans le thème	Montant par indicateur (en k€)	Indicateurs du thème
Ponctualité	30%	2 100		2 100	Indicateur de régularité
Information voyageurs	30%	2 100	30%	630	Information théorique en situation normale
			50%	1 050	Information dynamique en situation normale
			20%	420	Information en situation perturbée
Ambiance	20%	1 540,5	9%	140,5	Propreté des stations de tramway
			36%	560	Propreté des véhicules
			55%	840	Service rendu par le machiniste
Accessibilité	10%	700	40%	280	Disponibilité des palettes bus
			60%	420	Qualité de l'accostage
Perception des voyageurs	10%	700		700	Enquête perception
TOTAL	100%	7 140,5		7 140,5	

4. EN MATIÈRE DE TARIFICATION

4.1. RÉINTÉGRATION DES BÉNÉFICIAIRES DE L'AME DANS LE PÉRIMÈTRE DE LA TARIFICATION SOCIALE

Dans la partie « 1) Liste des produits tarifaires » de l'annexe IV-A-1,

- * le tableau listant les taux de réduction et de gratuité applicables aux billets au voyage est modifié ; la 2^e ligne, dont l'en-tête est « Bénéficiaires de la réduction Solidarité Transport » est supprimée, il est inséré une 2^e ligne avec comme en-tête « Bénéficiaires de la réduction Solidarité 75% » et une 3^e ligne avec comme en-tête « Bénéficiaires de la réduction 50% », dans les deux cas il est indiqué un taux de réduction de 50% valable sur tous les réseaux.
- * Dans la partie « 1.3.2 Forfaits destinés à des publics spécifiques », le 3^e alinéa est supprimé et remplacé par les deux alinéas suivants,
 - « -forfaits Navigo Solidarité 75 % mois et Navigo Solidarité 75 % semaine réservés aux bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire, ou de l'Allocation Spécifique de Solidarité ;
 - forfaits Navigo Réduction 50 % mois et Navigo Réduction 50 % semaine réservés aux bénéficiaires de l'Aide Médicale d'Etat (disponibilité à compter de la date prévisionnelle de septembre 2019) ; »

Dans la partie « A.1 - Forfaits autres que les forfaits toutes zones » de l'annexe VI-2 relative aux principes de partage des recettes collectées », le titre du premier tableau, « Forfaits Navigo et Navigo Solidarité » est remplacé par le titre suivant « Forfaits Navigo, Navigo Solidarité 75% et Navigo Réduction 50% ».

Île de France Mobilité s'engage à ce que la RATP n'ait pas de charge à assumer en lien avec l'indemnisation des étrangers en situation irrégulière, bénéficiaires de l'aide médicale d'Etat, ayant acheté des forfaits à plein tarif alors qu'ils étaient éligibles à un tarif réduit, sur la période allant de mars 2016 à septembre 2019.

4.2. AJUSTEMENTS DE L'OBJECTIF DE RECETTES.

Le fait d'accorder le bénéfice de la Réduction 50% sur les tickets et forfaits (Navigo Réduction 50%) pour les bénéficiaires de l'AME, se traduit par une perte de recettes tarifaires.

Par ailleurs, la délivrance par la ville de Paris, à partir de juin 2018, de forfaits Améthyste 1-5 gratuits, est aussi de nature à modifier les recettes tarifaires.

Île-de-France Mobilités et la RATP se sont accordés sur l'ajustement à apporter à l'objectif de recettes et à la contribution C11 en conséquence de ces deux impacts :

En € HT c.e. 01/09/2015	2018	2019	2020
Ajustement de l'objectif de recettes	523 000	- 6 775 000	- 16 471 000
Ajustement de la contribution C11	- 523 000	6 775 000	16 471 000

4.3. RÉVISION DU PRIX DU FORFAIT AMÉTHYSTE 94 1-5

L'annexe VI-12 « Modalités de calcul du taux d'évolution tarifaire » est modifiée comme suit et annexée au présent avenant :

Dans le tableau du paragraphe « 3) Valeurs unitaires TTC à utiliser pour la mise aux conditions économiques du 1er septembre 2015 après division par 1,1 (le taux de TVA au 1/9/2015 étant de 10%) », la ligne :

«

329	Améthyste 94 1-5	38,83 €
-----	------------------	---------

»

Est, à compter du 1/1/2019, supprimée et remplacée par la ligne suivante :

«

329	Améthyste 94 1-5	37,00 €
-----	------------------	---------

»

4.4. NEUTRALISATION DE LA MUTUALISATION DE L'IMPACT D'UNE GRÈVE INDUIT PAR LE PRINCIPE DE PARTAGE DES RECETTES TARIFAIRES SELON DES CLÉS FIXES.

Est ajouté à la fin de l'article 84.5 relatif à la prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes directes, le paragraphe suivant :

« Dans l'hypothèse où une grève menée par les agents d'un opérateur de transport francilien a un impact significatif sur les recettes tarifaires, un ajustement est apporté aux « autres rémunérations éventuelles » mentionnées à l'article 95-3 relatif au règlement de la facture annuelle, et cela afin de *neutraliser la mutualisation de l'effet de la dite grève sur les recettes dévolues à l'opérateur dont les agents ont fait grève, mutualisation induite par le principe de partage des recettes tarifaires selon des clés fixes globales, tel que défini au point « A.2 – Forfaits toutes zones » de l'annexe VI-2.*

Cet ajustement est établi comme suit :

0,5 x Recettes tarifaires des forfaits toutes zones sur les mois impactés par les grèves x

(- Prorata dévolu à la RATP pour les forfaits toutes zones au cours des mois impactés par les grèves

+ Prorata dévolu à la RATP pour les forfaits toutes zones constaté sur les périodes hors grèves). ».

Est également ajouté à la fin de l'annexe VI-13 relative au calcul de la valeur des jours moyens de recettes directes titres courts, la phrase suivante : « En raison de la non représentativité du trafic au 2^e trimestre 2018, le calcul des valeurs de jours moyens pour 2018 se fera, par exception, en appliquant les principes ci-dessus aux 1^{er}, 3^e et 4^e trimestres 2018. »

5. EN MATIÈRE DE PILOTAGE CONTRACTUEL

5.1. CHANGEMENT DE RÉFÉRENCE INSEE DE L'INDICE DES SALAIRES TRANSPORTS

La formule d'indexation prévue à l'article 95-1 « Indexation annuelle de la contribution C11 » est modifiée comme suit :

L'indice « S : indice trimestriel des salaires mensuels transport (www.indice.insee.fr ; identifiant : 01567433) » est supprimé et remplacé par :

L'indice « S : indice trimestriel des salaires mensuels transport (www.indice.insee.fr ; identifiant : 010562720 en base 100 au T2 2017 avec le coefficient de raccordement 1,134 appliqué à l'indice 01567433.

5.2. MODIFICATION DES MODALITES DE RESTITUTION DES RECETTES PERÇUES AU TITRE DES CESSIONS DES VEHICULES BUS RÉFORMÉS

Afin de modifier les modalités de restitution des recettes perçues par la RATP au titre de cession de véhicules bus réformés, l'alinéa 3 du paragraphe 2 de l'article "95-3 - Règlement de la facture annuelle" est annulé et remplacé par :

« - au produit de la vente des véhicules réformés telle qu'autorisée par le STIF conformément à l'article 13 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011 calculé selon la méthode suivante.

- Une rétrocession dite « Rétrocession autres rémunérations » correspondant à 50% du produit de la vente net de la valeur nette comptable des bus réformés à la date de leur cession. Dans le cas où cette différence serait négative, IDFM prendrait en charge 50% de la perte.
- Une rétrocession dite « Rétrocession C2 » correspondant aux amortissements des bus réformés restant à constater sur la période résiduelle du contrat, soit sur la période restant à courir entre la date de cession et le 31 décembre 2020.

Soit :

Rétrocession autres rémunérations $N = 0,5 \times (PdVN - VNCN)$

avec $PdVN$ = montant des produits de la vente des bus réformés l'année N

$VNCN$ = valeur nette comptable des bus réformés et vendus l'année N à la date de leur cession

Rétrocession C2 = $AMTR$

avec $AMTR$ = amortissements des bus réformés et vendus restant à courir entre la date de cession et le 31 décembre 2020 »

L'article 5-2 de l'avenant 14 est applicable avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2016.

6. AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

Le tableau relatif aux prévisions de recettes tel que prévu à l'article 84.2 « *Le calcul de l'objectif de recettes directes pour RATP* » est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

En M€ HT c.e 01/09/2015	2016	2017	2018	2019	2020
Prévisions de recettes directes après avenant 13	2 179,30	2 221,00	2 234,97	2 247,70	2 254,12
Impact sur les RD des modifications d'offre de l'avenant 14			0,00	0,60	0,87
Réintégration des bénéficiaire AME et Gratuité Pass Améthyste Paris			0,52	-6,78	-16,47
Prévisions de recettes directes après avenant 14	2 179,30	2 221,00	2 235,49	2 241,53	2 238,52

7. MODIFICATION DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE A LA RATP

Les ajustements de la contribution C11 indiqués à l'article 1.2 viennent modifier la contribution versée par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France au titre du contrat.

Contribution C11 En M d'euros HT 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contributions après avenant 13	1 068,58	1 006,08	1 028,27	1 005,07	1 011,25
Modifications d'offre avenant 14			-0,01	25,82	39,79
Restructuration Bus Paris Frais de mise en service			2,68		
Plan d'actions propreté				2,50	2,50
Mise en place de CUI-CAE				0,68	0,68
Réintégration des bénéficiaire AME et Gratuité Pass Améthyste Paris			-0,52	6,78	16,47
Nouvelle contribution C11	1 068,58	1 006,08	1 030,42	1 040,85	1 070,70
dont Gestionnaire d'infrastructure	412,90	403,10	389,99	374,64	364,14

8. DISPOSITION GENERALE

Toutes les clauses du contrat SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE-RATP 2016-2020, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2020.

9. ENTREE EN VIGUEUR

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Fait à Paris, le

Le directeur général du Syndicat
des Transports d'Ile de France

Laurent PROBST

La Présidente directrice générale de
la RATP

Catherine GUILLOUARD

ANNEXE I-B-13 ANALYSE DES TEMPS DE PARCOURS

Les horaires théoriques des TM fournis au titre du contrat peuvent diverger positivement ou négativement avec les valeurs relevées lors de la réalisation de l'offre, pour toute période et/ou tout type de jour.

Pour mesurer ces écarts, la RATP procédera à l'analyse des temps de parcours de 70 à 80 lignes par an, réparties sur chaque centre-bus, soit en moyenne 3 à 4 lignes par an et par centre.

L'objectif est de réaliser une revue de l'ensemble des lignes du réseau de surface durant la période du contrat. La liste des lignes soumise à analyse chaque année sera établie sur la base des propositions du STIF et de la RATP, à nombre de ligne égal entre l'AO et l'opérateur. Pour chaque ligne retenue, il sera procédé à des relevés s'étendant sur une durée de 12 mois couvrant l'ensemble des jours de chacune des périodes d'application des TM.

Ce sujet est traité dans le cadre d'un COmité de Suivi des Temps de Parcours (COSTP) se réunissant trimestriellement. Ce comité examine la liste des lignes à étudier, les relevés et diagnostics et les propositions à mettre en œuvre.

L'analyse inclura également celle de l'écart entre temps de battement théorique et temps de battement réel des TM de l'offre de référence.

Sur demande du STIF, la RATP effectue un retour d'expérience sur l'atteinte des objectifs (réduction des écarts) grâce aux actions mises en œuvre.

Le COSTP

Le COSTP constitué de la RATP et du STIF. Il est l'instance chargée du suivi de ce travail d'analyse et se réunit tous les trimestres pour :

- définir la liste des lignes de bus dont les temps de parcours seront analysés de manière détaillée. L'objectif est de retenir 70 à 80 lignes par an, réparties sur l'ensemble des centre-bus,
- examiner les retours d'analyse de la RATP,
- envisager les plans d'action pour résorber au maximum les décalages entre les temps de parcours théoriques et les temps de parcours constatés et idem pour les temps de battement dans la campagne de mesure (aménagement de voirie, sensibilisation des collectivités pour le respect des aménagements et de la circulation des voiries, redéploiements de moyens d'une ligne à l'autre, ajout de moyens supplémentaires, recalage des temps dans la journée, etc...).

La RATP envoie au STIF, deux semaines avant chaque COmité de Suivi des Temps de Parcours, en vue d'une analyse et validation en séance :

- Les propositions de la RATP pour la liste des lignes prévues pour les 12 prochains mois pour l'analyse des temps de parcours ;
- Les relevés et diagnostics par ligne sur les écarts entre temps de parcours théorique et temps de parcours réel, y compris sur les temps de battement sur la base d'un format à préciser conjointement ;

- La réalisation d'un diagnostic des points durs de circulation ;
- Les propositions d'ajustements et actions à mettre en œuvre par ligne.

A compter du 1^{er} janvier 2018, les TM des lignes pour lesquelles il aura été décidé par le COSTP d'un ajustement des temps de parcours à moyens constants ou à offre constante devront être réalisés sur la base de deux bus au maximum en terminus lorsque la fréquence de la ligne est supérieure ou égale à 6 minutes.. Le STIF et la RATP conviennent que les lignes qui présenteraient un excédent de temps de parcours feront également l'objet d'un recalage de leurs temps de parcours. Les moyens éventuellement ainsi dégagés seront réinvestis sur la même ligne en offre si nécessaire ou sur d'autres lignes du réseau de surface nécessitant un ajustement des temps de parcours ou de l'offre.

La RATP actualise pour chaque Comité de Suivi des Temps de Parcours un historique des lignes suivies dans ce cadre afin de distinguer les lignes :

- analysées et ayant fait l'objet d'une modification des temps de parcours sur la base de propositions et actions à mettre en œuvre définies conjointement,
- analysées mais n'ayant pas fait l'objet d'une modification des temps de parcours suite aux conclusions des relevés,
- en cours d'analyse suite à la réalisation des relevés (traitement des données en cours)
- en cours de relevés,
- restant à observer en indiquant si possible une année prévisionnelle de réalisation des relevés si la planification de ce relevé a été fixée conjointement par le STIF et la RATP,
- les éventuelles modifications de structures survenues depuis les ajustements de TP.

Méthode d'analyse

Compte tenu du travail déjà mené par la RATP et sur la base du dossier remis au STIF le 20 mars 2015 concernant les 40 lignes à traiter prioritairement (lignes 21, 26, 31, 63, 65, 76, 85, 91, 96, 115, 120, 121, 133, 144, 150, 153, 159, 160, 164, 176, 183, 248, 249, 304, 318, 350, 360, 399, 30, 47, 56, 69, 73, 75, 84, 151, 221, 252, 317 et 322), la RATP et le STIF ont convenu de la mise en œuvre de l'ajustement des TP sur ces lignes (sauf la ligne 26 déjà traitée le 1^{er} septembre 2015 suite à accord des parties) et de la mise à jour de la référence contractuelle selon le calendrier suivant :

- 20 lignes au 1^{er} janvier 2016
- 10 lignes au 1^{er} février 2016
- 9 lignes au 1^{er} mars 2016

Pour les autres lignes faisant l'objet d'une analyse, il est mesuré, sur 12 mois consécutifs, les temps de parcours tous les jours, qui représenteront les trois jours type et quatre périodes de base. Les résultats de l'analyse permettront de connaître l'écart entre le temps de parcours théorique et le temps de parcours réel. L'analyse portera également sur les temps de battement.

Il sera notamment établi un graphique, par type de jour et par période (soit 12 graphiques).

Le premier COSTP de 2016 arrêtera la liste de lignes dont la campagne de mesures s'échelonne au cours des douze mois suivants. La RATP envoie sa proposition de liste de lignes au STIF, au plus tard 15 jours avant le COSTP.

Une fois les chronométrages réalisés sur 12 mois, chaque ligne sera analysée par la RATP lors du trimestre suivant.

Au début du 2^{ème} trimestre après la fin des mesures, la RATP aura terminé ses analyses et propositions et sera en capacité d'envoyer au STIF, deux semaines avant le COSTP suivant ses propositions.

Sauf exception, la validation des nouveaux TM devra être opérationnelle au début du 3^{ème} trimestre après la fin des mesures.

Pour chaque ligne proposée pour un recalage des TP, la RATP présentera une étude dans une note appropriée en précisant le nombre de JA avant et après recalage des TP.

Plans d'action

Les préconisations établies par la RATP permettront au COSTP de formaliser un plan d'action pour traiter les écarts significatifs qui auraient été détectés. A titre d'exemple et de manière non exhaustive, les propositions suivantes pourront être envisagées :

- saisie des gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre pour signaler l'opportunité de réaliser des aménagements de voirie ou des ajustements dans le réglage des feux ;
- des ajustements de temps de parcours par transfert de moyens, d'une période à l'autre ou d'une ligne à l'autre ;
- des ajustements de temps de parcours, à offre constante ou à moyen constants.

Mise en place d'un observatoire du fonctionnement des lignes de bus desservant Paris

La restructuration du réseau de bus de Paris entraîne une modification majeure et sans précédent de plus de soixante lignes de bus. A la demande de la RATP, l'ensemble des vitesses commerciales ainsi que les temps de parcours des lignes concernés par le projet de restructuration sont rebasées pour tenir compte des vitesses commerciales et des temps de parcours réellement constatés en 2016 et 2017.

Île-de-France Mobilités et la RATP partagent l'objectif d'une amélioration de la performance et de l'attractivité du réseau, notamment pour les lignes affectées par une dégradation de vitesse commerciale. Cet objectif suppose d'approfondir l'analyse des difficultés rencontrées dans l'exploitation des bus desservant Paris et de définir une trajectoire de rétablissement de la vitesse à l'heure de pointe du soir dans un horizon de deux ans maximum après la mise en service du réseau restructuré (rétablissement de vitesses commerciales conformes aux vitesses cibles fixées par la délibération n° 2018-296).

Pour ce faire, il a été décidé d'engager, avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police, une démarche partenariale. Cette démarche a pour finalité de définir les actions à conduire par chacune des parties prenantes, dans son champ de compétences (voirie, vidéo verbalisation, régulation des carrefours, équipements et configuration des bus, ...), pour améliorer progressivement et durablement la performance

et l'attractivité du réseau de bus. Elle est suivie au sein d'un observatoire qui se réunit au minimum deux fois par an.

Afin de préparer ces échanges, la RATP établit un tableau de suivi des vitesses commerciales de toutes les lignes desservant Paris. Ce reporting porte sur les vitesses commerciales par type de jour (LàV, samedis, dimanche) et par période, ainsi que les vitesses commerciales en heures de pointe du soir des jours de semaine de plein trafic. Il est présenté chaque trimestre à Île-de-France Mobilités au sein du COSTP.

Ce reporting est complété par des analyses thématiques sur une ligne ou des secteurs, exploitant les données de type « BIG DATA » réalisées par la RATP et par des analyses détaillées pilotées par Île-de-France Mobilités.

Avec la mise à disposition des données de vitesses commerciales telle que définie à l'article 22-3, la RATP transmet à Île-de-France Mobilités des données permettant la constitution d'analyses BIG DATA complémentaires.

Par ailleurs, eu égard à l'ampleur de la restructuration du réseau de bus parisien, celui-ci donnera lieu à différents niveaux de suivi :

- un suivi réactif de la mise en place de la nouvelle offre, par la production tous les mois par la RATP d'éléments d'observation par ligne ;
- un premier retour d'expérience, six mois après la mise en service, par lequel la RATP présentera à Île-de-France Mobilités un bilan de la mise place du nouveau réseau, comprenant notamment une analyse des données d'exploitation (temps de parcours, pertes externes, régularité, ...) et toute proposition pertinente.

S'agissant spécifiquement des temps de parcours, un bilan détaillé sera établi à 6 mois par la RATP prioritairement sur les lignes suivantes : 21, 30, 38, 47, 56, 76, 84, 85, 91, 96, 151 et 350.

Analyses détaillées par Île-de-France Mobilités

Afin d'objectiver les problématiques rencontrées, Île-de-France Mobilités pilotera et financera, entre la mise en place du nouveau réseau et le 31 décembre 2020, des études fines d'analyse des temps de parcours, d'identification des points durs de circulation et de mesure des pertes de temps portant notamment sur les lignes 21, 31, 38, 60, 72, 80, 91, 92, 95, 96.

Ces études seront confiées par Île-de-France Mobilités à son prestataire ad hoc, qui s'engage contractuellement à la confidentialité des informations recueillies lors de ces études.

La RATP autorisera et facilitera l'équipement et le déséquipement par le prestataire d'Île-de-France Mobilités, dans l'enceinte de ses centres bus, pendant le temps des études, des véhicules circulant sur les lignes concernées de matériel embarqué permettant de collecter les données de géolocalisation. En outre, la RATP fournira au prestataire d'Île-de-France Mobilités toutes les informations nécessaires à la bonne analyse des données (services voitures, accompagnement in situ par des agents RATP pour repérer les lignes et présenter le contexte dans lequel elles sont exploitées, etc.). Ces interventions seront programmées d'un commun accord et ne demanderont pas de moyens à la RATP autre que l'accueil et la mise à disposition du matériel roulant.

Les résultats de ces études ainsi que l'ensemble des données brutes recueillies seront partagés avec la RATP dans le cadre des COSTP et avec la RATP, la Ville de Paris et la Préfecture de Police dans le cadre de

l'observatoire. Ils permettront d'une part de cibler les interventions à mener sur la voirie et les accessoires de voirie en vue de revenir aux vitesses commerciales cibles de la délibération n° 2018-296, d'autre part de flécher les financements correspondants portés par Île-de-France Mobilités.

ANNEXE VI-12
MODALITES DE CALCUL DU TAUX D'ÉVOLUTION TARIFAIRE

Le taux d'évolution tarifaire est utilisé pour la prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF et pour le règlement des acomptes mensuels de la contribution C13.

1) Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF :

Le coefficient d'augmentation tarifaire de l'année n (T_n) utilisé dans la facture annuelle est calculé en faisant le rapport entre les recettes directes de l'année n (RDn) en € HT courant et les volumes de titres de l'année n valorisés en € HT aux conditions économiques du 1^{er} septembre 2015 et partagés selon les clés et proratas en vigueur sur l'année n. Il est arrondi à 5 décimales. La mise aux conditions économiques du 1^{er} septembre 2015 des recettes des titres dont les tarifs unitaires ne figurent pas dans le tableau du 3) de la présente annexe (exemple les billets OD) sera réalisée sur la base de l'évolution tarifaire moyenne de la billetterie banlieue (déterminée conjointement par le STIF et l'Entreprise compte tenu des décisions tarifaires du STIF).

2) Règlement des acomptes mensuels de la contribution C13 :

Le coefficient d'augmentation tarifaire de l'année n (T_{np}) indiqué à l'article 89 - 2 du contrat correspond à l'augmentation tarifaire moyenne prévisionnelle entre les tarifs du 1^{er} septembre 2015 et ceux de l'année n.

Le STIF et l'Entreprise partageront les hypothèses sous-jacentes au calcul de l'augmentation prévisionnelle moyenne (T_{np}) en prenant en compte les dernières informations connues (recettes directes, augmentation tarifaires décidées par le STIF). En l'absence d'autre information, l'augmentation tarifaire de l'année sera prise égale à l'indice des prix à la consommation prévu pour l'année n dans la dernière Loi de Finances disponible.

3) Valeurs unitaires TTC à utiliser pour la mise aux conditions économiques du 1^{er} septembre 2015 après division par 1,1 (le taux de TVA au 1/9/2015 étant de 10%) :

Ident. RECIF	Nom titre	
354	Mobilis 1-2	7,00 €
355	Mobilis 1-3	9,30 €
356	Mobilis 1-4	11,50 €
357	Mobilis 1-5	16,60 €
120	Navigo semaine 2-3	19,80 €
126	Navigo semaine 3-4	19,00 €
131	Navigo semaine 4-5	18,45 €
476	Navigo sem. toutes zones	21,25 €
92	Navigo mois 2-3	65,10 €
98	Navigo mois 3-4	62,80 €
103	Navigo mois 4-5	60,70 €
474	Navigo mois toutes zones	70,00 €
36	Navigo annuel 2-3	716,10 € / 11
42	Navigo annuel 3-4	690,80 € / 11
47	Navigo annuel 4-5	667,70 € / 11
478	Navigo Annuel toutes zones	770,00 € / 11
176	Nav. Solid. semaine 2-3	4,95 €
182	Nav. Solid. semaine 3-4	4,75 €
187	Nav. Solid. semaine 4-5	4,60 €
477	Nav.Solid.sem. toutes zones	5,30 €
148	Nav. Solid. mois 2-3	16,25 €
154	Nav. Solid. mois 3-4	15,70 €
159	Nav. Solid. mois 4-5	15,15 €
475	Nav.Solid.mois toutes zones	17,50 €
225	Imagine R Etudiant 1-2	333,90 € / 11
226	Imagine R Etudiant 1-3	333,90 € / 11
227	Imagine R Etudiant 1-4	333,90 € / 11
228	Imagine R Etudiant 1-5	333,90 € / 11
232	Imagine R Etudiant 2-3	333,90 € / 11
233	Imagine R Etudiant 2-4	333,90 € / 11
234	Imagine R Etudiant 2-5	333,90 € / 11
238	Imagine R Etudiant 3-4	333,90 € / 11
239	Imagine R Etudiant 3-5	333,90 € / 11
243	Imagine R Etudiant 4-5	333,90 € / 11
479	Imagine R Etudiant toutes zones	333,90 € / 11
197	Imagine R Scolaire 1-2	333,90 € / 11
198	Imagine R Scolaire 1-3	467,10 € / 11
199	Imagine R Scolaire 1-4	600,30 € / 11
200	Imagine R Scolaire 1-5	733,50 € / 11
204	Imagine R Scolaire 2-3	333,90 € / 11
205	Imagine R Scolaire 2-4	444,60 € / 11
206	Imagine R Scolaire 2-5	578,70 € / 11
210	Imagine R Scolaire 3-4	333,90 € / 11
211	Imagine R Scolaire 3-5	422,10 € / 11

Ident. RECIF	Nom titre	
322	Améthyste 93 2-5	24,95 €
294	Améthyste 78 3-5	20,18 €
304	Améthyste 91 3-5	20,18 €
324	Améthyste 93 3-5	20,18 €
344	Améthyste 95 3-5	20,18 €
285	Améthyste 77 4-5	17,20 €
345	Améthyste 95 4-5	17,20 €
351	Carte Police	746,70 € / 12
352	ONAC (compens.Ministère)	
353	Forfait Gratuité Transport	0,00 €
361	Tickets jeunes WE 1-3	3,85 €
362	Tickets jeunes WE 1-5	8,35 €
365	Tickets jeunes WE 3-5	4,90 €
369	PV 1J ENF 1-3	5,55 €
371	PV 1J ENF 1-5	11,75 €
377	PV 2J ENF 1-3	9,05 €
379	PV 2J ENF 1-5	17,85 €
385	PV 3J ENF 1-3	12,40 €
387	PV 3J ENF 1-5	25,00 €
393	PV 5J ENF 1-3	17,85 €
395	PV 5J ENF 1-5	30,60 €
368	PV 1J AD 1-3	11,15 €
370	PV 1J AD 1-5	23,50 €
376	PV 2J AD 1-3	18,15 €
378	PV 2J AD 1-5	35,70 €
384	PV 3J AD 1-3	24,80 €
386	PV 3J AD 1-5	50,05 €
392	PV 5J AD 1-3	35,70 €
394	PV 5J AD 1-5	61,25 €
400	Congrès 2 jrs 1-2 PARIS	10,10 €
401	Congrès 2 jrs 1-2 STADE F	11,40 €
402	Congrès 2 jrs 1-3	11,40 €
403	Congrès 2 jrs 1-4	15,65 €
404	Congrès 2 jrs 1-5	28,45 €
405	Congrès 3 jrs 1-2 PARIS	15,05 €
406	Congrès 3 jrs 1-2 STADE F	17,00 €
407	Congrès 3 jrs 1-3	17,00 €
408	Congrès 3 jrs 1-4	22,25 €
409	Congrès 3 jrs 1-5	36,45 €
410	Congrès 4 jrs 1-2 PARIS	19,65 €
411	Congrès 4 jrs 1-2 STADE F	22,25 €
412	Congrès 4 jrs 1-3	22,25 €
413	Congrès 4 jrs 1-4	31,10 €
414	Congrès 4 jrs 1-5	48,90 €

448	Billets militaires	
468	Billets Orlyval PT	9,30 €
470	Abonnement Orlyval	62,80 €
469	Billets Orlyval TR	4,65 €
450	Pompiers	1,19 €

--	--	--