

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE**  
**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**PROCEDURE DE MODIFICATION DU SERVICE DE REFERENCE  
CONCERNANT LE RESEAU BUS**

---

**DECISION**

**prise dans la séance du 27 février 2001**

---

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

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

Vu le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Parisienne,

Vu le décret n°59-1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du Syndicat des Transports Parisiens,

Vu la décision du Conseil d'Administration du 11 juillet 2000 approuvant le projet de contrat entre le STP et la RATP pour la période 2000-2003

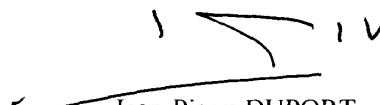
Vu le courrier de la RATP du 19 février 2001

**DECIDE**

**ARTICLE 1er** : d'approuver la procédure de modification du service de référence assuré par la RATP ayant une incidence financière (pour la durée du contrat en cours),

**ARTICLE 2** : de donner délégation au Président du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile de France pour prendre les décisions relatives à cette procédure.

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,  
Préfet de Paris,  
Président du Syndicat des transports  
d'Ile-de-France

  
Jean-Pierre DUPORT

## **SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

### **PROCEDURE DE MODIFICATION DU SERVICE DE REFERENCE/BUS ASSURE PAR LA RATP ET AYANT UNE INCIDENCE FINANCIERE (valable pour la durée du contrat)**

Le dossier déposé par la RATP fait apparaître, conformément au dossier technique type du STIF :

- les caractéristiques de l'offre (itinéraire, fréquence, amplitude, prévisions d'horaires, cartographie, véhicules\*kilomètres)
- les moyens envisagés (personnel d'exploitation, nombre de bus ...)
- le sectionnement des lignes d'autobus proposé.

Il comprend en outre les éléments permettant d'apprécier l'intérêt socio-économique du projet (trafic escompté en données brutes et données nettes tenant compte du reste du réseau) et un dossier financier précisant l'incidence de la modification sur le contrat.

#### **I) Cas des services rémunérés sur la base de comptages**

L'objectif est que la rémunération versée par le STIF à la RATP soit identique pour tous les exploitants de transport public en Ile-de-France, notamment pour ne pas introduire de biais lorsqu'il existe un besoin de subvention d'exploitation d'une collectivité locale.

Le dossier financier déposé par la RATP fait apparaître pour chaque année du contrat son estimation des incidences de la modification proposée (en F HT 2000) :

- recettes totales de trafic supplémentaires nettes correspondant aux ventes supplémentaires de forfaits (RTTsnfo)
- et, à titre indicatif, prévisions de
- recettes directes billets liées à l'utilisation de la ligne (RDb)
  - compensations financières relatives aux billets et aux forfaits sur la base de la méthode applicable aux transporteurs d'Ile-de-France (CF)
  - reversements éventuels au titre de la coordination (Rc)

En cas de participation d'un tiers ou d'une collectivité locale, le dossier comprendra, en outre, à titre d'information :

- dépenses supplémentaires nettes (Dsn)
- contribution d'équilibre de la collectivité locale ( $CCL = Dsn + Rc - RDb - CF$ )

Les dépenses supplémentaires comprennent les variations de dépenses de fonctionnement et des amortissements du matériel roulant. Elles ne comprennent pas les charges financières et le coût des activités d'assureur social de la RATP non couvert par les cotisations réglementaires.

Le STIF notifie à la RATP son accord (cf. modèle en annexe) sur les *véh\*km* et les *chiffres (RTTsnfo) dont la RTT calculée sera forfaitairement minorée* pour éviter une double rémunération des forfaits supplémentaires vendus.

La rémunération du nouveau service par le STIF est assurée par une rémunération additionnelle dont le montant est égal aux compensations financières calculées sur la base du trafic billets et forfaits réellement constaté par comptages et du barème applicable aux transporteurs d'Ile-de-France (CFconstatée).

La rémunération du nouveau service est, dans ces conditions, constituée :

- de la recette directe des billets utilisés sur la ligne (RDb)
- de la rémunération additionnelle (CF)
- éventuellement de la contribution de la collectivité locale ou d'un tiers (CCL)

La rémunération du nouveau service ne fait pas partie des recettes totales du trafic faisant l'objet d'un objectif contractuel annuel et soumises au mécanisme de la bande passante. Dès lors :

- la recette directe des billets utilisés sur la ligne n'est pas prise en compte dans le calcul des recettes totales (RTT calculée), des recettes directes et donc des compensations tarifaires
- les recettes totales de trafic supplémentaires nettes correspondant aux ventes supplémentaires de forfaits (RTTsnfo) sont déduites des recettes totales (RTT calculée) dues à la RATP.

Ces modifications sont traduites ultérieurement dans le contrat par un avenant établi à partir des chiffres figurant dans la notification par le STIF de son accord de principe.

## **II) Cas des services intégrés au réseau RATP**

La méthode des comptages ne peut alors pas être appliquée, le comptage par réseau mis en œuvre pour les autres transporteurs ne pouvant pas être raisonnablement appliqué à la RATP compte tenu de la taille et de l'imbrication de ses réseaux.

Le dossier financier déposé par la RATP fait apparaître pour chaque année du contrat son estimation des incidences de la modification proposée (en F HT 2000) :

- dépenses supplémentaires nettes (Dsn) (telles que définies au I)).
  - recettes totales de trafic supplémentaires nettes (RTTsn)
  - contribution de tiers, le cas échéant (Ct)
- et, à titre indicatif, recettes directes de trafic supplémentaires nettes (RDsn).

Le STIF notifie à la RATP son accord (cf. modèle en annexe) sur les *véh\*km* et les chiffres qui serviront de base à la rémunération du service :

La rémunération du nouveau service est assurée par une rémunération additionnelle égale à Dsn (-Ct le cas échéant). Cette rémunération ne fait pas partie des recettes totales du trafic faisant l'objet d'un objectif contractuel annuel et soumises au mécanisme de la bande passante.

Parallèlement les recettes totales de trafic supplémentaires nettes (RTTsn) sont déduites des recettes totales de trafic dues à la RATP.

La charge financière indicative pour le STIF est  $Dsn - RDsn$  (-Ct le cas échéant).

## ANNEXE

### MODELE DE DECISION DE PRINCIPE

Modification du service de référence assuré par la RATP  
Accord de principe du STIF  
ligne .....

Le Président du STIF

Vu la délibération du Conseil d'administration du STP du 11 juillet 2000 approuvant le projet de contrat entre le STP et la RATP pour la période 2000-2003

Vu la demande présentée par la RATP le

#### DECIDE

Art.1<sup>er</sup> : Le service de référence sera modifié comme indiqué dans le tableau joint en annexe à la présente décision.

Art.2 : Les éléments ci après seront retenus pour établir l'avenant prévu à l'article II-7-A du contrat :

a) offre de transport

	2001	2002	2003
majoration des véh*km prévus à l'art. II.2			

b) rémunération du service

*Cas d'un service rémunéré sur la base d'un comptage*

Le service donnera lieu à rémunération additionnelle calculée sur la base de comptages, du barème de compensation et des modalités générales applicables aux transporteurs d'Ile-de-France.

*Cas d'un service intégré au réseau RATP*

Le service donnera lieu à une rémunération additionnelle fixée comme suit :

	2001	2002	2003
rémunération additionnelle			

La rémunération du nouveau service ne fait pas partie des recettes totales du trafic faisant l'objet d'un objectif contractuel annuel et soumises au mécanisme de la bande passante.

c) ajustement des recettes totales du trafic prévues à l'article III-1-D :

	2001	2002	2003
montant à déduire pour le calcul des recettes totales de trafics prévues à l'art. III-1-D			