

**CONVENTION RELATIVE A L'EXPLOITATION  
DES  
TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)**

**2016-2020**





**CONVENTION RELATIVE A L'EXPLOITATION  
DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)  
2016-2020**

**Table des matières**

PREAMBULE.....	4
TITRE 1. CLAUSES GENERALES.....	6
1.1. Définitions.....	6
1.2. Objet de la convention.....	8
Les Annexes de la Convention font partie intégrante de celle-ci. Sauf stipulation contraire, toute référence à la Convention inclut ses Annexes.....	8
1.3. Compétences de l'Autorité Organisatrice.....	8
1.4. Missions de l'Exploitant.....	9
1.5. Consistance du Service.....	9
1.6. Champ d'application géographique.....	10
1.7. Durée, suivi de la convention et revoyures.....	10
TITRE 2. OFFRE DE SERVICE.....	11
2.1. Élaboration de l'Offre de Service.....	11
2.1.1. Calendrier d'élaboration de l'Offre de Service et mesures transitoires.....	11
2.1.2. Principales étapes d'élaboration de l'Offre de Service.....	11
2.1.3. Ajournement de la méthode d'élaboration du Service Annuel.....	12
2.2. Modifications de l'Offre de Service.....	12
2.2.1. Principes généraux.....	12
2.2.2. Retrait d'une Desserte TET du champ d'application de la Convention.....	13
2.2.3. Cas particulier : modification de l'Offre Réalisable en cours de service annuel.....	13
2.2.4. Modification de l'Offre de Service à la suite d'une demande d'une collectivité.....	14
2.3. Informations institutionnelles des évolutions du Service.....	14
2.4. Services Annuels postérieurs à la fin normale de la Convention.....	15
2.5. Services de transport routier.....	15
TITRE 3. MODALITES D'EXECUTION DU SERVICE.....	16
3.1. Obligations de service.....	16
3.1.1. Distribution des titres de transport.....	16
3.1.2. Gestion de la relation avec les voyageurs.....	16
3.1.3. Services en gare.....	17
3.1.4. Services à Bord.....	18
3.1.5. Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	18
3.2. Continuité du service.....	19
3.2.1. Obligation de continuité du service public – stipulations générales.....	19
3.2.2. Continuité du service en cas d'aléas normaux d'exploitation.....	19
3.2.3. Continuité du Service en cas de Perturbation Prévisible du Trafic.....	20
3.2.4. Force majeure et événements assimilés.....	21
3.2.5. Pénalité pour non réalisation d'offre.....	22
3.2.6. Suivi de l'Offre Réalisée.....	22
3.3. Qualité de service.....	22
3.3.1. Objectifs de qualité de service.....	22
3.3.2. Mesure de la qualité.....	23
3.4. Sécurité des personnes.....	23
TITRE 4. CONDITIONS COMMERCIALES DE MISE EN OEUVRE DU SERVICE.....	24
4.1. Responsabilité de la politique commerciale et tarifaire.....	24
4.2. Processus d'information et de décision.....	24
4.2.1. Stipulations générales.....	24
4.2.2. Majoration du tarif de base.....	24

S

4.2.3. Création, suppression ou modification d'un tarif réglementé de référence .....	24
4.2.4. Bilan .....	25
4.3. Catégories de tarification .....	25
4.4. Coordination tarifaire avec les autorités organisatrices de transport ferroviaire régional .....	25
4.5. Admission des voyageurs bénéficiant du tarif dérogatoire institué par l'autorité organisatrice régionale .....	26
<b>TITRE 5. BIENS NECESSAIRES A L'EXECUTION DU SERVICE .....</b>	<b>27</b>
5.1. Infrastructures ferroviaires .....	27
5.2. Matériel Roulant .....	27
5.2.1. Propriété du Matériel Roulant .....	27
5.2.2. Utilisation du Matériel Roulant .....	29
5.2.3. Renouvellement du Matériel Roulant et Programme d'Investissement .....	30
5.3. Sûreté des biens .....	31
5.4. Ateliers de maintenance .....	31
5.5. Gares .....	32
5.6. Biens Immatériels .....	32
5.6.1. Principes .....	32
5.6.2. Études .....	32
5.6.3. Utilisation de droits appartenant à des tiers .....	33
5.6.4. Marque verbale Intercités .....	33
<b>TITRE 6. CONDITIONS FINANCIERES ET COMPTABLES DE L'EXECUTION DU SERVICE .....</b>	<b>34</b>
6.1. Principes et limites du droit à compensation .....	34
6.1.1. Séparation comptable .....	34
6.1.2. Interdiction des surcompensations .....	34
6.2. Éléments constitutifs du compte d'exploitation conventionnel .....	34
6.2.1. Les charges d'exploitation conventionnelles .....	35
6.2.2. La rémunération de l'Exploitant .....	37
6.2.3. Les produits d'exploitation .....	37
6.2.4. Bonus - malus .....	38
6.2.5. Pénalités .....	38
6.3. Compensation Conventionnelle versée par l'Autorité Organisatrice .....	39
6.3.1. Calcul de la Compensation Conventionnelle .....	39
6.3.2. Paiement de la Compensation Conventionnelle .....	41
6.4. Equilibre financier de la Convention .....	42
6.4.1. Compensation Conventionnelle des exercices 2016 et 2017 et modalités de versement .....	42
6.4.2. Compensation Conventionnelle des exercices suivants .....	42
6.4.3. Clause de suspension de certains mécanismes .....	42
<b>TITRE 7. SUIVI ET CONTRÔLE DE L'EXECUTION DU SERVICE .....</b>	<b>43</b>
7.1. Information et suivi .....	43
7.1.1. Principes généraux d'information et de transparence .....	43
7.1.2. Contenu des informations à transmettre périodiquement ou à terme fixe .....	43
7.2. Pilotage .....	44
7.2.1. Comité de suivi .....	44
7.2.2. Comités de suivi thématiques .....	44
7.3. Contrôle et audit de l'exécution de la Convention .....	45
<b>TITRE 8. MODIFICATION OU CESSATION DE LA CONVENTION .....</b>	<b>46</b>
8.1. Modification de la Convention .....	46
8.2. Cessation totale de la Convention .....	46
8.3. Cessation partielle de la Convention .....	47
8.4. Interruption du financement .....	48
<b>TITRE 9. STIPULATIONS DIVERSES .....</b>	<b>49</b>
9.1. Responsabilité et assurances .....	49
9.1.1. Responsabilité .....	49
9.1.2. Assurances .....	49
9.2. Communication .....	49
9.2.1. Communication institutionnelle .....	49
9.2.2. Communication commerciale .....	50
9.2.3. Signature et charte graphique .....	50
9.3. Développement durable et solidaire .....	50
9.4. Interprétation .....	51
9.5. Confidentialité .....	51
9.6. Recours à la sous-traitance .....	51

9.7. Divisibilité .....	51
9.8. Absence de renonciation .....	52
9.9. Notification .....	52
9.10. Election de domicile.....	52
9.11. Responsables de la Convention.....	52
9.12. Règlement des différends et procédure d'expertise.....	52
9.12.1. Discussions entre les Parties .....	52
9.12.2. Procédure de conciliation.....	52
9.12.3. Procédure d'expertise .....	53
9.13 Intérêts de retard .....	53

## PREAMBULE

Les Trains d'Equilibre du Territoire (TET) constituent une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires. Ils ont fait l'objet d'une première convention d'exploitation signée le 13 décembre 2010, prorogée à deux reprises.

Toutefois, il est apparu que les TET ne répondaient plus de manière satisfaisante aux nouvelles attentes en matière de mobilité des voyageurs et des territoires. Depuis 2011, la fréquentation a fortement chuté, soulevant la question de l'intérêt de ces lignes et de leur soutenabilité économique. Face à cette situation, l'Etat a lancé le chantier de la renaissance de ces trains, afin qu'ils retrouvent leur pertinence et leurs clients.

Suite au rapport de la commission « TET d'avenir » présidée par le député Philippe Duron, l'Etat s'est ainsi engagé dans une vaste réforme de ces trains afin de recréer une dynamique apte à faire renaître ce segment d'offre ferroviaire. Cette réforme dont la présente convention est la traduction au niveau des relations contractuelles entre l'Etat et l'opérateur repose sur le droit à la mobilité, la solidarité nationale, l'aménagement du territoire et la maîtrise de l'équilibre économique.

Dans le cadre de cette réforme, l'Etat s'est en particulier engagé dans un important travail de redéfinition et de modernisation de l'offre TET. Tout d'abord, l'offre de nuit a été recentrée sur les lignes pour lesquelles elle est véritablement porteuse d'enjeux d'aménagement du territoire. S'agissant des lignes de jour, un important travail de concertation a été mené avec les Régions, dans leur nouveau périmètre, afin de permettre une meilleure articulation des TET et TER, et par là d'offrir aux voyageurs un service plus lisible, plus efficient et d'une meilleure qualité. Cette concertation conduit aujourd'hui à des évolutions de gouvernance, qui vont se traduire dans les années qui viennent par la reprise par les régions de nombreuses lignes TET d'intérêt local, très imbriquées avec l'offre TER. Des accords ont été conclus à cette fin ou sont en voie de l'être avec les régions Normandie, Grand Est, Bourgogne-Franche-Comté et le STIF, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Hauts-de-France et Centre-Val de Loire. L'Etat, dans ce cadre, a décidé d'apporter un soutien très important au renouvellement des matériels roulants des lignes concernées et de prendre en charge, selon des modalités spécifiques à chaque région, une partie des déficits d'exploitation. S'agissant des lignes qu'il conserve, l'Etat a aussi décidé d'amplifier l'effort engagé en 2013 de renouvellement des matériels.

Pour sa part, SNCF Mobilités est pleinement mobilisée pour redresser l'offre TET. Afin de lutter efficacement contre la concurrence intermodale et garantir la compétitivité du train, l'entreprise met en place depuis 2015 une politique commerciale rénovée et dynamique répondant toujours davantage aux attentes de la clientèle ainsi qu'une démarche renforcée de maîtrise de ses coûts. Les actions en la matière seront poursuivies.

La présente convention d'exploitation des TET 2016-2020 (ci-après dénommée « la Convention ») traduit donc l'ensemble de ces évolutions. Elle doit permettre d'assurer l'équilibre financier des TET sur sa durée et pourra, le cas échéant, être prorogée au-delà de 2020.

En conséquence, entre les soussignés :

L'Etat, représenté par le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, Monsieur Alain VIDALIES

*Ci-après dénommé « l'Autorité Organisatrice »,*

*D'une part*

SNCF Mobilités, Établissement Public Industriel et Commercial, ayant son siège social 9 rue Jean-Philippe Rameau, 93200 Saint-Denis, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, représentée par la directrice générale SNCF Voyageurs, Madame Florence PARLY

*Ci-après dénommée « l'Exploitant »,*

*D'autre part*

Il est convenu d'arrêter ce qui suit :

## TITRE 1. CLAUSES GENERALES

### 1.1. Définitions

**Les termes qui, dans la présente convention, débutent par une majuscule ont la signification qui suit :**

« Annexe » : désigne une annexe à la présente convention.

« Article » : désigne un article de la présente convention.

« Biens Immatériels » : désignent des éléments identifiables du patrimoine de l'Exploitant nécessaires au Service, sans substance physique et dont la liste exhaustive est définie à l'Article 5.6.

« Billettique » : désigne l'ensemble des procédés (guichets, bornes, services en lignes, téléphoniques ou tout autre) permettant l'achat d'un Titre de Transport.

« Calendrier » : désigne le calendrier d'élaboration de l'Offre de Service, qui est conforme au Document de référence du réseau (DRR), et qui est placé en Annexe 2.

« Catalogue du Parc du Matériel Roulant » : désigne le document dont le contenu est défini à l'Article 5.2.2.3.

« Compensation Additionnelle » : désigne la part de la Compensation Conventionnelle versée par l'Autorité Organisatrice pour compenser les coûts additionnels ou pertes de recettes supportés par l'Exploitant dans les cas prévus par la Convention (tels qu'énumérés à l'Article 6.3.1.3) et non couverts par les produits d'exploitation ou par une contribution de l'Autorité Organisatrice. L'Etat fait ses meilleurs efforts pour que cette Compensation Additionnelle ne soit pas financée par le produit des impositions spécifiques au secteur ferroviaire dont l'Exploitant est le principal contributeur.

« Compensation Conventionnelle » : désigne sur la durée de la Convention, la contrepartie versée par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant pour compenser les coûts liés à l'exploitation du Service non couverts par les produits d'exploitation. Ses principes, ainsi que ses modalités de calcul et de versement sont définis au Titre 6.

« Convention » : désigne la présente convention, y compris ses Annexes.

« Convention de Financement » : désigne la convention de financement en date du 30 décembre 2013 conclue entre l'Etat, SNCF Mobilités et l'AFITF pour le financement d'une partie du Matériel Roulant ainsi que de l'adaptation et/ou la construction des ateliers nécessaires à la maintenance, ou toute autre convention ayant un objet similaire qui pourrait être conclue entre les mêmes parties ou d'autres parties en vue du financement d'une partie du Matériel Roulant ou d'autres biens matériels nécessaires à l'exploitation du Service. Ces conventions sont réputées constituer des annexes de la présente Convention dès leur conclusion.

« Desserte » : désigne une offre de transport proposée aux voyageurs entre deux gares ou plus, offerte dans le cadre du Service Public des Trains d'Equilibre du Territoire.

« Évolution de l'Offre de Service » : désigne, dans le cadre du Titre 6, toute modification de l'Offre de Service autre qu'une modification portant sur les horaires, proposée par l'Exploitant et, lorsque la Convention le prévoit, validée par l'Autorité Organisatrice ou demandée par l'Autorité Organisatrice, ayant une incidence financière sur les charges C1 ou sur l'Objectif de Recettes défini en Annexe 10. En ce qui concerne les modifications de l'Offre de Service résultant de travaux d'infrastructure, seules constituent des Évolutions de l'Offre de Service des réductions significatives et pérennes de l'Offre de Service.

« Gares et Connexions » : désigne l'entité de SNCF Mobilités chargée de l'entretien, de l'aménagement et de l'exploitation des gares ferroviaires.

« Garantie Voyage SNCF » : désigne le dispositif « garantie 30 minutes » qui, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2016, prévoit que tout voyageur bénéficiera de la garantie d'être remboursé en bons voyages dès lors que son train INTERCITES (ou TGV) accuse un retard au-delà de 30 minutes, et ce quel que soit le motif de



retard. Le bon d'achat est utilisable pendant un an sur internet et dans tous les points de vente.

« Gestionnaire d'Infrastructure » ou « GI » : désigne SNCF Réseau ou toute autre entité ayant la responsabilité de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures ferroviaires.

« Marque Intercités » : désigne les éléments de propriété intellectuelle et de communication traités aux Articles 5.6.4. et 9.2.3.

« Matériel Roulant » ou « MR » : désigne les locomotives, voitures et automoteurs affectés à l'exploitation du Service Public des TET.

« Matériel Roulant N » ou « MRN » : désigne le Matériel Roulant financé par une Convention de Financement dont le régime est défini à l'Article 5.2.1.2.

« Matériel Roulant O » ou « MRO » : désigne le Matériel Roulant d'origine, détenu par l'Exploitant antérieurement à la signature de la convention TET 2011-2015 et n'ayant fait l'objet d'aucun investissement de remise à niveau, dont le régime est défini à l'Article 5.2.1.1.

« Matériel Roulant R » ou « MRR » : désigne le Matériel Roulant d'origine, détenu par l'Exploitant antérieurement à la convention TET 2011-2015 mais ayant fait l'objet d'investissements de remise à niveau au titre de la convention TET 2011-2015 ou de la Convention, dont le régime est défini à l'Article 5.2.1.1.

« Objectif de Recettes » : désigne l'objectif de recettes perçues par l'Exploitant auprès des voyageurs. Il est fixé en Annexe 10.

« Offre de Service » : a le sens qui lui est donné à l'Article 2.1.

« Service de Référence » : a le sens qui lui est donné à l'Article 2.1.2.1.

« Offre Théorique » : a le sens qui lui est donné à l'Article 2.1.2.2.

« Offre Réalisable » : a le sens qui lui est donné à l'Article 2.1.2.3.

« Offre Réalisée » : a le sens qui lui est donné à l'Article 2.1.2.4.

« Partie » et « Parties » : désigne au singulier l'Exploitant ou l'Autorité Organisatrice, et au pluriel, conjointement l'Exploitant et l'Autorité Organisatrice.

« Personnes à Mobilité Réduite » ou « PMR » : désigne l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente au sens de la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 et du décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs, étant précisé qu'un voyageur accompagné d'une poussette pour enfant est considéré comme une personne à mobilité réduite.

« Perturbation Prévisible du Trafic » : désigne toute perturbation du trafic dont le régime est défini à l'Article 3.2.3.

« Plan de Transport Adapté » : désigne les modifications apportées à l'Offre Réalisable, y compris la mise en place de moyens de transports de substitution par route, pour faire face à une Perturbation Prévisible du Trafic, conformément aux stipulations de l'Article 3.2.3.3.

« Plan d'Information des Voyageurs » : désigne l'ensemble des mesures d'information prises par l'Exploitant à destination des voyageurs lors de la survenance d'une Perturbation Prévisible du Trafic pour les informer du contenu du Plan de Transport Adapté mis en œuvre. Ses modalités d'adoption, de mise en œuvre et son contenu sont définis aux Articles 3.2.3.2. et suivant.

« Programme d'Investissement » : a le sens qui lui est donné à l'Article 5.2.3.2.

« Rapport Annuel d'Activité » : désigne le rapport devant être fourni annuellement par l'Exploitant et prévu au Titre 7.

« Réclamation » désigne toute réclamation faite à l'encontre du Service par des voyageurs ayant utilisé le Service ou ayant voulu utiliser le Service, à l'exclusion de toutes autres réclamations (demandes de l'Autorité Organisatrice ou des élus des collectivités territoriales, notamment).

« Services à Bord » : désigne les divers services proposés par l'Exploitant à destination des passagers à bord des trains et prévus à l'Article 3.1.4.

« Service Annuel » : désigne la période correspondant à une année, telle que déterminée selon les règles fixées par le Gestionnaire d'Infrastructure. À titre indicatif, il est rappelé qu'au moment de la signature de la Convention, le changement de Service Annuel a lieu le deuxième dimanche de décembre, à minuit.

« Service Public des Trains d'Equilibre du Territoire (ou TET) » ou « Service » : désigne l'exploitation des lignes de trains d'équilibre du territoire telles que définies en Annexe 1 de la Convention et, le cas échéant, l'exploitation de services de transport par route.

« Sillon » : désigne une capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points d'un réseau ferré pendant une période de temps donnée.

« Supervision Technique de Flotte » ou « STF » désigne les personnes qui ont pour mission, en lien avec les activités clientes, d'organiser la maintenance et d'en répartir les opérations dans les Technicentres Réalisateurs en garantissant à la fois la couverture du besoin de maintenance, et notamment le respect des schémas de maintenance, et l'optimisation de la disponibilité des matériels.

« Syndicat des Transports d'Ile-de-France » ou « STIF » : désigne l'autorité organisatrice des transports de la région Ile-de-France.

« Tableau du Matériel Roulant » : désigne le document établi annuellement par l'Exploitant pour rendre compte de la disponibilité du Matériel Roulant et contenant l'ensemble des informations précisées à l'Article 5.2.2.3.

« Titre » : désigne un titre de la Convention.

« Titre de Transport » : désigne un document physique ou sous format électronique attestant le paiement de son trajet par un voyageur et matérialisant le contrat de transport conclu entre le client voyageur et l'Exploitant (y compris billets pour un voyage, abonnements, etc.).

« Trains Kilomètres » : désigne les kilomètres parcourus par les trains en circulation sur une section de ligne, une ligne ou un groupement de lignes pour une période donnée.

## 1.2. Objet de la convention

La Convention définit les conditions de réalisation du Service Public des Trains d'Equilibre du Territoire désigné à l'Annexe 1.

Conformément à l'article 14 du décret n°2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités, la Convention précise les rôles, les droits et obligations respectifs de l'Autorité Organisatrice et de l'Exploitant, ainsi que l'organisation de leurs relations financières et opérationnelles.

Les Conventions de Financement annexées à la présente Convention déterminent les modalités de financement du renouvellement d'une partie des Matériels Roulants et de l'adaptation ou de la construction des ateliers nécessaires à leur maintenance.

Les Annexes de la Convention font partie intégrante de celle-ci. Sauf stipulation contraire, toute référence à la Convention inclut ses Annexes.

## 1.3. Compétences de l'Autorité Organisatrice

Dans le cadre de ses prérogatives et dans les conditions déterminées par la présente Convention, l'Autorité Organisatrice :

- définit le contenu et la politique du Service Public des Trains d'Equilibre du Territoire ;
- décide de l'Offre de Service telle que définie au Titre 2 et des services à assurer par l'Exploitant ;
- décide au terme du processus de concertation avec l'Exploitant et dans le respect des Conventions

de Financement, le Programme d'Investissement portant sur le Matériel Roulant et la politique de renouvellement du Matériel Roulant ;

- définit le cadre de fixation des tarifs du Service Public des TET, conformément au décret n°2016-327 susvisé ;
- définit les objectifs et les indicateurs de la qualité du Service Public des TET ;
- assure le suivi et le contrôle de l'exécution du Service Public des TET.

Elle verse une Compensation Conventionnelle intégrant le cas échéant une part versée sous forme de Compensation Additionnelle qui contribue à l'équilibre financier du Service, et procède au financement du MRN et des investissements relatifs aux ateliers de maintenance y afférents dans les conditions prévues par les Conventions de Financement.

#### **1.4. Missions de l'Exploitant**

Dans les conditions prévues par la Convention, l'Exploitant:

- assure la gestion et l'exploitation du Service en vue d'atteindre les objectifs définis par la Convention, dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté, d'accessibilité, de confort, de régularité et dans le respect des principes d'organisation et de fonctionnement du service public ;
- définit la politique commerciale et, conformément au cadre déterminé par l'Autorité Organisatrice, la politique tarifaire ;
- propose à l'Autorité Organisatrice et, au terme de la concertation avec elle, met en œuvre le Programme d'Investissement portant sur le Matériel Roulant et, dans le respect des Conventions de Financement, la politique de renouvellement du Matériel Roulant ;
- assure les prestations d'étude, de conseil et d'ingénierie pour les besoins de l'exploitation du Service Public des TET, étant précisé que ces prestations ne supposent pas l'engagement de moyens spécifiques, dans les conditions définies à l'article 5.6.2.

L'Exploitant assume le risque de recettes et le risque d'exploitation, dans les limites et conditions figurant au Titre 6 et à l'Annexe 10.

D'une manière générale, il met en œuvre toute mesure visant à améliorer la satisfaction des voyageurs, à développer la fréquentation du Service, à optimiser ses recettes et ses coûts d'exploitation, et à assurer la meilleure coordination possible de l'Offre de Service avec les autres services de mobilité, notamment ferroviaires, en fonction des besoins identifiés des voyageurs.

Dans les limites des prérogatives prévues par la Convention, l'Exploitant gère et organise librement les moyens humains et matériels nécessaires à l'accomplissement des missions qui lui sont confiées en application de la présente Convention. Il assure la mise en œuvre du Service dans le respect des dispositions du droit de l'Union européenne et des dispositions législatives et réglementaires en vigueur afférentes à ce type d'activité.

#### **1.5. Consistance du Service**

Pour mettre en œuvre le Service, au sein du périmètre géographique défini à l'Article 1.6, l'Exploitant fournit un ensemble de prestations comportant :

- les services de transports ferroviaires définis dans le cadre de l'Offre de Service, ou, en cas de mise en œuvre du Plan de Transport Adapté, de transports de substitution par route ;
- la mise à disposition et la maintenance de l'ensemble des matériels, biens, installations et équipements nécessaires ou utilisés pour l'exécution du Service Public des TET tels que définis au Titre 5 ;

- l'exécution du Programme d'Investissement ;
- les prestations décrites au Titre 3.

### **1.6. Champ d'application géographique**

La liste des lignes du Service Public des TET est présentée à l'Annexe 1.

Afin de favoriser la complémentarité et la coordination des diverses offres de transport ainsi que le maillage des territoires, certaines Dessertes pourront ultérieurement faire l'objet de conventions particulières avec les autorités organisatrices régionales. Dans cette hypothèse, les Parties se rencontrent pour apprécier les conséquences à en tirer sur le Service Public des TET et sur leurs obligations respectives au titre de la présente Convention.

### **1.7. Durée, suivi de la convention et revoyures**

La Convention est conclue pour une durée de cinq (5) ans à compter du 1er janvier 2016. Elle prend fin le 31 décembre 2020, sous réserve de l'Article 8.2.

Sans préjudice de l'Article 8.1, les Parties conviennent de se rencontrer au plus tard en mai 2017 et en mai 2019, afin d'examiner l'évolution de l'équilibre financier constaté de la Convention par rapport à la trajectoire détaillée en Annexe 10.

Si cet examen met en évidence une modification de l'équilibre financier de la Convention pour des motifs non imputables à l'Exploitant, résultant, notamment, de l'évolution de l'Offre de Service ou de non réalisation d'une hypothèse prévue à l'Annexe 10, les Parties conviennent des mesures de rétablissement de l'équilibre financier de la Convention.

Ces mesures prennent notamment la forme d'un réajustement du montant de la Compensation Conventionnelle.

Pour sa part, l'Exploitant fait ses meilleurs efforts pour limiter les conséquences des événements mentionnés ci-dessus et pour accompagner les mesures de compensation qui lui sont accordées par des efforts complémentaires de productivité.

A compter de 2017, les modalités d'exécution de la Convention font l'objet d'un avenant annuel.

Par ailleurs, en cas de modification du périmètre du Service, les Parties se rencontrent dans un délai qui ne peut excéder quinze (15) jours à compter de la demande de rencontre formulée par la Partie la plus diligente.



## **TITRE 2. OFFRE DE SERVICE**

### **2.1. Élaboration de l'Offre de Service**

L'Offre de Service est élaborée par application des stipulations suivantes.

#### **2.1.1. Calendrier d'élaboration de l'Offre de Service et mesures transitoires**

L'Offre de Service est élaborée annuellement, selon le processus et les étapes dont les principes sont stipulés au présent Titre et détaillés au Calendrier, lequel se conforme au calendrier fixé par le Document de référence du réseau (DRR) en vigueur. L'Offre de Service de l'année N débute mi-décembre de l'année N-1, étant précisé que la procédure complète n'est applicable que pour les horaires de service 2019 et 2020. Par exemple, quand il est noté juin de l'année N-2, cela signifie juin 2014 pour l'Offre de Service 2016 qui commence en décembre 2015.

Le cadre-type prévu au point A de l'Annexe 2 pour la description de l'Offre de Service a été renseigné pour les services 2016 et 2017 et figure en Annexe 1. L'Exploitant fournit le cadre-type prévu au point G du Calendrier pour 2016 et 2017 deux (2) semaines après la date de signature de la Convention.

#### **2.1.2. Principales étapes d'élaboration de l'Offre de Service**

##### **2.1.2.1. Service de Référence**

Le Service de Référence constitue le schéma de Dessertes que l'Autorité Organisatrice demande à l'Exploitant de mettre en œuvre dans le cadre de la Convention, sous réserve de l'octroi de Sillons par le Gestionnaire d'Infrastructure. Il inclut l'ensemble des services réguliers réalisés au moyen du Matériel Roulant.

Pour une année N, après concertation avec l'Exploitant, l'Autorité Organisatrice adresse à l'Exploitant, conformément au Calendrier, un document détaillant l'expression de sa demande et constituant le Service de Référence, selon le cadre-type prévu au point A du Calendrier. Ce document exprime le schéma de Dessertes ligne à ligne en mentionnant la fréquence des circulations souhaitée, ainsi que la politique d'arrêts.

Le Service de Référence est traduit par l'Exploitant sous forme d'une expression de besoins deux (2) heures transmise selon le cadre-type prévu au point B du Calendrier, d'abord à l'Autorité Organisatrice puis au Gestionnaire d'Infrastructure, conformément au Calendrier.

Aux dates limites prévues par le Calendrier, le silence gardé par l'Autorité Organisatrice vaut approbation, sous réserve que les documents dont la validation est demandée aient été transmis dans les délais prévus par ce même Calendrier.

##### **2.1.2.2. L'Offre Théorique**

L'Offre Théorique représente la traduction par l'Exploitant du Service de Référence sous forme d'une expression de besoins vingt-quatre (24) heures dans le cadre du processus de commande des Sillons au Gestionnaire d'Infrastructure. Conformément au Calendrier, l'Offre Théorique est formalisée entre les Parties selon un processus itératif. L'Offre Théorique est transmise par l'Exploitant selon le cadre-type prévu au point C du Calendrier, d'abord à l'Autorité Organisatrice puis au Gestionnaire d'Infrastructure, conformément au Calendrier.

L'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice les retours du Gestionnaire d'Infrastructure.

L'Exploitant est responsable de la commande des Sillons nécessaires à la mise en œuvre de l'Offre Théorique auprès du Gestionnaire d'Infrastructure. L'Offre Théorique définitive pour un service annuel donné correspond à la commande des Sillons par l'Exploitant au Gestionnaire d'Infrastructure. Cette commande est transmise par l'Exploitant selon le cadre-type prévu au point E du Calendrier, d'abord à l'Autorité Organisatrice puis au Gestionnaire d'Infrastructure, conformément au Calendrier.

Sauf pour les années 2016 et 2017, l'Offre Théorique est par ailleurs accompagnée d'un pré-devis établi par l'Exploitant, selon les stipulations définies au Titre 6.

Aux dates limites prévues par le Calendrier, le silence gardé par l'Autorité Organisatrice vaut approbation, sous réserve que les documents dont la validation est demandée aient été transmis dans les délais prévus par ce même Calendrier.

### **2.1.2.3. L'Offre Réalisable**

L'Offre Réalisable est constituée par l'Offre Théorique modifiée dans le cadre du processus itératif avec le Gestionnaire d'Infrastructure pour prendre en compte les Sillons qui ont effectivement été octroyés à l'Exploitant par le Gestionnaire d'Infrastructure pour réaliser le Service.

L'Exploitant fait ses meilleurs efforts auprès du Gestionnaire d'Infrastructure pour obtenir de ce dernier une réponse favorable à ses demandes de capacités et instruit les éventuels désaccords avec lui. L'Exploitant transmet les retours du Gestionnaire d'Infrastructure à l'Autorité Organisatrice, et l'informe de l'évolution des principaux désaccords relatifs à l'attribution ou à l'utilisation des Sillons de nature à modifier sensiblement l'Offre Théorique, notamment ceux ayant un impact sur la politique d'arrêts ou la fréquence des circulations, ou ayant pour incidence un changement d'horaire avec des conséquences sur la pertinence commerciale des circulations.

L'Exploitant ne peut être tenu responsable du refus du Gestionnaire d'Infrastructure de faire droit à une demande de capacités. En cas de refus du Gestionnaire d'Infrastructure de faire droit à une demande de capacités, les Parties se rapprochent pour apporter les modifications qui s'imposent à l'Offre Théorique. L'Exploitant transmet l'Offre Réalisable à l'Autorité Organisatrice conformément au Calendrier. Il transmet par ailleurs le devis annuel correspondant de la Compensation Conventionnelle, selon les stipulations du Titre 6.

### **2.1.2.4. L'Offre Réalisée**

Pour une année donnée, l'Offre Réalisée correspond aux trains du Service ayant effectivement circulé et inclut les services de transport routier régis par l'Article 2.5 et les transports de substitution qui ont, le cas échéant, été effectués par l'Exploitant.

### **2.1.2.5. Modalités d'information et de coordination avec l'Autorité Organisatrice**

L'Exploitant tient l'Autorité Organisatrice informée de l'état d'avancement des travaux de construction horaire avec le Gestionnaire d'Infrastructure, selon les étapes et modalités définies au Calendrier. Les réunions d'échange programmées entre l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant sur les observations à adresser au Gestionnaire d'Infrastructure ont pour objet de se concerter sur les retours du Gestionnaire d'Infrastructure et leurs conséquences sur l'Offre de Service, afin de déterminer les solutions possibles.

Dans le cas d'un refus du Gestionnaire d'Infrastructure ayant pour conséquence de modifier sensiblement l'Offre Théorique, notamment en cas d'impact sur la politique d'arrêts, la fréquence des circulations ou de changement d'horaire avec des conséquences sur la pertinence commerciale des circulations, l'Exploitant en informe l'Autorité Organisatrice en vue de déterminer la meilleure suite à donner.

L'Exploitant présente une synthèse régulière de ces travaux à chaque réunion du comité de suivi de l'offre, tel que défini au Titre 7.

### **2.1.3. Ajournement de la méthode d'élaboration du Service Annuel**

La Partie ayant connaissance d'une modification par le Gestionnaire d'Infrastructure de la méthode et du calendrier d'élaboration du Service Annuel en informe sans délai l'autre Partie afin qu'elles puissent, par avenant à la Convention ou par tout autre moyen jugé approprié par les Parties (notamment par un simple échange de courriers), adapter le Calendrier.

Le Calendrier mis à jour est présenté par l'Exploitant au sein du Rapport Annuel d'Activité prévu au Titre 7.

## **2.2. Modifications de l'Offre de Service**

### **2.2.1. Principes généraux**

Les modifications de l'Offre de Service, à l'initiative de l'Autorité Organisatrice ou sur demande de l'Exploitant, peuvent intervenir à tout moment dans l'exécution de la Convention.

Toute modification de l'Offre de Service est soumise à la concertation préalable des Parties. Les projets de modification de l'Offre de Service sont traités le plus en amont possible par l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant de façon à permettre un délai raisonnable de concertation entre les Parties.

Les modalités de mise en œuvre des modifications de l'Offre de Service doivent s'inscrire dans le respect du calendrier fixé par le Document de référence du réseau (DRR) en vigueur pour la commande des Sillons et dans celui de l'Exploitant pour la mise en place de ses moyens de production.

Les modifications de l'Offre de Service ayant pour objet la mise en place de services de transport routier sont régies par l'Article 2.5.

Lorsque les modifications de l'Offre de Service ont des incidences financières, l'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice, préalablement à toute prise de décision, une étude d'opportunité ainsi qu'un devis selon le cadre défini au Titre 6 détaillant leurs impacts sur les charges et les recettes ainsi que sur les conditions d'exploitation du Service. L'Exploitant dispose d'un délai indiqué par l'Autorité Organisatrice, qui ne peut être inférieur à un (1) mois à compter de la réception de la demande, pour adresser ces documents à l'Autorité Organisatrice.

Après validation par l'Autorité Organisatrice de la modification et le cas échéant du devis visé au précédent alinéa, la modification de l'Offre de Service s'applique à la date convenue entre les Parties.

Les éventuels surcoûts de l'Exploitant générés par la modification de l'Offre de Service sont compensés par l'Autorité Organisatrice par le versement d'une Compensation Additionnelle. En fonction de l'importance de la modification, cette modification donne lieu soit à une mise à jour de l'Annexe 10, soit à un avenant à la Convention.

### **2.2.2. Retrait d'une Desserte TET du champ d'application de la Convention**

À tout moment au cours de l'exécution de la présente Convention, l'Autorité Organisatrice peut, après en avoir informé l'Exploitant au moins six (6) mois avant la date de mise en œuvre envisagée et s'être concertée avec lui, décider de soustraire toute Desserte du champ d'application de la présente Convention, notamment s'il est décidé une reprise de cette Desserte par une autorité organisatrice régionale. Les stipulations de l'article 1.7 s'appliquent, de même que celles de l'Article 8.3, notamment en ce qui concerne l'indemnisation de l'Exploitant.

Un avenant à la Convention relatif à la définition et la mise en œuvre de la modification est conclu entre les Parties.

### **2.2.3. Cas particulier : modification de l'Offre Réalisable en cours de service annuel**

En cours d'année N, l'Offre Réalisable peut être modifiée selon les modalités suivantes.

#### **2.2.3.1. Modification de l'Offre Réalisable à la demande de l'Autorité Organisatrice**

À compter de sa validation, l'Offre Réalisable peut faire l'objet d'une demande de modification de l'Autorité Organisatrice, précisant l'évolution demandée de l'Offre Réalisable et le délai dans lequel cette modification est souhaitée.

L'Autorité Organisatrice détermine le délai dans lequel l'Exploitant doit répondre à cette demande, lequel ne peut en tout état de cause être inférieur à un (1) mois.

L'Exploitant fait part, en réponse à cette demande, de ses observations écrites quant aux conséquences sur la qualité ou la continuité de service, voire sur sa politique commerciale, et fournit un devis selon les modalités définies au Titre 6.

L'Autorité Organisatrice notifie sa décision de modification sur la base de ces éléments, et après concertation avec l'Exploitant.

Les éventuels surcoûts de l'Exploitant générés par la modification de l'Offre Réalisable sont compensés par l'Autorité Organisatrice par le versement d'une Compensation Additionnelle.

La consistance de l'Offre Réalisable est mise à jour selon le cadre-type prévu au point G du Calendrier et notifiée par l'Exploitant à l'Autorité Organisatrice dans le délai d'un (1) mois à compter de sa mise en œuvre effective.

### **2.2.3.2. Modification de l'Offre Réalisable à la demande de l'Exploitant**

Toute modification de l'Offre Réalisable à l'initiative de l'Exploitant relative à la fréquence des circulations et à la politique d'arrêts est soumise à l'accord préalable écrit de l'Autorité Organisatrice. Cet accord ne peut intervenir qu'après la transmission par l'Exploitant d'observations et d'un devis selon les modalités prévues au Titre 6. L'Autorité Organisatrice s'engage à formuler son accord ou désaccord à l'Exploitant dans un délai de deux (2) mois à compter de la transmission des observations et du devis par l'Exploitant. Passé ce délai, le silence de l'Autorité Organisatrice vaut accord. Les autres modifications de l'Offre Réalisable à l'initiative de l'Exploitant, à l'exception des modifications des horaires des Dessertes traitées dans les conditions prévues ci-après, font l'objet d'une concertation entre les Parties avant leur mise en œuvre par l'Exploitant.

La consistance de l'Offre Réalisable est mise à jour selon le cadre-type prévu au point G du Calendrier et notifiée par l'Exploitant à l'Autorité Organisatrice dans le délai d'un (1) mois à compter de sa mise en œuvre effective.

Par exception à ce qui précède, l'Exploitant peut, seul, modifier les horaires des Dessertes proposées dans l'Offre de Service, sous réserve d'en informer l'Autorité Organisatrice au plus tard deux (2) semaines avant que la modification de ces horaires ne soit portée à la connaissance des voyageurs.

### **2.2.3.3. Modification événementielle de l'Offre Réalisable**

Les modifications événementielles sont des créations de Dessertes spéciales liées à des manifestations à caractère sportif ou culturel ou à une demande particulière de service supplémentaire de l'Autorité Organisatrice. Leur mise en œuvre est limitée à la durée de l'événement qui les justifie.

Chaque projet de modification événementielle demandée par l'Autorité Organisatrice ou proposée par l'Exploitant donne lieu à la transmission par l'Exploitant d'observations et d'un devis selon les modalités prévues au Titre 6. L'Autorité Organisatrice peut renoncer à la modification événementielle ou en décider la mise en œuvre.

Les éventuels surcoûts de l'Exploitant générés par la modification événementielle de l'Offre Réalisable sont compensés par l'Autorité Organisatrice par le versement d'une Compensation Additionnelle.

### **2.2.4. Modification de l'Offre de Service à la suite d'une demande d'une collectivité**

Si une ou des collectivités territoriales souhaite(nt) une modification ou une adaptation de l'Offre de Service Public des TET, la demande correspondante est adressée à l'Autorité Organisatrice.

À la demande de l'Autorité Organisatrice, la modification souhaitée est étudiée par l'Exploitant. L'Autorité Organisatrice détermine le délai dans lequel l'Exploitant doit répondre à cette demande, lequel ne peut en tout état de cause être inférieur à un (1) mois à compter de la transmission de la demande par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant. L'Exploitant transmet ses observations et un devis selon les modalités prévues au Titre 6.

La demande ne peut être mise en œuvre que si l'adaptation ou la modification qu'elle vise n'a pas pour conséquence de dégrader la production ou la qualité du service de la ligne concernée, et sous réserve que l'ensemble des surcoûts d'exploitation en découlant soit pris en charge par la ou les collectivités demanderesse(s), via une contribution ou une subvention versée à l'Exploitant conformément au droit en vigueur et à la présente Convention. À cet effet, et avant toute mise en œuvre, une convention spécifique destinée à préciser les modalités de définition, de financement et de mise en œuvre de l'adaptation ou de la modification envisagée, est conclue entre l'Autorité Organisatrice et la ou les collectivités concernées, en tenant compte de la durée de la Convention telle que définie en son Article 1.7.

La consistance de l'Offre de Service est mise à jour dans le format prévu au point G du Calendrier (sauf pour les modifications événementielles) et notifiée par l'Exploitant à l'Autorité Organisatrice dans le délai de deux (2) semaines à compter de l'accord des Parties.

## **2.3. Informations institutionnelles des évolutions du Service**

En cas d'évolution du Service, l'Exploitant applique les obligations réglementaires qui le concernent en matière d'information et de consultation lors des évolutions du Service.

En particulier :

- conformément à l'article 29 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 relative au développement des



territoires ruraux, l'Exploitant transmet le cas échéant les informations au représentant de l'Etat dans le département permettant d'apprécier les évolutions actées sur le Service, trois (3) mois avant leur mise en œuvre,

- conformément à l'article L.2121-2 du code des transports, il consulte les régions sur les modifications de la consistance des services assurés dans leur ressort territorial et soumet pour avis aux départements et communes concernés, toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire ou d'un point d'arrêt du Service.

L'Exploitant adresse à l'Autorité Organisatrice dans les meilleurs délais copie des courriers envoyés dont il dispose dans ce cadre, et l'informe des consultations engagées relatives au Service. Il transmet les éventuelles réactions émises par les parties intéressées.

#### **2.4. Services Annuels postérieurs à la fin normale de la Convention**

Conformément au Calendrier, le processus d'élaboration de l'Offre de Service défini au présent Titre porte sur les Services Annuels élaborés en tout ou partie pendant la durée de la Convention et relatifs aux années 2016 à 2023.

#### **2.5. Services de transport routier**

Des services de transport routier peuvent, à la demande de l'Autorité Organisatrice ou de l'Exploitant, être mis en place à titre accessoire et de manière limitée dans l'Offre de Service sur certaines Dessertes. Ces services peuvent, le cas échéant, être mis en place dans le cadre d'un mode d'exploitation mixte (ferroviaire/routier). Le schéma de desserte des services de transport routier est proche de celui des Dessertes prévues préalablement à leur création dans la Convention.

L'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice, préalablement à toute prise de décision, une étude d'opportunité ainsi qu'un devis selon le cadre défini au Titre 6 détaillant les impacts sur les charges et les recettes de l'évolution envisagée ainsi que sur les conditions d'exploitation du Service. L'Exploitant dispose d'un délai indiqué par l'Autorité Organisatrice, qui ne peut être inférieur à un (1) mois à compter de la réception de la demande, pour adresser ces documents à l'Autorité Organisatrice.

Après validation par l'Autorité Organisatrice de l'évolution envisagée et du devis visé au précédent alinéa, l'évolution est mise en œuvre à compter de la date convenue entre les Parties.

Cette possibilité s'entend sans préjudice des transports de substitution mis en place dans le cadre d'un Plan de Transport Adapté au sens de l'Article 3.2.3.3 et de la survenance d'un cas de force majeure ou événements assimilés au sens de l'Article 3.2.4.

Conformément à l'Article 2.2.1 de la présente Convention, les modalités de mise en œuvre de la modification de l'Offre de Service sont déterminées dans le respect du calendrier fixé par le Document de référence du réseau (DRR) en vigueur pour la commande des Sillons et dans celui de l'Exploitant pour la mise en place de ses moyens de production.

L'exploitation des services de transport routier lié au Service Public des TET est réalisée conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

Si l'Autorité Organisatrice demande à l'Exploitant d'exploiter en totalité une ou plusieurs ligne(s) ou section(s) de ligne(s) ferroviaires du Service par des services de transport routier pendant une période excédant six (6) mois, l'Exploitant peut demander la radiation de son Matériel Roulant.

## **TITRE 3. MODALITES D'EXECUTION DU SERVICE**

### **3.1. Obligations de service**

#### **3.1.1. Distribution des titres de transport**

L'Exploitant est responsable de l'organisation de la distribution aux voyageurs des Titres de Transport relatifs aux services objets de la Convention. Il met en œuvre les moyens de Billettique et les procédures permettant au voyageur d'acheter ou d'obtenir et d'utiliser les Titres de Transport dont il a besoin. Ce service inclut la vente, la délivrance et l'après-vente des Titres de Transport.

Lorsqu'elle existe sur le trajet recherché par un voyageur, l'Exploitant s'assure que l'offre TET, directe ou en correspondance, soit présentée sur les canaux de distribution prévus.

L'Exploitant utilise son propre système de distribution de Titres de Transport au moyen des différents canaux de commercialisation dont il dispose.

Dans le cadre de la Convention, l'Exploitant définit, seul, les éventuelles évolutions du système de distribution sur les plans fonctionnel et technique, procède, aux développements des logiciels ainsi qu'à la modification des équipements existants qui lui paraissent nécessaires, et assure la formation de son personnel.

Tout test ou expérimentation réalisé à l'initiative de l'Exploitant concernant un nouveau service ou un nouveau canal de commercialisation ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs, fait l'objet d'une information à l'Autorité Organisatrice préalablement à sa mise en œuvre, dans un délai raisonnable.

Lorsque l'Autorité Organisatrice demande à l'Exploitant de mettre en œuvre un nouveau service ou canal de commercialisation des Titres de Transport susceptible d'avoir un impact sur les conditions financières de la réalisation par l'Exploitant des missions prévues à la Convention, l'Exploitant établit un devis qu'il transmet à l'Autorité Organisatrice. En cas d'acceptation par l'Autorité Organisatrice, les développements et opérations afférents seront organisés par voie d'avenant à la Convention, et leurs conséquences financières sont prises en charge par l'Autorité Organisatrice dans les conditions définies par ledit avenant et par recours à une Compensation Additionnelle.

L'Exploitant présente dans le Rapport Annuel d'Activités prévu au titre 7 un bilan annuel des ventes en mentionnant notamment la répartition des recettes par canal, par tarif et par Desserte.

#### **3.1.2. Gestion de la relation avec les voyageurs**

##### **3.1.2.1. Information des voyageurs**

L'Exploitant est chargé de la réalisation et de la diffusion de l'information dans le cadre des objectifs définis par la Convention, en situation normale ou perturbée, par tous les canaux d'information appropriés dont il dispose et notamment dans les gares, les points d'arrêt et dans les trains, au moyen d'une information fiable, lisible et gratuite.

Les canaux d'information des voyageurs sont les suivants :

- les fiches horaires et les guides par réseau ou par prestation ;
- les guichets SNCF dans certaines gares ;
- l'affichage des trains au départ et à l'arrivée dans chaque gare assuré par affichage ou système électronique, et sonorisation dans les trains et les gares ;
- les sites Internet SNCF ;
- les affiches horaires dans les cadres infos en gares et points d'arrêts ;

- les centres de relation clientèle.

En situation normale de réalisation du Service, l'Exploitant assure cette information dans le respect des objectifs de qualité définis à l'Article 3.3.

En cas de perturbations de trafic de toute nature, l'Exploitant fait de l'information aux voyageurs une priorité et assure la diffusion – en amont, lors de la survenance de l'événement et après sa résolution – d'une information fiable aux voyageurs sur les perturbations et les itinéraires de substitution en fonction du type de perturbation et des moyens dont il dispose.

Le Plan d'Information des Voyageurs prévu en Annexe 3 arrête les conditions d'information des voyageurs en cas de Perturbation Prévisible du Trafic. L'Exploitant assure cette information sur la nature des perturbations et leurs conséquences afin d'atteindre les objectifs de qualité définis à l'Article 3.3.

L'Exploitant fait connaître aux voyageurs les conditions de vente et d'utilisation des Titres de Transport ainsi que les conditions de recouvrement des avis d'infraction, lors de l'achat et par tout autre moyen approprié.

Dans tous les cas, le voyageur doit pouvoir préparer et effectuer son voyage avec une bonne connaissance du fonctionnement des services proposés par l'Exploitant dans le cadre du Service Public des Trains d'Equilibre du Territoire.

L'Exploitant présente un bilan annuel de ses mécanismes d'information des voyageurs et de ses projets d'amélioration de ses processus dans le Rapport Annuel d'Activité.

### **3.1.2.2. Réclamations**

L'Exploitant traite les Réclamations des voyageurs selon les principes suivants :

- il répond de façon individualisée, en tenant compte des éléments de contexte et des éléments du dossier présentés par le voyageur ;
- il accorde un dédommagement au voyageur dans les conditions définies par la Garantie Voyage SNCF ;
- il informe les voyageurs des modalités pratiques qu'il convient de suivre en vue de formuler une Réclamation et d'obtenir un remboursement ou un dédommagement le cas échéant ;
- il informe chaque voyageur des suites données à sa Réclamation dans les meilleurs délais ;
- il analyse et exploite les informations issues de la Réclamation pour améliorer son service.

En cas de retard d'un train, les conditions d'indemnisation des voyageurs mises en œuvre par l'Exploitant en application de la Convention sont celles appliquées par l'Exploitant aux autres services nationaux de voyageurs exploités par SNCF Mobilités dans le cadre de la Garantie Voyages SNCF.

L'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice les conditions d'indemnisation applicables au moment de l'entrée en vigueur de la Convention au plus tard dans le mois suivant sa signature. Il l'informe de toute modification des conditions d'indemnisation préalablement à leur mise en œuvre.

L'Exploitant traite, dans les conditions et selon les modalités prévues au présent Article, les Réclamations que lui transmet l'Autorité Organisatrice.

L'Exploitant transmet chaque semestre à l'Autorité Organisatrice un bilan statistique du traitement des Réclamations des voyageurs et un bilan qualitatif par ligne.

L'Exploitant présente annuellement les principes, le bilan notamment financier et ses perspectives de modification de la politique d'indemnisation des voyageurs des TET dans le Rapport Annuel d'Activité.

### **3.1.3. Services en gare**

L'Exploitant assure l'exploitation des services en gares et aux points d'arrêts dans les conditions définies à l'Article 5.5. Il veille à garantir, dans des conditions normales d'exploitation, les fonctionnalités des services proposés aux voyageurs dont il fera la publicité.

### **3.1.4. Services à Bord**

#### **3.1.4.1. Stipulations générales**

Le niveau des Services à Bord des trains, y compris la restauration et l'embarquement des vélos, est défini en Annexe 4. L'Annexe 4 est mise à jour annuellement. L'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice l'Annexe 4 mise à jour pour l'année N+1 avant la fin du premier trimestre de l'année N.

L'Autorité Organisatrice peut demander une modification des Services à Bord ou demander la réalisation par l'Exploitant de nouvelles prestations. Dans ce cas, l'Autorité Organisatrice précise l'évolution demandée. L'Exploitant adresse à l'Autorité Organisatrice des observations sur la faisabilité de la modification demandée et ses conséquences sur la qualité ou la continuité de service, voire sur sa politique commerciale. Si les Parties s'accordent sur l'opportunité de poursuivre le projet et si ce projet affecte l'équilibre financier de la Convention, l'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice un devis selon les modalités définies au Titre 6. La mise en œuvre de la modification fait l'objet d'une Compensation Additionnelle. L'Annexe 4 est mise à jour en conséquence, ainsi que l'Annexe 10 relative à la trajectoire financière définie au Titre 6.

Suivant l'analyse qu'il fait des besoins de la clientèle et de l'environnement, l'Exploitant peut mettre en œuvre tout projet de modification des services ou de création de nouveau service. Il en informe l'Autorité Organisatrice dans un délai raisonnable et en tout état de cause avant d'engager toute discussion avec des tiers au sujet de cette modification ou création de service.

Si ce projet de modification ou de création de service génère des surcoûts pour l'Exploitant, celui-ci adresse à l'Autorité Organisatrice un document présentant le projet et indiquant la Compensation Additionnelle qui serait nécessaire à sa mise en œuvre. Si l'Autorité Organisatrice accepte ce projet, un avenant à la Convention relatif à la définition et à la mise en œuvre de la modification est conclu entre les Parties.

L'Exploitant présente annuellement dans le Rapport Annuel d'Activité un bilan notamment financier des Services à Bord ainsi que les opportunités de développement qu'il identifie.

#### **3.1.4.2. Réservation**

L'Exploitant met en œuvre, pour certaines Dessertes, un service de réservation à la place concomitant à l'acquisition du Titre de Transport. Suivant les Dessertes concernées, la réservation peut être obligatoire ou facultative. Celles qui font l'objet de ce service sont identifiées en Annexe 4 de la Convention.

Par exception à l'Article 3.1.4.1, lorsque l'Exploitant souhaite mettre en œuvre la réservation obligatoire sur une Desserte, les Parties suivent la procédure de concertation prévue aux stipulations de l'article 4.2.3.

#### **3.1.4.3. Accompagnement et sûreté des voyageurs**

Chaque train du Service Public des TET dispose, *a minima*, de l'accompagnement d'un agent du service commercial des trains (ASCT), de bout-en-bout de leur parcours. Les principales missions de cet agent consistent à assurer l'accueil et l'information des voyageurs au départ et à bord des trains, le service commercial (comme la vente de Titres de Transport), le contrôle des Titres de Transport à bord ainsi que la sûreté des voyageurs. Par ailleurs, et en complément de ce dispositif, l'Exploitant peut mettre en œuvre des moyens spécifiques de lutte anti-fraude mobiles.

### **3.1.5. Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**

L'accessibilité du Service Public des TET constitue une priorité pour l'Autorité Organisatrice.

Elle veille au respect des dispositions de 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 complétées par le chapitre II de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ratifiée par la loi n° 2015-988 du 5 août 2015.

L'Exploitant élabore un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée national – pour la mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires desservis par le Service Public des TET, dont il assure la mise en œuvre.

En complément de 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, l'Exploitant accepte de faire bénéficier les TET de son service spécifique « Accès Plus » qu'il a conçu et met en œuvre sur d'autres relations placées hors le champ d'application de la présente Convention. Ce service, réservé aux personnes handicapées et dont l'Exploitant est propriétaire et conserve l'entière maîtrise, donne toutes les informations utiles pour le déplacement des voyageurs (niveau d'équipement des gares et du parcours, notamment) et permet l'achat et la réception des titres de transport à domicile. Il organise l'accueil et l'accompagnement dont le voyageur a besoin.

## **3.2. Continuité du service**

### **3.2.1. Obligation de continuité du service public – stipulations générales**

L'Exploitant assure, sauf cas de force majeure ou événements assimilés, la continuité du Service Public des TET.

Il prend toutes les mesures nécessaires pour surmonter les conséquences de tout événement ayant une incidence négative sur l'exécution du Service, afin d'en assurer la continuité dans des conditions de qualité non significativement dégradées compte tenu des moyens et ressources dont il dispose.

Dans ce cadre, l'Exploitant :

- assure un retour à la normale le plus rapidement possible ;
- met en place des moyens d'urgence de substitution ou de remplacement appropriés ;
- garantit le fonctionnement du système de distribution ;
- diffuse une information conformément aux stipulations de l'Article 3.1.2.1. ; et
- informe l'Autorité Organisatrice des dispositifs mis en place conformément aux Articles 3.2.2.2., 3.2.3.2. et 3.2.4.2.

### **3.2.2. Continuité du service en cas d'aléas normaux d'exploitation**

#### **3.2.2.1. Définition des aléas normaux d'exploitation**

Constitue un aléa normal d'exploitation une perturbation du trafic qui n'est ni une Perturbation Prévisible du Trafic dont le régime est précisé à l'Article 3.2.3., ni une modification de l'Offre Réalisable décidée ou acceptée par l'Autorité Organisatrice conformément à l'Article 2.2., ni une conséquence d'un cas de force majeure ou d'un événement assimilé au sens de l'Article 3.2.4.

Ces aléas normaux peuvent représenter jusqu'à 3% du volume de l'Offre Réalisable. En-deçà de ce seuil, l'Offre Réalisable est réputée exécutée.

#### **3.2.2.2. Information de l'Autorité Organisatrice**

L'Exploitant met en place des procédures internes permettant d'anticiper, dans la mesure du possible, les événements les plus fréquents entraînant un aléa normal d'exploitation. L'Exploitant informe l'Autorité Organisatrice de la survenance d'un aléa normal d'exploitation ayant un impact significatif sur les conditions de voyage et de ses conséquences dès qu'il en a connaissance, par tout moyen approprié.

### **3.2.2.3. Conséquences de l'aléa normal d'exploitation**

En cas de survenance d'un aléa normal d'exploitation, l'Exploitant mobilise les moyens affectés au Service dont il dispose pour en limiter les conséquences et permettre le rétablissement du Service dans les meilleurs délais.

L'Exploitant assume les conséquences, notamment financières, des aléas normaux d'exploitation au titre du risque d'exploitation.

Après une période de trente-six (36) heures consécutive à la connaissance de la survenance d'un aléa normal d'exploitation, les suites des perturbations résultant de cet aléa sont soumises au régime de la Perturbation Prévisible du Trafic défini à l'Article 3.2.3.

### **3.2.3. Continuité du Service en cas de Perturbation Prévisible du Trafic**

#### **3.2.3.1. Définition des Perturbations Prévisibles du Trafic**

Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent des événements suivants :

- la grève, au sens de cessation concertée du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles et répondant aux conditions d'exercice prévues par les articles L. 2512-1 et suivants du code du travail ;
- les plans de travaux programmés par le Gestionnaire d'Infrastructure ;
- les incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six (36) heures s'est écoulé depuis leur survenance ;
- les aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six (36) heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique ;
- tout événement, dont l'existence a été portée à la connaissance de l'Exploitant, par le représentant de l'Etat, l'Autorité Organisatrice ou par le Gestionnaire d'Infrastructure depuis trente-six (36) heures.

#### **3.2.3.2. Information de l'Autorité Organisatrice**

L'Exploitant informe l'Autorité Organisatrice de la survenance et des conséquences d'une Perturbation Prévisible du Trafic dès qu'il en a connaissance.

#### **3.2.3.3. Conséquences d'une Perturbation Prévisible du Trafic**

En cas de Perturbations Prévisibles du Trafic, l'Exploitant assure un niveau de service le plus conforme à l'Offre Réalisable au regard des moyens disponibles. Dans les cas de grève, l'Exploitant ne peut pas proposer un niveau de service inférieur aux prescriptions de l'Annexe 5.

Pour les autres cas, notamment en cas de perturbation liée à des travaux d'infrastructure ayant une incidence sur la fréquence des circulations et la politique d'arrêts du Service, il est fait application des deux alinéas suivants.

S'il a connaissance d'une Perturbation Prévisible du Trafic plus de trois (3) mois avant sa survenance, l'Exploitant élabore un projet de Plan de Transport Adapté qu'il soumet à l'Autorité Organisatrice au plus tard un (1) mois après avoir pris connaissance de la survenance de la perturbation. L'Autorité Organisatrice valide le Plan de Transport Adapté dans un délai d'un (1) mois ou en demande la modification. Passé ce délai, le silence de l'Autorité Organisatrice vaut acceptation du Plan de Transport Adapté.

S'il a connaissance d'une Perturbation Prévisible du Trafic moins de trois (3) mois avant sa survenance, l'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice le Plan de Transport Adapté qu'il met en œuvre au plus tard deux (2) semaines après avoir pris connaissance de la survenance de la perturbation. L'Autorité Organisatrice valide le Plan de Transport Adapté dans un délai d'une (1) semaine ou en demande la modification. Passé ce délai, le silence de l'Autorité Organisatrice vaut acceptation du Plan de Transport

Adapté. S'il a connaissance de la survenance d'une Perturbation Prévisible du Trafic moins de six (6) semaines avant sa survenance, l'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice le Plan de Transport Adapté qu'il met en œuvre dès son élaboration. L'Autorité Organisatrice peut demander des modifications à ce Plan de Transport Adapté, qu'elle notifie à l'Exploitant dans les meilleurs délais. L'Exploitant traite la demande de l'Autorité Organisatrice dès que possible et lui répond sur sa faisabilité au regard des moyens dont il dispose pour l'exploitation du Service.

En application de l'article L. 1222-4 du code des transports, l'Exploitant définit également un Plan d'Information des Voyageurs, conformément aux stipulations de l'Annexe 3.

En application de l'article L. 1222-11 du code de transport, en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du Plan de Transports Adapté ou du Plan d'Information des Voyageurs directement imputable à l'Exploitant, ce dernier procède au remboursement total des Titres de Transports en fonction de la durée d'inexécution de ces plans.

Conformément à l'article L. 1222-12 du code des transports, le voyageur qui n'a pu utiliser le moyen de transport pour lequel il a contracté un abonnement ou acheté un Titre de Transport a droit à la prolongation de la validité de cet abonnement pour une durée équivalente à la période d'utilisation dont il a été privé, ou à l'échange ou au remboursement du Titre de Transport non utilisé ou de l'abonnement. Lorsque des pénalités pour non-réalisation du Plan de Transport Adapté sont par ailleurs appliquées, l'Exploitant peut demander à l'Autorité Organisatrice d'affecter les pénalités dues au financement des mesures de remboursement des voyageurs.

Dans le cadre du Rapport Annuel d'Activité défini au Titre 7, l'Exploitant :

- établit un bilan des mesures citées à l'alinéa précédent ;
- présente le coût de l'exécution du Plan de Transport Adapté ainsi que du Plan d'Information des Voyageurs ; et
- dresse la liste des actions nécessaires à l'amélioration de leur mise en œuvre.

### **3.2.4. Force majeure et événements assimilés**

#### **3.2.4.1 Définition des cas de force majeure et des événements assimilés**

Est considéré par les Parties comme un cas de force majeure toute circonstance ou fait indépendant de leur volonté, et qui ne peut être empêché par elles malgré leurs efforts raisonnablement possibles.

Les Parties sont convenues d'assimiler à un cas de force majeure un certain nombre d'événements empêchant momentanément l'exploitation du Service telle que prévue par la présente Convention. Ces événements sont notamment les suivants :

- circonstances ou phénomènes climatiques exceptionnels (les Parties conviennent, à ce titre, que l'état de catastrophe naturelle déclaré par l'administration constitue nécessairement un cas de force majeure) ;
- travaux non programmés, décidés par SNCF Réseau, dits travaux dérogatoires ;
- agressions caractérisées de personnes, suicides, trouble de santé de voyageurs ;
- décisions d'autorités civiles ou militaires ;
- actes de terrorisme ;
- actes de malveillance (jet de pierre, vol de câble, bris de signal ou de barrière, déclenchement du signal d'alarme, etc.) ;
- obstacles sur voie sauf si les circonstances sont imputables à l'Exploitant ;

- non-respect par les voyageurs des consignes de sécurité malgré les soins, l'attention et la diligence apportés par les agents de l'Exploitant (montée ou descente en marche, traversée des voies irrégulière, etc.).

La survenance de ces cas soustrait l'Exploitant à toute sanction ou responsabilité, quelle qu'en soit la nature, pour manquement, retard ou défaut dans l'exécution de ses obligations à l'égard de l'Autorité Organisatrice.

La partie qui invoque un événement de force majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

Lorsqu'un événement qualifié de force majeure se prolonge au-delà d'une période de six (6) mois à compter de sa survenance, ou affecte de façon récurrente une même Desserte, chaque partie a la possibilité de demander l'application des dispositions de l'article 8.1.

#### **3.2.4.2. Information de l'Autorité Organisatrice**

Dès que l'Exploitant a connaissance de la survenance d'un événement de force majeure ou d'un événement assimilé ayant un impact sur la réalisation de l'Offre Réalisable, il le notifie à l'Autorité Organisatrice. Il informe l'Autorité Organisatrice dans les meilleurs délais de la nature de l'événement, du périmètre affecté, des conséquences en résultant ou susceptibles d'en résulter, et des mesures envisagées au regard des moyens dont il dispose pour en atténuer les effets, notamment par des moyens de substitution. Il poursuit l'exécution de toutes les missions qui ne sont pas affectées par l'événement invoqué.

#### **3.2.5. Pénalité pour non réalisation d'offre**

Au-delà de la franchise de 3% mentionnée à l'article 3.2.2.1, l'Exploitant se voit appliquer par l'Autorité Organisatrice le régime de pénalités suivant :

- une pénalité correspondant à 2 € / train.kilomètre supprimé en cas de non réalisation de l'Offre Réalisable entre les bornes de 3 et 5% incluses ; cette pénalité est annulée dans le cas où une substitution modale est mise en place par l'Exploitant ;
- une pénalité correspondant à 8 € / train.kilomètre supprimé en cas de non réalisation de l'Offre Réalisable au-delà de 5% ; cette pénalité est ramenée à 4€ / train.kilomètre dans le cas où une substitution modale est mise en place par l'Exploitant.

#### **3.2.6. Suivi de l'Offre Réalisée**

L'Exploitant transmet quinze (15) jours ouvrés après la fin du mois précédent à l'Autorité Organisatrice un bilan des circulations commerciales du Service Public des TET du mois précédent sous la forme définie en Annexe 6. Le bilan précise, pour chaque train n'ayant pas circulé, ou présentant un retard supérieur aux bornes définies en Annexe 7, la cause et le régime applicable (aléa normal d'exploitation au sens de l'Article 3.2.2.1, Perturbation Prévisible du Trafic au sens de l'Article 3.2.3.1, force majeure et événements assimilés au sein de l'Article 3.2.4.1).

### **3.3. Qualité de service**

#### **3.3.1. Objectifs de qualité de service**

L'Exploitant exécute le Service conformément aux objectifs de qualité définis par l'Autorité Organisatrice au sein de la Convention et propose toute mesure pour améliorer la qualité du service.

La qualité du service est appréciée sur la base d'indicateurs et de critères objectifs et mesurables, adaptés à chaque composante du Service en vue de répondre aux politiques de qualité relatives :

- à la régularité et la ponctualité du Service ;
- à l'information des voyageurs ;



- au confort.

Le suivi de la qualité donne lieu à l'application de malus ou de bonus à l'Exploitant en fonction d'objectifs couvrant l'ensemble du périmètre. Les bonus éventuellement versés à l'Exploitant sont investis dans des actions d'amélioration de la qualité de service, dont la consistance est communiquée chaque année à l'Autorité Organisatrice.

Les indicateurs et critères susmentionnés, les modalités d'évaluation, les objectifs à atteindre ainsi que les conditions d'attribution de bonus et malus sont fixées en Annexe 7.

### **3.3.2. Mesure de la qualité**

La mesure de la qualité repose sur un ensemble d'indicateurs, dont la valeur est évaluée :

- par des enquêtes de satisfaction de la clientèle, permettant d'estimer pour chaque indicateur défini le taux de satisfaction des clients ;
- pour la mesure de la régularité, par une base de données tenue à jour par l'Exploitant.

L'Exploitant peut entreprendre des consultations auprès des voyageurs ou leurs représentants dans le cadre de son travail avec les associations afin d'étayer sa connaissance des attentes des voyageurs. Les résultats sont partagés avec l'Autorité Organisatrice.

### **3.4. Sûreté des personnes**

Afin d'assurer la sûreté des voyageurs et des personnels de l'Exploitant sur le réseau du périmètre des TET, ainsi que le sentiment de sûreté, l'Exploitant participe à la mise en œuvre des politiques qui y concourent en application du présent Article. Ces politiques conjuguent la prévention, la répression et la dissuasion.

Les politiques de prévention sont développées en partenariat avec l'Etat, les collectivités territoriales, l'Education nationale, les associations, la police, la gendarmerie, les douanes, la justice.

Les politiques de répression relèvent de la police, de la gendarmerie, des douanes et de la justice sous réserve des dispositions de l'article 73 du code de procédure pénale et du livre II du code des transports qui confient des responsabilités spécifiques et limitatives aux entreprises exploitantes.

Dans le cadre du code des transports, l'Exploitant assure, en complément des forces de police et de gendarmerie, certaines tâches de sécurité publique dans les gares et dans les trains, qui peuvent l'être par des agents assermentés.

La sûreté dans les TET, dans les gares et, de façon générale, sur l'ensemble du domaine ferroviaire, le vandalisme, le phénomène de la fraude et, d'une manière générale, l'ambiance dans les gares et les trains, doivent faire l'objet d'une approche globale et seront également abordés, de concert, par l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant.

Ces politiques peuvent se traduire, avec une participation financière de l'Etat, par une présence renforcée du personnel de l'Exploitant auprès des voyageurs ou par la mise en place de dispositifs techniques.

La mise en place de ces politiques et le suivi des actions en découlant fait l'objet d'une information régulière de l'Autorité Organisatrice par l'Exploitant. Un bilan de ces actions est présenté dans le cadre du Rapport Annuel d'Activité défini au Titre 7.

## **TITRE 4. CONDITIONS COMMERCIALES DE MISE EN OEUVRE DU SERVICE**

### **4.1. Responsabilité de la politique commerciale et tarifaire**

Dans le but de développer la fréquentation du Service Public des Trains d'Equilibre du Territoire et d'optimiser ses recettes d'exploitation, l'Exploitant décide de la politique commerciale et tarifaire des TET et la met en œuvre, conformément aux stipulations du présent Titre.

Il se conforme à la réglementation en vigueur, et notamment au décret n°2016-327 du 17 mars 2016 susvisé.

En cas d'évolution du cadre réglementaire, les Parties se rapprochent pour en tirer les conséquences sur les stipulations du présent Titre.

### **4.2. Processus d'information et de décision**

#### **4.2.1. Stipulations générales**

Par leur nature commerciale, les informations visées au présent Titre revêtent un caractère confidentiel que l'Autorité Organisatrice s'engage à protéger. Elle prend toutes les mesures qu'elle juge nécessaires en ce sens.

Les Parties se réunissent trois (3) fois par an dans le cadre des réunions du comité de suivi de la politique commerciale prévu à l'Article 7.2. Ces réunions permettent de détailler le plan des actions commerciales et marketing de l'Exploitant, ainsi que les effets de chacune de ces actions sur la fréquentation et les recettes du Service. Un document précisant ces différents éléments est remis par l'Exploitant au moins deux (2) semaines avant les réunions du comité, dont le contenu et le format sont définis d'un commun accord entre l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant. Ainsi :

- au mois de février de l'année N, l'Exploitant présente le plan d'actions commerciales pour l'année N ;
- au mois de juin de l'année N, l'Exploitant remet et présente le bilan de son plan d'actions pour l'année N-1 ;
- au mois d'octobre de l'année N, l'Exploitant présente les résultats de la politique commerciale du premier semestre de l'année N et les grands principes du plan d'actions de l'année N+1.

L'Exploitant informe l'Autorité Organisatrice des actions commerciales faisant l'objet d'une communication dans les media nationaux deux (2) semaines avant leur mise en œuvre. Il lui transmet dans ce cadre et pour sa stricte information le descriptif de l'action engagée (objectifs de l'action, messages véhiculés, support media utilisé).

#### **4.2.2. Majoration du tarif de base**

L'Exploitant propose à l'Autorité Organisatrice la majoration du tarif de base qu'il recommande de mettre en œuvre lors de la réunion du comité de suivi de la politique commerciale précédant la date de remise du dossier d'homologation des tarifs prévu par l'article 6 du décret n° 2016-327 du 17 mars 2016.

Il présente dans ce cadre un rapport précisant notamment l'impact de cette évolution sur les tarifs et son impact prévisionnel sur la fréquentation et les recettes commerciales.

#### **4.2.3. Création, suppression ou modification d'un tarif réglementé de référence**

Lorsqu'une Desserte présente pour les voyageurs des avantages particuliers de rapidité ou de confort ou lorsque la Desserte est soumise à une forte concurrence de la part d'un autre mode de transport, il est possible de créer un tarif réglementé de référence.

L'Exploitant engage, au moins douze (12) mois avant sa mise en œuvre prévisionnelle ou dès qu'un projet émerge, un processus de concertation avec l'Autorité Organisatrice lorsque, sur une ou des Dessertes, il envisage la création, la suppression ou la modification d'un tarif réglementé de référence en vue d'optimiser ses charges et recettes d'exploitation et d'améliorer le service apporté aux voyageurs.

Le comité de suivi de la politique commerciale peut constituer le support de cette concertation. Dans ce cadre, l'Exploitant soumet à l'Autorité Organisatrice six (6) mois avant la mise en œuvre de la modification de tarif envisagée tout élément relatif à l'impact de la mesure envisagée sur les tarifs, aux modifications de conditions d'accès aux trains des différentes catégories de voyageurs, y compris ceux bénéficiant d'une tarification régionale, en précisant les volumes de voyageurs impactés, et à l'impact prévisionnel sur la fréquentation, les recettes commerciales et les charges d'exploitation.

Les Parties définissent conjointement une stratégie de communication de la mesure envisagée aux associations d'usagers et collectivités territoriales concernées. Elles s'informent mutuellement des réactions exprimées dans ce cadre et en tirent les conséquences sur les suites à donner à la mesure envisagée et à son calendrier de mise en œuvre.

#### **4.2.4. Bilan**

L'Exploitant présente les conséquences des mesures tarifaires et commerciales mises en œuvre en application du présent Article 4.2. dans le cadre du Rapport Annuel d'Activité prévu par le Titre 7, et notamment, pour une année N, le détail des actions menées et leurs effets respectifs sur la fréquentation et les recettes du Service.

#### **4.3. Catégories de tarification**

Les tarifs sociaux nationaux et les tarifs conventionnés éventuellement mis en œuvre par l'Exploitant s'appliquent au Service dans les conditions précisées à l'Annexe 8. L'Annexe 8 est mise à jour annuellement. L'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice l'Annexe 8 mise à jour pour l'année N avant la fin du premier trimestre de l'année N-1.

Les voyageurs munis de tarifs régionaux accèdent aux circulations des trains du Service dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Le cas échéant, l'Exploitant peut proposer de faire évoluer les conditions d'acceptation des tarifs régionaux à bord du Service. Dans ce cas, au moins trois (3) mois avant mise en œuvre de la mesure envisagée, il engage une concertation avec l'Autorité Organisatrice et fournit un rapport précisant l'impact de la mesure proposée sur les voyageurs, la fréquentation et les recettes du Service.

Les Parties définissent conjointement une stratégie de communication de la mesure envisagée aux associations d'usagers et collectivités territoriales concernées. Elles s'informent mutuellement des réactions exprimées dans ce cadre et en tirent les conséquences sur les suites à donner à la mesure envisagée.

#### **4.4. Coordination tarifaire avec les autorités organisatrices de transport ferroviaire régional**

Les Parties s'informent sans délai, dès lors qu'elles prennent connaissance de la décision d'une autorité organisatrice régionale de déroger au système tarifaire national conformément aux dispositions du décret n° 2016-327 du 17 mars 2016 susvisé et échangent à cette occasion les éléments dont elles disposent, en particulier les caractéristiques du tarif envisagé et l'estimation de la fréquentation des voyageurs associée.

Si, sur la base des données dont disposent les Parties, il apparaît que la décision de l'autorité organisatrice régionale affecte l'équilibre de la Convention en termes de fréquentation du Service Public des TET ou de recettes d'exploitation de l'Exploitant, celui-ci présente à l'Autorité Organisatrice un rapport précisant ces impacts dès que possible. S'il s'avère que la décision de l'autorité organisatrice régionale dégrade l'équilibre de la Convention, il propose également toute mesure visant à neutraliser ses effets, notamment la conclusion d'un accord tarifaire entre l'Autorité Organisatrice et l'autorité organisatrice régionale ou encore la modification de l'Offre de Service. Le cas échéant, l'Exploitant assiste l'Autorité Organisatrice durant ses

négociations avec l'autorité organisatrice régionale.

Si un accord tarifaire autorisant l'application d'une tarification régionale à bord des TET est conclu entre l'Autorité Organisatrice et l'autorité organisatrice régionale, l'Objectif de Recettes est revu en conséquence et fait l'objet d'une Compensation Additionnelle pour compenser la perte de recettes de l'Exploitant liée à l'application de l'accord conclu, évaluée dans le rapport cité au précédent alinéa.

En l'absence d'accord tarifaire conclu entre l'Autorité Organisatrice et l'autorité organisatrice régionale, il est fait application de l'Article 8.1.

Si, sur la base des données dont disposent les Parties, il apparaît que la décision de l'autorité organisatrice régionale n'affecte pas l'équilibre de la Convention en termes de fréquentation du Service Public des TET ou de recettes d'exploitation de l'Exploitant, celui-ci en informe l'Autorité Organisatrice dès que possible.

Un bilan de l'impact des évolutions tarifaires décidées par les autorités organisatrices régionales sur les recettes de l'Exploitant est réalisé dans le Rapport Annuel d'Activité défini au Titre 7.

#### **4.5. Admission des voyageurs bénéficiant du tarif dérogatoire institué par l'autorité organisatrice régionale**

Le détail des conditions d'emprunt, ainsi que d'éventuelles limitations d'accès sur certains trains, sont précisés dans les conventions matérialisant les accords tarifaires conclus entre l'Autorité Organisatrice et les autorités organisatrices régionales au titre de l'Article 4.4.

A défaut, les voyageurs bénéficiant d'un tarif dérogatoire institué par une autorité organisatrice régionale admis dans les trains du Service à la suite de la conclusion d'un tel accord tarifaire ne pourront être assurés de bénéficier d'une place assise, la priorité étant donnée aux voyageurs du Service ayant réservé leur place. Il pourra leur être demandé de se doter de passes de circulation spécifiques, afin de les dénombrer ou leur être proposé d'effectuer une réservation pour monter à bord, afin de préserver les besoins de mobilités des voyageurs du Service.



## **TITRE 5. BIENS NECESSAIRES A L'EXECUTION DU SERVICE**

La réalisation des missions de l'Exploitant, et notamment le respect des objectifs de qualité de service déterminés par la Convention, présuppose la disponibilité d'un ensemble de moyens, mobiliers et immobiliers, matériels et immatériels dont l'Exploitant s'assure de la maîtrise et du bon fonctionnement conformément aux stipulations du présent Titre. Elle présuppose également la mise à disposition des financements dans les conditions prévues par la présente Convention et, s'il y a lieu, par des Conventions de Financement. La pleine disponibilité des moyens précités nécessite un entretien régulier mais aussi des investissements périodiques afin de les renouveler et de les mettre aux normes.

Dans le cas où l'état de certains Matériels Roulants, du fait notamment de leur âge, ne permettrait plus de réaliser l'Offre de Service, l'Exploitant en informe l'Autorité Organisatrice dès qu'il a connaissance de la difficulté rencontrée. Il propose à l'Autorité Organisatrice toutes mesures permettant de garantir la continuité du Service en précisant leur coût respectif, notamment la mise à disposition d'autres matériels roulants conformément aux stipulations de l'Article 5.2.1.3. En cas de refus de ces mesures par l'Autorité Organisatrice, les adaptations d'offre à mettre en œuvre de manière conservatoire sont considérées comme relevant des stipulations de l'Article 3.2.4. Cependant, l'Exploitant est tenu de mettre en place un Plan de Transport Adapté tel que prévu à l'Article 3.2.3.3 en vue d'atténuer l'impact de ces adaptations sur les voyageurs.

### **5.1. Infrastructures ferroviaires**

La propriété et la gestion de l'infrastructure nécessaire à l'exploitation du Service relèvent du Gestionnaire d'Infrastructure, qui a la qualité de tiers à l'égard de la Convention et ne peut à ce titre se prévaloir d'aucun droit né de la Convention.

L'Exploitant est chargé de demander les Sillons nécessaires à la réalisation du Service auprès du Gestionnaire d'Infrastructure dans les conditions définies à l'Article 2.1.

### **5.2. Matériel Roulant**

#### **5.2.1. Propriété du Matériel Roulant**

Pour l'exécution de la Convention, l'Exploitant met à disposition le parc de Matériel Roulant nécessaire à l'exploitation du Service Public des TET. Ce parc est constitué :

- de Matériel Roulant acquis antérieurement au conventionnement des TET ;
- de Matériel Roulant neuf, financé en application de la ou les Conventions de Financement annexées à la présente Convention ;
- de Matériel Roulant appartenant à des entreprises tierces ou à SNCF Mobilités et utilisé pour d'autres activités que le Service Public des TET mis à disposition en contrepartie du versement d'un loyer.

#### **5.2.1.1. Régime de propriété des Matériels Roulants acquis par l'Exploitant antérieurement au conventionnement des TET**

Les Matériels Roulants acquis par l'Exploitant antérieurement au conventionnement des TET se répartissent en deux catégories :

- les Matériels Roulants O (MRO) n'ayant fait l'objet d'aucune remise à niveau ou d'une remise à niveau antérieure à l'entrée en vigueur de la convention d'exploitation des TET 2011-2015 ;
- les Matériels Roulants R (MRR) ayant fait l'objet d'opérations de maintenance de niveaux 4 et 5 en vertu de la norme AFNOR FD-X60-000 réalisées dans le cadre du Plan Pluriannuel

d'investissements de la convention relative à l'exploitation des TET pour la période 2011 à 2015 ou la période de la Convention.

L'Autorité Organisatrice n'est pas propriétaire des MRO et des MRR et ne supporte aucune responsabilité relevant de droits réels sur ces derniers qui sont réputés appartenir à l'Exploitant. Suivant leur classification, ils sont soumis, à la date de cessation de la Convention, au régime prévu à l'Article 8.2.

#### **5.2.1.2. Régime de propriété des Matériels Roulants Neufs (MRN) financés par voie de Convention de Financement**

La propriété des MRN est régie par les stipulations de la ou des Conventions de Financement.

#### **5.2.1.3. Matériel Roulant appartenant à des entreprises tierces ou à SNCF Mobilités et utilisé pour d'autres activités que le Service Public des TET**

La mise à disposition du Matériel Roulant appartenant à des entreprises tierces ou à SNCF Mobilités et utilisé pour d'autres activités que le Service Public des TET peut être sollicitée par l'Exploitant pour :

- couvrir l'Offre Réalisable dans le cadre de la préparation du Service Annuel de l'année suivante. L'Exploitant soumet la demande à l'accord préalable de l'Autorité Organisatrice en précisant les conditions de la location (durée, loyer, type de matériel, ligne concernée). En l'absence d'opposition de l'Autorité Organisatrice dans le délai d'un (1) mois suivant sa saisine, l'accord est réputé obtenu ;
- pallier un besoin non prévisible et de longue durée en cours de service. Face à l'urgence et pour assurer la continuité du service, l'Exploitant met en œuvre la solution la plus adaptée. La poursuite de cette solution au-delà de deux (2) mois est soumise pour accord à l'Autorité Organisatrice en précisant les conditions de la location (durée, loyer, type de matériel, ligne concernée). En l'absence d'opposition de l'Autorité Organisatrice dans le délai d'un (1) mois suivant sa saisine, l'accord est réputé obtenu ;
- pallier en opérationnel une absence de matériel ponctuelle et inopinée. Dans ce cas, et en raison de l'urgence, cette mise à disposition peut se faire sans autorisation préalable de l'Autorité Organisatrice.

Tous les accords de prêt ou location conclus au bénéfice des services TET avant la prise d'effet de la Convention sont réputés acceptés.

#### **5.2.1.4. Mise à disposition du Matériel Roulant à des autorités organisatrices régionales et à une autre fin que le Service Public des TET**

L'Exploitant peut demander à l'Autorité Organisatrice que certains Matériels Roulants, qui ne sont pas indispensables au Service Public des TET compte tenu de l'Offre Réalisable définie, puissent être mis à la disposition d'une autorité organisatrice régionale.

La demande doit être effectuée préalablement par écrit et indiquer le numéro de série du matériel concerné ainsi qu'une proposition de loyer comportant (i) les coûts variables et (ii) tout ou partie des coûts fixes associés.

En cas d'absence de réponse de l'Autorité Organisatrice dans un délai d'un (1) mois à compter de la demande, cette demande est réputée acceptée. Le niveau de Compensation Conventionnelle à verser par l'Autorité Organisatrice tient compte des loyers perçus par l'Exploitant.

Toutes les mises à disposition conclues au bénéfice des services TER avant la prise d'effet de la Convention sont réputées acceptées.

Exceptionnellement, et en raison de l'urgence, le Matériel Roulant peut être utilisé de façon inopinée et ponctuelle pour d'autres circulations que les TET, sans formalité préalable.

Le Matériel Roulant peut également être utilisé pour d'autres circulations que celles du Service, non conventionnées par une autorité organisatrice régionale, après accord de l'Autorité Organisatrice, et versement par l'Exploitant d'un loyer annuel à l'Autorité Organisatrice correspondant à la quote-part des charges qui relèvent de ces circulations.

### **5.2.1.5. Tableau des mises à disposition de Matériels Roulants**

Pour l'exécution des Articles 5.2.1.3 et 5.2.1.4., l'Exploitant soumet à l'Autorité Organisatrice dans les six (6) mois à compter de la signature de la Convention un tableau répertoriant l'ensemble des accords de mise à disposition de Matériels Roulants conclus avec des tiers. Ce tableau précise l'entité avec laquelle l'accord de prêt ou de location est conclu, la description du matériel concerné, le loyer prévu, la durée de l'accord et les lignes sur lesquelles ce matériel est affecté. Il est mis à jour à chaque modification et transmis à l'Autorité Organisatrice dans les meilleurs délais.

Concernant les mises à disposition exceptionnelles, l'Exploitant présente annuellement pour chaque ligne les volumes concernés dans le cadre du Rapport Annuel d'Activité prévu au Titre 7.

## **5.2.2. Utilisation du Matériel Roulant**

### **5.2.2.1. Principes d'utilisation du Matériel Roulant**

L'Exploitant utilise les Matériels Roulants notamment selon les principes suivants :

- sous réserve des stipulations de l'Article 5.2.1.4., utilisation exclusive du Matériel Roulant au Service Public des TET ;
- en situation d'exploitation normale, adaptation au mieux des capacités des matériels à la fréquentation, en cherchant à affecter les matériels les moins capacitaires sur les axes peu chargés ;
- utilisation optimale du Matériel Roulant et limitation des parcours techniques ;
- affectation prioritaire, en situation d'exploitation normale, des matériels accessibles sur des axes où la majorité des quais sont aux normes PMR.

### **5.2.2.2. Maintenance**

L'Exploitant assure la maintenance de l'ensemble des Matériels Roulants.

Il définit les règles de maintenance applicables et les met en œuvre de manière à ce que le Matériel Roulant nécessaire à l'objet de la Convention atteigne les objectifs de qualité définis à l'Article 3.3.

### **5.2.2.3. Inventaire**

Un inventaire précis du Matériel Roulant est tenu à jour annuellement et figure à l'Annexe 9 sous la forme d'un tableau et d'un catalogue.

Le Tableau du Matériel Roulant identifie les caractéristiques techniques du parc du Matériel Roulant. L'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice, au plus tard avec la facture correspondant au service de l'année N, le Tableau du Matériel Roulant mis à jour au 31 décembre de l'année N.

Le Tableau du Matériel Roulant indique :

- la série et le nom de chaque Matériel Roulant (voiture, locomotive ou automoteur) ;
- la classification définie aux Articles 5.2.1.1 et 5.2.1.2 (MRO, MRR, MRN) ;
- l'identifiant GIMR ;
- le matricule ;
- la STF (Supervision Technique de Flotte) en précisant le principal centre de maintenance et la ligne ou le groupe de lignes auxquels est rattaché le matériel ;
- la date de mise en service ;
- la dernière date de révision ou de rénovation ;
- la valeur brute comptable et la valeur nette comptable ;

- la subvention brute et la reprise de subvention cumulée ;
- la valeur brute comptable et la valeur nette comptable, nettes de subvention ;
- la date à laquelle le Matériel Roulant devra être radié à défaut d'opérations d'investissement ;
- la trajectoire d'amortissement.

Aucune ligne du tableau ne peut être supprimée. Dans le cas où un Matériel Roulant est radié, la date de fin d'utilisation est inscrite à l'inventaire.

Toute entrée ou radiation d'un Matériel Roulant fait l'objet d'une information préalable écrite de l'Autorité Organisatrice.

Le Catalogue du Parc du Matériel Roulant est mis à jour et transmis par l'Exploitant à l'Autorité Organisatrice dans les mêmes conditions que le Tableau du Matériel Roulant. Il indique pour chaque série :

- l'effectif ;
- la capacité et le nombre de places en 1<sup>ère</sup> et en 2<sup>e</sup> classes ;
- les équipements de confort ;
- le niveau d'accessibilité (nombre de portes et leur largeur, hauteur du plancher, etc.) ;
- le nom du constructeur ;
- l'année de mise en service et la date de la dernière modernisation ;
- la longueur, le type de motorisation, la vitesse limite, la consommation catalogue diesel et électrique, la présence ou non d'un dispositif EAS (Équipement Agent Seul) ;
- les lignes sur lesquelles le Matériel Roulant est affecté avec l'effectif sur chaque ligne ;
- un diagramme par type de série.

### **5.2.3. Renouvellement du Matériel Roulant et Programme d'Investissement**

#### **5.2.3.1. Renouvellement du Matériel Roulant**

Les programmes de renouvellement du Matériel Roulant donnent lieu à la conclusion d'une ou plusieurs Conventions de Financement.

#### **5.2.3.2. Investissement annuel pour la réalisation des opérations de maintenance de niveaux 4 et 5**

L'Exploitant met en œuvre annuellement un Programme d'Investissement permettant de réaliser les opérations de maintenance de niveaux 4 et 5 nécessaires pour continuer à exploiter le Matériel Roulant.

À cette fin, il propose à l'Autorité Organisatrice les investissements nécessaires à la réalisation de l'Offre de Service.

L'adoption et la mise en œuvre du Programme d'Investissement s'effectuent conformément aux stipulations ci-après. Pour chaque année calendaire N :

- l'Exploitant propose le 31 mars de l'année N-1 (après la commande des Sillons) le Programme d'Investissement de l'année N, comprenant la nature des opérations, les volumes de Matériels Roulants concernés par lignes TET, les montants unitaires d'investissement par matériel, les matériels concernés identifiés par leur matricule et leur série, ainsi que le phasage de l'investissement. Le cas échéant, l'Exploitant précise les opérations qui s'inscrivent dans une perspective pluriannuelle. La proposition précise l'impact financier des investissements envisagés sur la trajectoire des charges C3 ainsi que sur l'ensemble des postes de charges et de recettes, comme définis au Titre 6 ;
- l'Autorité Organisatrice adresse sa réponse à l'Exploitant avant le 31 mai de l'année N-1, son silence



à cette date valant acceptation de la proposition de l'Exploitant. Cette réponse confirme le Programme d'Investissement pour l'année N et autorise l'Exploitant à engager les études et travaux préalables à la réalisation des opérations qui s'inscrivent dans une perspective pluriannuelle ;

- le Programme d'Investissement pour l'année N est présenté par l'Exploitant devant ses instances de validation internes. Le cas échéant, les Parties se concertent sur les ajustements à lui apporter en fonction des arbitrages rendus par celles-ci ;
- au plus tard le 31 mai de l'année N+1, un bilan écrit du Programme d'Investissement de l'année N est adressé à l'Autorité Organisatrice dans le cadre du Rapport Annuel d'Activité.

### **5.3. Sûreté des biens**

Les réparations des dégradations telles que les bris de glace, gravage de vitres, tags, lacérations de sièges, vols ou détériorations d'équipements embarqués sont à la charge de l'Exploitant.

En cas de vandalisme exceptionnel (de type mise à sac ou incendie), les Parties se concertent sur l'opportunité et la prise en charge des remises en état.

### **5.4. Ateliers de maintenance**

L'Exploitant met à disposition ses ateliers de maintenance et les personnels nécessaires à leur fonctionnement. Il organise la maintenance du Matériel Roulant dans le souci d'une optimisation des moyens existants, d'une gestion au meilleur coût et d'une amélioration permanente de l'efficacité et de la productivité des moyens qu'il utilise pour faire fonctionner le Service.

L'Exploitant adapte l'outil industriel dont il dispose à la date d'entrée en vigueur de la Convention, en fonction du parc de Matériel Roulant nécessaire à l'exécution du Service.

Le financement des ateliers de maintenance est prévu par les Conventions de Financement lorsque les ateliers à financer sont liés à la mise en service d'un nouveau Matériel Roulant, dans le respect du principe de non surcompensation.

S'agissant des projets d'investissement sur des installations fixes non liées à la mise en service d'un nouveau Matériel Roulant et exclusivement dédiées au Service, l'Exploitant soumet à l'Autorité Organisatrice un dossier précisant l'installation fixe concernée, la nature de l'opération envisagée et les raisons justifiant sa réalisation au regard de l'exploitation du Service, les montants d'investissement à engager, le phasage éventuel de l'opération et l'impact financier des investissements envisagés sur la Convention, précisant notamment la trajectoire d'amortissement des investissements passés. Ce dossier est fourni par l'Exploitant au plus tard lors des échéances de revoyure prévues à l'Article 1.7.

L'Autorité Organisatrice étudie ces investissements dans le cadre de la procédure de revoyure prévue à l'Article 1.7. En cas d'approbation, la Compensation Conventionnelle intègre leur amortissement annuel selon les conditions prévues au Titre 6 et le forfait de charges C1 est alors revu pour tenir compte de la trajectoire d'amortissement des investissements passés.

Les conditions notamment financières d'utilisation des installations fixes concernées par d'autres entreprises ferroviaires ou d'autres activités de transport de voyageurs de SNCF Mobilités, ainsi que les conditions de reprise de ces installations fixes par l'Autorité Organisatrice sont arrêtées par avenant tel que prévu à l'Article 1.7 lors de l'approbation de ces investissements.

Les modalités de financement d'autres opérations non présentées lors de la revoyure sont arrêtées dans les mêmes conditions.

## **5.5. Gares**

La gestion et l'entretien des gares et points d'arrêts inventoriés en Annexe 1, destinés à l'information et à l'accueil des voyageurs, incombent à SNCF Gares & Connexions en vertu de la loi.

Gares & Connexions a notamment en charge le nettoyage et l'entretien courant des installations et des équipements des gares et points d'arrêts nécessaires à l'accomplissement de l'objet de la Convention, afin de les maintenir en bon état de fonctionnement et d'exploitation.

Afin d'assurer le respect des stipulations de la Convention, notamment de l'Article 3.3., l'Exploitant passe commande auprès de Gares & Connexions de l'ensemble des prestations visant notamment à gérer et entretenir les gares et points d'arrêts, à assurer l'accueil et l'information des voyageurs et à réaliser les tâches relatives à la préparation et au départ des trains.

Pour les investissements en gares soumis aux instances régionales de concertation, comme prévu au décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, l'Autorité Organisatrice transmet dès réception à l'Exploitant le calendrier de tenue de ces instances et les dossiers reçus. En retour, l'Exploitant transmet son avis sur l'opportunité de ces investissements au regard du bénéfice attendu par les voyageurs et de la fréquentation et de l'impact prévisible sur l'équilibre de la Convention.

## **5.6. Biens Immatériels**

### **5.6.1. Principes**

L'Autorité Organisatrice et l'Exploitant demeurent, chacun en ce qui les concerne, propriétaires de leurs licences, marques, logotypes et autres droits de propriété intellectuelle, artistique ou industrielle.

Aucune stipulation de la Convention ni divulgation entre les Parties dans le cadre de son exécution n'emporte transfert d'un droit de propriété intellectuelle, quel qu'il soit, sur les données, informations et biens échangés entre elles, à l'exception du droit limité d'usage desdits biens, informations et données tel que prévu au présent Article.

### **5.6.2. Études**

Chacune des Parties demeure propriétaire des études qu'elle réalise pour son compte.

Une Partie ne peut transmettre à des tiers sans l'autorisation expresse et préalable de l'autre Partie les études réalisées dans le cadre de la présente Convention.

Toutefois, l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant peuvent, chacun pour ce qui le concerne, librement utiliser les résultats des études ayant fait l'objet d'un financement spécifique, sous réserve des limitations expressément prévues par elles au sein de la Convention ou à l'occasion de la mise en place du financement desdites études.

L'Exploitant assure les prestations d'étude, de conseil et d'ingénierie pour les besoins de l'exploitation du Service Public des TET, étant précisé que ces prestations ne supposent pas l'engagement de moyens spécifiques.

A ce titre, l'Exploitant est responsable de la définition, de la conduite, du contrôle et du financement des études courantes relatives à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, c'est-à-dire les études nécessaires à l'exécution du service objet de la présente Convention telles que :

- Les études préalables à des recompositions de dessertes en préparation de la mise en œuvre du service annuel ;
- Les études et analyses de la mobilité et du potentiel de clientèle sur une zone déterminée ou concernant une catégorie de population, permettant notamment le développement de nouveaux services à la clientèle ;

- Les études relatives au développement des services concurrents au Service et à leur impact en termes de recettes et trafics ;
- Les études préalables à la mise en place de nouveaux produits tarifaires ;
- Les enquêtes de mesure de la qualité dans la limite de quatre vagues par an pour la satisfaction clientèle.

Ces études courantes sont financées dans le cadre du forfait de charges établi à la date de signature de la présente Convention. Leurs résultats font l'objet d'une présentation régulière lors des différents comités de suivi prévus au Titre 7.

En revanche, ne sont pas considérées comme des études courantes les études sollicitées par l'Autorité Organisatrice et relatives :

- à une refonte complète de l'offre en conséquence de la mise en service d'une nouvelle infrastructure ou de nouvelles modalités d'exploitation (ligne TGV, tram-train, cadencement, reprise de ligne par une autre Autorité Organisatrice...), non programmées ou non en vigueur à la date de signature de la Convention ;
- à des projets d'investissement concernant des installations et équipements nécessaires au service objet de la présente Convention (nouveau matériel roulant, gares et pôles d'échanges, centres de maintenance, infrastructure, billettique...) ;
- à la définition d'une vision prospective de moyen terme sur l'évolution de l'offre et des tarifications ;
- aux modifications ou adaptations de l'offre prévues à l'article 2.2.4.

Ces études complémentaires spécifiques feront l'objet de l'élaboration d'un cahier des charges et donneront lieu à une rémunération spécifique sur la base d'un devis accepté par l'Autorité Organisatrice.

L'Autorité Organisatrice associe en tant que de besoin l'Exploitant aux études spécifiques qui seraient nécessaires à la préparation d'une politique générale de transport à moyen et/ou long termes et directement liées à l'exploitation du service objet de la présente Convention.

### **5.6.3. Utilisation de droits appartenant à des tiers**

L'Exploitant fait son affaire de l'utilisation de tous brevets, licences ou droits appartenant à des tiers.

### **5.6.4. Marque verbale Intercités**

La Marque verbale Intercités déposée le 12 Janvier 2012 et portant le numéro 12 3 886 925 est la propriété exclusive de l'Exploitant à la date de signature de la Convention.

Elle fait l'objet d'une mise à disposition à titre gratuit au bénéfice de l'Autorité Organisatrice, pendant toute la durée de la Convention, et dès lors que l'Exploitant assure la totalité du Service Public des Trains d'Equilibre du Territoire. Elle pourra faire ultérieurement l'objet d'une cession au profit de l'Autorité Organisatrice selon des modalités à convenir par contrat spécifique.

Si l'Autorité Organisatrice ou l'Exploitant en fait la demande, les coûts nécessaires au déploiement de la Marque verbale Intercités ainsi que de sa signature commune sur les différents biens, matériels, installations et équipements relevant du périmètre de la Convention (et, notamment, les coûts de fabrication et de pose des marquages correspondants à l'intérieur et à l'extérieur des Matériels Roullants), feront l'objet d'un avenant financier à la Convention.

## **TITRE 6. CONDITIONS FINANCIERES ET COMPTABLES DE L'EXECUTION DU SERVICE**

L'Exploitant exécute le Service dans les conditions financières suivantes : il conserve l'ensemble des recettes d'exploitation et il acquitte l'ensemble des charges d'exploitation.

Pour l'exécution du Service, il perçoit la Compensation Conventionnelle, qui inclut, le cas échéant, une Compensation Additionnelle.

L'Exploitant perçoit également les sommes prévues par la ou les Conventions de Financement.

Dans le présent Titre, et sauf stipulation contraire, les prix mentionnés en euros 2016 sont mesurés aux conditions économiques du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

### **6.1. Principes et limites du droit à compensation**

#### **6.1.1. Séparation comptable**

Afin d'augmenter la transparence et d'éviter les subventions croisées et les risques de distorsions de concurrence, la comptabilité du Service Public des TET est séparée de celles des autres activités de l'Exploitant.

L'ensemble des produits et des charges d'exploitation tels que définis ci-après sont retracés selon une comptabilité analytique distincte respectant les principes de séparation comptable, prévus notamment aux articles L. 2144-2 du code des transports et 14 du décret n°16-327 du 17 mars 2016 susmentionné.

Dans ce cadre, l'Exploitant établit notamment annuellement un bilan et un compte de résultats conformes aux dispositions de l'arrêté du 25 juin 2015 fixant les modalités de publication des comptes séparés de SNCF Mobilités (ou de tout règlement l'ayant remplacé). Ces éléments sont intégrés au Rapport Annuel d'Activité.

L'Exploitant met en œuvre des règles de gestion respectant les lignes directrices annexées à la décision n°2015-035 du 13 octobre 2015 de l'ARAFER. Ces règles sont fournies par l'Exploitant au moment de la signature de la Convention et à l'occasion de chaque modification.

Au plus tard un an après la date de signature de la Convention, l'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice la décision de l'ARAFER approuvant les règles de séparation comptable, ses règles d'imputation et ses périmètres comptables et principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées. Les Parties tirent les conséquences de la décision de l'ARAFER sur la Convention. Il en va de même de toute décision ultérieure de l'ARAFER relative aux règles de séparation comptable de l'entreprise.

L'Exploitant remet à l'Autorité Organisatrice les comptes de l'exercice précédent tels qu'ils sont transmis à l'ARAFER et concomitamment à cette transmission.

#### **6.1.2. Interdiction des surcompensations**

Conformément à la réglementation européenne applicable, la Compensation Conventionnelle a pour vocation de couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public mises à la charge de l'Exploitant par la Convention. Elle doit être calculée de manière à éviter toute surcompensation, en prenant en compte les montants versés au titre de la ou des Conventions de Financement, notamment le financement de nouveaux Matériels Roulants ou la construction ou l'adaptation d'ateliers de maintenance.

### **6.2. Éléments constitutifs du compte d'exploitation conventionnel**

Le Service exécuté en application de la Convention donne lieu à l'établissement d'un compte d'exploitation conventionnel respectant les principes énoncés aux Articles 6.1.1. et 6.1.2. Il comprend les charges et les produits définis ci-après.

### **6.2.1. Les charges d'exploitation conventionnelles**

Elles couvrent l'ensemble des charges supportées par l'Exploitant pour l'exploitation du Service et sont composées :

- des charges forfaitisées sur lesquelles l'Exploitant assume un risque industriel car elles sont de sa responsabilité. Ces charges sont dénommées charges C1 ;
- des charges non forfaitisées répercutées *ad valorem* à l'Autorité Organisatrice, qui ne relèvent pas de la responsabilité de l'Exploitant ou dont il n'a pas seul la maîtrise. Ces charges sont dénommées charges C2 ;
- des charges correspondant aux loyers des Matériels Roulants appartenant à l'Exploitant et utilisés pour l'exécution du Service et aux amortissements des investissements réalisés sur les installations fixes, également répercutées *ad valorem*. Ces charges sont dénommées charges C3.

#### **6.2.1.1. Les charges forfaitisées : charges C1**

##### **6.2.1.1.1 Définition des charges C1**

Le forfait de charges C1 couvre l'ensemble des dépenses directes et indirectes réputées maîtrisables par l'Exploitant et supportées par lui pour exécuter le Service.

Le forfait de charges C1 couvre :

- les charges de circulation des trains : conduite, accompagnement, Services à Bord ;
- les charges au sol : manœuvre et préparation des trains ;
- les charges de maintenance courante des Matériels Roulants ;
- les charges de structure ;
- les charges de distribution des Titres de Transport ;
- les charges d'énergie (électricité et diesel) ;
- les prestations spécifiques en gares et points d'arrêts ;
- les impôts et taxes (autres que l'IFER, les droits EPSF et ARAFER) qui ne seraient pas intégrés dans les charges de structure, y compris les nouvelles taxes et suppléments d'impôts à la charge de SNCF Mobilités.

##### **6.2.1.1.2 Calcul du forfait de charges C1**

Le montant du forfait de charges C1 est précisé dans l'Annexe 10.

En l'absence d'Évolution de l'Offre, de modification des Services à Bord visée à l'Article 3.1.4.1 et de mise en service de MRN non prévue à la date de signature de la Convention, le forfait de charges C1 prévu pour l'année N est repris tel qu'il figure à l'Annexe 10 (après application de la formule d'indexation prévue à la même annexe) pour l'établissement de devis et de la facture correspondant au Service de l'année N.

Dans le cas où le devis intègre une Evolution de l'Offre, une modification des Services à Bord visée à l'article 3.1.4.1 ou de mise en service de MRN non prévue à la date de signature de la Convention, le forfait de charges C1 est établi conformément aux modalités prévues dans le 6.3.1.1.

#### **6.2.1.2. Les charges facturées ad valorem**

##### **6.2.1.2.1. Les charges C2**

Ces charges donnent lieu à une facturation annuelle *ad valorem* par l'Exploitant des montants qu'il supporte au titre de l'exploitation du Service Public des TET.

Cette facturation, sur justificatifs, comprend limitativement :

- les péages d'infrastructure versés au Gestionnaire d'Infrastructure ;
- les redevances gares (autres que les prestations spécifiques en gares et points d'arrêts, incluses dans le forfait de charges C1) facturées, pour les besoins du Service Public des TET, par Gares & Connexions en application du document de référence des Gares ;
- les locations de Matériels Roulants appartenant à des tiers pour assurer l'offre non couverte par les matériels qui ne sont pas propriété de l'Exploitant (tels que figurant en Annexe 9), atténuées des prêts de matériel à d'autres Activités (y compris utilisation du Matériel Roulant à d'autres fins que le Service, en application de l'Article 5.2.1.4) ;
- l'IFER (Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux) ;
- la redevance versée à l'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire) ;
- la redevance versée à l'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières).

#### 6.2.1.2.2. Les charges C3

Les charges C3 représentent les loyers des Matériels Roulants appartenant à l'Exploitant et utilisés pour l'exécution du Service et les amortissements des installations fixes.

Les charges C3 font l'objet du traitement suivant dans le compte d'exploitation conventionnel :

- concernant chaque Matériel Roulant O, un loyer de base pour l'année N (Lbn) est calculé à l'aide de la formule suivante :

$$Lbn = \sum (DAn,i + VNCn,i \times T1)$$

où :

- o DAn,i représente, pour l'année N et le composant i du Matériel Roulant considéré, la dotation aux amortissements, nette de subvention ;
  - o VNCn,i représente, pour l'année N et le composant i du Matériel Roulant considéré, sa valeur nette comptable, nette de subvention ;
  - o T1 est un taux égal à 4,1%.
- concernant chaque Matériel Roulant R défini à l'Article 5.2.1, le loyer pour l'année N est la somme d'un loyer de base (Lbn) pour ce qui concerne les investissements réalisés avant la Convention TET 2011-2015, calculé à l'aide de la formule définie ci-dessus, et d'un loyer complémentaire (Lcn) pour ce qui concerne les investissements réalisés dans le cadre de la Convention TET 2011-2015 ou de la Convention :

$$Lcn = \sum (DArn,i + VNCrn,i \times T2 + VNCr'n,i \times T3)$$

où :

- o DArn,i représente, pour l'année N, et pour le Matériel Roulant considéré, la dotation aux amortissements, nette de subvention, correspondant à la part des investissements réalisés sur le composant i dans le cadre de la Convention TET 2011-2015 ou de la Convention ;
- o VNCrn,i représente, pour l'année N, et pour le Matériel Roulant considéré, la valeur nette comptable, nette de subvention, correspondant à la part des investissements réalisés sur le composant i dans le cadre de la Convention TET 2011-2015 ;
- o T2 est un taux égal à 12,75% (8,5% après impôts) ;
- o VNCr'n,i représente, pour l'année N, et pour le Matériel Roulant considéré, la valeur nette comptable, nette de subvention, correspondant à la part des investissements réalisés sur le composant i dans le cadre de la Convention ;
- o T3 est un taux égal à 4,1%.

Lorsqu'un Matériel Roulant doit être radié et n'est donc plus utile à l'exécution du Service à la suite d'une décision de l'Autorité Organisatrice, notamment de modifier l'Offre de Service, les modalités d'indemnisation sont les mêmes que celles prévues à l'Article 8.3.

Les charges C3 comprennent également les amortissements des investissements sur les installations fixes prévus à l'Article 5.4, sous réserve de leur validation préalable par l'Autorité Organisatrice dans le cadre des revoyures prévues à l'Article 1.7 et d'une révision des charges C1 tenant compte de la trajectoire d'amortissement des investissements passés.

#### **6.2.1.2.3. Montant des charges C2 et C3 facturées ad valorem**

Le montant des charges de type C2 et C3 est précisé de manière indicative dans l'Annexe 10.

La trajectoire des charges C3 intègre l'impact financier des investissements prévisionnels à réaliser sur le Matériel Roulant dans le cadre du Programme d'Investissement et les investissements prévisionnels relatifs aux installations fixes de l'Exploitant.

Dans le cadre de l'établissement de devis conformément à l'article 6.3.1.1, ces postes de charges sont réévalués à partir des informations disponibles à la date du calcul (DRR, DRG, opérations d'investissement validées par l'Autorité Organisatrice, etc.).

Les valeurs réellement constatées sont seules prises en compte pour l'établissement de la facture, conformément à l'article 6.3.1.2.

#### **6.2.2. La rémunération de l'Exploitant**

En contrepartie du risque assumé par l'Exploitant dans le cadre de la Convention, celui-ci perçoit une rémunération de l'Autorité Organisatrice, notée  $Rem_n$ , calculée à hauteur de 3,2% des produits du trafic prévisionnels intégrés à l'Objectif de Recettes.

#### **6.2.3. Les produits d'exploitation**

Les produits sont constitués des recettes du trafic, des compensations tarifaires telles que définies à l'Article 6.2.3.2. ci-après, ainsi que des autres produits définis à l'Article 6.2.3.3.

##### **6.2.3.1. Traitement des recettes du trafic et objectif de recettes du trafic**

Les recettes réelles du trafic sont constituées des recettes perçues par l'Exploitant auprès des voyageurs utilisant le Service.

L'Exploitant perçoit et conserve l'ensemble des recettes du trafic du Service Public des TET. Elles sont réparties selon les modalités du règlement comptable et financier dit « FC12K recettes » pour les trains non soumis à réservation obligatoire, et selon les recettes réelles pour les trains soumis à réservation obligatoire.

La Compensation Conventionnelle est calculée sur la base d'un Objectif de Recettes dont le montant est précisé dans l'Annexe 10.

Dans le cas où le devis intègre une Evolution de l'Offre de Service ou une modification des Services à Bord telle que visée à l'article 3.1.4.1, l'Objectif de Recettes est établi conformément aux modalités prévues à l'Article 6.3.1.1.

En l'absence d'Évolution de l'Offre et de modification des Services à Bord telle que visée à l'article 3.1.4.1, l'Objectif de Recettes prévu pour l'année N est repris tel qu'il figure à l'Annexe 10 (après application de la formule d'indexation prévue à la même Annexe) pour l'établissement de devis et de la facture correspondant au Service de l'année N.

##### **6.2.3.2. Compensations tarifaires**

Les compensations tarifaires sont de quatre types :

- les compensations pour tarifs sociaux nationaux. Ces derniers sont applicables à l'ensemble du Service Public des TET. Les compensations pour tarifs sociaux nationaux sont portées au compte d'exploitation conventionnel pour leur valeur HT. Ces compensations continueront d'être directement versées par l'Etat à l'Exploitant avec celles relatives aux trains non conventionnés qu'il exploite par ailleurs.

- les compensations tarifaires régionales. Celles relatives au Service Public des TET sont perçues directement par l'Exploitant auprès des autorités organisatrices régionales concernées. Elles sont portées dans le compte d'exploitation conventionnel des TET pour leur valeur HT.
- les compensations versées par l'État dans le cadre de conventions de transport spécifiques (à l'instar de la convention passée entre le Ministère de la Défense et SNCF Mobilités). Celles relatives aux TET sont perçues directement par l'Exploitant auprès des ministères signataires. La part revenant aux TET est portée par l'Exploitant dans le compte d'exploitation conventionnel des TET pour leur valeur HT.
- les compensations Pass Navigo. Les abonnés du grand bassin parisien peuvent notamment souder des abonnements de travail (si le trajet jusqu'à Paris est inférieur à soixante-quinze (75) kilomètres) ou des abonnements commerciaux avec des Pass Navigo de la zone correspondant à la première gare traversée en Île-de-France.

Les recettes directes des pass Navigo concernées sont reversées à l'activité des TET conformément à la convention passée entre SNCF Mobilités et le STIF. Elles sont classées en recettes du trafic. En revanche, les compensations tarifaires liées à ces Pass Navigo sont classées en compensations tarifaires, conformément aux modalités prévues dans le contrat établi entre le STIF et SNCF Mobilités en vigueur.

L'Exploitant transmet à la demande de l'Autorité Organisatrice tout accord passé avec un tiers, notamment une autorité organisatrice régionale, donnant lieu à une compensation tarifaire.

### **6.2.3.3. Autres produits**

Les produits autres que ceux prévus aux Articles 6.2.3.1, 6.2.3.2 incluent :

- l'atténuation de charges liée aux prestations trains facturées par l'Exploitant à l'Activité Transilien. Ces prestations correspondent à des arrêts effectués en Ile-de-France (dans des gares autres que les gares parisiennes) par des trains exploités dans le cadre de la Convention, conformément au contrat établi entre le STIF et SNCF Mobilités. Toute évolution de la consistance de la prestation fournie à l'Activité Transilien (modification des arrêts, composition des trains) doit donner lieu à un nouvel accord ;
- les contributions ou subventions versées par des collectivités locales en application de l'Article 2.2.4, lorsque les charges associées sont portées dans le compte d'exploitation.

### **6.2.3.4. Montant des produits (hors objectif de recettes)**

Les montants des compensations tarifaires (CTn) et des atténuations de charges liées aux prestations trains facturées à l'Activité Transilien (ACn), sont précisés de manière indicative dans l'Annexe 10.

Dans le cadre de l'établissement de devis conformément à l'article 6.3.1.1., ces postes de charges seront réévalués à partir des informations disponibles à la date du calcul.

Les valeurs réellement constatées sont prises en compte pour l'établissement de la facture, conformément à l'article 6.3.1.2.

### **6.2.4. Bonus - malus**

Les modalités de calcul des bonus et malus applicables à la qualité du service sont définies en Annexe 7 de la Convention, conformément à l'Article 3.3.1.

La facture de la Compensation Conventionnelle établit chaque année inclut le solde des bonus et malus imputés à l'Exploitant pour l'année N (BMn) selon les modalités définies dans l'Annexe 7.

### **6.2.5. Pénalités**

La Compensation Conventionnelle acquittée par l'Autorité Organisatrice sur la base de la facture prévue à l'Article 6.3.1.2 est diminuée du montant des pénalités (Pn) pour l'année N calculées selon les modalités prévues à l'Article 3.2.5, en application de la formule prévue à l'Article 6.3.1.3.



## **6.3. Compensation Conventiionnelle versée par l'Autorité Organisatrice**

### **6.3.1. Calcul de la Compensation Conventiionnelle**

#### **6.3.1.1. Devis de la Compensation Conventiionnelle**

##### **6.3.1.1.1. Pré-devis de l'Offre Théorique**

Au moment où il soumet à l'Autorité Organisatrice sa proposition d'Offre Théorique pour l'année N, l'Exploitant transmet également à l'Autorité Organisatrice un pré-devis de la Compensation Conventiionnelle et comprenant, le cas échéant, une part versée sous forme de Compensation Additionnelle et identifiée dans le pré-devis, pour l'année N.

En l'absence d'Evolution de l'Offre de Service et de modification des Services à Bord pour l'année N, les montants des charges C1n et de l'Objectif de Recettes ORn correspondent aux montants de l'Annexe 10 après application des formules d'indexation prévues à la même annexe.

En cas d'Evolution de l'Offre de Service ou modification des Services à Bord pour l'année N, l'Exploitant en intègre les conséquences financières estimées au pré-devis et explicite les principaux écarts avec les montants inscrits en Annexe 10.

Ce pré-devis a une valeur indicative.

##### **6.3.1.1.2. Devis de l'Offre Réalisable**

Au plus tard le 15 novembre de l'année N-1, l'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice le devis annuel de la Compensation Conventiionnelle comprenant, le cas échéant, une part versée sous forme de Compensation Additionnelle et identifiée dans le devis, lié à l'Offre Réalisable de l'année N selon les modalités de transmission du devis annuel précisées à l'Annexe 11.

En l'absence d'Évolution de l'Offre de Service et de modification des Services à Bord pour l'année N, les montants des charges C1n et de l'Objectif de Recettes ORn correspondent aux montants de l'Annexe 10 après application des formules d'indexation prévues à la même annexe.

En cas d'Évolution de l'Offre de Service ou de modification des Services à Bord pour l'année N, l'Exploitant propose un devis qui intègre strictement les impacts financiers dus à l'Évolution de l'Offre.

Le devis est accompagné d'une proposition de modification de l'Annexe 10, qui identifie toutes les incidences de la modification envisagée sur les montants des charges C1 et de l'Objectif de Recette.

Lorsqu'une Evolution de l'Offre de Service a été proposée, l'Autorité Organisatrice dispose d'un délai de deux (2) mois pour contrôler le devis établi par l'Exploitant. Au terme de ce délai, l'Autorité Organisatrice fait part à l'Exploitant de ses observations sur le devis proposé, qui le met à jour le cas échéant.

Après validation du devis par l'Autorité Organisatrice, les montants des charges et produits de l'année N sont modifiés conformément aux montants du devis validé. La trajectoire pour les années suivantes est rebasée à partir de ces montants (étant précisé que les index déterminant les coefficients d'évolution des postes forfaitisés demeureront inchangés).

Tout devis est accompagné des justificatifs listés en Annexe 11 permettant à l'Autorité Organisatrice de le contrôler. La transmission du devis et celle de ses justificatifs est simultanée. Pour l'application des délais prévus au présent Article, la date de réception du devis s'entend de celle du devis accompagné des justificatifs listés en Annexe 11.

##### **6.3.1.1.3. Autres devis en cas de modification de l'Offre de Service**

Conformément aux stipulations du Titre 2, l'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice un devis de la Compensation Conventiionnelle pour l'année N (CCn) pour toute modification de l'Offre Réalisable visée aux Articles 2.2.1 à 2.2.4 et en application de l'Article 2.5 de la présente Convention.

Les modalités sont identiques à celles définies pour le devis de l'Offre Réalisable. Toutefois, la modification de l'Annexe 10 n'est mise en œuvre que lorsque les modifications intervenues présentent un caractère durable.

Le montant de la Compensation Conventionnelle peut également être révisé en application des stipulations de l'Article 8.1 de la Convention. Une fois le devis accepté par l'Autorité Organisatrice, les conséquences financières précisées par ce devis sont intégrées à la Compensation Conventionnelle en application de l'Article 6.3.1.3.

#### **6.3.1.1.4. Autres devis en cas de modification des Services à Bord**

Conformément aux stipulations de l'article 3.1.4, l'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice un devis de la Compensation Conventionnelle pour l'année N (CCn) intégrant le cas échéant une part versée sous forme de Compensation Additionnelle et identifiée dans le devis pour toute modification des Services à Bord affectant l'équilibre financier de la Convention.

Lorsque le devis est accepté par l'Autorité Organisatrice, l'Annexe 10 est mise à jour en conséquence lorsque les modifications intervenues présentent un caractère durable.

Une fois le devis accepté par l'Autorité Organisatrice, les conséquences financières précisées par ce devis sont intégrées à la Compensation Conventionnelle en application de l'Article 6.3.1.3.

#### **6.3.1.2. Projet de facture de la Compensation Conventionnelle**

Le projet de facture de la Compensation Conventionnelle comprenant, le cas échéant, une part versée sous forme de Compensation Additionnelle, qui est identifiée dans le projet de facture, pour l'année N (CCn) est transmise par l'Exploitant à l'Autorité Organisatrice le 30 avril de l'année N+1. Le montant de la Compensation Conventionnelle intégrant le cas échéant une part versée sous forme de Compensation Additionnelle est déterminé selon les stipulations de l'article 6.3.1.3.

Le projet de facture établie par l'Exploitant respecte le format figurant en Annexe 11. Elle est accompagnée des justificatifs précisés en Annexe 11. La date de réception du projet de facture correspond à celle du projet de facture accompagné de ses justificatifs précisés en Annexe 11. L'Autorité Organisatrice valide le projet de facture avant le 30 juin de l'année N+1.

En cas de contestation du projet de facture par l'Autorité Organisatrice, l'Exploitant dispose d'un délai d'un mois à compter de la date de réception du courrier contestant ce projet de facture pour fournir les justificatifs afférents et, le cas échéant, un nouveau projet de facture rectificatif. Une fois validé par l'Autorité Organisatrice, l'Exploitant établit la facture sur la base du projet de facture validé pour l'année N.

En cas de désaccord entre les Parties sur une facture, celles-ci peuvent faire application de l'Article 9.12.

#### **6.3.1.3. Formule de calcul**

Le montant de la Compensation Conventionnelle pour l'année N (CCn) établi à l'occasion de devis, conformément à l'Article 6.3.1.1, et de la facture, conformément à l'article 6.3.1.2, est calculé net de taxes, à l'aide de la formule suivante :

$$CC_n = (C1_n + C2_n + C3_n) - (OR_n + CT_n + AC_n) + Rem_n + BM_n - P_n$$

Où :

- $C1_n$  est le montant du forfait de charge C1 pour l'année N, calculé selon les stipulations de l'article 6.2.1.1 ;
- $C2_n$  est le montant des charges C2 pour l'année N déterminé selon les stipulations de l'article 6.2.1.2 ;
- $C3_n$  est le montant des charges C3 pour l'année N déterminé selon les stipulations de l'article 6.2.1.2 ;
- $OR_n$  est le montant de l'objectif de recettes pour l'année N déterminé selon les stipulations de l'article 6.2.3.1 ;

- CT<sub>N</sub> est le montant des compensations tarifaires pour l'année N, déterminé selon les stipulations de l'article 6.2.3.2 ;
- AC<sub>N</sub> est le montant des atténuations de charge pour l'année N et des contributions et subventions versées par des collectivités territoriales, déterminé selon les stipulations de l'article 6.2.3.3 ;
- Rem<sub>n</sub> est le montant de la rémunération de l'Exploitant pour l'année N, déterminé selon les stipulations de l'article 6.2.2 ;
- BM<sub>N</sub> est le solde des bonus-malus imputés à l'Exploitant pour l'année N et déterminé conformément aux stipulations de l'article 6.2.4. Pour la réalisation de tout devis, l'Exploitant pourra prendre comme hypothèse un montant nul ;
- P<sub>n</sub> est le montant en valeur absolue des pénalités imputées à l'Exploitant pour l'année N et déterminé conformément aux stipulations de l'article 3.2.5. Pour la réalisation de tout devis, l'Exploitant pourra prendre comme hypothèse un montant nul.

Le montant de la Compensation Conventionnelle pour l'année N (CC<sub>N</sub>) intègre, le cas échéant, une part versée sous forme de Compensation Additionnelle dans l'hypothèse où il est fait application d'un des Articles suivants : 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 3.1.1, 3.1.4.1, 4.4, 8.1, selon les modalités prévues par ces Articles.

### **6.3.2. Paiement de la Compensation Conventionnelle**

#### **6.3.2.1. Versement d'acomptes au paiement de la Compensation Conventionnelle**

Pour chaque année N, la Compensation Conventionnelle intégrant, le cas échéant, une part versée sous forme de Compensation Additionnelle est versée pour partie sous forme d'acomptes pendant l'année N.

Ces acomptes correspondent :

- aux montants des ressources issues des taxes définies aux articles 302 bis ZC et 235 ter ZF du code général des impôts, qui sont versés à l'Exploitant dans un délai maximal de soixante (60) jours à compter de la date d'acquiescement de ces taxes par SNCF Mobilités ;
- et à un montant de 50% du produit prévu pour l'année N de la taxe prévue à l'article 302 bis ZB du code général des impôts, sans que ce nouvel acompte ajouté à l'acompte de l'alinéa précédent puisse dépasser 90% du montant du devis de l'Offre Réalisable de l'année N. L'Autorité Organisatrice verse ce montant à l'Exploitant au plus tard soixante (60) jours après rattachement au compte d'affectation spéciale relatif aux « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs » du produit de la taxe prévue à l'article 302 bis ZB précité.

En cas de retard de paiement par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant, il est fait application des stipulations de l'Article 9.13 « Intérêts de retard ».

Les modalités de versement de ces acomptes sont détaillées à l'Annexe 12 et visent la neutralité financière pour l'Exploitant.

#### **6.3.2.2. Règlement du solde de la Compensation Conventionnelle**

Postérieurement à la transmission de la facture établie conformément à l'article 6.3.1.2, le solde de la Compensation Conventionnelle intégrant le cas échéant une part versée sous forme de Compensation Additionnelle est payé à l'Exploitant selon les modalités définies à l'Annexe 12.

En cas de retard de paiement par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant, il est fait application des stipulations de l'Article 9.13.

En cas de contestation partielle de la facture par l'Autorité Organisatrice, seul est payé le montant non contesté du solde.

## **6.4. Equilibre financier de la Convention**

Les Parties s'engagent à ce que l'équilibre financier de la Convention soit assuré sur sa durée, sur la base de la trajectoire financière prévue à l'Annexe 10, sans préjudice de ses mises à jour qui pourront intervenir lors des revoyures prévues à l'Article 1.7. Afin d'atteindre cet objectif d'équilibre financier, les Parties conviennent des stipulations définies dans les Articles suivants du Titre 6.

### **6.4.1. Compensation Conventionnelle des exercices 2016 et 2017 et modalités de versement**

A titre dérogatoire, pour les exercices des années 2016 et 2017, l'Autorité Organisatrice verse à l'Exploitant une Compensation Conventionnelle forfaitaire respectivement de 400 M€ courants et 351 M€ courants pour solde de tout compte.

Les montants des ressources issues des taxes définies aux articles 302 bis ZC et 235 ter ZF du code général des impôts sont versés à l'Exploitant dans un délai maximal de soixante (60) jours à compter de la date de paiement de ces taxes par l'Exploitant.

Pour l'exercice 2016, le montant prévu de ressource issue de la TAT est versé en même temps que les montants des ressources issues des taxes définies aux articles 302 bis ZC et 235 ter ZF du code général des impôts.

Pour l'exercice 2017, le montant prévu de ressource issue de la TAT est versé un (1) mois après réception par l'Autorité Organisatrice du Rapport Annuel d'Activité prévu à l'Article 7.1.2.4, et notamment des éléments financiers qui y sont annexés.

### **6.4.2. Compensation Conventionnelle des exercices suivants**

Pour les années 2018 à 2020, l'Autorité Organisatrice s'engage à verser à l'Exploitant le montant de la Compensation Conventionnelle prévisionnelle fixée au point 8 de l'Annexe 10, qui pourra faire l'objet d'une révision lors des revoyures prévues à l'Article 1.7.

Les modalités de versement sont définies d'un commun accord entre les Parties, étant entendu que les montants des ressources issues des taxes définies aux articles 302 bis ZC et 235 ter ZF du code général des impôts sont versés à l'Exploitant dans un délai maximal de soixante (60) jours à compter de la date de versement de ces taxes par l'Exploitant.

### **6.4.3. Clause de suspension de certains mécanismes**

Pour les exercices 2016 et 2017, l'application du mécanisme prévu à l'Article 6.2.2 (Rémunération de l'Exploitant) est suspendue ainsi que, si l'Exploitant fait ses meilleurs efforts en matière de réalisation de l'offre et de qualité de service, l'application des mécanismes prévus aux Articles 6.2.4 (Bonus-Malus) et 6.2.5 (Pénalités), et le taux T2 fixé à l'Article 6.2.1.2.2 est pris égal à 4,1%.

Pour les exercices 2018 et suivants, la poursuite ou non de cette suspension et le niveau du taux T2 sont définis par avenant dans le cadre des revoyures prévues à l'Article 1.7 en fonction de l'équilibre financier de la Convention.

## **TITRE 7. SUIVI ET CONTRÔLE DE L'EXECUTION DU SERVICE**

### **7.1. Information et suivi**

#### **7.1.1. Principes généraux d'information et de transparence**

L'Exploitant a une obligation de transparence et de réactivité dans la transmission à l'Autorité Organisatrice de l'ensemble de l'information relative à la gestion du Service dont il dispose, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

À ce titre, l'Exploitant transmet toutes les informations, tous les tableaux de bords, rapports, documents conventionnellement requis, dans les délais prévus par la Convention ou convenus entre les Parties.

L'Autorité Organisatrice est garante vis-à-vis de l'Exploitant de la confidentialité des informations reçues, conformément aux stipulations de l'Article 9.5.

La liste des informations visées à l'Article 7.1.2. peut être modifiée à tout moment par l'Autorité Organisatrice après concertation avec l'Exploitant.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable (par exemple suite Office) accompagné d'une copie en format PDF ou assimilé.

#### **7.1.2. Contenu des informations à transmettre périodiquement ou à terme fixe**

##### **7.1.2.1. Information et suivi mensuel**

L'Exploitant transmet le bilan des circulations commerciales du Service Public des TET du mois, mentionné à l'Annexe 6, quinze (15) jours ouvrés après la fin de ce mois. Il transmet à cette même échéance les résultats des indicateurs mensuels de régularité définis à l'Annexe 7 ainsi que les analyses précisées dans cette même Annexe.

##### **7.1.2.2. Information et suivi trimestriel**

L'Exploitant transmet par voie électronique un bilan trimestriel du Service Public des TET six (6) jours ouvrés après le deuxième mois suivant la fin du trimestre concerné. Chaque élément de ce bilan sera accompagné d'une analyse des évolutions des données constatées, par rapport aux objectifs de l'année et aux résultats du trimestre précédent accompagnés de ceux du même trimestre de l'année précédente. L'Exploitant transmet ces informations dans les formats définis à l'Annexe 13.

Cet envoi regroupe :

- les résultats des enquêtes de satisfaction menées au titre de l'Annexe 7 et une analyse de ces résultats, comprenant le bilan des actions menées par l'Exploitant pour améliorer ces résultats ;
- le suivi de la fiabilité des Matériels Roulants par série et par ligne ;
- le suivi de l'utilisation du Matériel Roulant par série et par ligne, précisant notamment le nombre d'heures de circulations journalières ;
- le suivi des compositions des trains sous réserve de sa disponibilité chez l'Exploitant ;
- un suivi des trafics et des recettes du trimestre par relation et par tarif.

Ces éléments peuvent être détaillés précisément à l'occasion d'une réunion des comités définis à l'Article 7.2.

### **7.1.2.3. Information et suivi semestriel**

L'Exploitant transmet par voie électronique un bilan statistique des Réclamations et de leur traitement, ainsi qu'un bilan qualitatif par ligne, deux (2) mois suivant la fin du semestre concerné, selon le format de l'Annexe 13.

### **7.1.2.4. Information et suivi annuel**

L'Exploitant transmet chaque année à l'Autorité Organisatrice, au plus tard le 31 mai de l'année N+1, le Rapport Annuel d'Activité portant sur l'année N, dont le modèle est défini à l'Annexe 14.

## **7.2. Pilotage**

Afin de permettre à l'Autorité Organisatrice d'exercer sa mission de pilotage du Service des TET, plusieurs instances sont mises en place.

### **7.2.1. Comité de suivi**

Un comité de suivi est constitué dès la signature de la Convention. Il est constitué d'un représentant de l'Autorité Organisatrice et d'un représentant de l'Exploitant. Chacun peut se faire assister des membres de son service ou d'experts extérieurs, selon les sujets à traiter.

Le comité de suivi :

- acte les décisions relatives à l'Offre de Service ;
- propose et pilote l'élaboration d'éventuelles conventions annexes et avenants à la Convention ;
- veille à la bonne application de la Convention, notamment par un examen de l'activité des comités thématiques définis ci-après et des transmissions mensuelles ou trimestrielles ;
- débat des évolutions contractuelles à mettre en œuvre ;
- acte les interprétations pratiques des stipulations de la Convention le cas échéant.

Il se réunit mensuellement. L'Autorité Organisatrice se charge de convoquer les Parties et d'adresser l'ordre du jour, établi en concertation avec l'Exploitant, au moins une (1) semaine avant la tenue du comité.

Chacune des Parties prépare, pour ce qui la concerne, les documents permettant de traiter les points inscrits à l'ordre du jour. Les Parties se communiquent ces documents au moins deux (2) jours ouvrés avant la tenue du comité.

Le compte-rendu est rédigé par l'Exploitant et transmis à l'Autorité Organisatrice pour validation. Les Parties s'accordent sur la validation du compte-rendu lors de la tenue du comité qui suit.

### **7.2.2. Comités de suivi thématiques**

Des comités de suivi thématiques sont composés à l'initiative de l'une ou l'autre des Parties dans un délai de trois (3) mois à compter de la signature de la Convention.

Ils sont chargés d'examiner les questions relatives à l'exécution de la Convention.

Ces comités de suivi thématiques comprennent les trois comités cités ci-après.

Le comité de suivi de l'offre se réunit une (1) fois par trimestre. Il permet notamment d'aborder l'élaboration de l'Offre Théorique et de l'Offre Réalisable, le suivi des travaux de construction horaire, le suivi de l'exécution de l'Offre de Service, et notamment de l'exécution des Plans de Transport Adaptés, des Perturbations Prévisibles du Trafic devant survenir lors des prochains mois et Plans de Transport Adaptés proposés et le suivi des indicateurs de qualité du service.

Le comité de suivi de la politique commerciale se réunit trois (3) fois par an. Il permet notamment d'aborder

les modifications de la politique commerciale et tarifaire envisagées par l'Exploitant, dans le cadre des processus décrits dans le Titre 4.

Le comité de suivi du matériel roulant et des investissements se réunit deux (2) fois par an. Il permet notamment de réaliser un suivi régulier des investissements prévus par le Programme d'Investissements ainsi que des informations relatives à la gestion des gares. Il permet également d'aborder les propositions de l'Exploitant en matière d'investissements futurs, dans le cadre des processus décrits au Titre 5.

Ces comités de suivi thématiques sont organisés selon des modalités définies conjointement entre les Parties.

### **7.3. Contrôle et audit de l'exécution de la Convention**

L'Autorité Organisatrice dispose d'un droit de contrôle et d'audit se rapportant à l'exécution de la Convention. Ce droit de contrôle et d'audit peut être exercé directement par l'Autorité Organisatrice ou par l'intermédiaire de prestataires extérieurs que l'Autorité Organisatrice mandate à cet effet en les assujettissant à de strictes obligations de confidentialité.

Lors d'une procédure de mise en concurrence visant à l'attribution d'un marché d'audit, de contrôle ou d'études relatif au Service, l'Autorité Organisatrice s'engage à communiquer à l'Exploitant, à réception des candidatures, les éléments fournis par les candidats à la procédure permettant de préciser leurs liens avec une éventuelle entreprise concurrente de SNCF Mobilités sur le marché du transport de voyageurs (raison sociale, actionnariat, liens capitalistiques, composition des organes de direction...). Dans un délai de quinze (15) jours, l'Exploitant indique à l'Autorité Organisatrice les risques spécifiques qu'il encourt en matière de secret des affaires dans le cas où un candidat concurrent de SNCF Mobilités sur le marché du transport de voyageurs ou affilié à une entreprise concurrente de SNCF Mobilités sur ce marché serait désigné attributaire de la mission d'audit, de contrôle ou d'études. L'Autorité Organisatrice demeure seule responsable du choix de son mandataire.

Dans le cas où, malgré les réserves émises par l'Exploitant, un candidat concurrent ou affilié à une entreprise concurrente de SNCF Mobilités sur le marché du transport de voyageurs serait désigné attributaire de la mission d'audit, de contrôle ou d'études, l'Exploitant peut refuser de lui communiquer une information relevant du savoir-faire ou du secret des affaires de SNCF Mobilités et dont elle estime que la divulgation à cet attributaire serait susceptible de lui créer un préjudice. Dans ce cas, l'Exploitant transmet sans délai l'information en cause à l'Autorité Organisatrice en lui indiquant les risques de préjudice aux intérêts de SNCF Mobilités qu'il identifie. Si l'Autorité Organisatrice estime le risque justifié, elle autorise l'Exploitant à refuser la communication sollicitée. Si elle estime que le risque existe mais peut être évité par une occultation des données sensibles, elle demande à l'Exploitant de procéder à la communication moyennant une telle occultation. Enfin, si elle estime que le refus de communication opposé par l'Exploitant est abusif, elle met en œuvre la procédure prévue à l'Article 9.12.

L'Autorité Organisatrice établit annuellement un programme prévisionnel d'études, de contrôle et d'audit et le transmet à l'Exploitant lors du dernier comité de suivi de la Convention de l'année précédente.

Lorsqu'elle entend exercer un contrôle ou un audit, l'Autorité Organisatrice en informe l'Exploitant au plus tard un (1) mois avant le début du contrôle ou de l'audit.

Pour tenir compte des règles de sécurité propres au déplacement des personnes à l'intérieur de certaines emprises ferroviaires et du temps nécessaire à l'obtention des autorisations nécessaires, l'Autorité Organisatrice informe l'Exploitant de toute demande d'accès à ces emprises ferroviaires dans un délai d'un (1) mois avant l'exercice de ce contrôle.

Lorsque la communication d'une information ou d'un document nécessite que l'Exploitant recueille l'accord préalable d'une autorité organisatrice régionale, l'Autorité Organisatrice appuie par un courrier ou courriel toute demande en ce sens effectuée par l'Exploitant.

Un exemplaire du rapport d'audit est remis à l'Exploitant. L'Autorité Organisatrice et l'Exploitant examinent ensemble et de bonne foi le rapport d'audit et identifient, le cas échéant, les actions à engager.

## **TITRE 8. MODIFICATION OU CESSATION DE LA CONVENTION**

### **8.1. Modification de la Convention**

À la demande de l'une des Parties, en cas de survenance d'un événement imprévisible à la date de conclusion de la Convention et extérieur aux Parties, entraînant une modification significative de l'équilibre financier de la Convention tel qu'il ressort de l'Annexe 10, il sera procédé à un réexamen de ses stipulations.

Sous réserve du respect des conditions exposées au premier paragraphe et sans préjudice des stipulations de l'Article 1.7, ce réexamen pourrait intervenir en cas :

- d'évolution législative, réglementaire, fiscale, jurisprudentielle émanant d'une autorité publique ou d'une juridiction française ou communautaire ayant un impact direct sur l'exécution de la Convention, opposable aux Parties dans le cadre des activités couvertes par celle-ci,
- de développement d'offres de transport collectif concurrentes du Service dégradant les recettes d'exploitation effectives par rapport à l'Objectif de Recettes défini au Titre 6,
- de mise en place, par une autorité organisatrice régionale, d'une politique tarifaire dérogatoire à la tarification nationale, telle que prévue à l'Article 4.4,
- d'évolutions tarifaires défavorables du document de référence des gares (DRG) ou de document de référence du réseau (DRR), de survenance d'un imprévu concernant les mises à disposition de MRN nécessaires à l'exécution du Service.

En pareille hypothèse, les Parties conviennent d'examiner les moyens d'adapter la présente Convention à ces évolutions afin de neutraliser les conséquences de ces évolutions sur l'équilibre financier de la Convention.

Le réexamen sera effectué à l'initiative de l'une ou l'autre des Parties, et sur la base des justificatifs fournis par la Partie demanderesse. Lorsqu'une Partie demande, en application du présent Article, le réexamen de l'équilibre financier de la présente Convention, les Parties se rencontrent dans un délai maximal de dix (10) jours ouvrés à compter de cette demande.

Lorsque des mesures de compensation financières sont nécessaires, elles interviennent dans un délai n'excédant pas six (6) mois suivant ce réexamen. La compensation versée par l'Autorité Organisatrice est financée par une Compensation Additionnelle.

### **8.2. Cessation totale de la Convention**

À la cessation de la Convention, ce qu'elle qu'en soit la cause, il est procédé au décompte et au règlement des sommes dues entre les Parties en son application. Ce règlement interviendra au plus tard dans un délai de six (6) mois à compter de la date de cette cessation.

La cessation de la Convention peut intervenir soit à son échéance telle que définie à l'Article 1.7, soit de façon anticipée.

Les conditions et modalités d'indemnisation de l'Exploitant, en cas de cessation du dispositif d'exploitation des TET institué par la Convention, seront définies par les Parties par voie d'avenant.

Il est d'ores et déjà convenu entre les Parties que ledit avenant traitera, dans les conditions juridiques en vigueur à la date de sa négociation :

- (i) de l'indemnisation due à l'Exploitant au titre des investissements sur fonds propres réalisés par lui en vue de l'exécution de la Convention (en ce compris les investissements réalisés au titre du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de la convention TET signée le 13 décembre 2010 figurant en Annexe 6, 6bis et 6ter et du Programme d'Investissement défini selon les modalités de l'Article 5.2.3.2) ainsi, le cas échéant, que des sommes qui lui sont dues au titre des prestations exécutées avant sa cessation ;

S



- (ii) du sort des sommes provisionnées par l'Exploitant au titre du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de la convention TET signée le 13 décembre 2010 figurant en Annexes 6, 6bis et 6ter à la convention d'exploitation des TET 2011-2015 et du Programme d'Investissement défini selon les modalités de l'Article 5.2.3.2, que l'Exploitant n'aurait pas consommées à l'échéance de la Convention ou à la date de sa cessation anticipée ;
- (iii) du solde de la Compensation Conventionnelle due à l'Exploitant, telle que calculée en application de la Convention ;
- (iv) des conditions financières dans lesquelles les Matériels Roulants utiles et nécessaires à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire et à la continuité du service public, dont l'Autorité Organisatrice n'est pas propriétaire, pourraient, à l'échéance de la présente Convention ou à la date de sa cessation anticipée, être cédés ou loués à l'Etat ou, en cas d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires objets de la présente Convention, à d'autres opérateurs assurant l'exploitation de ce service public.

Concernant ce dernier point relatif au sort des Matériels Roulants utiles et nécessaires à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire et à la continuité du service public, les Parties conviennent qu' au cas où, sur décision expresse de l'Etat, tout ou partie desdits Matériels Roulants ne seraient ni cédés ni loués, et qu'il serait mis fin au dispositif de conventionnement des TET, l'Exploitant aurait droit à une indemnisation correspondant à la part de la valeur nette comptable nette de subvention de ces matériels, correspondant aux investissements réalisés dans le cadre de la convention TET 2011-2015 ou de la Convention, constatée à la date d'effet de la cessation de la Convention.

### 8.3. Cessation partielle de la Convention

L'Autorité Organisatrice peut, à tout moment, mettre partiellement fin à la Convention avant son terme normal pour un motif d'intérêt général, notamment en cas de reprise de certaines Dessertes par une autorité organisatrice régionale selon les stipulations de l'Article 2.2.2.

Elle adresse alors à l'Exploitant une notification comportant la désignation de la ou des Dessertes concernées, accompagnée d'un calendrier prévisionnel de mise en œuvre du retrait envisagé.

Dans un délai de trois (3) mois à compter de la notification, l'Exploitant adresse à l'Autorité Organisatrice un rapport comportant :

- ses observations sur la modification envisagée ;
- une mise à jour de l'inventaire prévu à l'Article 5.2.2.3, identifiant les Matériels Roulants qui ne peuvent être réutilisés pour l'exploitation du Service et qui peuvent faire l'objet d'une indemnisation au titre du présent Article ; l'Exploitant s'efforce de minimiser le montant de cette indemnisation en limitant en volume et en valeur les Matériels Roulants pouvant faire l'objet de cette indemnisation, le cas échéant en redéfinissant leur affectation ;
- un état du trafic et de la fréquentation au cours du dernier exercice clos ;
- un compte d'exploitation au dernier exercice clos ;
- une étude sur l'impact du retrait de la Convention de la Desserte concernée sur l'équilibre financier de la Convention ;
- une proposition de mise à jour de l'Annexe 10.

Dans un délai de deux (2) mois à compter de la remise du rapport de l'Exploitant, l'Autorité Organisatrice lui notifie sa décision de procéder, ou non, à la cessation partielle de la Convention. Cette notification prévoit sa date d'entrée en vigueur.

Cette notification indique également les mesures d'adaptation que l'Autorité Organisatrice entend prendre en matière de :

- modification de l'Offre de Service ;
- modification de l'inventaire des biens affectés à la Convention ;
- modification des conditions financières prévues au Titre 6.

L'Autorité Organisatrice indemnise l'Exploitant pour les Matériels Roulants radiés conformément aux

stipulations du dernier alinéa de l'Article 8.2, le montant de l'indemnisation étant minimisé selon les principes exposés ci-dessus dans le présent Article.

En cas de reprise d'une ou plusieurs Dessertes par une autorité organisatrice régionale, aucune indemnisation n'est due à l'Exploitant au titre du matériel roulant repris ou utilisé par cette dernière.

Cette indemnisation est versée, sur la durée restante de la Convention, au même rythme que le loyer complémentaire (Lcn), prévu à l'article 6.2.1.2.2, qui aurait été dû par l'Autorité Organisatrice en l'absence de cessation partielle.

En cas de désaccord sur les conditions d'indemnisation de l'Exploitant, il est fait application de l'Article 9.12.

Les montants dus au titre du présent Article sont présentés dans le projet de facture prévu à l'Article 6.3.1.2 et payés par l'Autorité Organisatrice selon les mêmes modalités que la Compensation Conventionnelle.

A titre dérogatoire, les délais fixés par le présent Article ne sont pas appliqués en ce qui concerne les évolutions devant intervenir au service annuel 2017.

#### **8.4. Interruption du financement**

Dans l'hypothèse où les sources de financement nécessaires au versement de la Compensation Conventionnelle, dans les conditions prévues par les articles 65 et 66 de la loi de finances initiale pour 2011, sont supprimées sans être remplacées, la Convention est de plein droit interrompue et l'Exploitant a droit à une indemnité calculée selon les principes mentionnés à l'Article 8.2 ci-dessus au titre de la cessation de la Convention.

Le cas échéant, l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant se rapprochent pour déterminer les suites à donner aux objectifs poursuivis par la Convention.

S

## **TITRE 9. STIPULATIONS DIVERSES**

### **9.1. Responsabilité et assurances**

#### **9.1.1. Responsabilité**

L'Exploitant est responsable des dommages directs qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la Convention, pourraient être causés aux voyageurs, aux tiers ou à l'Autorité Organisatrice. L'Exploitant assume notamment les risques encourus à l'égard des voyageurs dans les termes de ses conditions générales de ventes transport et répond des dommages résultant directement du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la Convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il doit répondre telles que ses préposés et ses sous-traitants, ou des biens qu'il a sous sa garde, y compris le Matériel Roulant.

L'Exploitant n'est admis à s'exonérer des responsabilités encourues par lui en application du présent Article qu'autant qu'il rapporte la preuve que les dommages sont imputables :

- à des circonstances extérieures à l'exploitation, que l'Exploitant, en dépit de sa diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, notamment en cas de phénomène naturel exceptionnel ou encore de cas de force majeure ou événements assimilés tels que définis à l'Article 3.2.4 ;
- à la victime.

Sous réserve des exceptions visées ci-dessus, l'Exploitant est responsable des dommages subis par les biens qu'il met à disposition et dont il a la garde, et qui sont nécessaires à l'exploitation du Service.

L'Exploitant conserve en particulier à sa charge les conséquences pécuniaires des dommages subis par les Matériels Roullants.

Dans l'hypothèse où les dommages subis par les biens visés au présent Article sont la conséquence d'un cas de force majeure ou événements assimilés tels que définis à l'Article 3.2.4, les Parties se rencontrent afin d'arrêter les conditions et modalités du financement des réparations ou du remplacement du bien concerné.

#### **9.1.2. Assurances**

L'Exploitant est titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire en application du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire. Il justifie de ce fait avoir pris toutes dispositions utiles pour couvrir les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile à l'égard de ses voyageurs et des tiers.

### **9.2. Communication**

#### **9.2.1. Communication institutionnelle**

L'Autorité Organisatrice et l'Exploitant conduisent et mettent en œuvre des actions de communication institutionnelle relatives au Service, dans le respect de la répartition de leurs prérogatives respectives prévue à la Convention.

##### **9.2.1.1. Communication institutionnelle à l'initiative de l'Autorité Organisatrice**

L'Autorité Organisatrice définit, finance et mène la communication institutionnelle. Compte tenu de l'impact que peut avoir cette communication institutionnelle sur les actions de communication engagées par l'Exploitant en vertu des articles 9.2.1.2. et 9.2.2. ci-après, les actions de communication prévues par l'Autorité Organisatrice font l'objet d'une préparation concertée avec l'Exploitant pour la mise au point d'un calendrier et d'une stratégie partagés.

Les conditions techniques et logistiques de la participation de l'Exploitant, notamment pour ce qui concerne la diffusion de supports et l'organisation d'événements, sont appréciées au cas par cas pour chaque

opération de communication mises en œuvre par l'Autorité Organisatrice.

En cas de volonté de recourir à un prestataire extérieur, l'Autorité Organisatrice en informe l'Exploitant. Dans ce cas, l'Exploitant facilite la mise en œuvre des éventuelles actions de communication qui seraient ainsi confiées par l'Autorité Organisatrice à ce prestataire.

#### **9.2.1.2. Communication institutionnelle à l'initiative de l'Exploitant**

L'Exploitant peut mettre en œuvre des actions de communication institutionnelle. L'objectif de telles actions, leur contenu ainsi que les modalités d'association éventuelle de l'Autorité Organisatrice à ces actions font l'objet d'une discussion préalable entre les Parties.

#### **9.2.2. Communication commerciale**

L'Exploitant présente chaque année à l'Autorité Organisatrice le plan de communication commerciale destiné à promouvoir l'usage du Service Public des TET, ainsi que le calendrier des campagnes de communication qu'il prévoit d'engager durant l'année considérée.

Ce plan décrit, pour chaque action retenue par l'Exploitant, la nature, les cibles et les objectifs de l'opération ainsi que les supports envisagés.

Les actions de communication commerciale contenues dans ce plan recouvrent principalement, sans que la liste soit exhaustive, les opérations suivantes :

- Image commerciale des TET ;
- Marketing direct ;
- Promotion des produits et services en lien avec le Service : salons, rencontres avec les voyageurs, animations en gare ;
- Campagnes publicitaires ;
- Information commerciale aux voyageurs : affichage commercial, etc.

Ce plan d'actions commerciales, défini, financé et mis en œuvre par l'Exploitant, peut être adapté en cours d'année par lui. Le cas échéant, l'Exploitant informe l'Autorité Organisatrice des éventuelles nouvelles actions de communication prévues.

L'Exploitant informe les voyageurs des différents tarifs applicables au Service, et assure la formation et l'information destinées à mobiliser ses forces de vente.

#### **9.2.3. Signature et charte graphique**

Le logo et la Marque « Intercités » ainsi que sa signature constituent l'appellation générique d'identification du Service Public des TET.

Lorsque l'Exploitant émet un message de communication, le logotype de l'Autorité Organisatrice peut cosigner cette dernière si l'Autorité Organisatrice le demande.

Lorsque l'Autorité Organisatrice émet un message de communication institutionnelle, le logotype de l'Exploitant peut cosigner ce dernier si l'Autorité Organisatrice l'accepte.

Lorsqu'il s'agit d'un message conjoint, les logotypes de l'Autorité Organisatrice et de l'Exploitant peuvent cosigner ce dernier.

### **9.3. Développement durable et solidaire**

L'Exploitant inscrit son action dans une démarche (i) d'insertion sociale de publics éloignés durablement du marché du travail ou qui ont des difficultés particulières liées à des situations de handicap et (ii) de protection environnementale et de développement durable. Cette démarche se traduit en particulier par une logique

d'utilisation durable des ressources par le développement de l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables (éco-conduite sur les trains, management des trains au stationnement...).

En termes de gestion environnementale, l'Exploitant fait ses meilleurs efforts pour que les ateliers de maintenance du Matériel Roulant exploités dans le cadre du Service obtiennent la certification ISO 14001 et pour déployer des systèmes de management environnemental simplifié dans ses autres établissements.

L'Exploitant dresse dans le Rapport Annuel d'Activité un bilan des actions engagées en matière de développement durable et solidaire.

#### **9.4. Interprétation**

Les intitulés des articles de la Convention ont été insérés exclusivement pour des raisons de clarté du texte et n'ont aucune incidence sur la signification ou l'interprétation de l'article auquel ils se réfèrent. Les documents contractuels sont interprétés à la lumière du droit positif applicable et de l'intention initiale des Parties.

#### **9.5. Confidentialité**

Sans préjudice des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978, les Parties se garantissent mutuellement le respect de la confidentialité des informations et documents couverts par un secret protégé par la loi et notamment par le secret industriel et commercial.

L'Autorité Organisatrice est libre de diffuser au sein de ses organes internes les informations transmises par l'Exploitant dans le cadre de l'exécution de la Convention, en les assujettissant à de strictes obligations de confidentialité.

Les engagements pris en vertu du présent Article n'interdisent pas la divulgation des informations transmises dans le cadre de l'exécution de la Convention lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la Convention, (iv) par la Cour des Comptes, l'Inspection Générale des Finances, une commission parlementaire, tout corps d'inspection ou toute autorité administrative indépendante compétente ou (v) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

#### **9.6. Recours à la sous-traitance**

Dans les conditions prévues par le droit en vigueur, l'Exploitant est autorisé à sous-traiter l'exécution de certaines des missions qu'il exerce en application de la présente Convention.

Lorsqu'une mise en concurrence des sous-traitants est imposée, celle-ci est effectuée conformément aux dispositions législatives et réglementaires ou issues du droit de l'Union Européenne.

En cas de sous-traitance, l'Exploitant demeure seul responsable vis-à-vis de l'Autorité Organisatrice, de la bonne exécution de la totalité des services ainsi que du respect des stipulations de la Convention. L'Exploitant prend toute disposition pour assurer le contrôle des services sous-traités.

#### **9.7. Divisibilité**

Si une ou plusieurs stipulations de la Convention se révèlent nulles ou sont tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres stipulations gardent toute leur force et leur portée, sauf si la ou les stipulations invalidées présentent un caractère substantiel tel que leur disparition remet en cause l'équilibre contractuel.

Dans ce cas, les Parties mettent en œuvre toute diligence pour substituer à la stipulation invalidée une stipulation valide, et susceptible d'exécution aussi proche que possible de l'intention commune des Parties.

### **9.8. Absence de renonciation**

La circonstance qu'une Partie n'exige pas l'exécution d'une condition de la Convention ou renonce à exercer un droit ou un privilège découlant de la Convention ne constitue en aucun cas une renonciation à l'exécution de cette stipulation ou à l'exercice de ce droit ou de ce privilège.

### **9.9. Notification**

Sauf stipulation contraire, les notifications ou mises en demeure faites entre les Parties au titre des stipulations de la Convention doivent être effectuées par lettre recommandée avec demande d'avis de réception adressée à leur domicile respectif conformément à l'Article 9.10. de la Convention.

Toutefois, en cas d'urgence, elles peuvent être remises par porteur, au siège de l'autre Partie, contre remise d'un récépissé, ou transmises par courrier électronique avec demande d'avis de réception.

De façon générale, toute correspondance entre les Parties doit être faite aux adresses auxquelles elles font élection de domicile.

Lorsqu'une notification a pour effet de déclencher un délai, ce délai ne court qu'à compter de l'émission par l'Autorité Organisatrice d'un avis de réception indiquant que les éléments contenus dans la notification sont complets.

### **9.10. Election de domicile**

Pour l'application des stipulations de la Convention, les parties font élection de domicile :

- SNCF Mobilités, en son siège, 9 rue Jean-Philippe Rameau, 93210 Saint-Denis ;
- la Mission Autorité Organisatrice des TET au ministère chargé des transports à l'adresse de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Tour Sequoia, 92055 La Défense.

### **9.11. Responsables de la Convention**

Pendant toute la durée de la Convention, pour les besoins de son suivi, de son exécution et de la conclusion d'éventuels avenants, l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant disposent chacun d'un interlocuteur exclusif exerçant les attributions de « guichet unique » et relevant d'un bureau référent pour chaque matière concernée.

Pour l'Autorité Organisatrice, le bureau référent relève de la Direction des Services de Transport (DST). Pour l'Exploitant, le bureau référent relève de la Direction Intercités.

### **9.12. Règlement des différends et procédure d'expertise**

#### **9.12.1. Discussions entre les Parties**

En cas de naissance d'un différend découlant de la Convention ou en relation avec celle-ci, les Parties s'efforcent de parvenir à un règlement amiable. À cet effet, les Parties conviennent de se rencontrer de manière diligente et engagée des discussions dans un esprit de coopération.

#### **9.12.2. Procédure de conciliation**

En cas d'échec des discussions visées à l'Article 9.12.1, préalablement à toute action contentieuse engagée par les Parties et sans préjudice de l'Article 9.12.3, celles-ci peuvent convenir de se soumettre à une

S

procédure de conciliation selon les modalités suivantes.

La procédure de conciliation est engagée à l'initiative de l'une ou l'autre des Parties. La Partie ayant pris l'initiative de la conciliation expose dans un mémoire les motifs de la contestation. Ce mémoire est transmis à l'autre Partie par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

À compter de la date de réception du mémoire précité, les Parties disposent d'un délai de trente (30) jours calendaires pour désigner d'un commun accord un conciliateur unique ou, à défaut d'accord, chacune un conciliateur. Dans ce dernier cas, les conciliateurs désignés devront désigner un troisième conciliateur dans un délai de quinze (15) jours calendaires à compter de la désignation du dernier d'entre eux. A défaut de désignation par l'une des Parties du conciliateur de son choix ou d'entente des deux conciliateurs sur un troisième, sa désignation peut être demandée, à l'initiative de la Partie la plus diligente, au Président du tribunal administratif de Paris dans l'exercice de ses pouvoirs de conciliation.

Les frais de conciliation sont supportés pour moitié par chacune des Parties.

Le conciliateur unique ou, le cas échéant, les conciliateurs examinent de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des Parties. Ils rendent un avis motivé sur le différend dans un délai de trois (3) mois à compter de la désignation du conciliateur unique ou, le cas échéant, du dernier des conciliateurs. Cet avis est adressé aux Parties et propose une solution de conciliation.

Les Parties disposent d'un délai d'un (1) mois calendaire pour se concilier ou constater leur désaccord persistant. En cas d'échec de cette procédure, le différend peut être soumis au tribunal administratif de Paris par la Partie la plus diligente.

Dans tous les cas, nonobstant l'existence de litiges, chacune des Parties exécute ses engagements au titre de la Convention.

### **9.12.3. Procédure d'expertise**

En cas d'échec des discussions visées à l'Article 9.12.1, préalablement à toute action contentieuse engagée par les Parties et sans préjudice de l'Article 9.12.2, et si le différend est de nature exclusivement technique et découle de la Convention ou est en relation avec celle-ci, les Parties peuvent désigner conjointement un expert indépendant qui sera chargé d'émettre un avis sur le différend. À défaut d'accord entre les Parties sur le nom de l'expert, ce dernier sera désigné par le président du Tribunal administratif de Paris, à la requête de la Partie la plus diligente.

Les Parties déterminent conjointement, dans une lettre adressée à l'expert dès sa désignation, le délai dans lequel il doit rendre son avis. Ce délai ne pourra être supérieur à un (1) mois. L'expert peut demander aux Parties la communication, dans un délai qu'il fixe, de tout document ou pièces utiles à l'exécution de sa mission.

Ni la survenance d'un différend, ni la saisine d'un expert, ne soustraient les Parties à leurs obligations.

Les coûts associés à la désignation d'un expert sont supportés à parts égales par les Parties.

### **9.13 Intérêts de retard**

Toute somme due et non payée par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant à sa date d'exigibilité porte intérêts de plein droit depuis cette date jusqu'à son paiement intégral à un taux égal au taux d'intérêt prévu à l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre les retards de paiement dans les contrats de la commande publique.

Le décompte des intérêts de retard se fait sur le nombre exact de jours écoulés pendant la durée de la période d'impayé sur la base d'une année de trois cent soixante (360) jours.

Si ces intérêts sont dus au moins pour une année entière, ils sont capitalisés conformément à l'article 1154 du Code Civil.

Le cas échéant, ces intérêts ne peuvent pas faire l'objet d'un financement reposant sur les taxes définies

aux articles 302 bis ZC et 235 ter ZF du code général des impôts.

Fait le 27 FEV. 2017 à Paris

en deux exemplaires.

*Le Secrétaire d'État auprès de la Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche*



*La Directrice Générale SNCF Voyageurs*



24 FEV. 2017

Pour le Contrôleur budgétaire et comptable ministériel,  
Le chef du département de contrôle budgétaire

  
Philippe SAUVAGE