

CONVENTION REGION RHÔNE-ALPES / SNCF
POUR L'EXPLOITATION DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT
REGIONAL DE VOYAGEURS

ENTRE

La Région RHONE-ALPES, dont le siège se situe à Charbonnières les Bains (Rhône), représentée par Monsieur Le Président du Conseil Régional, dûment autorisé à signer les présentes en vertu de la délibération de l'Assemblée Régionale en date du 22 mars 2007 ci-après désignée par les termes « la Région »,

D'une part,

ET

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS sous le numéro B 552 049 447, dont le siège est situé 34, rue du Commandant Mouchotte 75014 Paris, représentée par Monsieur Sermet, Directeur de la région SNCF de Lyon, Directeur d'Activité TER Rhône-Alpes, dûment habilité à signer les présentes conformément à la décision du conseil d'administration de la SNCF en date du 14 février 2007, ci-après désignée par les termes “ la SNCF ”,

D'autre part

Il a tout d'abord été exposé ce qui suit

Les relations entre la Région et la SNCF sont régies par les dispositions de la présente convention et de ses diverses annexes, lesquelles s'inscrivent, notamment, dans le cadre des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

PREAMBULE

Forte d'une population de plus de 6 millions d'habitants, d'une solide armature urbaine et au carrefour de flux nationaux et européens, la Région Rhône-Alpes a choisi de développer prioritairement le transport ferroviaire de voyageurs à l'échelle du territoire régional. Elle organise le service public de transport régional de voyageurs depuis 1997 et s'est engagée dans une politique volontariste de modernisation du réseau ferroviaire et d'amélioration du service dans toutes ses composantes.

Les résultats sont au rendez-vous, avec une augmentation de la fréquentation des transports régionaux de plus de 5% par an depuis 1997, et de 10% par an depuis 2004.

Ainsi, la Région Rhône-Alpes et la SNCF assument une responsabilité éminente dans la réussite du transport régional, lequel est utilisé quotidiennement par plus de 120 000 voyageurs, dans un contexte où les attentes des rhônalpins sont extrêmement fortes.

La Région et la SNCF entendent amplifier, sur la période d'exécution de cette nouvelle convention, les efforts entrepris afin de réaliser un saut qualitatif dans le niveau de service rendu aux usagers au sein du TER Rhône-Alpes, premier TER de France. La durée retenue de 8 ans est un gage de la volonté des deux partenaires de s'inscrire dans une perspective de développement long fondé sur la confiance réciproque. Une clause de rendez-vous permettra les ajustements politiques et techniques éventuels à mi-parcours.

Le développement de l'usage des transports collectifs sera notamment porté par la mise en place du cadencement des dessertes ferroviaires et routières, à compter de décembre 2007. Cette révolution horaire, conduisant à modifier la totalité des horaires des 1100 trains régionaux circulant chaque jour en Rhône-Alpes, permettra d'offrir aux voyageurs une lisibilité accrue de la desserte, des correspondances améliorées et fournira des conditions propices au développement de l'intermodalité dans les gares. Sur le plan quantitatif, l'offre kilométrique régionale franchira un cap important d'attractivité, avec une augmentation d'environ 15% sur la période 2008-2010.

Les investissements déjà engagés par la Région et la SNCF (matériels, ateliers de maintenance, infrastructures, billettique, gares, système d'information des voyageurs en temps réel) contribueront également à cette dynamique. Celle-ci bénéficiera en particulier de l'effort accru de la Région pour financer la modernisation des infrastructures du réseau ferroviaire en Rhône – Alpes, notamment dans les cadres contractuels avec l'Etat ou avec RFF, mais aussi des résultats des programmes successifs d'acquisition et de rénovation du parc de matériel ferroviaire.

Ainsi, la Région et la SNCF considèrent que l'augmentation de la fréquentation sur le réseau pour la période d'exécution de la présente convention pourrait atteindre au moins 50% à 60%, soutenue notamment par un développement de la desserte de 20 à 25%.

Plus globalement, la Région et la SNCF partagent, au travers de ce nouveau contrat, la volonté d'offrir aux usagers un service public de grande qualité (intégrant le cas échéant un dédommagement des voyageurs en cas de perturbations importantes), de reconnaître à l'exploitant une pleine responsabilité technique et financière, d'assurer une meilleure transparence financière de l'activité TER, et de permettre un entretien durable du patrimoine du service public et des investissements réalisés par la Région.

Les parties ont également voulu exprimer une vision territorialisée par ligne, améliorer l'information du voyageur en cas de perturbation sur le réseau, notamment lors de la mise en œuvre de plans de transport adapté, mieux encadrer le niveau de service en gare et son évolution, poursuivre l'effort d'investissement dans les gares, offrir les conditions d'une plus grande visibilité du rôle d'autorité organisatrice assumée par la Région, et bénéficier davantage de l'expertise de la SNCF.

S'agissant des conditions financières d'exploitation du service, la SNCF assume le risque industriel en s'engageant sur un montant pluriannuel forfaitaire de charges, alors que la Région supporte le risque sur les recettes du trafic, les deux parties étant cependant équitablement intéressées au développement de la fréquentation et des recettes.

La spécificité du territoire rhônalpin sur les plans géographique et institutionnel doit aussi être prise en compte dans l'organisation du réseau régional de transports collectifs.

Ce territoire possède une dimension nationale et européenne qui nécessite d'inscrire comme condition de réussite du projet une articulation forte avec les autres activités ferroviaires voyageurs et fret, nationales et internationales. A ce titre la Région et la SNCF ont recherché les moyens de parvenir à une meilleure coordination des dessertes régionales et nationales assurées par la SNCF, en tant qu'opérateur national.

Par ailleurs, le service public de transport régional de voyageurs en Rhône-Alpes est un service structurant pour le territoire et l'organisation des autres transports collectifs de voyageurs.

L'intermodalité entre les modes constitue ainsi un facteur clé du développement de l'usage des transports collectifs de voyageurs. La présente convention s'inscrit pleinement dans l'objectif d'une meilleure coordination entre les réseaux et les modes, en réponse aux attentes exprimées par les rhônalpins pour l'amélioration de leurs déplacements : faciliter les correspondances entre les modes, y compris les modes doux, faciliter l'acte d'achat, disposer d'informations multimodales, offrir un passeport régional universel, la carte OÙRA !, support de tarifications multimodales attractives et organiser les lieux d'échanges.

L'affirmation de l'identité rhônalpine du service public de transport régional de voyageurs doit être confirmée, en intensifiant la concertation avec les différents acteurs concernés et à différents niveaux du territoire. Le dialogue continu entre tous les acteurs, notamment avec les associations et avec les citoyens intéressés, tel qu'il a été entrepris par exemple dans le cadre des comités de ligne et du comité régional des partenaires ou de l'élaboration du schéma régional des transports, est une condition indispensable pour maintenir l'intérêt public au cœur des actions régionales, dans un souci permanent d'amélioration du service rendu aux voyageurs.

REGION RHÔNE-ALPES / SNCF

**CONVENTION POUR L'EXPLOITATION DU SERVICE PUBLIC DE
TRANSPORT REGIONAL DE VOYAGEURS**

SOMMAIRE

CONVENTION REGION RHONE-ALPES / SNCF

SOMMAIRE

TITRE I – DISPOSITIONS GENERALES	P. 12
Article 1 : Objet	P. 12
Article 2 : Compétences de la Région	P. 12
Article 3 : Missions de la SNCF.....	P. 13
Article 4 : Champ d’application	P. 14
Article 5 : Intermodalité.....	P. 15
Article 6 : Durée	P. 16
Article 7 : Clause de rendez-vous.....	P. 16
Article 8 : Documents contractuels	P. 17
TITRE II – CONDITIONS TECHNIQUES ET COMMERCIALES D’EXPLOITATION DES SERVICES	P. 17
CHAPITRE 1 : CONSISTANCE DES DESSERTES SUR LE TERRITOIRE DE RHÔNE-ALPES ...	P. 17
Article 9 : Description des dessertes régionales.....	P. 17
Article 10 : Consistance des dessertes nationales	P. 18
Article 11 : Dispositions relatives aux plans de transport spécifiques	P. 18
CHAPITRE 2 : MODIFICATION DES DESSERTES REGIONALES	P. 19
Article 12 : Compétences de la Région Rhône-Alpes	P. 19
Article 13 : Prérogatives de la SNCF	P. 20
Article 14 : Reconduction des dessertes pour le service unique annuel.....	P. 20

Article 15 :	Modification des dessertes pour le service unique annuel de l'année n....	P. 21
Article 16 :	Modalités de coordination avec les activités nationales de la SNCF.....	P. 22
Article 17 :	Modalités de coordination avec Artésia et Lyria	P. 23
Article 18 :	Modalités de coordination avec les autres autorités organisatrices des transports.....	P. 23
CHAPITRE 3 :	MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DES DESSERTES REGIONALES	P. 23
Article 19 :	Mise en œuvre du cadencement des dessertes régionales en décembre 2007	P. 23
Article 20 :	Modifications ponctuelles et opérationnelles en cours de service.....	P. 24
Article 21 :	Mise en œuvre des plans de transport spécifiques	P. 24
CHAPITRE 4 :	ORGANISATION DES SERVICES ROUTIERS DE SUBSTITUTION	P. 25
Article 22 :	Définition des principes.....	P. 25
Article 23 :	Bilan d'entrée des services pouvant être repris en gestion directe par la Région.....	P. 26
Article 24 :	Modalités de reprise des services pouvant être repris en gestion directe Par la Région.....	P. 26
Article 25 :	Coordination avec les services routiers gérés par la Région	P. 26
Article 26 :	Bilan des lignes routières régulières gérées par la SNCF	P. 27
CHAPITRE 5 :	CONCERTATION	P. 28
Article 27 :	Comités de ligne	P. 28
Article 28 :	Concertation relative à l'attribution des sillons	P. 28
CHAPITRE 6 :	SERVICES EN GARE.....	P. 29
Article 29 :	Bilan d'entrée.....	P. 29

Article 30 :	Services en gare	P. 29
Article 31 :	Intermodalité.....	P. 33
CHAPITRE 7 :	QUALITE	P. 34
Article 32 :	Territorialisation de la qualité et expression des résultats.....	P. 34
Article 33 :	Qualité	P. 34
Article 34 :	Ponctualité	P. 34
Article 35 :	Evaluation de la qualité de service dans les trains, les gares et les cars....	P. 36
CHAPITRE 8 :	RELATIONS VOYAGEURS.....	P. 36
Article 36 :	Information des voyageurs	P. 36
Article 37 :	Communication.....	P. 37
Article 38 :	Plan d'actions commerciales	P. 37
CHAPITRE 9 :	CONTINUITE DU SERVICE PUBLIC	P. 38
Article 39 :	L'obligation de continuité du service public de transport régional de voyageurs	P. 38
Article 40 :	Cas particuliers.....	P. 38
Article 41 :	Situations perturbées inopinées	P. 39
Article 42 :	La prévisibilité du service de transport en situation perturbée.....	P. 39
Article 43 :	Conséquences financières en cas de non-respect de l'offre de service programmée.....	P. 41
Article 44 :	Données de pilotage	P. 42
Article 45 :	Obligations particulières de la SNCF en matière d'intermodalité.....	P. 43
Article 46 :	Plafonnement des pénalités	P. 43

CHAPITRE 10 : SURETE ET PREVENTION DANS LES TRAINS ET DANS LES GARES	P. 43
Article 47 : Missions et objectifs.....	P. 43
Article 48 : Actes de vandalisme.....	P. 44
CHAPITRE 11 : BILLETTIQUE.....	P. 44
Article 49 : Objectifs et déploiement.....	P. 44
Article 50 : Déclaration CNIL.....	P. 44
Article 51 : Données billettiques	P. 45
Article 52 : Propriété des équipements de la billettique OÙRA !.....	P. 45
Article 53 : Services complémentaires	P. 45
CHAPITRE 12 : TARIFICATION.....	P. 45
Article 54 : Les compétences respectives de la Région Rhône-Alpes et de la SNCF..	P. 45
Article 55 : Présentation des catégories de tarification applicables sur le réseau TER Rhône-Alpes.....	P. 46
Article 56 : Accès des voyageurs régionaux aux services nationaux.....	P. 47
CHAPITRE 13 : AUTRES PRECISIONS SUR LES MODALITES D’EXECUTION DU SERVICE....	P. 48
Article 57 : Sécurité des circulations ferroviaires et adaptation de la longueur des quais	P. 48
Article 58 : Exploitation des services de transport de voyageurs par des tiers	P. 48
TITRE III - CONDITIONS FINANCIERES D’EXPLOITATION DU SERVICE	P. 48
CHAPITRE 1 : REGIME FINANCIER ET COMPTABLE.....	P. 48
Article 59 : Généralités	P. 48

Article 60 :	Les charges contractuelles	P. 49
Article 61 :	Recettes contractuelles	P. 57
Article 62 :	Contribution financière de la Région	P. 60
CHAPITRE 2 :	EQUILIBRE FINANCIER DE LA CONVENTION	P. 66
Article 63 :	Clause de révision et sauvegarde	P. 66
TITRE IV -	MATERIELS ET AUTRES BIENS AFFECTES À L'EXECUTION	
	DU SERVICE PUBLIC.....	P. 67
CHAPITRE 1 :	MATERIEL FERROVIAIRE ET ATELIER DE MAINTENANCE	P. 67
Article 64 :	Investissements sur le matériel ferroviaire	P. 67
Article 65 :	Gestion du parc de matériel ferroviaire.....	P. 67
Article 66 :	Information de la Région.....	P. 68
Article 67 :	Propriété du matériel roulant	P. 68
Article 68 :	Ateliers de maintenance	P. 69
CHAPITRE 2 :	GARES	P. 69
Article 69 :	Gares et points d'arrêt	P. 69
Article 70 :	Entretien des biens utilisés pour l'exploitation.....	P. 70
CHAPITRE 3 :	INFRASTRUCTURES DU RESEAU FERRE NATIONAL.....	P. 71
CHAPITRE 4 :	SORT DES BIENS AU TERME DE LA CONVENTION.....	P. 71
CHAPITRE 5 :	RESPONSABILITE ET ASSURANCES.....	P. 71
Article 71 :	Responsabilité de la SNCF dans ses relations avec les usagers, les tiers et la Région	P. 71

Article 72 :	Responsabilité de la SNCF au titre des biens utilisés pour l'exploitation du service	P. 72
TITRE V -	INFORMATION, TRANSPARENCE ET CONTROLE DE L'EXECUTION DU SERVICE PUBLIC	P. 72
CHAPITRE 1 :	PILOTAGE ET EXPERTISE.....	P. 72
Article 73 :	Définition des objectifs	P. 72
Article 74 :	Principes de fonctionnement du système de pilotage et d'expertise.....	P. 73
CHAPITRE 2 :	CONTROLE ET AUDIT DE L'EXECUTION DE LA CONVENTION	P. 74
CHAPITRE 3 :	PROPRIETE ET UTILISATION DES DONNEES IMMATERIELLES.....	P. 75
CHAPITRE 4 :	DEVELOPPEMENT DURABLE	P. 75
TITRE VI -	DISPOSITIONS DIVERSES	P. 75
Article 75 :	Procédure de conciliation	P. 75
Article 76 :	Confidentialité	P. 76
Article 77 :	Election de domicile et notifications.....	P. 76

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Objet

La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, confie à la SNCF l'exploitation des services ferroviaires régionaux de voyageurs.

La présente convention définit les engagements respectifs de la Région et de la SNCF à l'égard de la consistance et de la nature du service public de transport régional de voyageurs, des conditions techniques et commerciales d'exploitation du service et de son financement.

Article 2 : Compétences de la Région

La Région est l'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional.

Elle décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, du contenu du service public de transport régional de voyageurs, et notamment de la desserte ferroviaire régionale et de la desserte routière de substitution, de la consistance des services en gare, de la tarification, de la qualité du service, de l'information de l'usager et de la réalisation d'études.

1. La Région décide la création, la modification ou la suppression de dessertes pour les services ferroviaires de voyageurs relevant de la compétence régionale. Elle décide également des services routiers réguliers effectués en substitution et en complément de certaines dessertes ferroviaires. Elle décide, chaque année, des modifications à apporter aux dessertes régionales, dans l'objectif de tendre vers un réseau structurant, différencié, coordonné et attractif.

La Région décide également la création, la modification ou la suppression de dessertes qui se prolongent sur le ressort territorial d'autres régions ou pays limitrophes, sans préjudice des services nationaux, notamment grâce à des accords avec les autres autorités organisatrices de transport collectif de voyageurs concernées, nationales ou étrangères.

2. A partir d'un inventaire contradictoire des services en gare, la Région décide du niveau de services en gares affectées au TER. Elle définit les objectifs de développement et les modalités d'évolution des services en gare. La Région est associée au développement des nouveaux canaux de distribution des titres de transport.

3. La Région décide de la tarification du service public de transport régional de voyageurs et définit la politique de tarification multimodale, dans le respect des principes du système tarifaire national.

4. La Région définit le niveau de service et détermine les évolutions et améliorations à apporter à la qualité du service en gare et dans les trains. La qualité du service est définie par ligne et sur la base de différents critères dont elle contrôle le respect et évalue le suivi.

5. La Région définit les niveaux d'information des voyageurs en situation normale, perturbée et multimodale, et assure la communication relative à son rôle d'autorité organisatrice et à sa politique de développement de l'usage des transports publics.

6. La Région favorise l'intermodalité entre les différents réseaux et modes de transport des voyageurs. Elle participe à la définition d'une politique globale des déplacements et à la coordination des transports collectifs de voyageurs d'intérêt régional avec les autres services de transport de voyageurs relevant d'autorités organisatrices compétentes sur d'autres territoires ou sur des zones périurbaines.

7. La Région bénéficie de l'expertise apportée par la SNCF, et peut décider de compléter les outils de pilotage et d'expertise à sa disposition, par la réalisation d'études et d'enquêtes sur les services régionaux de transports ferroviaires de voyageurs.

8. La Région assure le contrôle de l'exécution du service.

La Région assume ses prérogatives en tenant compte du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leur groupement et de la cohésion et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant.

La Région contribue au financement des investissements et au renouvellement des biens et des matériels roulants nécessaires à la réalisation du service.

Article 3 : Missions de la SNCF

La SNCF assure la bonne exécution du service de transport ferroviaire régional de voyageurs en application de la présente convention, de son cahier des charges et de ses annexes, et conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables aux transports ferroviaires, en particulier en matière de sécurité de la circulation et d'allocation des sillons.

La SNCF propose toutes mesures pour développer l'offre de services et les recettes d'exploitation du service, et assurer la meilleure coordination possible des services de transport ferroviaire régional de voyageurs avec les services ferroviaires d'intérêt national.

1. La SNCF assure les dessertes ferroviaires régionales et routières de substitution sur le territoire rhônalpin dont la liste figure en annexes A6.1 et A6.2. Elle exécute l'ensemble des services définis dans le cahier des charges de la présente convention et assure l'entretien et la maintenance des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution des services.

Pour éviter une remise en cause annuelle des sillons attribués au TER Rhône Alpes, la SNCF peut conclure avec RFF un accord cadre ayant pour objet de préciser les caractéristiques des capacités d'infrastructures ferroviaires régionales notamment en ce qui concerne les temps de parcours, de positionnement horaires, le volume et la qualité des sillons. L'accord cadre sera destiné à s'appliquer sur toute la durée d'exécution de la présente convention.

La capacité d'infrastructure ferroviaire précisée dans cet accord cadre permettra à la SNCF d'exécuter l'ensemble des services définis par la présente convention et prendra en compte les projets de développement annoncés dans son préambule. La Région et la SNCF se concerteront pour l'élaboration de cet accord cadre.

2. La SNCF assure l'exploitation des services en gares, l'entretien et la maintenance des gares dans l'objectif de pérenniser et développer les services, et d'en valoriser l'image.

3. La SNCF met en œuvre la politique tarifaire décidée par la Région, commercialise les titres de transport permettant aux voyageurs d'accéder aux services dans les meilleures conditions, propose des évolutions de la tarification régionale et multimodale, et met en œuvre la promotion commerciale du service.

4. La SNCF exécute le service conformément aux critères de qualité des services dans les gares et dans les trains définis par la présente convention et propose toutes mesures pour développer le service, améliorer la cohérence avec l'offre nationale de transports ferroviaires et les autres modes de transport.

5. La SNCF assure, de manière régulière et fiable, l'information des voyageurs et de la Région en situation normale, perturbée et multimodale. Elle informe également la Région des modalités d'exécution du service.

6. La SNCF assure les prestations d'étude, de conseil d'ingénierie pour les besoins de l'exploitation du service.

La SNCF est libre de proposer aux usagers des prestations annexes au service ferroviaire régional défini dans la présente convention. Elle est également libre, sous réserve d'en informer la Région, d'organiser et commercialiser des services occasionnels de voyageurs dès lors que ces derniers ne dégradent pas la qualité du service ferroviaire régional et ne bouleversent pas l'économie de la présente convention.

La SNCF peut conclure des contrats avec d'autres autorités organisatrices de transport de personnes ou d'autres exploitants, à condition que ces contrats ne nuisent pas à la qualité du service ferroviaire régional et à la cohérence de l'offre. La SNCF doit recueillir l'accord préalable de la Région lorsque de tels contrats risquent d'affecter les conditions d'exécution du service ferroviaire régional. Dans les autres cas, la SNCF informe la Région. Dans tous les cas, elle tient une comptabilité propre à l'exécution de ces contrats.

Article 4 : Champ d'application

Article 4.1. Composantes et périmètre du service public confié par la Région à la SNCF

Les services régionaux de transport collectif de voyageurs assurés par la SNCF dans le cadre de la présente convention comprennent notamment :

- l'exploitation de l'ensemble des circulations régionales de voyageurs effectuées sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux,

- l'exploitation des dessertes routières conventionnées,
- la mise à disposition et la maintenance par la SNCF des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service,
- la gestion des services en gares du périmètre TER Rhône-Alpes : accueil, distribution, validation des titres de transport, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite,
- la gestion de l'information des voyageurs et de la communication,
- la gestion des gares, boutiques et points d'arrêt TER de la Région Rhône-Alpes,
- la gestion de la prévention et de la sûreté,
- la gestion de la tarification,
- la gestion de la qualité du service,
- la participation au développement l'intermodalité.

La mise à disposition des infrastructures ferroviaires est assurée par Réseau Ferré de France, selon les conditions et les caractéristiques techniques reprises au Document de Référence du Réseau Ferré National.

Le périmètre conventionnel est défini :

- par le périmètre des dessertes conventionnées tel que défini à l'article 1 du cahier des charges, et figure en annexe A1, A2 et K1.
- par les 255 gares ou haltes (Annexe C1.1) et 400 arrêts routiers (Annexe C1.2).

Ces éléments constituent le périmètre de référence à la date d'entrée en vigueur de la présente convention

Toute modification du périmètre de la convention fait l'objet d'un avenant à la présente convention et d'une mise à jour de l'ensemble des annexes s'y rapportant.

L'organisation des services interrégionaux ou transfrontaliers peut faire l'objet le cas échéant d'avenants à la présente convention et ou de conventions spécifiques avec les autorités concernées.

Article 4.2. Evolution du périmètre routier TER

Le périmètre routier TER évoluera en cours de convention dans le cadre d'une reprise en gestion directe par la Région des services de substitution exclusivement routiers. La Région décide des services routiers concernés par cette reprise et choisit les exploitants chargés de ces services routiers de substitution dans les conditions prévues par la réglementation applicable.

Article 5 : Intermodalité

Les parties s'engagent, chacune dans son domaine de compétence, à travailler à l'articulation des réseaux de transports collectifs (nationaux et régionaux, urbains et interurbains), et des modes (ferroviaire, routier, piéton et deux-roues) pour assurer la continuité de la chaîne des transports. Dans ce cadre, les parties s'engagent à rechercher le développement de partenariats avec les acteurs des différents modes de déplacement.

Elles se reconnaissent un droit d'initiative dans leur domaine de responsabilité pour développer l'intermodalité sous réserve du respect des dispositions de la présente convention et d'information réciproque préalable.

Pour chaque composante du service, la présente convention décline aux titres II et IV les actions et les modalités de mise en oeuvre de l'intermodalité :

- Composante dessertes : cadencement, optimisation des correspondances, information anticipée et coordination entre les autorités responsables des transports, modalités d'accès des voyageurs TER aux trains à accès limité,
- Composante gare/service en gares : aménagement et gestion des pôles d'échanges, signalétique, amélioration des conditions de rabattement et de stationnement, développement de services pour les deux roues, développement d'espaces et de points OÙRA !,
- Composante distribution : développement de la distribution multimodale, accords de commercialisation,
- Composante information : développement de l'information intermodale dans les gares, développement d'une centrale d'information multimodale,
- Composante billettique/tarifcation : interopérabilité des systèmes billettiques, développement d'une tarification régionale multimodale, conclusion d'accords tarifaires.

Article 6 : Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 8 ans à compter du 1^{er} janvier 2007. Sa date d'échéance est le 31 décembre 2014. Elle ne pourra pas être reconduite tacitement.

Douze mois au moins avant l'expiration de la convention :

- les parties se concertent pour décider des suites de leurs relations, notamment dans le cas où l'évolution de la législation applicable permettrait à la Région de confier tout ou partie de l'exploitation du service ferroviaire régional de transport de voyageurs à un autre exploitant que la SNCF,
- la Région et la SNCF examinent ensemble les conséquences éventuelles, notamment sociales et financières, d'un non renouvellement total ou partiel de la convention.

Article 7 : Clause de rendez-vous

Indépendamment de la mise en oeuvre de toute autre stipulation de la présente convention prévoyant le réexamen ou l'évolution de certaines conditions d'exécution de la présente convention, les parties conviennent expressément de se rapprocher et de procéder, à l'expiration de la durée la plus longue déterminée soit par l'échéance des quatre premières années d'exécution de la convention, soit par le terme du déploiement des 15% d'offre liée au cadencement, et au maximum au terme des cinq premières années, à une évaluation générale de l'équilibre financier de la convention et, le cas échéant, de prendre toute mesure nécessaire à son adaptation afin de garantir l'équation financière initiale souhaitée par les parties et la bonne exécution de la convention jusqu'à son terme. Cette évaluation pourra porter également sur les objectifs du service public de transport régional de voyageurs des années restantes.

Article 8 : Documents contractuels

Les documents contractuels constitutifs de la présente convention sont ceux ci-après énumérés dans un ordre hiérarchique décroissant :

- 1 - la convention ;
- 2 - le cahier des charges ;
- 3 - les annexes.

La présente convention ne se substitue pas aux conventions spécifiques existantes ou futures entre la Région et la SNCF portant sur l'acquisition et le financement des matériels roulants ou d'autres investissements ou sur la fixation des tarifs régionaux.

TITRE II - CONDITIONS TECHNIQUES ET COMMERCIALES D'EXPLOITATION DES SERVICES

CHAPITRE 1 : CONSISTANCE DES DESSERTES SUR LE TERRITOIRE DE RHONE-ALPES

Article 9 : Description des dessertes régionales

A l'entrée en vigueur de la convention, la consistance des dessertes régionales est définie, dans le cadre du périmètre conventionnel, par l'état synthétique de la desserte régionale et par l'état exhaustif des circulations TER.

Ces deux états (synthétique et exhaustif) sont réalisés et mis à jour par la SNCF à chaque changement de service annuel, selon les modalités décrites à l'article 2 du cahier des charges.

Ces éléments constituent la référence contractuelle à partir de laquelle est appréciée toute modification en cours de convention.

Article 9.1. Etat synthétique de la desserte régionale

L'état synthétique comprend :

- la consistance des dessertes offertes par ligne et par missions de train ou de car ;
- l'analyse des correspondances par principaux nœuds du réseau TER.

L'article 2.1 du cahier des charges détaille les éléments techniques composant chacun de ces documents.

La Région et la SNCF entreprennent au cours de l'année 2007 tous travaux permettant d'élaborer une description de l'analyse des correspondances souhaitée et de fournir les éléments descriptifs attendus à partir du service annuel pour 2008.

Cet état synthétique est mis à jour annuellement par la SNCF selon les modalités précisées à l'article 2 du cahier des charges.

Article 9.2. Etat exhaustif de la consistance des circulations TER

L'état exhaustif de la consistance des circulations TER est défini par l'état exhaustif des circulations ferroviaires et l'état exhaustif des circulations routières décrits à l'article 2.2 du cahier des charges et figurant en annexe A6. Cet état exhaustif est mis à jour annuellement.

Tout changement de référence dans les documents constituant l'état exhaustif de la consistance des circulations TER fait l'objet d'un avenant à la présente convention.

Article 10 : Consistance des dessertes nationales

Afin de favoriser la coordination des dessertes régionales et nationales, la Région doit connaître l'intégralité de l'offre voyageurs desservant le territoire de la Région Rhône-Alpes.

A cet effet, la SNCF, responsable de l'organisation des dessertes nationales, transmet chaque année à la Région l'état exhaustif des circulations nationales desservant le réseau ferroviaire rhônalpin, quelle que soit l'activité organisatrice de ces dessertes et le type de circulations concernées (TGV, Corail, Corail Intercités, etc).

Les modalités de transmission et de mise à jour de cette information sont détaillées à l'article 3 du cahier des charges.

Article 11 : Dispositions relatives aux plans de transport spécifiques

Les plans de transport spécifiques sont définis et mis en œuvre par la SNCF dans les conditions décrites aux articles 21 et 42 de la présente convention, et selon les stipulations du présent article.

Article 11.1. Définition

Les plans de transport spécifiques recouvrent trois cas distincts :

- Les dessertes de substitution mises en œuvre pendant les périodes de travaux de l'infrastructure, en distinguant les travaux ayant un impact majeur de ceux ayant un impact mineur sur la desserte, définis à l'article 4 du cahier des charges ;
- Les dessertes en cas d'événements exceptionnels imposant la gratuité totale ou partielle des transports, notamment dans le cas de la mise en œuvre par l'autorité compétente des plans neige, antipollution, pandémie aviaire, etc ;
- Les dessertes mises en œuvre en situation perturbée prévue dans le cadre d'un plan de transport adapté (article 42 de la convention).

Article 11.2. Cas des dessertes de substitution pour cause de travaux : information et élaboration

La SNCF transmet à la Région en début de convention la programmation pluriannuelle des travaux telle qu'établie par RFF. Cette programmation est mise à jour annuellement par la SNCF selon les modalités décrites à l'article 4 du cahier des charges.

Pour les travaux dont l'impact sur la desserte est mineur, la SNCF transmet à la Région le plan de transport programmé et informe les autorités organisatrices concernées des modifications induites par ce plan de transport selon les modalités décrites à l'article 4 du cahier des charges.

Pour les travaux dont l'impact sur la desserte est majeur, le plan de transport TER proposé par la SNCF doit être validé par la Région avant sa mise en œuvre. En outre, son élaboration peut nécessiter la mise en œuvre d'une coordination entre la Région et les autres autorités organisatrices de transport concernées, à laquelle la SNCF s'engage à participer.

Les modalités d'élaboration, de transmission et de validation de cette proposition sont décrites à l'article 4 du cahier des charges.

Article 11.3. Cas des dessertes de substitution pour cause d'événements exceptionnels : information et élaboration

La SNCF recueille l'avis de la Région lors de l'établissement des plans de transport définissant les dessertes de substitution pour cause d'événements exceptionnels.

Dès que l'autorité compétente déclenche une mesure entraînant la mise en œuvre de dessertes de substitution pour cause d'événements exceptionnels, la SNCF en informe la Région dans les meilleurs délais et lui transmet le plan de transport spécifique correspondant.

Article 11.4. Cas des dessertes du plan adapté

Les modalités d'élaboration, de transmission et de mise en œuvre du plan de transport adapté sont décrites à l'article 42 de la convention.

CHAPITRE 2 : MODIFICATION DES DESSERTES REGIONALES

Le développement du TER en Rhône-Alpes entraînera des modifications ou des adaptations de l'offre de service dans toutes ses composantes, et en particulier dans la consistance des dessertes.

Article 12 : Compétences de la Région Rhône-Alpes

En fonction des besoins du territoire, la Région définit les dessertes régionales à partir d'une typologie des services en veillant à :

- accroître la disponibilité du service (fréquence, amplitude, périodicité) ;
- améliorer la lisibilité des horaires ;
- optimiser les correspondances entre services régionaux et avec les services nationaux ;
- organiser de bonnes correspondances avec les autres réseaux de transports en commun rhônalpins urbains et non urbains.

Pour y répondre, la Région a notamment pour objectif la mise en œuvre du cadencement des dessertes régionales.

La Région peut faire analyser par un tiers les études de faisabilité de dessertes et les devis financiers des projets de modification de dessertes proposés par la SNCF.

Article 13 : Prérogatives de la SNCF

Article 13.1. Préparation de l'horaire de service annuel

Dans le cadre des opérations de préparation de l'horaire de service annuel, la SNCF est seule habilitée à :

- instruire la faisabilité de la demande de modification de desserte formalisée par la Région, conformément aux procédures et au calendrier imposés par RFF ;
- commander annuellement les sillons nécessaires à la réalisation de la desserte régionale auprès de RFF (demandes d'attribution des sillons) ;
- formuler des observations puis des réclamations auprès de RFF concernant les attributions de sillons ;
- organiser, arrêter l'horaire de service et le publier.

La SNCF transmet pour information à la Région chaque année le document de référence du réseau établi par RFF.

Article 13.2. Avis d'expert

La SNCF propose, conseille et donne un avis d'expert à la Région sur l'évaluation des besoins de déplacements et sur les adaptations d'offre nécessaires.

Article 13.3. Moyens mis en œuvre

La SNCF mobilise les moyens humains et matériels nécessaires à la réalisation du service commandé par la Région.

Article 13.4. Coordination des offres

Dans le cadre de l'élaboration du service unique annuel et plus particulièrement de l'élaboration de la commande de sillons qu'elle adresse à RFF, ainsi qu'en cours de service annuel, la SNCF met en œuvre tous les moyens à sa disposition pour assurer la coordination et la complémentarité des offres régionales et nationales, en particulier par le biais d'une information préalable et suffisante de la Région sur les modifications de l'offre nationale impactant la desserte régionale.

Par ailleurs, la SNCF contribue, en lien avec la Région à la coordination de l'offre TER avec celle des autres réseaux de transports en commun.

Article 14 : Reconstitution des dessertes pour le service unique annuel

La SNCF est chargée d'assurer chaque année la reconstitution des dessertes ferroviaires non modifiées du service précédent, en appliquant les procédures de reconstitution fixées dans le document de référence du réseau ferré national.

La SNCF s'engage à communiquer à la Région, de façon transparente et dès qu'elle en a connaissance, les résultats d'instruction des demandes d'attribution de sillons adressées à RFF.

Dans le cas où la proposition de sillon faite par RFF ne satisfait pas le besoin exprimé, la SNCF prend, en concertation avec la Région, toutes les mesures nécessaires pour déposer des observations et, si nécessaire, présenter une réclamation auprès de RFF dans les délais fixés par le document de référence. La SNCF informe la Région de la suite donnée à ces observations ou réclamations. Les modalités de transmission des informations et de formulation de réclamations sont précisées à l'article 5 du cahier des charges.

Un accord cadre entre la SNCF et RFF pourra prévoir les dispositions applicables pour l'allocation pluriannuelle des capacités d'infrastructure requises et pour la reconduction des dessertes non modifiées du service précédent. Ces dispositions seront au préalable étudiées en concertation avec la Région.

En ce qui concerne les dessertes routières, la SNCF sollicite la validation de la Région avant de procéder à tout renouvellement ou à toute prorogation de contrat. Après accord de la Région, et sauf indication spécifique de celle-ci, la SNCF veille au minimum au maintien du cahier des charges initial validé par la Région.

Les modalités de reconduction des dessertes, concernant notamment les ajustements possibles, sont précisées à l'article 5 du cahier des charges.

Article 15 : Modification des dessertes pour le service unique annuel de l'année n

La préparation du service annuel se déroule sur une période de 23 mois, allant de l'identification des modifications à étudier à leur mise en œuvre. Elle tient compte du calendrier d'instruction de RFF et de la SNCF, du calendrier décisionnel de la Région, de la concertation avec les comités de lignes et de la coordination avec les autres autorités organisatrices des transports au sein de la région.

Afin d'assurer une cohérence dans l'élaboration de l'offre et notamment des horaires sur l'ensemble du réseau, les modifications de dessertes régionales ferroviaires et routières s'inscrivent dans un seul et même calendrier : celui de la préparation de l'horaire de service annuel n.

Ainsi, l'ensemble des modifications de la desserte régionale, ferroviaire et routière (à l'exception du réseau routier étudiant), est mis en œuvre lors du changement de service unique annuel n, soit le deuxième dimanche de décembre de l'année n-1, conformément au calendrier ferroviaire européen. Seul le réseau routier étudiant est mis en œuvre de façon anticipée, en septembre de l'année n-1, afin de répondre au mieux à ses objectifs.

Les modifications de desserte visées à cet article recouvrent toutes les mesures entraînant une modification de la consistance des dessertes sur une ou plusieurs lignes ferroviaires ou routières du réseau, notamment les créations ou suppressions de circulations, modifications de parcours, d'itinéraire, d'amplitude horaire, de temps de parcours, de politique d'arrêt, les changements de périodicité ou les ajustements d'horaires d'un train ou d'un car.

L'étude de la faisabilité des modifications demandées par la Région se déroule par itérations successives entre la Région et la SNCF, dans un premier temps, puis entre la SNCF et RFF ensuite. Dans ce cadre, la SNCF s'engage à communiquer à la Région, de façon transparente et dès qu'elle en a connaissance, les résultats d'instruction des demandes d'attribution de sillons adressées à RFF.

Dans le cas où la proposition de sillon faite par RFF ne satisfait pas le besoin exprimé, la SNCF prend, en concertation avec la Région, toutes les mesures nécessaires pour déposer des observations et, si nécessaire, présenter une réclamation devant RFF dans les délais fixés par le document de référence. La SNCF informe la Région de la suite donnée à ces observations ou réclamations. Les modalités de transmission des informations et de formulation des observations et réclamations sont précisées à l'article 5 du cahier des charges.

Toute modification de desserte doit être préparée et mise en place dans le respect des procédures et planning décrits à l'article 6 du cahier des charges. Elle fait notamment l'objet d'une présentation au vote de l'assemblée régionale et est intégrée par avenant à la convention, en précisant les délais et les conditions techniques et financières de sa mise en œuvre.

Les documents de référence à produire dans le cadre de la procédure de modification des dessertes figurent à l'article 6 du cahier des charges.

Article 16 : Modalités de coordination avec les activités nationales de la SNCF

La Région et la SNCF se concertent et tiennent compte des intérêts de chacune des parties lors de l'élaboration de leurs dessertes respectives.

En particulier, elles évitent :

- de rompre la cohérence de la desserte régionale et/ou nationale (Voyages France Europe et/ou Corail Intercités) traversant ou desservant la région ;
- de porter atteinte à la qualité des dessertes régionales et/ou nationales (Voyages France Europe et/ou Corail Intercités) dans la région ;
- de provoquer des coûts supplémentaires ou d'engendrer des pertes de recettes par une desserte nouvelle directement concurrentielle pour les services régionaux et/ou nationaux (Voyages France Europe et/ou Corail Intercités) dans la région.

Les modifications envisagées à chaque changement de service, tant pour l'offre régionale que pour l'offre nationale, font l'objet d'une concertation préalable et d'une information anticipée de l'autre partie tout au long du processus de modification des dessertes, de façon à pouvoir réagir dans le temps imparti par les calendriers décisionnels des deux parties.

Les modalités de coordination entre dessertes régionales et nationales sont décrites à l'article 7 du cahier des charges.

Article 17 : Modalités de coordination avec ARTESIA ET LYRIA

La SNCF s'engage à réaliser une coordination avec ces deux opérateurs afin que la coordination avec les dessertes régionales suive les mêmes modalités de mise en œuvre que la coordination avec les activités nationales de la SNCF.

Article 18 : Modalités de coordination avec les autres autorités organisatrices des transports

Une concertation est organisée entre la Région et les autres autorités organisatrices des transports – autorités urbaines, départements, régions limitrophes – dans le cadre de la procédure de modification des dessertes.

La SNCF informe les autres autorités organisatrices sur l'évolution des dessertes annuelles programmées, après validation par la Région, suivant le planning et les modalités décrites à l'article 8 du cahier des charges.

Les dates clés d'information, au nombre de trois par an, figurent également sur le planning général de modification des dessertes du service unique annuel année n figurant en annexe A10 du cahier des charges.

CHAPITRE 3 : MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DES DESSERTES REGIONALES

Article 19 : Mise en œuvre du cadencement des dessertes régionales en décembre 2007

La Région et la SNCF s'engagent à mettre en œuvre au service annuel 2008 le cadencement des dessertes régionales sur l'ensemble du réseau TER, sur la base du scénario de référence figurant à l'article 9 du cahier des charges, et sous réserve du vote par l'assemblée régionale en juillet 2007 de l'avenant à la présente convention définissant les dessertes définitives du service 2008. Dans le cadre de la mise en œuvre du cadencement pour le service 2008, la SNCF a modifié les horaires des trains nationaux.

Le scénario de référence représente une augmentation du volume de l'offre ferroviaire de l'ordre de 9% de trains-kilomètres, et correspond à l'impact financier figurant au chapitre 1 du titre III « Conditions financières d'exploitation du service ».

Les éléments décrivant ce scénario de référence sont précisés à l'article 9 du cahier des charges.

Au stade actuel, le scénario de référence nécessite la poursuite d'un travail technique afin de le finaliser dans toutes ses dimensions. Les parties s'engagent ainsi à finaliser conjointement la desserte du service 2008, avec les objectifs suivants :

- Maintien de la qualité du projet souhaité, dans le respect des principes du cadencement des dessertes visant à la lisibilité accrue de la desserte, l'optimisation des correspondances et le développement de l'intermodalité ;
- Respect de l'enveloppe financière telle que définie par ailleurs.

Si les adaptations en cours de préparation du service, courant 2007, venaient à modifier l'équilibre économique tel qu'établi dans le chapitre 1 du titre III « Conditions financières d'exploitation du service », les parties se rencontreront pour en évaluer les conséquences.

Article 20 : Modifications ponctuelles et opérationnelles en cours de service

Les modifications ponctuelles et opérationnelles désignent les modifications mises en œuvre par la SNCF pour faire face aux aléas d'exploitation (travaux non programmés, incidents...) et adapter à la marge les dessertes du plan de transport programmé. Elles ont un caractère d'urgence et sont limitées dans le temps. Ces mesures peuvent notamment être les suivantes : renforcement de capacité, mise sur route, modifications d'horaires, modifications des correspondances, création d'arrêts exceptionnels, ou création d'une rupture de charge.

Ces modifications ponctuelles et opérationnelles sont décidées par la SNCF et font l'objet d'une information écrite à la Région.

Les incidences financières des modifications ponctuelles et opérationnelles en cours de service sont intégralement à la charge de la SNCF.

Article 21 : Mise en œuvre des plans de transport spécifiques

Article 21.1. Dessertes de substitution pour cause de travaux

La SNCF informe systématiquement et préalablement la Région de toute mise en œuvre d'un plan de transport spécifique pour cause de travaux, conformément à l'article 4 du cahier des charges.

La SNCF informe systématiquement et préalablement les autorités organisatrices de transport dont les dessertes sont construites de façon coordonnée avec celle des lignes concernées par les plans de transports spécifiques. Les modalités d'information sont décrites à l'article 10 du cahier des charges.

Pour les travaux dont l'impact sur la desserte est majeur, définis à l'article 4 du cahier des charges, la SNCF met en œuvre le plan de transport préalablement validé par la Région selon les modalités décrites à l'article 4 du cahier des charges.

A l'issue de chaque mise en œuvre d'un plan de transport pour cause de travaux dont l'impact est majeur, la SNCF en dresse un bilan quantitatif et qualitatif qu'elle transmet à la Région. Ce bilan comprend les éléments décrits dans l'article 10 du cahier des charges.

Pour les travaux dont l'impact est mineur, définis à l'article 4 du cahier des charges, la SNCF définit et met en œuvre un plan de transport permettant la meilleure réduction possible de l'impact des travaux sur les dessertes.

Article 21.2. Dessertes de substitution pour cause d'événements exceptionnels

La mise en œuvre de plans de transport spécifiques pour cause d'événements exceptionnels, définis à l'article 11.3 de la présente convention, est activée par la SNCF dès le déclenchement des mesures correspondantes par l'autorité compétente.

La SNCF informe systématiquement les autorités organisatrices de transport dont les dessertes sont construites de façon coordonnée avec celle des lignes concernées par les plans de transports spécifiques. Les modalités d'information sont décrites à l'article 11 du cahier des charges.

A l'issue de chaque mise en œuvre d'un plan de transport spécifique de cette nature, la SNCF en dresse un bilan quantitatif et qualitatif qu'elle transmet à la Région. Ce bilan comprend les éléments décrits dans l'article 11 du cahier des charges.

Sur la base de ce bilan, la SNCF et la Région se concertent pour évaluer l'impact financier sur chacun des partenaires. Les parties définissent conjointement les principes de prise en charge de cet impact financier.

CHAPITRE 4 : ORGANISATION DES SERVICES ROUTIERS DE SUBSTITUTION

Article 22 : Définition des principes

La Région organise l'ensemble des services routiers régionaux effectués en substitution totale ou partielle des services ferroviaires. La Région confie à la SNCF par le biais de la présente convention l'exécution des services non exclusivement routiers, assurant une substitution partielle au service ferroviaire.

La Région est compétente pour confier l'exploitation des dessertes régulières exclusivement routières aux transporteurs de son choix, via une convention *ad hoc*, au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence conformément aux conditions prévues par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI).

A la signature de la présente convention, la SNCF assure l'exploitation des dessertes régulières exclusivement routières. Le périmètre des services routiers TER est appelé à évoluer au cours de l'exécution de la convention dans le cadre d'une reprise progressive en gestion directe par la Région des services réguliers exclusivement routiers.

La liste des lignes concernées par une reprise par la Région en gestion directe au cours de la présente convention et un planning indicatif de reprise figurent en annexe A8.

Par ailleurs, la SNCF est tenue, avant de procéder au renouvellement ou à la prorogation des contrats routiers de recueillir l'accord préalable de la Région, conformément à l'article 14 de la présente convention.

Article 23 : Bilan d'entrée des services pouvant être repris en gestion directe par la Région

Afin de bénéficier des informations nécessaires à l'évaluation des services routiers existants et d'apprécier les conditions de reprise des dessertes, la Région dispose d'un bilan d'entrée technique et économique pour chacune des lignes visées à l'annexe A8.

Le cahier des charges définit à son article 13 les différents documents que la SNCF transmet à la Région le 15 avril 2007.

Article 24 : Modalités de reprise des services pouvant être repris en gestion directe par la Région

Conformément aux principes énoncés à l'article 4.1 de la présente convention, toute modification du périmètre de la convention est réalisée dans le cadre du planning annuel de modification du service, et fait l'objet d'un avenant à la présente convention.

Cet avenant définit l'évolution des postes de charges et de recettes affectés dans le compte conventionnel par la modification du périmètre faisant l'objet de l'avenant.

L'article 14 du cahier des charges précise les modalités d'information et de calcul de l'évolution des charges forfaitaires.

Article 25 : Coordination avec les services routiers gérées par la Région

Article 25.1. Principes et modalités

Afin d'assurer le maintien de la continuité de la chaîne de transport régional selon un système intégré, lisible et homogène pour le voyageur, la Région assure la coordination de l'offre régionale de transport par le biais de la présente convention d'exploitation et des conventions conclues entre elle et les transporteurs routiers exploitant les lignes routières reprises.

Un accord est conclu entre la SNCF et chaque transporteur routier exploitant les lignes reprises en gestion directe par la Région, précisant notamment les modalités techniques de coordination opérationnelle, de commercialisation respective des titres, de reversement des recettes et de responsabilité. La Région s'engage à ce que chacun de ses transporteurs contractualise un accord de ce type avec la SNCF.

La Région s'engage à faire respecter, au travers des contrats qu'elle conclut avec les transporteurs routiers, le nom, l'image et la responsabilité que la SNCF engage dans l'accord précité, et à prendre toute mesure utile en cas de carences graves et répétées constatées dans l'exécution du service fourni par ses prestataires.

La Région s'engage en outre à fixer dans les contrats passés avec ses transporteurs des objectifs de qualité au moins égaux à ceux en vigueur entre la SNCF et la Région dans le cadre de la présente convention pour ce qui concerne les dessertes routières.

Article 25.2. Intégration dans les supports et systèmes d'information, de vente et de distribution

La SNCF doit être en mesure de commercialiser l'ensemble des services routiers régionaux, que ces services appartiennent au périmètre de la présente convention ou soient gérés directement par la Région.

A cet effet, la Région transmet chaque année à la SNCF, dans les mêmes conditions que celles définies dans la présente convention pour l'élaboration du service annuel, la consistance des dessertes routières gérées en direct. Cette consistance des dessertes comprend notamment les points d'arrêts tarifaires de la ligne et les horaires de service.

La SNCF intègre ces informations dans ses différents supports et systèmes d'information, de vente et de distribution. La SNCF garantit à la Région la fiabilité des informations délivrées aux voyageurs et s'engage à commercialiser les titres correspondants.

Les modalités financières correspondant aux différentes prestations assurées par la SNCF à cette fin seront définies par avenant.

Article 25.3. Distribution et commercialisation

La distribution par la SNCF des titres de transport pour les voyages réalisés intégralement ou en correspondance sur les lignes routières gérées directement par la Région donne lieu à la perception par la SNCF d'une commission de distribution variable selon les lignes, et définie selon les principes décrits à l'article 15 du cahier des charges.

Article 25.4. Tarification

Afin de conserver une égalité et une homogénéité tarifaire sur l'ensemble du territoire régional, la tarification applicable sur les lignes routières gérées directement par la Région est strictement identique à la tarification s'appliquant sur le reste du réseau régional (tarifications SNCF et tarifications régionales).

Article 25.5. Programme de travail de l'année 2007

La Région et la SNCF engagent un travail en commun afin d'aboutir fin 2007 à la rédaction d'un accord type liant la SNCF aux transporteurs qui devra être annexé à la présente convention.

Article 26 : Bilan des lignes routières régulières gérées par la SNCF

Afin de connaître au mieux l'utilisation du réseau routier TER, la Région dispose d'un bilan annuel sur chacune des lignes routières gérées par la SNCF.

Pour ce faire, la SNCF transmet annuellement à la Région les données et informations détaillées à l'article 16 du cahier des charges.

CHAPITRE 5 : CONCERTATION

Article 27 : Comités de lignes

La Région organise des comités de lignes sur l'ensemble des lignes de la Région Rhône-Alpes pour écouter les besoins des territoires, améliorer le service rendu, soumettre, informer, concerter sur les différents projets de modifications des dessertes et autres projets régionaux.

La SNCF est associée à la Région dans le dispositif de concertation tel que défini par la délibération du Conseil Régional du 14 octobre 2004, contribue à l'élaboration et à la préparation des comités de ligne et y participe. Toute modification du dispositif précité entraînant une augmentation significative du nombre de comités de ligne fait l'objet d'un réexamen conjoint des modalités de participation de la SNCF.

Ces comités de ligne, composés de représentants de la Région, de la SNCF, d'usagers, d'élus des collectivités territoriales, de salariés de la SNCF, d'élus des collectivités territoriales et de représentants de RFF sont chargés d'examiner la définition des services ainsi que tout sujet concourant à leur qualité.

La liste des comités de ligne en vigueur à la signature de la présente convention figure en annexe A17.

Par ailleurs, le Comité Régional des Partenaires, organisé à l'initiative de la Région, assure une coordination d'ensemble des comités de ligne permettant l'examen des sujets d'échelle régionale et le suivi de la concertation avec l'ensemble des partenaires du transport public régional de voyageurs.

Article 28 : Concertation relative à l'attribution des sillons

Les parties rappellent l'existence de l'instance régionale de concertation sur les sillons (IRCS), réunissant la Région, la SNCF, RFF et l'Etat et qui constitue un lieu d'échange et de transparence entre activités pour optimiser l'utilisation des sillons. Cette instance doit en particulier permettre :

- l'expression des besoins de l'autorité organisatrice,
- une meilleure connaissance des contraintes rencontrées en raison notamment de la dimension nationale et européenne des circulations sur le réseau,
- l'information et la concertation sur les règles d'affectation des capacités, ainsi que les modalités de leur mise en œuvre,
- des échanges sur les modalités d'application des barèmes de péages,
- une information sur l'utilisation réelle des sillons attribués à la SNCF pour ses activités VFE et fret,
- l'information sur les évolutions institutionnelles.

CHAPITRE 6 : SERVICES EN GARE

Article 29 : Bilan d'entrée

Le bilan d'entrée est constitué de la liste des gares et points d'arrêts, selon la typologie définie à l'article 17 du cahier des charges, qui distingue les gares relevant de l'activité TER Rhône-Alpes de celles relevant de l'activité Direction Des Gares et de l'Escale (DDGE) de la SNCF.

Au 1^{er} janvier 2007, la liste comprend 255 gares ou haltes (Annexe C1.1) et 400 arrêts routiers (Annexe C1.2).

Cette liste est mise à jour annuellement.

Article 30 : Services en gare

Article 30.1. Typologie des gares

Les gares utilisées en totalité ou en partie par les services régionaux, telles que recensées dans le bilan d'entrée, sont classées suivant la typologie définie à l'article 17 du cahier des charges.

La typologie sert de support à la définition du service en gares (niveau et outils). Elle sera réactualisée en décembre 2009.

Article 30.2. Définition des services en gares et des outils du service

Définition du service :

La SNCF et la Région ont défini les 10 composantes principales des services en gares intégrant des notions d'équipement et de fonctionnement : Animation et lieu de vie, image et inscription dans le territoire, prévention et sûreté, accessibilité, intermodalité, confort, accueil, information, propreté, distribution-validation. Chaque composante a été déclinée en services (Annexe B8)

Définition du niveau de service

Le niveau de service en gare se traduit par l'accès à une présence humaine et/ou à des équipements en gare. Il est défini par les trois paramètres suivants :

- les horaires d'accès aux services en gare : dans le bâtiment voyageurs (vestibule, toilettes), sur les quais, dans les souterrains et passerelles,
- les horaires d'accessibilité au guichet de vente pour l'usager, et le cas échéant à l'espace OÙRA !,
- les horaires de disponibilité d'une aide identifiée au voyageur : information et renseignements, sûreté, accueil, aide aux personnes souffrant de handicaps.

Les outils du service sont l'ensemble des équipements qui concourent à la réalisation des services en gares.

Le niveau de service et les outils du service sont décrits dans les annexes B3, B4 et B5.

Article 30.3. Base de données gare

La base de données gares représente un état descriptif du niveau de service et des outils de services dans l'ensemble des gares de la région Rhône-Alpes. Elle constitue un outil de pilotage pour la définition des plans annuels d'évolution du service prévus à l'article 30.8 ci après et des plans annuels d'investissements (art 69.2).

Son contenu et les modalités de son architecture et de sa mise à jour sont prévus à l'article 56.3 du cahier des charges.

Article 30.4. Distribution

Le réseau de distribution doit être adapté aux besoins des usagers. En particulier, les parties conviennent d'améliorer et de faciliter l'achat du titre de transport en gares, d'élargir les possibilités d'achat (en gare et en dehors des gares) et de rechercher la complémentarité entre la distribution automatique et le personnel de vente aux points d'arrêts du réseau.

Dans ce cadre, la SNCF s'efforce de mettre en place des actions qui permettent :

- d'accroître les catégories de titres de transport et les parcours disponibles sur les automates de vente,
- d'améliorer la distribution de proximité : par la création d'un réseau de dépositaires, par le développement de points de vente en dehors des gares, par le développement d'outils novateurs et par la vente de titres SNCF dans les circuits de distribution des autres réseaux de transports (notamment les transports urbains...),
- de développer la vente de titres d'autres réseaux de transports collectifs, notamment les titres urbains dans les gares.

Article 30.5. Système d'information voyageurs (SIV)

La Région et la SNCF se fixent comme objectifs de mettre en œuvre le plan de déploiement du SIV selon la convention signée entre les parties le 16 octobre 2006.

Cette convention concerne l'installation, d'ici 2009, dans 162 gares du réseau régional d'un système d'information à destination des voyageurs, permettant d'offrir une information théorique et en temps réel sur les horaires, missions, et destinations des trains en situation normale comme en situation perturbée.

L'objectif du SIV est d'améliorer la qualité d'information des voyageurs en temps réel. Le niveau d'information devant être assuré par le SIV est décrit dans le référentiel de services (annexe B8). Au fur-à-mesure du déploiement, l'information en temps réel sera disponible pour les usagers du premier au dernier train.

En 2008, le référentiel pourra évoluer sur la base d'une évaluation concertée des premières vagues de déploiements.

L'impact financier, sur le forfait de charges, de l'exploitation de ce service est défini à l'article 60 du titre III conditions financières d'exploitation du service.

Article 30.6. Accessibilité des personnes à mobilité réduite

Dans le respect de la loi de 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », la Région Rhône-Alpes, en tant qu'autorité organisatrice des transports, établit un schéma régional d'accessibilité.

La SNCF exécute les obligations à sa charge en sa qualité d'affectataire des gares et d'exploitant.

La Région assure le pilotage de l'élaboration et de la mise en place du Schéma régional d'accessibilité. La SNCF apporte une expertise technique pour la mise en place du schéma.

Elle met à disposition les diagnostics de site et proposera à la Région un référentiel technique d'aménagements et de services pour chaque type de gares. Elle étudie également avec la Région les mesures de substitution à mettre en place dans le cadre des dérogations prévues par la loi. En outre, la SNCF étudiera également les conditions de mise en accessibilité du matériel roulant.

En 2007, la Région et la SNCF travailleront à l'élaboration de ce schéma.

Article 30.7. Référentiel des services en gares

Les parties doivent finaliser le référentiel de service suivant le planning convenu à l'article 19.1 du cahier des charges. Ce référentiel aura pour objet de définir, en termes d'équipement et de fonctionnement, le service dans les différentes gares de la typologie. Il constitue un objectif de service et un outil d'aide à l'élaboration du plan annuel d'évolution du service et des plans annuels d'investissement.

La méthode de finalisation du référentiel des services figure dans le cahier des charges.

La mise en œuvre du référentiel des services en gares se traduit dans les plans annuels d'évolution du service et dans les plans annuels d'investissements précisés aux articles 30.8 et 69.2 de la convention.

Article 30.8. Plans annuels d'évolution du service en gares

La Région et la SNCF se fixent comme objectif d'améliorer le service dans tous les points d'arrêts de Rhône Alpes dès 2007 et pendant toute la durée de la convention.

La Région et la SNCF étudient les évolutions de services envisageables dans le but de développer le niveau de service en gare, particulièrement les missions assurées par la présence humaine, dont notamment la distribution. Ces missions sont principalement : accueil, information, distribution, prévention et sûreté.

La Région décide du niveau de service à mettre en œuvre dans les gares TER sur la base des propositions de la SNCF et en concertation avec la SNCF.

La SNCF met en œuvre les moyens nécessaires à l'organisation et à l'amélioration des services en gare définis par la Région en lien avec la SNCF dans le cadre du référentiel des services.

Pour les évolutions de l'année N+1 sur les gares TER, la SNCF propose en début d'année N à la Région un programme chiffré des évolutions du niveau de service. Il tient compte des orientations du référentiel des services établi entre les deux parties. Il fait apparaître deux volets :

- les modifications du niveau de service de référence avec une évaluation financière des modifications et la proposition de mesures alternatives,
- des propositions correspondant à des actions de développement du niveau de service en gare.

Le processus d'instruction de ce programme est défini à l'article 20 du cahier des charges.

La SNCF et la Région conviennent, sur la base de ces propositions et/ou des souhaits formulés par la Région, du plan d'évolution du service pour l'année N et son planning de mise en oeuvre. Si le scénario retenu induit un coût de fonctionnement supérieur aux économies réalisées dans le cadre du redéploiement de services, le forfait de charge « Services en gares » (C4) défini à l'article 60.1.4 est revu à hauteur du montant correspondant par voie d'avenant.

En cas de désaccord de la Région et de la SNCF sur le plan d'évolution du service pour l'année N+1, la SNCF reconduit le niveau de service existant pour l'année N, à l'exception des points d'arrêts affectés par un retrait de l'activité infrastructure.

Article 30.8.1. Cas des modifications du niveau de service consécutives à un retrait de l'activité infrastructure

La décision de retrait de l'activité infrastructure appartient à la SNCF. La Région conserve la faculté de décider :

- soit le maintien total ou partiel des services à l'identique,
- soit de ne pas suppléer aux retraits.

A défaut de décision de la part de la Région, la SNCF maintient, pour chaque point d'arrêt, un niveau de service d'un coût équivalent à celui facturé l'année N par l'activité infrastructure.

La procédure d'information et d'instruction du dossier est celle décrite à l'article 20 du cahier des charges, sous réserve des précisions suivantes :

- l'impact de la décision SNCF est évalué et motivé par la SNCF,
- la SNCF communique à la Région, notamment, le montant facturé au TER Rhône-Alpes par l'activité Infrastructure, le coût du maintien à l'identique du niveau de service dans les gares impactées, et l'impact de la décision de la Région sur le forfait de charges « services en gares ».

Les incidences sur le compte sont examinées dans le cadre du plan annuel d'évolution du service en gares.

Article 30.8.2. Cas des modifications du niveau de service dans les gares DDGE

Au sein de la SNCF, l'activité TER Rhône-Alpes arrête par contrat avec la Direction des gares et de l'Escale le service proposé pour les usagers du réseau régional dans les gares relevant de sa compétence. L'activité TER Rhône-Alpes est consultée en cas de modification du service et veille à une évolution maîtrisée des coûts facturés par la DDGE au TER.

La SNCF informe chaque année la Région, dans le cadre de l'élaboration du plan annuel d'évolution du service, des modifications apportées ou programmées au service offert aux usagers du TER dans ces gares, sur l'année en cours et l'année suivante, dans les gares DDGE. La Région fait alors part de son avis.

Article 30.8.3. Cas des modifications de service hors calendrier annuel

La SNCF peut se trouver contrainte d'adapter le service pour des raisons non prévisibles au moment de l'élaboration du plan annuel d'évolution du service.

Si cette mesure impacte directement le niveau de services défini à l'article 30.2, le comité de pilotage SNCF Région convient d'une évolution du plan annuel du service en gares selon des modalités identiques à celles décrites à l'article 30.8 de la convention.

Article 31 : Intermodalité

Afin de favoriser l'intermodalité, des instances de pôles seront mises en place sur l'ensemble des pôles d'échanges de la typologie, avec l'objectif de faire des propositions d'actions s'appuyant notamment sur des diagnostics réalisés par l'activité TER sur l'intermodalité et la gestion de site.

Ces instances comprennent :

- les comités de pôles entre collectivités locales et AO, chargés de définir la politique globale en terme de correspondance des offres de transports et d'investissements pour les pôles. La SNCF et RFF sont associés à ces comités de pôles.
- les réunions de suivi de pôles entre exploitants. Elles sont animées par la SNCF et réunissent les exploitants de transport public de voyageurs (SNCF, TCU, TCNU,...), et les exploitants des autres services associés au transport (taxi, parc de stationnement, vélo station,...). La Région est invitée à ces réunions de suivi de pôles.

Les missions des réunions de suivi de pôles entre exploitants porteront sur:

- la gestion de l'information multimodale,
- la gestion des ouvrages et la sécurisation des sites,
- la coordination des offres telle que souhaitée par les autorités organisatrices de transports

Ces instances seront mises en place progressivement d'ici 2009.

Les objectifs à atteindre et les rôles précis de la SNCF et de la Région sont précisés dans l'annexe B9.

CHAPITRE 7 : QUALITE

Article 32 : Territorialisation de la qualité et expression des résultats

Le territoire de la Région Rhône Alpes est découpé en 31 lignes ferroviaires et 11 lignes routières décrites à l'annexe K1.

L'affectation des trains et gares par ligne pour le service de décembre 2006 figure en annexe C2 de la présente convention et cette annexe est mise à jour annuellement.

Les résultats du TER Rhône Alpes en termes de qualité sont exprimés dans les cinq domaines définis à l'article 33 ci après pour chacune des lignes ferroviaires ou routières. Le domaine 6 - information à distance n'est pas territorialisé.

Article 33 : Qualité

La SNCF met en œuvre les moyens nécessaires au maintien et à l'amélioration de la qualité du service, en vue de réaliser les objectifs fixés par la Région dans la présente convention.

La qualité du service est définie et mesurée dans les six domaines suivants :

- Domaine 1 : ponctualité des circulations,
- Domaine 2 : réalisation de l'offre (chapitre 9 continuité du service),
- Domaine 3 : qualité à bord des trains,
- Domaine 4 : qualité dans les gares,
- Domaine 5 : qualité à bord des cars,
- Domaine 6 : qualité de l'information à distance.

Les domaines 1, 3 et 4 donnent lieu à l'application d'un régime de bonus/malus. Le domaine 2 est associé à un régime de pénalités. Les domaines 5 et 6 ne donnent pas lieu à conséquences financières.

Article 34 : Ponctualité

La ponctualité des trains est mesurée à partir de l'écart entre l'horaire théorique d'arrivée et l'horaire effectivement constaté. Les obligations en matière de ponctualité s'appliquent à l'ensemble des trains relevant de la compétence de la Région Rhône Alpes.

Pour la mesure de la ponctualité, sont considérés en retard les trains TER migrants accusant un retard strictement supérieur à 5 minutes à leur gare de destination.

Pour l'année 2007, sont définis comme trains migrants les trains dont tout ou partie du parcours est effectuée entre 6 h 00 et 9 h 00 et entre 16 h 30 et 19 h 30.

A compter de l'année 2008, la définition suivante est envisagée :

- pour la pointe du matin, les trains dont l'horaire d'arrivée dans une gare de Rhône-Alpes est compris dans la tranche horaire 6h00 - 9h00 ;
- pour la pointe du soir, les trains dont l'horaire de départ depuis une gare de Rhône-Alpes est compris dans la tranche horaire 16h30 - 19h30.

Les parties se rencontrent au plus tard en décembre 2007 pour adopter le cas échéant une nouvelle définition. A défaut, la définition retenue pour l'année 2007 demeure applicable.

La SNCF s'engage sur un objectif mesuré sur l'ensemble des dessertes du TER Rhône Alpes, désigné ci-après «Objectif réseau». Cet objectif constitue la base de mesure du régime de bonus/malus précisé à l'article 23 du cahier des charges.

Des objectifs par ligne seront définis au plus tard en décembre 2007.

Article 34.1. Objectif réseau.

L'objectif ponctualité 2007 est fixé à 92%.

Au plus tard en décembre 2007, les parties déterminent les objectifs applicables aux années suivantes, dans la recherche d'une amélioration de la ponctualité.

Dans cette perspective, la SNCF présente trimestriellement une étude comparative des résultats en matière de ponctualité sur la base des paramètres suivants :

- les critères de la convention 2002-2006,
- le découpage du réseau tel que prévu à l'annexe K1,
- la définition des trains migrants selon les deux définitions indiquées à l'article ci-dessus.

L'objectif réseau sera fixé en fonction des objectifs par lignes. Lors de la négociation de ces objectifs, seront décidées la possibilité et l'utilité d'adjoindre aux objectifs de lignes un coefficient de pondération et un seuil plancher.

Article 34.2. Objectifs par lignes.

Au terme de la première année d'exécution de la présente convention, les parties se rapprocheront pour définir les objectifs pour chacune des 31 lignes ferroviaires telles que définies à l'annexe K1, pour chacune des années restantes de la convention. Ils ne donnent pas lieu à bonus – malus. La ligne Valence – Die – Veynes – Gap étant assurée par des trains conventionnés par la Région PACA, ses résultats sont présentés mais ne sont pas évalués au regard des objectifs.

Article 34.3. Exonérations

Lors de l'exécution du service, les trains qui accusent un retard strictement supérieur à 5 minutes pour des motifs ne relevant pas de la responsabilité de la SNCF, tels que décrits à l'annexe E1, ne sont pas comptabilisés dans le calcul de l'intéressement à la ponctualité.

Les conditions dans lesquelles sont prises en compte les conséquences des travaux d'infrastructure sur la ponctualité sont définies à l'article 24 du cahier des charges.

Article 35 : Evaluation de la qualité de service dans les trains, les gares et les cars

Le dispositif qualité a pour objet d'améliorer la prise en compte des attentes des voyageurs. Il se traduit notamment par un renforcement des critères portant sur la qualité de l'information en situation normale comme en situation perturbée, la capacité et la distribution.

La qualité du service dans les trains (annexe C5.1) est évaluée dans les domaines suivants : information en situation normale, information en situation perturbée, capacité, propreté, confort, et accueil.

La qualité du service dans les gares (annexe C5.2) est évaluée dans les domaines suivants : information en situation normale, information en situation perturbée, information multimodale, distribution, propreté, confort, et accueil.

Un outil de mesure de la qualité de l'information diffusée aux voyageurs via le Système d'Information des Voyageurs (SIV) et de la disponibilité de l'équipement est mis en place dès 2008. Le niveau d'information et les modalités de mise en œuvre seront arrêtés par avenant à la présente convention.

La qualité de service dans les cars (annexe C5.3) est évaluée dans les domaines suivants : ponctualité, information (en situation normale et perturbée), accueil, confort, disponibilité des équipements, propreté des modules de transport, et sécurité.

La qualité de l'information à distance (annexe C5.4) fait également l'objet d'une évaluation.

CHAPITRE 8 : RELATIONS VOYAGEURS

Article 36 : Information des voyageurs

La SNCF met en œuvre tous les moyens destinés à assurer l'information du public dans les meilleures conditions d'accessibilité, de lisibilité, de compréhension, de régularité et de rapidité.

En situation normale, le voyageur doit pouvoir obtenir de la SNCF une information régulière et fiable dans les gares et points d'arrêt, trains et cars fréquentés par les voyageurs afin que puissent être atteints les objectifs qualité définis dans le critère « Information ». En situation perturbée, la SNCF organise une information fiable sur la nature des perturbations et leurs conséquences prévisibles selon les exigences définies dans la convention en matière de continuité de service afin d'atteindre les objectifs qualité définis dans le critère « Information ».

Dans tous les cas, l'utilisateur doit pouvoir préparer et effectuer son voyage en bonne connaissance des conditions de fonctionnement des services.

La Région transmet à la SNCF ses orientations et ses attentes concernant l'information des voyageurs en situation normale, perturbée et multimodale.

La Région valide ensuite les supports réalisés par la SNCF, avant leur diffusion, pour vérifier le respect des orientations définies, sous un délai de quatre jours ouvrés après leur transmission par la SNCF.

La SNCF n'est pas tenue par les délais de mise à disposition des supports au public lorsque la Région lui fait part d'une demande de modification de ces derniers. La SNCF peut considérer les supports comme validés par la Région, en l'absence de réaction de celle-ci dans les délais convenus ci-dessus.

Article 37 : Communication

La communication de la SNCF couvre l'ensemble des moyens et des actions mis en œuvre pour faire connaître le service auprès des usagers actuels et potentiels des transports régionaux et assurer le développement de la fréquentation et des recettes, ainsi que la rentabilité de l'exploitation. Cette communication s'attache en particulier à assurer une information systématique des voyageurs sur l'actualité du réseau : nouveaux services, nouveaux matériels, gares réaménagées, nouveautés tarifaires, etc.

La communication de la Région couvre l'ensemble des moyens et actions pour faire connaître et valoriser sa politique et son rôle d'autorité organisatrice, dans l'objectif global de développement de l'usage des transports publics sur le territoire régional.

La Région informe la SNCF, à chaque évolution majeure, des principes de l'univers de communication « Image institutionnelle du Conseil régional Rhône-Alpes », qui doivent être respectés par la SNCF.

La Région conserve la faculté de s'opposer à toute action de communication TER de la SNCF qui pourrait nuire aux intérêts de la Région dans des domaines relevant de décisions et de financements assurés par elle (tarifs, services, matériels, gares...). En cas d'opposition, la Région en précise les motifs par courrier à la SNCF ainsi que ses propositions d'adaptation permettant de lever son opposition.

La SNCF propose des espaces de communication dans tous les trains et les cars du réseau TER ainsi que dans toutes les gares régionales pour toute communication institutionnelle ou toute information multimodale liée au TER, à l'exclusion de tout message à vocation commerciale. La taille des espaces accordés et les modalités de mise à disposition de supports sont précisées dans le cahier des charges à l'article 30.

Article 38 : Plan d'actions commerciales

La SNCF élabore chaque année un plan d'actions commerciales suivant des modalités lui permettant de tenir compte des demandes de la Région dans son plan d'action définitif.

Ce plan décrit également les actions menées en vue de fidéliser les voyageurs régionaux (relations personnalisées,...). Un travail sera conduit en 2007 entre les parties pour préciser le périmètre de ces actions.

Tous les moyens et les actions mis en œuvre par la SNCF pour développer les recettes du réseau TER, et notamment l'information sur les tarifs régionaux et la lutte contre la fraude, sont prévus dans le plan d'actions commerciales, suivant des modalités définies à l'article 33 du cahier des charges.

CHAPITRE 9 : CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC

Article 39 : L'obligation de continuité du service public de transport régional de voyageurs

La SNCF assure, en toutes circonstances, la continuité du service régional de transports publics de voyageurs, sauf cas de force majeure, lesquels sont définis comme tout événement imprévisible, irrésistible et extérieur aux parties, ou autres cas assimilés dont la liste figure en annexe E1.

Lorsqu'un cas de force majeure ou un cas assimilé à celle-ci entraîne la non-réalisation du service, la SNCF est exonérée de sa responsabilité à l'égard de la Région, sans préjudice de ses responsabilités éventuelles à l'égard des usagers ou des tiers. Elle ne peut se voir appliquer aucune pénalité, sous réserve de la réfaction de charges ci-après prévue en cas de grève.

Article 40 : Cas particuliers

Grève

La grève des personnels de la SNCF pour des motifs répondant à des mots d'ordre nationaux à caractère interprofessionnel et/ou ne relevant pas du pouvoir de décision de la SNCF constitue un cas assimilé à la force majeure.

Travaux d'infrastructure

Les travaux d'infrastructure sont décidés et programmés par RFF. Ils sont normalement pris en compte dans le calendrier annuel, tel que prévu dans le décret 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

Toutefois, et indépendamment des aléas d'exploitation prévus à l'article 43.1 ci-après, la réalisation du service peut être perturbée ou altérée, sans que cela relève du fait de la SNCF :

- en raison de travaux non programmés décidés par RFF hors calendrier du service annuel,
- en raison d'une remise en cause du calendrier de programmation ou des conditions d'exécution de ces travaux.

Aussitôt qu'elle a connaissance de la survenance d'une telle situation, la SNCF en informe la Région, en précisant la nature et l'importance des perturbations qui en résultent.

Elle engage aussitôt une concertation avec la Région pour définir les moyens propres à limiter les effets de la perturbation et mettre en œuvre le cas échéant les moyens de substitutions adaptés.

La SNCF s'engage également à fournir aux usagers une information immédiate et suffisante d'un niveau au moins équivalent à celui défini à l'article 42 ci-après en cas de situation perturbée.

Les suppressions de trains consécutifs à de telles situations ne sont pas des décomptés dans la mesure de réalisation de l'offre, et ne peuvent donner lieu à pénalités.

Le tableau de bord de la réalisation du service décrit à l'article 44 permet un suivi de ces suppressions de trains. L'instance de concertation prévue à l'article 28 permet d'évoquer ces situations afin d'améliorer la programmation des travaux.

Article 41 : Situations perturbées inopinées

Constitue une situation perturbée inopinée tout événement ou aléa n'ayant pu être anticipé avant sa réalisation.

Dans ces cas, la SNCF s'oblige :

- à informer la Région dès connaissance de l'événement et au plus tard dans le cadre du rapport journalier (article 57.2 du cahier des charges),
- à assurer dans les meilleurs délais, par courriel ou SMS aux abonnés et utilisateurs fréquents qui l'auront souhaité une information personnalisée,
- sauf lorsque l'urgence, la soudaineté ou le caractère éphémère de l'événement ne le permet pas, à mettre en place un point accueil spécifique dans les grandes gares,
- à informer à posteriori les voyageurs par affichages dans les gares tête de ligne, dans les 31 lignes du réseau.

Article 42 : Prévisibilité du service de transport en situation perturbée

Le plan de transport adapté

La SNCF s'engage, en cas de perturbation prévue et quel qu'en soit le motif, à assurer des niveaux de service garanti en mobilisant l'ensemble des moyens disponibles pour offrir une capacité suffisante en termes de places aux heures de pointe et par ligne, quel que soit le mode (fer ou routier). Cet engagement est défini, d'un point de vue opérationnel, dans un plan de transport adapté aux perturbations prévues, et élaboré par la SNCF conformément au cadre de référence ci après. Ce plan de transport adapté est valable pour toute la durée de la perturbation et est actualisé journalièrement par la SNCF pour tenir compte de l'évolution et de la durée de la perturbation.

Le plan de transport adapté est mis au point suivant un format unique à l'ensemble de la région Rhône-Alpes. Ce format présente une vision par ligne des circulations maintenues ou des cars de substitution prévus.

Pour une perturbation commençant le jour J à 20H, l'élaboration du plan de transport adapté suit le processus suivant :

- Ø l'information de la Région portant notamment sur le motif de la perturbation, son amplitude, et le type de personnel concerné,
- Ø une concertation continue avec la Région sur le plan avant sa mise en oeuvre
- Ø arrêt du plan J-1 avant 16H par la SNCF .

L'exécution de ce plan par la SNCF a pour objet la mise en place d'une utilisation optimale des moyens de transport ferroviaire et routier disponibles et d'une information satisfaisante et immédiate au bénéfice des voyageurs.

Cadre de référence pour la préparation des plans de transport adaptés

Le cadre de référence fixe trois niveaux de dessertes gradués entre le niveau A désignant le niveau le moins élevé et le niveau C désignant le niveau de service le plus élevé :

- Le niveau A vise à assurer au minimum 30% des dessertes programmés d'heures de pointe au plan régional. Ce taux est évalué par journée de perturbation en offre kilométrique (train km + car km) quel que soit le mode de transport (fer ou route),
- Le niveau B vise à assurer au minimum 50% des dessertes programmés d'heures de pointe au plan régional. Ce taux est évalué par journée de perturbation en offre kilométrique (train km + car km) quel que soit le mode de transport (fer ou route),
- Le niveau C vise à assurer au minimum 70% des dessertes programmés d'heures de pointe au plan régional. Ce taux est évalué par journée de perturbation en offre kilométrique (train km + car km) quel que soit le mode de transport (fer ou route).

La consistance des dessertes de chaque ligne, correspondant à la déclinaison opérationnelle du niveau A, B, ou C, est laissée à l'initiative de la SNCF pour répondre au mieux aux besoins des voyageurs en fonction des moyens dont elle dispose. Cette consistance des dessertes fixe pour chaque situation perturbée prévue le contenu du plan de transport adapté.

L'information des voyageurs

Pour une perturbation commençant le jour J à 20H, la SNCF s'engage à informer les voyageurs avant le début de la situation perturbée en mettant en oeuvre l'ensemble des mesures suivantes :

- ✓ le premier jour de la perturbation : insertion d'un communiqué de presse dans les journaux régionaux indiquant le niveau de service prévisible et dans quelles conditions, où et à partir de quelle heure le voyageur pourra consulter le plan de transport adapté (jour J),
- ✓ l'affichage dans les gares et point d'arrêts ferroviaires la veille avant 16H conformément au niveau de service défini dans l'annexe C5 (critères qualité trains et gares),
- ✓ la publication du service ferroviaire et routier sur Internet et par téléphone à J-1 avant 16h,
- ✓ l'envoi, dans les meilleurs délais, par courriel ou SMS aux abonnés et utilisateurs fréquents qui l'auront souhaité d'une information personnalisée
- ✓ en fonction des événements, la mise en place d'un point accueil spécifique dans les grandes gares

L'information du voyageur doit se poursuivre pendant toute la durée de la perturbation par la mise à jour de l'affichage dans les gares et points d'arrêts, d'Internet et de l'information par téléphone, le maintien aux heures de pointe des points spécifiques d'accueil et de renseignement dans les grandes gares.

Article 43 : Conséquences financières en cas de non-respect de l'offre de service programmée

Toutes les circulations ferroviaires et routières sont suivies afin de permettre de déterminer le nombre de trains-kilomètres et de cars kilomètres non réalisés.

La non-réalisation de l'offre est mesurée grâce au suivi de l'exhaustivité des circulations à charge du TER Rhône Alpes. L'indicateur de suivi retenu est le train kilomètre non réalisé (TKM) et le car kilomètre non réalisé (CKM).

Pour le calcul du taux de non réalisation de l'offre ferroviaire, les parties retiennent l'offre conventionnée figurant en annexe A6 mise à jour à chaque changement de service, qui comprend les conséquences liées aux travaux d'infrastructures programmés.

Article 43.1. Cas de non réalisation de l'offre en train km

Afin de tenir compte d'aléas d'exploitation (en ce non compris les cas de force majeure ou assimilés) imposant la réduction, voire la suppression du service, la SNCF ne supporte aucune pénalité lorsque la non réalisation de l'offre de service programmée demeure inférieure à une franchise calculée sur la base d'un pourcentage de train kilomètre devant être réalisé durant l'année considérée. Cette franchise est de 1 % pour toute la durée de la convention.

Au-delà de cette franchise, les conséquences financières à la charge de la SNCF sont les suivantes :

- une pénalité de 6 € par train-km non réalisé, tant que le taux de non réalisation reste inférieur à 2,5%,
- une pénalité de 7 € par train-km non réalisé, pour les trains-km non-réalisés au-delà du taux annuel de non réalisation de 2,5%.

Si le taux de non-réalisation de l'offre excède 5,5%, les parties peuvent décider de mettre en œuvre la clause de révision prévue à l'article 63 de la convention.

Article 43.2. Cas de non réalisation de l'offre en car km

La non réalisation de l'offre car km n'est pas soumise à pénalités.

Article 43.3. Incidences financières des grèves assimilables à un cas de force majeure

Lorsque la non réalisation de l'offre est justifiée par un fait de grève constitutif d'un cas de force majeure au sens de l'article 40, la SNCF supporte la seule réfaction de charges d'un montant égal à 3,5 € par train-kilomètre non réalisé.

Article 43.4. Système de réduction de pénalités

Dans le cas où la SNCF respecte la procédure d'information de la Région et des voyageurs décrite à l'article 42 et réalise le plan de transport adapté qu'elle a communiqué à la Région, le montant des pénalités est réduit par application du système décrit ci après.

La réduction de pénalités est appliquée si, pour chaque évènement, par journée de perturbation, et pour chaque ligne, le service réalisé (train km + cars km) en heures de pointe (telles que définies à l'article 34) est conforme à l'offre de service définie dans le plan de transport adapté. Pour chaque ligne, le service réalisé est réputé être conforme à l'offre de service définie dans le plan de transport adapté dès lors que le nombre de trains ayant circulé est au moins égal à 80% des circulations annoncées dans le plan de transport adapté, arrondi à l'unité inférieure.

Si cette condition est remplie, le montant de pénalités encourues est réduit dans les conditions suivantes :

- la réalisation du niveau A annoncé génère une réduction des pénalités de 1€ par train kilomètre non réalisé,
- la réalisation du niveau B annoncé génère une réduction des pénalités de 1,5€ par train kilomètre non réalisé,
- la réalisation du niveau C annoncé génère une réduction des pénalités de 2 € par train kilomètre non réalisé,

Dans le cas où la SNCF ne réalise pas le plan de transport adapté communiqué à la Région, l'intégralité des pénalités prévues à l'article 43.1 lui est applicable.

En l'absence de plan de transport adapté communiqué à la Région et aux voyageurs suivant les modalités prévues à l'article 42, la SNCF supporte l'intégralité des pénalités prévues et calculées dans les conditions fixées dans l'article 43.1, sans pouvoir bénéficier du système de réduction des pénalités prévu ci-dessus, quel que soit le niveau d'offre effectivement réalisé.

Article 44 : Données de pilotage

Les tableaux de bord mensuels de suivi de la continuité du service permettent un suivi des trains kilomètres non réalisés par ligne et sur le réseau, un suivi des cars kilomètres sur le réseau et un suivi du motif de non réalisation (force majeure et cas assimilés, grèves, travaux, aléas techniques...).

Les tableaux de bord mensuels permettent de suivre pour chaque motif (cas de force majeure et cas assimilé à la force majeure, grèves force majeure, autres grèves, travaux, aléas techniques) les indicateurs suivants :

1. cause,
2. durée,
3. conséquence en train km et car km supprimés par jour,
4. mesure de substitution,
5. taux de non réalisation de l'offre.

Les tableaux de bord mensuels permettent également un suivi synthétique de l'application des plans de transport adaptés : comparaison pour chaque ligne du service réalisé (train km et car km) en heures de pointe au regard de l'offre de service définie dans le plan de transport adapté.

Article 45 : Obligations particulières de la SNCF en matière d'intermodalité

La SNCF fait ses meilleurs efforts d'information et de service pour satisfaire ses obligations en matière d'intermodalité. A cette fin, la SNCF :

- organise avec l'exploitant de chaque réseau urbain la délivrance de contremarques pour faciliter les déplacements en période perturbée ;
- adresse le plan de transport adapté à chacun des exploitants et aux autorités organisatrices.

Article 46 : Plafonnement des pénalités

Pour l'année 2008, en raison de la mise en place du cadencement du réseau régional, le montant des pénalités liées à la non réalisation de l'offre susceptible d'être supporté par la SNCF est, à titre exceptionnel, plafonné à 0,5% des charges forfaitaires (C1 et C4).

CHAPITRE 10 : SURETE ET PREVENTION DANS LES TRAINS ET DANS LES GARES

Article 47 : Missions et objectifs

La sûreté sur le réseau ferroviaire comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux biens et aux personnes, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité, la lutte contre la fraude et des actions de prévention.

Dans ce cadre, la SNCF propose et met en œuvre les politiques correspondantes, dans une approche globale incluant l'ensemble des partenaires participant à la sécurité publique, et en particulier les forces de police et de gendarmerie.

A ce titre, la SNCF est partie prenante aux protocoles ou contrats, régionaux ou locaux, de sécurité. Le protocole Sûreté Etat/Région/SNCF s'inscrit dans cette démarche globale de prise en compte de la sûreté.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau TER Rhône-Alpes se traduisent dans les cinq objectifs suivants :

- l'amélioration de la capacité de réaction et d'intervention,
- l'amélioration du sentiment de sécurité sur les points d'arrêts TER,
- l'amélioration du sentiment de sécurité et la capacité de réaction sur les parkings TER,
- une meilleure protection du matériel roulant à l'encontre des actes de vandalisme (tags, etc.),
- la poursuite du travail de prévention et de lutte contre la fraude.

Un plan annuel de sûreté et de prévention est proposé à la Région par la SNCF conformément aux modalités décrites à l'article 37 du cahier des charges.

Les modalités de mise en œuvre et, si nécessaire, de financement de ce plan sont validées par la Région et la SNCF annuellement en groupe de pilotage.

Article 48 : Actes de vandalisme

En sa qualité de gardien des biens mobiliers et immobiliers, et dans le cadre de ses obligations d'entretien, la SNCF doit notamment prendre toutes mesures utiles pour prévenir les actes de vandalisme et y remédier.

La SNCF supporte l'intégralité des charges liées aux actes de vandalisme affectant les biens nécessaires à l'exploitation du service public.

Dans le cas où le montant annuel des dépenses liées aux actes de vandalisme sur le matériel roulant excède une somme fixée à 1,8 millions d'euros, la Région et la SNCF se rencontrent pour évaluer l'opportunité d'une remise en état et conviennent des modalités de prise en charge des dépenses excédant ledit montant.

La SNCF transmet alors à la Région toutes les informations utiles permettant de justifier l'existence des actes de vandalisme et le montant des dépenses liées à la réparation de leurs conséquences.

A défaut d'accord entre la Région et la SNCF, le montant des dépenses excédant ce plafond est partagé à parts égales entre les parties.

CHAPITRE 11 : BILLETTIQUE

Article 49 : Objectifs et déploiement

Une convention d'investissement spécifique conclue le 6 février 2004 entre la Région et la SNCF pour une durée de 6 ans organise le déploiement de la carte billettique, dénommée OÙRA! sur le réseau TER Rhône-Alpes. Cette convention précise notamment les objectifs du projet et les rôles respectifs de la Région et de la SNCF. Elle prévoit également les engagements financiers des deux partenaires relatifs aux coûts d'investissement.

Le calendrier prévisionnel de déploiement est présenté en annexe H1.

Article 50 : Déclaration CNIL

La SNCF est tenue de procéder à la déclaration du système billettique auprès de la CNIL (Commission Nationale Informatique et Liberté) et de respecter les obligations qui y sont liées

Article 51 : Données billettiques

Le système billettique permet de disposer de données d'usage du réseau TER Rhône-Alpes concernant les porteurs de la carte OÙRA!. La liste de ces données et les modalités de leur transmission par la SNCF à la Région sont précisées à l'article 41 du cahier des charges de la présente convention.

Article 52 : Propriété des équipements de la billettique OÙRA!

La convention spécifique du 6 février 2004 prévoit le régime juridique des matériels et logiciels nécessaires à son exécution.

La propriété des équipements de distribution, validation et contrôle de la billettique OÙRA! installés dans les cars TER des lignes routières qui ne relèveront plus de la convention TER conclue avec la SNCF est transférée à la Région à compter de la reprise en gestion directe par cette dernière des lignes concernées

Article 53 : Services complémentaires

Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, la Région et la SNCF étudient les moyens de développer l'accès aux services en gare en recourant à la carte OÙRA! (accès aux toilettes, accès aux bâtiments voyageurs, accès aux parcs vélos...).

CHAPITRE 12 : TARIFICATION

Article 54 : Les compétences respectives de la Région Rhône Alpes et de la SNCF

Article 54.1. Les compétences de la Région

La Région :

- décide, pour l'ensemble des services définis en annexe A6, de la tarification du service public de transport régional de voyageurs, dans le respect des principes du système tarifaire national ;
- définit les hausses tarifaires s'appliquant sur la tarification régionale ;
- définit et décide en partenariat avec les autorités organisatrices de transport urbaines ou départementales, la politique de tarification multimodale. ;
- définit et décide en partenariat avec d'autres autorités organisatrices régionales des accords tarifaires sur des parcours interrégionaux ;
- décide en partenariat avec les autorités organisatrices avec lesquelles elle a conclu un accord tarifaire (tarification multimodale ou accord interrégional) des hausses tarifaires s'appliquant sur la tarification multimodale ou interrégionale ;
- communique à la SNCF chaque année un plan pluriannuel de développement de nouveaux produits tarifaires monomodaux et multimodaux. Ce plan est acté par le groupe de suivi prévu à l'article 74.2 de la convention. Toute modification de ce plan fait l'objet d'une validation en groupe de suivi ;
- valide un plan annuel de tarifications promotionnelles proposées par la SNCF dans le cadre du Plan d'Actions Commerciales (PAC) ;
- évalue la politique tarifaire régionale.

Les charges supplémentaires d'exploitation résultant le cas échéant de la mise en œuvre de dispositions tarifaires spécifiques sont à la charge de la Région.

Article 54.2. Le rôle de la SNCF

La SNCF :

- peut proposer à la Région, à l'issue d'un bilan des tarifications, des évolutions de la tarification régionale, de la tarification multimodale et de la tarification s'appliquant sur des parcours interrégionaux ;
- fait bénéficier la Région de son expertise en matière de tarification et assure en tant que de besoin un rôle d'information, de conseil et d'études ;
- met en œuvre la politique tarifaire décidée par l'autorité organisatrice ;
- doit adapter son système de distribution à la vente de ces tarifications dans les gares TER et celles relevant de la direction des gares et de l'escale. Elle doit également faire connaître les modalités d'usage de ces tarifications à l'ensemble des personnels de vente et de contrôle ;
- applique les hausses tarifaires décidées par la Région sur les tarifs régionaux ;
- informe par avance la Région des propositions de hausses tarifaires qu'elle soumet à l'homologation de l'Etat. Elle transmet le taux d'augmentation tarifaire définitive au plus tard 1 mois avant sa mise en œuvre.
- propose et réalise à la Région un plan annuel de tarifications promotionnelles, dans le cadre du PAC.
- informe la Région des évolutions de la tarification nationale et en mesure les impacts sur l'activité TER.

Article 55 : Présentation des catégories de tarification applicables sur le réseau TER Rhône-Alpes

Plusieurs types de tarifications sont en vigueur sur le service TER Rhône-Alpes :

- la tarification monomodale régionale,
- la tarification multimodale régionale,
- la tarification promotionnelle,
- la tarification nationale,
- les accords tarifaires avec d'autres Régions.

Article 55.1. La tarification monomodale régionale

Cette tarification spécifique s'applique aux services d'intérêt régional. Elle est valable pour les parcours internes au périmètre TER de la Région Rhône-Alpes. Elle peut s'appliquer sur des parcours interrégionaux lorsque la Région a conclu un accord tarifaire avec d'autres Régions.

La tarification régionale s'applique aux services nationaux assurant une desserte régionale pour le parcours effectué à l'intérieur de la Région à l'exception des trains à accès limité nécessitant une réservation.

A titre dérogatoire, des avenants particuliers pourront au cas par cas prévoir l'application de cette tarification aux services nationaux à accès limité pour des parcours internes au périmètre TER.

Article 55.2. La tarification multimodale régionale

Cette tarification est spécifique à des déplacements combinant le service TER Rhône-Alpes et un ou des réseau(x) de transport (urbains, départementaux) ainsi que des services liés au déplacement (stationnement, modes doux...).

Article 55.3. La tarification promotionnelle

Il s'agit d'une tarification limitée dans le temps, soit sur un territoire, soit pour un public déterminé.

Article 55 4. La tarification nationale

La tarification nationale est décidée par l'Etat sur proposition de la SNCF. Elle s'applique sur le réseau ferroviaire français, dans les conditions prévues par le titre IV (Tarification et accès aux trains) du décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001.

Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs.

Sauf décision contraire de la Région, les tarifs nationaux autres que les tarifs sociaux, s'appliquent au service TER sur les parcours intra-régionaux.

Article 55. 5. Les accords tarifaires avec d'autres Régions

Un accord tarifaire entre la Région Rhône-Alpes et une autre région permet d'appliquer une tarification monomodale différente de la tarification nationale sur des parcours interrégionaux. Il peut s'agir d'un accord avec une ou plusieurs régions qui permet d'étendre le bénéfice de la tarification de la Région Rhône-Alpes à des parcours interrégionaux.

Article 56 : Accès des voyageurs régionaux aux services nationaux

Les titres de transport TER ne donnent pas accès aux trains nationaux à accès limité. Cependant, à titre exceptionnel, lorsqu'une desserte nationale est positionnée sur une plage horaire intéressant particulièrement la clientèle régionale, dans laquelle il est techniquement impossible de créer, modifier ou reconduire une desserte ferroviaire régionale, des accords dérogatoires peuvent être négociés au cas par cas. L'accord donne lieu à un avenant à la présente convention.

Ces accords couvrent la durée d'un service et leur opportunité est réexaminée à chaque service annuel.

L'article 43 du cahier des charges précise les modalités de définition et d'étude des cas identifiés.

CHAPITRE 13 : AUTRES PRECISIONS SUR LES MODALITES D'EXECUTION DU SERVICE

Article 57 : Sécurité des circulations ferroviaires et adaptation de la longueur des quais

Lorsque la SNCF envisage, en raison d'une longueur de quai insuffisante, de supprimer la desserte d'une gare, de modifier la longueur d'un train ou de même lorsqu'elle a connaissance d'un projet d'investissement de RFF pour l'aménagement d'un quai en gare, la SNCF en informe préalablement, dans un délai raisonnable, la Région Rhône-Alpes en lui communiquant l'ensemble des éléments relatifs à l'exploitation nécessaires à sa complète information.

La SNCF recherche alors, dans tous les cas, à engager avec la Région Rhône-Alpes la concertation la plus large possible avant de procéder à de telles décisions.

Eu égard au développement de fréquentation attendu, les parties conviennent d'étudier avec RFF un programme pluriannuel visant à résorber les cas de quais trop courts là où les mesures en matière d'exploitation ne permettent pas de traiter les situations.

Article 58 : Exploitation des services de transport de voyageurs par des tiers

La SNCF peut confier l'exécution des services de transport ferroviaire et routier à des tiers dans le cadre de contrat de prestations de services de transport aux fins de s'acquitter de certaines de ses missions de transport de voyageurs prévues par la présente convention.

La SNCF est libre de recourir aux prestataires de services qu'elle souhaite pour assurer l'exploitation des services de transport dans le respect des obligations de publicité et mise en concurrence qui lui sont applicables au regard des textes la régissant.

La SNCF demeure néanmoins entièrement responsable à l'égard de la Région et des usagers du service public régional de transport de voyageurs de la bonne exécution des services de transport qu'elle aura confiés à des tiers, dans les conditions prévues dans la présente convention et son cahier des charges. Elle assure directement la rémunération de ses prestataires de service sans que la Région ne puisse en aucune manière se substituer à la SNCF à ce titre.

TITRE III – CONDITIONS FINANCIERES D'EXPLOITATION DU SERVICE

CHAPITRE 1 : REGIME FINANCIER ET COMPTABLE

Article 59 : Généralités

Les services contractualisés entre la Région et la SNCF donnent lieu à l'établissement d'un compte d'exploitation du service régional de transport Rhône-Alpes, comprenant les charges et les produits définis ci-après.

Les principes de calcul et de modulation de la contribution financière de la Région reposent sur la distinction entre les rôles et responsabilités revenant respectivement à la Région et à la SNCF, laquelle assume le risque industriel en s'engageant sur un montant pluriannuel forfaitaire de charges.

La Région supporte le risque sur les recettes de trafic, un système d'intéressement aux recettes incitant les parties à leur développement.

La contribution financière de la Région compense l'écart entre les charges contractuelles et les recettes contractuelles.

Un système de bonus/malus incite au respect des objectifs de qualité.

Un système de pénalités sanctionne l'inexécution du service objet de la présente convention.

Article 60 : Les charges contractuelles

Les charges contractuelles sont composées de charges d'exploitation contractuelles et de la participation aux risques et aléas.

Article 60.1. Les charges d'exploitation contractuelles

Elles couvrent l'ensemble des dépenses supportées par la SNCF pour l'exploitation du service régional décrit dans la présente convention et sont composées :

- de charges forfaitisées (C1) qui se décomposent en charges forfaitaires exprimées en euros et H.T., sur lesquelles la SNCF assume le risque industriel car elles sont de sa responsabilité d'exploitant du service,
- de charges non forfaitisées (C2) répercutées à la Région « à l'euro l'euro », et qui sont des charges qui ne relèvent pas de la responsabilité de la SNCF ou dont elle n'a pas la seule maîtrise. Ces charges prévisionnelles, en euros et H.T., seront prises en compte à leur valeur effectivement constatée,
- de charges spécifiques liées au lancement et à l'exploitation de la billettique (C3) exprimées en euros H.T,
- de charges d'exploitation liées aux services en gares (C4) exprimées en euros H.T.

En cas de modification de l'offre de service non prévue dans le cadre de la convention et décidée par la Région, le montant des charges est révisé par voie d'avenant dans les conditions prévues à l'article 62.5.

Article 60.1.1. Les charges forfaitaires C1

Art. 60.1.1.1. Principes et définitions

La SNCF s'engage pour la durée du contrat sur le montant des charges d'exploitation C1 qui couvrent l'ensemble des charges supportées par la SNCF pour l'exploitation du service régional, à l'exception des charges C2, C3, C4 définies plus bas.

Le C1 est composé des postes de charges suivants :

1/ Circulation des trains

- conduite
- accompagnement
- énergie diesel
- énergie électrique
- interpénétration et résultat sur opérations faites en commun

2/ Charges routières

- services routiers réguliers
- autres services routiers

3/ Charges de matériels roulants

- prêts aux autres activités
- emprunts auprès des autres activités
- entretien maintenance, comprenant :
 - > maintenance courante
 - > grosses opérations de maintenance
 - > charges de structures
 - > autres charges (réparations accidentelles et échanges d'organes)
- nettoyage

4/ Charges au sol

- services en gares (hors C4)
- distribution, comprenant :
 - > commissions de distribution perçues
 - > commissions de distribution versées
 - > autres charges de distribution
- manœuvres
- entretien des gares
- refacturation de l'activité Gares
- charges de capital des gares

5/ Autres charges

- gestion du TER
- structure SNCF

Art. 60.1.1.2. Montant des charges C1

Le montant des charges C1 pour l'année 2007 est fixé à 341 099 778 €(€2007) et détaillé en annexe I. 1.

Le C1 avant indexation et modifications de l'offre varie au cours des années suivantes pour tenir compte de la mise en place du cadencement, des investissements dans les ateliers de maintenance du matériel roulant et de la mise en place du système d'information voyageur (SIV), du poste de commandement sûreté, et de l'évolution du périmètre des services routiers géré par la SNCF selon les modalités décrites ci-après.

Art. 60.1.1.3. Points particuliers

Art. 60.1.1.3.1. Cadencement

L'introduction du cadencement en décembre 2007, dont la consistance est décrite dans le cahier des charges et précisée à l'annexe A.16, porte les dispositions suivantes :

L'impact financier, en année pleine, sur les charges C1, de son introduction est de 18 468 000 € en €2008.

Le montant des charges C1 de l'année 2007 (C1₂₀₀₇) comprend une quote-part 2007 des charges C1 de 700 000 € (€ 2007) affectées à la mise en œuvre du cadencement, soit approximativement 721 000 € (€2008). La répartition de ces charges par poste est présentée en annexe I. 2.

En 2008, le montant des charges C1 supplémentaires au titre du cadencement, en plus de la quote-part évoquée précédemment, s'élève à 17 747 000 € (€2008), tel que présenté en annexe I. 2.

En 2009, les charges C1 seront majorées de 618 000 € (€2009) pour tenir compte des augmentations de composition des trains.

Art. 60.1.1.3.2. Les charges de capital des ateliers de maintenance du matériel roulant

Le renouvellement des ateliers de maintenance, engagé à partir de 2007, se traduit par des investissements prévisionnels estimés à 31 500 000 €

Sa mise en œuvre progressive, selon le calendrier établi en annexe I. 3, génèrera des charges de capital supplémentaire à intégrer dans le C1

L'impact sur les charges C1 pourra être revu si une opération est annulée ou sa mise en œuvre reportée de plus de 6 mois.

Les modalités de financement des investissements et d'amortissements de l'atelier de maintenance du matériel roulant lié aux dessertes de l'Ouest Lyonnais ne sont pas incluses dans l'échéancier et feront l'objet d'un avenant.

Art. 60.1.1.3.3. Système d'Information Voyageur (SIV)

Le déploiement progressif du Système d'Informations Voyageurs (SIV) sur le réseau TER générera des charges C1 supplémentaires suivant le calendrier en euro 2007 fourni en annexe I. 4.

L'impact sur les charges C1 pourra être revu si le déploiement du SIV est interrompu ou retardé de plus de 6 mois par rapport au planning indiqué dans la convention d'investissement SIV.

Art. 60.1.1.3.4. Poste de commandement régional sûreté

Le prorata de charges liées au fonctionnement du poste de commandement régional sûreté, imputable au TER Rhône-Alpes, est fixé à 120 000 € (€2007).

Le forfait de charges C1 sera revu de ce montant à compter du 1er janvier 2008.

Art. 60.1.1.3.5. Charges routières

Le forfait de charges C1 évoluera avec la reprise en gestion directe par la Région des lignes routières figurant en **annexe A.8**. Les montants de réduction du forfait de charges seront établis par avenant conformément à l'article **14** du cahier des charges.

Art. 60.1.1.3.6. Augmentation des capacités de transport

Le montant des charges C1 pour l'année 2007 couvre les augmentations des capacités de transport (trains et cars) rendues nécessaires pour absorber l'évolution de la fréquentation en 2007.

Les suppléments de charges liées au cadencement décrites dans l'article 60.1.1.3.1 couvrent les augmentations des capacités de transport en 2008 et en 2009, dans la limite d'une augmentation de la fréquentation de 20% par rapport à l'année 2007.

A partir de 2009, les augmentations des capacités de transport (caisses-km et doublage par car) font l'objet d'une prise en considération qui est instruite dans les mêmes conditions que les modifications de desserte. A cet effet, la SNCF produit les éléments physiques justificatifs permettant d'établir les besoins non couverts.

En cours de service unique, la SNCF s'engage, dans le cadre de son forfait de charges C1, à adapter les capacités de transport pour répondre aux évolutions de fréquentation.

Art. 60.1.1.4. Indexation

Art. 60.1.1.4.1. Principe

Les charges comprises dans le C1 seront actualisées à partir de l'année 2008 en application de la formule suivante :

$$C1_n = (C1_{2007} + MO_n) \times \text{Index} \times (1 + 0,13 \times T_n \times E)_1$$

Où :

-C1_n = montant des charges C1 de l'année n en euros courants

-C1₂₀₀₇ = montant des charges C1 de l'année 2007 aux conditions économiques 2007

-MO_n = montant des charges C1 des modifications d'offre votées entre le 1er janvier 2007 et l'année n aux conditions économique 2007 (par application du terme 'index' de la formule d'indexation)

$$\text{index} = \left(0,490 \frac{\text{ICHTTS}_n}{\text{ICHTTS}_{2007}} + 0,209 \frac{\text{EKS}_n}{\text{EKS}_{2007}} + 0,134 \frac{\text{FSD3}_n}{\text{FSD3}_{2007}} + 0,099 \frac{\text{ING}_n}{\text{ING}_{2007}} + 0,029 \frac{\text{FODC4}_n}{\text{FODC4}_{2007}} + 0,039 \frac{\text{EFBCFE}_n}{\text{EFBCFE}_{2007}} \right)$$

-ICHTTS : Indice mensuel du coût horaire du travail, tous salariés du secteur des industries mécaniques et électriques. Source : site internet de l'INSEE www.insee.fr

-EKS : Indice trimestriel de salaires mensuels de l'ensemble des salariés du secteur des transports. Source : site internet de la DARES www.travail.gouv.fr

¹ La composante (1+0,13*T_n*E) de la formule d'indexation ne s'applique qu'à partir de 2009

-FDS3 : Indice mensuel des prix des produits et services divers n°3. Source : site internet du Moniteur www.lemoniteur-expert.com

-ING : Indice mensuel utilisé dans le cadre des missions d'ingénierie et d'architecture. Source : site internet du Moniteur www.lemoniteur-expert.com

-FODC4 : Indice mensuel du fioul domestique. Source : site internet du Moniteur www.lemoniteur-expert.com

-EFBCFE : Indice mensuel représentatif de l'évolution du coût d'achat d'énergie électrique, égal, pour le mois m de l'année n, à la 1^{ère} cotation du mois m de l'année n-1 du produit à terme EFBCFE aaaa (où aaaa représente l'année n sur 4 chiffres). Ce produit, échangé sur la bourse française de l'énergie électrique Powernext, correspond à de la haute tension achetée au mois m de n-1 (tarif de base) et consommée en continu tout au long de l'année n. Source : site internet www.powernext.fr.

-E : Elasticité fixée à 0,5

-T_n = accroissement du trafic exprimé en voyageurs-kilomètres (VK) au-delà du seuil défini ci-après

-VK₂₀₀₇ : nombre de voyageurs kilomètres de l'année 2007

-VK_n : nombre de voyageurs kilomètres de l'année considérée.

$$\frac{VK_n}{VK_{2007}} \leq 1,15$$
si $\frac{VK_n}{VK_{2007}}$, alors T_n = 0

$$\frac{VK_n}{VK_{2007}} > 1,15$$
si $\frac{VK_n}{VK_{2007}}$, alors T_n = $\frac{VK_n}{VK_{2007}} - 1,15$.

0,13 * T_n * E : ce terme permet de prendre en compte l'évolution des charges liées à la fréquentation à l'exception des capacités de transport (trains et cars) traitées à l'article 60.1.1.3.6. L'effet de cette composante de la formule d'indexation, est plafonnée à 4 M€HT (€courants)

Les valeurs des indices retenues pour l'année 2007 correspondent à la moyenne arithmétique des indices constatés de janvier à décembre 2007.

Les valeurs des indices retenues pour l'année n correspondent à la moyenne arithmétique des indices constatés de janvier à décembre n.

Art. 60.1.1.4.2. Révision de la formule

En cas de disparition ou de suspension de publication des indices ou références définis ci-dessus, les parties conviendront du choix d'autres indices ou références et d'une formule de raccordement.

Par ailleurs, la formule d'indexation pourra être revue si le poids réel de l'un des postes évolue de plus de 15 % par rapport à son poids conventionnel reconstitué pour l'année n. Le poste électricité est apprécié hors partie transport (RTE) représentant 20 % des charges globales d'électricité.

Art. 60.1.1.4.3. Cas de l'électricité

En 2007, l'indice Electricité retenu est EFBCFE. Le poste « énergie électrique » du forfait de charges a été établi en prenant une hypothèse d'augmentation du prix de l'électricité entre 2006 et 2007 de 25%.

A l'issue de l'année 2007 et de l'année 2008 de la convention, une étude sera menée sur deux volets :

- comparaison entre le coût pour le TER Rhône Alpes des approvisionnements électriques réels d'une part et le coût conventionnel intégrant les variations de l'offre d'autre part (hors partie transport) à méthode constante (notamment répartition de l'électricité entre les différentes activités SNCF) sans que cette comparaison ne puisse modifier le compte conventionnel 2007 joint en annexe I. 1.
- comparaison entre l'évolution de l'indice EFBCFE à partir de 2005 et le coût du kilo watt heure acheté par la SNCF (hors transport) selon la formule suivante :

$$\left| \frac{(EFBCFE_n - EFBCFE_{n-1})}{EFBCFE_{n-1}} - \frac{(CW_n - CW_{n-1})}{CW_{n-1}} \right|$$

Où :

CW_n = Coût du KWH SNCF

Si l'un des écarts est supérieur à 5%, les deux parties se rencontrent afin d'en tirer les conséquences, notamment en termes de choix d'indice, de référence ou de modélisation de l'évolution des coûts d'exploitation électriques.

Art. 60.1.2. Les charges d'exploitation facturées au réel C2

Art. 60.1.2.1. Principes et définition

Les charges C2 correspondent à des charges qui ne relèvent pas de la responsabilité de la SNCF ou dont la SNCF n'a pas la seule maîtrise.

Elles comprennent les éléments suivants :

1/ Péages d'infrastructure

- les droits d'accès
- les droits de réservation (sillons et arrêts en gare)
- les droits de circulation
- la redevance complémentaire d'électricité

2/ Matériel roulant

- les amortissements du matériel roulant
- les reprises de subvention sur le matériel roulant
- les charges financières sur le matériel roulant
- la taxe professionnelle payée par la SNCF sur le matériel roulant
- les redevances de location des matériels, propriété de la Région

3/ Autres charges au réel

- la fabrication des cartes et étuis des produits tarifaires régionaux
- les prestations sous-traitées 'Coup de pouce'
- les supports d'informations complémentaires
- le droit versé à l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire

Elles sont répercutées à l'euro l'euro à la Région par la SNCF, sur présentation des pièces justificatives décrites en annexe I. 5-2.

Art. 60.1.2.2. Montant des charges C2

Le montant des charges C2 est évalué à 125 584 251€H.T. en 2007 (€2007) et détaillé en annexe I. 1.

Art. 60.1.2.3. Cas particuliers : les matériels X 72 500

La prise en charge par la Région, la SNCF et le constructeur des charges liées aux opérations de fiabilisation et de sécurisation des matériels X 72 500 fera l'objet d'une discussion entre les parties avant le 30 juin 2007. Cette discussion en déterminera l'impact sur les charges de capital répercutées en C2.

Art.60.1.3. Les charges spécifiques liées au lancement et à l'exploitation du système billettique C3

Art. 60.1.3.1. Principes et définition

Les charges C3 correspondent à des charges propres liées à la mise en place du système billettique.

Elles comprennent les éléments suivants :

1/ Les charges d'exploitation forfaitaires liées au lancement (C3-1) :

- Encadrement pour le lancement,
- Communication interne et externe,
- Fonctionnement de la plateforme de tests,
- Gestion des appels billettiques par le centre de contact SNCF,
- Mesures d'accompagnement à la validation systématique à l'entrée.

2/ Les charges d'exploitation au réel liées au lancement (C3-2) :

- Achat et distribution des cartes billettique,
- Achat d'outil de lecture des cartes billettique pour le personnel SNCF.

3/ Les charges de conduite de projet (C3-3) pour le déploiement du système billettique correspondant à 8,5% de la somme des charges C3-1 et C3-2.

4/ Les charges de fonctionnement récurrent de la billettique (C3-4)

- fonctionnement des espaces OÙRA (dont émission de carte),
- frais de télécommunications et maintenance des équipements (valideurs, superviseurs, portables de contrôle),
- fonctionnement du centre de contrôle exploitant.

Art. 60.1.3.2. Montant des charges C3 liées au lancement

Elles comprennent les charges C3-1, C3-2, C3-3 qui sont plafonnées à 6 299 455 €HT (CE décembre 2002) sur la durée du projet. Les modalités d'indexation des charges liées au lancement sont décrites dans l'annexe I. 9-1 ci-jointe.

Art. 60.1.3.2.1. Charges forfaitaires C3-1

Le montant de charges C3-1 est fixé à 1 922 000 €H.T. en 2007 (€2007). Pour les années suivantes, ce montant sera déterminé en fonction du déploiement du projet billettique.

Art. 60.1.3.2.2. Charges réelles C3-2

Les charges C3-2 sont révisées conformément aux marchés passés. Ces charges sont payées à « l'euro l'euro » par la Région à la SNCF sur présentation d'une copie des factures des matériels et équipements concernant exclusivement la Région.

Le montant du C3-2 est évalué à 289 982 €H.T. en 2007 (€2007).

Art. 60.1.3.2.3. Charges C3-3

Le montant de charges C3-3 correspondant à 8,5% de la somme de C3-1 et C3-2, est évalué à 188 018 €H.T. en 2007 (€2007).

Art. 60.1.3.3 Montant des charges de fonctionnement récurrent C3-4

Le montant des charges forfaitaires C3-4 est fixé à 600 000 € en 2007 (€2007) et 618 000 € en 2008 (€2008). Il correspond au périmètre défini dans la convention d'investissement billettique en vigueur, actualisé du calendrier prévisionnel de déploiement figurant en annexe H1. En cas d'avenant à la convention d'investissement billettique, les parties actualiseront le cas échéant les montants ci-dessus par avenant à la présente convention.

Les montants pour les années 2009 et suivantes seront fixés par avenant.

Art 60.1.4 Les charges spécifiques liées aux services en gares C4

Art. 60.1.4.1. Principes et définitions

Les charges C4 sont les charges d'exploitation forfaitisées liées aux services en gares TER affectés à l'activité TER Rhône-Alpes, dont la liste est reprise en annexe C.1.

Elles comprennent les charges de personnel pour les services rendus aux usagers dans les gares TER dans lesquelles la SNCF assure un service d'ouverture ou de distribution hors renforts ponctuels.

Les charges d'exploitation liées aux services en gare comprennent :

- les charges de personnel TER, lesquelles correspondent aux charges des agents affectés à l'activité TER et travaillant dans les gares TER,
- les autres refacturations, lesquelles correspondent aux charges de personnel d'autres activités travaillant dans les gares TER pour l'activité TER.

Art. 60.1.4.2. Montant des charges C4

Le montant de charges C4 de l'année 2007 (C4 2007) est fixé à 19 702 000 €H.T. (€2007) et détaillé en annexe I. 1. Hors indexation précisée ci-dessous, les modalités d'évolution de ces charges sont précisées à l'article 30.8 de la convention.

Art. 60.1.4.3. Indexation

Les charges C4 sont forfaitisées et actualisées en application de la formule suivante :

$$C4_n = C4_{2007} \times \left[\frac{ICHTTS1_n}{ICHTTS1_{2007}} + (n - 2007) \times 0,005 \right]$$

Où

C4_n : montant des charges C4 de l'année n

C4₂₀₀₇ : montant des charges C4 de l'année 2007 (€2007)

ICHTTS : Indice mensuel du coût horaire du travail, tous salariés du secteur des industries mécaniques et électriques

Les valeurs des indices retenues pour l'année 2007 correspondent à la moyenne arithmétique des indices constatés de janvier à décembre 2007.

Les valeurs des indices retenues pour l'année n correspondent à la moyenne arithmétique des indices constatés sur les 12 mois de l'année n.

Article 60.2. Participation de la Région aux risques et aléas assumés par la SNCF

Art. 60.2.1. Principes et définitions

La SNCF s'engageant sur un montant pluriannuel forfaitaire de charges C1 et C4, une participation aux risques et aléas (PRA), exprimée en euro H.T., est versée par la Région à la SNCF.

Art. 60.2.2. Détermination de la participation

La SNCF perçoit une participation aux risques et aléas de 2,5% de la somme du C1 et C4.

Pour l'année 2007, le montant fera l'objet d'un abattement de 3 248 044 €(€2007).

Pour l'année 2008, le montant fera l'objet d'un abattement de 6 192 000 €(€2008).

Article 61 : Recettes contractuelles

Article 61.1. Principes et définitions

Art. 61.1.1. Principes

La SNCF perçoit et conserve l'ensemble des produits de l'exploitation du service public de transport régional.

Les recettes sont prises en compte à leur valeur hors taxes.

Les recettes du trafic sont prises en compte à leur valeur réelle hors compensations tarifaires autres que militaires pour le calcul de la contribution financière de la Région. Les autres recettes sont forfaitaires ou au réel conformément à l'article 61.1.2.2.

La SNCF s'engage chaque année sur un objectif de recettes et est intéressée aux résultats.

Art. 61.1.2. Composition des recettes contractuelles

Elles se décomposent en recettes du trafic et autres recettes.

Art. 61.1.2.1. Recettes du trafic

Les recettes du trafic sont constituées des recettes perçues par la SNCF auprès des voyageurs pour lesquelles le prix des titres de transports est fixé sur la base d'une part, de tarifs nationaux homologués par l'Etat, et d'autre part, des tarifs spécifiques décidés par la Région.

Elles comprennent les compensations pour tarifs militaires et n'incluent ni les compensations pour tarifs sociaux nationaux ni les compensations pour tarifs régionaux.

Elles sont constituées des éléments suivants : recettes du marché grand public, recettes du marché jeunes, recettes du marché occasionnel, et autres recettes du trafic.

Les recettes du trafic sont réparties selon les modalités du règlement comptable et financier interne à la SNCF dit « FC12K Recettes ».

La Région pourra procéder à l'audit du système FC12K. Pour toute modification du FC12K recettes qui pourrait avoir des incidences significatives (>200 000 €) sur le niveau de recettes ou leur répartition, la SNCF informera la Région par écrit et produira l'analyse d'impact sur les recettes du TER Rhône-Alpes au plus tard lors de la proposition de contribution définitive de l'année considérée.

Si cette modification génère une perte de recettes, la SNCF et la Région se revoient pour étudier les mesures à mettre en œuvre.

En 2007, le montant des recettes du trafic est évalué à 158 910 415 €(€2007).

Art. 61.1.2.2. Autres Recettes

Les autres recettes sont composées des autres recettes forfaitaires, des autres recettes réelles et des recettes diverses (liste pour 2007 précisée en annexe I. 6) :

Les « Autres recettes forfaitaires » comprennent :

- les recettes des activités complémentaires liées à l'exploitation des services (quote-part de publicité sur les cars, les trains et dans les gares TER, les locations et concessions immobilières TER),
- les autres recettes d'exploitation ou financières, à caractère régulier ou exceptionnel,
- du produit des indemnisations forfaitaires liées aux infractions à la police des chemins de fer,
- les produits liés aux conventions d'interpénétration,
- les subventions faisant l'objet de conventions de rabattements.

Ces recettes sont fixées à 2 159 000 € en 2007 (€2007). Elles seront revalorisées chaque année de 2,5 %.

Les « Autres recettes réelles » comprennent les recettes listées en annexe I. 6 et les subventions publiques.

Elles sont établies au réel sur la base de pièces justificatives transmis par la SNCF.

En 2007, ces autres recettes réelles sont évaluées à 450 000 €

Les « recettes diverses » intègrent en 2007 et 2008 une compensation exceptionnelle de la SNCF au titre de la valorisation des recettes des billets TER en correspondance, à hauteur de 1 000 000 € en 2007 (€2007) et 2 000 000 € en 2008 (€2008) selon les modalités décrites dans l'article 62.1.3.5 .

Article 61.2. Intéressement aux recettes

Art. 61.2.1. Objectif de recettes

Art. 61.2.1.1. Principes et définitions

Pour 2007, l'objectif de recettes (OR) est fixé à 150 910 415 € HT (€2007).

A partir de 2008, l'objectif de recettes (OR) de l'année n se détermine sur la base :

§ des recettes réelles de trafic (RT) de l'année n-2

§ d'une quote-part • de la variation de recettes entre les années n-2 et n-1

Ces montants de recettes sont exprimés hors compensations tarifaires nationales et régionales sauf militaires, et corrigés des évolutions de l'offre (• Offre) et de tout ou partie (HT) de la hausse tarifaire selon les années.

Ainsi :

$$OR_n = (RT_{n-2} \times (1+HT_{n-1/n-2}) + \bullet \text{ Offre}_{n-1}) \times (1+HT_{n/n-1}) + \bullet [(RT_{n-1} \times (1+HT_{n/n-1}) + \bullet \text{ Offre}_n) - (RT_{n-2} \times (1+HT_{n-1/n-2}) + \bullet \text{ Offre}_{n-1}) \times (1+HT_{n/n-1})]$$

Où :

HT = part de la hausse tarifaire n par rapport à n-1 exprimée en pourcentage.

RT_n = recettes du trafic de l'année n

• Offre_n = ajustement de l'objectif de recettes de l'année n par rapport à n-1 au titre de la variation de l'offre entre n-1 et n. Cet ajustement est fixé par avenant, à l'exception du cadencement pour lequel cet ajustement est défini à l'article 61.2.1.2.

avec

• = 0,75 pour 2008 et 2009 et • = 0,60 pour 2010 à 2014

HT_{n/n-1} = impact sur l'année de la hausse tarifaire intervenue entre n-1 et n.

Pour les valeurs de n= 2008 et 2009, cet impact est fixé à 100% de la hausse tarifaire.

Pour les valeurs de n > 2009, cet impact est fixé à 75% de la hausse tarifaire.

Art. 61.2.1.2. Impact du cadencement sur l'objectif de recettes

En 2007, la quote-part des recettes prévisionnelles du cadencement est incluse dans le compte conventionnel prévisionnel 2007.

Pour les années suivantes, l'objectif de recettes est modifié de la façon suivante pour tenir compte de la mise en place du cadencement en décembre 2007. Ainsi :

- pour la partie cadencement 2008 : • Offre₂₀₀₈ = + 8 800 000€(€2008).
- pour la partie cadencement 2009 : • Offre₂₀₀₉ = + 9 400 000 €(€2009).

Art. 61.2.2. L'intéressement sur recettes de la SNCF

L'intéressement sur recettes a pour principe d'inciter la SNCF à l'augmentation de la fréquentation du service et des recettes.

L'intéressement IR est calculé sur la base de l'écart entre les recettes réelles du trafic RT et l'objectif de recettes OR défini à l'article précédent, soit :

$$IR_n = 0,5 \times (RT_n - OR_n)$$

Si les recettes de trafic réelles de l'année n présentent un écart absolu de 8,5 % par rapport à l'objectif de recettes sur la même année, les parties se rencontrent afin de convenir des modalités exceptionnelles de détermination de l'intéressement sur les recettes dépassant ce seuil.

L'intéressement aux recettes de l'année n ainsi que la fixation de l'objectif de recettes des deux années suivantes pourront être revus par les parties si le taux de non-réalisation de l'offre de l'année n dépasse 5,5%.

Article 62 : Contribution financière de la Région

Article 62.1. Contribution financière définitive

Art. 62.1.1. Définitions

La contribution financière définitive est définie selon la formule suivante :

$$CFD = C1 + C2 + C3 + C4 + PRA - RT - RA + IR - NRO +/- BM - PI$$

Où :

CFD : Contribution Financière Définitive

C1 : montant des charges forfaitisées et indexées sur la base des valeurs d'indices effectivement constatées pour l'année n

C2 : montant réel des charges C2 établies sur la base des pièces justificatives décrites en annexe I. 5-2.

- C3 : montant des charges liées au lancement et à l'exploitation de la billettique telles que définies à l'article 60.1.3.2. et sur la base des pièces justificatives décrites en annexe I.5-2.
- C4 : montant des charges forfaitisées liées aux services en gares et indexées sur la base des valeurs d'indices effectivement constatées pour l'année n.
- PRA : Participation aux Risques et aux Aléas telle que définie à l'article 60.2.
- RT : Recettes réelles du Trafic constatées, y compris compensations militaires telles que définies à l'article 61.1.2.1
- RA : Autres recettes forfaitaires, autres recettes réelles et autres recettes diverses telles que définies à l'article 61.1.2.2. établies sur la base des pièces justificatives décrites en annexe I.5-2.
- IR : Intéressement sur recettes de la SNCF
- NRO : Pénalités pour Non Réalisation de l'Offre, conformément à l'article 43 de la convention.
- BM : Bonus ou Malus sur la qualité et la ponctualité, conformément à l'article 23 du cahier des charges.
- PI : Pénalités pour non respect des obligations d'Information de la Région en application du chapitre 3 - Titre X du cahier des charges.

La contribution financière ainsi calculée couvre :

- la contribution d'exploitation
- les compensations pour tarifs sociaux nationaux
- les compensations pour tarifs régionaux

La SNCF fait une proposition de contribution financière définitive au plus tard le 31 mai de l'année n+1 (pièces à fournir en annexe I.5). Après accord sur le calcul de la contribution financière définitive, il est procédé à la régularisation de la contribution financière au titre de l'exercice écoulé.

Art. 62.1.2. Pénalités pour non réalisation de l'Offre

L'application des pénalités pour non réalisation de l'offre relève des conditions telles que définies dans l'article 43 de la convention.

Art. 62.1.3. Bonus/ malus

Art. 62.1.3.1. Ponctualité

L'application des bonus ou malus pour ponctualité relève des conditions telles que définies dans l'article 23 du cahier des charges.

Art. 62.1.3.2. Qualité

L'application des bonus ou malus pour qualité relève des conditions telles que définies dans l'article 23 du cahier des charges.

Art. 62.1.3.3. Pénalités pour retard de remise de documents

Le dispositif est décrit dans le chapitre 3 - Titre X du cahier des charges.

Art. 62.1.3.4. Pénalités pour non respect du taux de comptage

Le dispositif est décrit à l'article 60.2 du cahier des charges et en annexe K11.

Art. 62.1.3.5. Dispositions particulières pour le calcul de la contribution financière définitive de 2007 et 2008

- Pour l'année 2007

Dans l'hypothèse d'une modification au cours de l'année 2007 de la valorisation des recettes des billets TER pour les parcours en correspondance générant un effet d'au moins 1 000 000 € HT (€2007), la ligne recettes diverses figurant au compte d'exploitation prévisionnel est diminuée de 1 000 000 €(€2007).

En contrepartie, le montant de l'objectif de recettes au titre de 2007 servant de base à l'application du mécanisme d'intéressement sur les recettes défini à l'article 61.2 est majoré de 1 000 000 €

Dans l'hypothèse d'une modification au cours de l'année 2007 de la valorisation des recettes des billets TER pour les parcours en correspondance générant un effet inférieur à 1 000 000 € HT (€2007), la ligne recettes diverses figurant au compte d'exploitation prévisionnel est diminuée de l'effet généré.

En contrepartie, le montant de l'objectif de recettes au titre de 2007 servant de base à l'application du mécanisme d'intéressement sur les recettes défini à l'article 61.2 est majoré du même effet généré.

-Pour l'année 2008

Dans l'hypothèse d'une modification au cours de l'année 2007 ou 2008 de la valorisation des recettes des billets TER pour les parcours en correspondance générant un effet d'au moins 2 000 000 € HT (€2008) sur l'année, la ligne recettes diverses figurant au compte d'exploitation prévisionnel est diminuée de 2 000 000 €(€2008).

En contrepartie, le montant de l'objectif de recettes au titre de 2008 servant de base à l'application du mécanisme d'intéressement sur les recettes défini à l'article 61.2 est majoré de 2 000 000 €(€2008).

Dans l'hypothèse d'une modification au cours de l'année 2007 ou 2008 de la valorisation des recettes des billets TER pour les parcours en correspondance générant un effet inférieur à 2 000 000 € HT (€2008), la ligne recettes diverses figurant au compte d'exploitation prévisionnel est diminuée de l'effet généré.

En contrepartie, le montant de l'objectif de recettes au titre de 2008 ou servant de base à l'application du mécanisme d'intéressement sur les recettes défini à l'article 61.2 est majoré du même effet généré.

Article 62.2. Contribution financière prévisionnelle

Au 30 juin de n-1, une proposition de compte prévisionnel des charges et des recettes pour l'année suivante est transmise à la Région par la SNCF (pièces à fournir en annexe I. 7). Cette proposition est examinée par la Région et une concertation s'établit dans l'objectif de parvenir à un accord en octobre. Le compte prévisionnel est arrêté par avenant.

Art. 62.2.1. Charges prévisionnelles

Les charges prévisionnelles sont déterminées ainsi :

- le montant prévisionnel des charges C1 de l'année n, se détermine à partir des charges C1 de la CFD de l'année n-2 auxquelles est ajouté l'impact des modifications de l'offre votées par la Région depuis, et en retenant une indexation prévisionnelle de 3% par an.

Si l'écart entre l'actualisation du C1 de l'année n-2 issue de l'application de la formule d'indexation et l'indexation prévisionnelle retenue en n-2 dans le compte prévisionnel est supérieure en valeur absolue à 0,5%, alors les deux parties se réservent le droit de revoir le principe de la fixation de l'indexation prévisionnelle pour la contribution financière prévisionnelle de l'année n.

- le montant prévisionnel des charges C2 sera décomposé et calculé à partir des pièces justificatives remises par la SNCF à la Région et décrites en annexes I. 7-2. concernant l'évolution des charges de capital et des péages RFF. Ces pièces justificatives seront remises à la Région par la SNCF. Les autres charges au réel seront établies sur la base d'une prévision de la SNCF.

- le montant prévisionnel des charges C3 sera décomposé en C3-1, C3-2 et C3-3 en fonction du déploiement du système billettique. Le C3-4 sera établi d'après les documents listés en annexe I. 7-2. Les charges C3-1, C3-2, C3-3 et C3-4 seront exprimées aux conditions économiques n.

- le montant prévisionnel des charges C4 de l'année n, se détermine à partir des charges C4 de la CFD de l'année n-2 auxquelles est ajouté l'impact des modifications de l'offre votées par la Région depuis, et en retenant une indexation prévisionnelle de 3,5% par an.

Si l'écart entre l'actualisation des charges C4 de l'année n-2 issue de l'application de la formule d'indexation et l'indexation de la formule prévisionnelle retenue en n-2 est supérieur en valeur absolue à 0,5%, alors les deux parties se réservent le droit de revoir le principe de fixation de l'indexation prévisionnelle de la formule d'indexation pour la contribution financière prévisionnelle de l'année n.

- la participation aux risques et aléas prévisionnelle de la SNCF est obtenue à partir des charges prévisionnelles C1 et C4 selon les modalités de l'article 60.2.

Art. 62.2.2. Prévisions de recettes

Les recettes prévisionnelles comprennent les recettes du trafic (y compris les compensations militaires) telles que définies à l'article 61.1.2.1. et les autres recettes telles que définies à l'article 61.1.2.2.

Le montant prévisionnel du niveau des recettes (PR) sera déterminé sur proposition de la SNCF. Il tient notamment compte de l'effet année pleine de la hausse tarifaire constatée pour l'année en cours au moment de l'établissement du compte. Les hausses tarifaires non connues au moment de l'établissement du compte mais impactant les recettes prévisionnelles du devis sont projetées à hauteur de 2.5%.

Il est arrêté par la Région, après discussion entre les parties.

En cas de désaccord de la SNCF, cette dernière pourra demander au moment de l'établissement de la contribution financière définitive la rémunération des frais financiers qui résulteraient d'une surévaluation des recettes prévisionnelles de la Région par rapport aux recettes réelles du trafic (RT). Ces frais financiers (FF) sont calculés sur la base suivante :

Si $PR_{Région} > PR_{SNCF} > RT$, Alors base de calcul = $PR_{Région} - PR_{SNCF}$

Si $PR_{Région} > RT > PR_{SNCF}$, Alors base de calcul = $PR_{Région} - RT$

Le montant des autres recettes sera :

- pour la partie forfaitaire : actualisation de 2,5 % conformément à l'article 61.1.2.2.
- pour la partie au réel : déterminé par les parties sur proposition de la SNCF

Article 62.3. Compte d'exploitation prévisionnel pour l'année 2007

Le compte prévisionnel initial précisant les montants globaux des charges et des recettes prévisionnelles pour 2007 figure en annexe I. 1.

Article 62.4. Modalités de règlement de la contribution financière prévisionnelle

Le versement de la Contribution Financière de référence (CF) de la Région à la SNCF, au titre de la contribution d'exploitation et des compensations tarifaires, se fera, par acomptes mensuels d'un montant égal au douzième du montant annuel prévisionnel (CF), approuvé par la Région.

Le montant de chaque acompte sera majoré du taux de TVA en vigueur (5.5% au 1er janvier 2007).

La Région procède au paiement des acomptes le 1er de chaque mois à l'exception du mois de janvier où le paiement est fixé au 15 janvier.

La Région et la SNCF établiront un échéancier de versement des acomptes qui précisera le montant des acomptes et les dates de leur paiement.

En cas de retard dans l'approbation du compte prévisionnel relatif à l'exercice n, les acomptes des premiers mois de l'année n seront, en montant, identiques à un douzième de la contribution prévisionnelle de l'année n-1 majoré de l'impact des articles 60.1.1.3.2 à 60.1.1.3.4 et de l'impact du cadencement tel que décrit à l'annexe I. 2; après approbation du devis prévisionnel et l'établissement de l'échéancier défini ci-dessus, le premier acompte correspondant sera augmenté du montant des régularisations à intervenir sur le ou les acomptes versés depuis le début de l'année.

Pour l'année 2007, le compte prévisionnel et la contribution financière de référence servant de base au calcul des acomptes figurent en annexe I.1. Il s'applique à compter du 1er janvier 2007.

Article 62.5. Incidence des modifications de l'offre de service

En cas de modification de l'offre de service non prévue dans la présente convention, les parties en déterminent l'impact financier annuel sur les charges, les recettes prévisionnelles et le montant de la contribution financière de la Région.

Le montant de la contribution financière de la Région est revu en conséquence selon les modalités définies à l'annexe I.8.

En cas de mise en œuvre de modifications des services décidées par la Région en cours d'année, le montant des acomptes mensuels sera révisé à partir du premier mois prenant en compte la modification après établissement d'un échéancier de versement modificatif.

Article 62.6. Règlement définitif

Le règlement définitif des sommes dues à la SNCF ou à rembourser par elle au titre de l'année n, telles qu'elles résultent des dispositions de l'article 62.1, est soldé à la clôture de l'exercice sur proposition de la SNCF et après approbation par la Région du décompte présenté cet effet.

Si le décompte fait apparaître un solde en faveur de la SNCF, la Région versera les sommes dues dans un délai maximal de 2 mois après réception de la proposition de la SNCF. En cas de contestation de la Région, la retenue éventuelle du paiement ne pourra porter que sur la partie contestée de la facture.

Si le décompte fait apparaître un solde en faveur de la Région, celle-ci émettra un titre de recettes pour le montant correspondant. Ce titre de recette sera joint simultanément au mandat du premier acompte mensuel à intervenir. Au vu du titre de recette et du mandat, le payeur régional procédera au règlement de la différence.

Article 62.7. Régularisation des acomptes des trois premiers mois de 2007

Pour assurer la continuité du service public de transport régional de voyageurs, dans l'attente de la signature de la présente convention, trois acomptes ont été versés pour les trois premiers mois de l'année 2007 selon les modalités de l'avenant n°25 à la convention Région/SNCF de la période 2002-2006.

Le montant de l'acompte à verser au titre du mois d'avril 2007 sera régularisé en tenant compte des montants d'acompte versés entre le 1^{er} janvier et l'entrée en vigueur de la présente convention et le montant de la contribution financière prévisionnelle 2007 dû pour les échéances de janvier à mars 2007 inclus au titre de la présente convention.

Compte tenu du délai nécessaire à la mise en œuvre de la procédure de paiement de l'acompte du mois d'avril 2007, les parties conviennent de ne pas appliquer les dispositions de l'article 62.8 ci-dessous pour le versement de cet acompte.

Article 62.8. Intérêts de retard

En cas de retard de paiement supérieur à 48 heures, de l'une ou l'autre des parties, les sommes dues sont de plein droit augmentées des intérêts de retard évalués sur la base des T.M.M.M.M.(Taux Moyen Mensuel du Marché Monétaire) de la période majoré de 0.50 point.

L'indice de référence est le Taux Moyen Mensuel du Marché Monétaire du mois M-1 connu le premier jour du mois M (calculé par la FBF à partir de l'EONIA- Euro Overnight Interest Average) applicable aux tirages effectués entre deux périodes de calcul d'intérêts.

Article 62.9. Procédure de paiement

Les versements se font à l'agence centrale de la Banque de France à Paris sur le compte n°30001 000064 00000062392-74 ouvert au nom de la SNCF.

Le comptable chargé des paiements et éventuellement du recouvrement est le payeur régional.

CHAPITRE 2 : EQUILIBRE FINANCIER DE LA CONVENTION

Article 63 : Clause de révision et sauvegarde

Afin de respecter l'équilibre initial de la présente convention voulu par les parties, les parties procèdent à un réexamen des conditions financières de la convention pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution de la convention ainsi que de la survenance éventuelle d'événements extérieurs au service de transport mais de nature à en modifier profondément les conditions d'exploitation, notamment dans les cas suivants :

- un bouleversement de l'équilibre économique et financier de la convention,
- des événements graves extérieurs à la SNCF perturbant sensiblement le bon fonctionnement du service,
- des retards significatifs dans la réalisation des investissements d'amélioration des infrastructures ou la livraison des nouveaux matériels roulants,
- des modifications législatives ou réglementaires ayant pour effet de déséquilibrer substantiellement l'économie de la convention, telles que la création ou modification de l'assiette ou des taux d'impôts, taxes ou redevances,

Les parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles et sur la base des justificatifs fournis par celle-ci.

Le réexamen des conditions financières ne peut avoir d'effet qu'à l'égard de l'exécution future de la convention.

Si l'évènement est connu après l'établissement du devis, l'impact issu du réexamen peut faire l'objet d'une prise en compte lors du décompte définitif.

Si les parties ne sont pas parvenues à un accord à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la demande formelle de réexamen, la procédure de conciliation prévue à l'article 75 est réputée engagée. Toute modification décidée ou acceptée par les parties à l'issue de cette conciliation fait l'objet d'un avenant à la présente convention.

TITRE IV – MATÉRIELS ET AUTRES BIENS AFFECTÉS À L'EXECUTION DU SERVICE PUBLIC

CHAPITRE 1 : MATÉRIEL FERROVIAIRE ET ATELIER DE MAINTENANCE

Article 64 : Investissements sur le matériel ferroviaire

La SNCF s'engage à informer régulièrement la Région des besoins en renouvellement, rénovation et accroissement du parc de matériel et à lui soumettre des propositions d'investissement appropriées.

Dans le cadre de ses compétences, la Région contribue au financement des matériels roulants nécessaires à la réalisation du service afin d'adapter, en volume et en confort, le parc de matériel ferroviaire. Cet effort d'investissement s'effectue dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement en matériel ferroviaire 2006-2010 adopté par l'assemblée régionale en janvier 2006. Il fait l'objet de conventions spécifiques d'acquisition ou de rénovation.

Article 65 : Gestion du parc de matériel ferroviaire

Article 65.1. Evolution physique du parc.

Les décisions relatives à l'évolution physique du parc de matériel font l'objet d'une information anticipée de la SNCF à la Région permettant une décision concertée des parties, selon les modalités définies au cahier des charges.

La SNCF porte à la connaissance de la Région, en amont de leur réalisation, les mutations de matériels roulants. La décision d'effectuer la mutation revient à la Région.

La SNCF fournit à la Région les prévisions de radiation des matériels roulants pour l'année en cours. La décision de procéder à la radiation revient à la SNCF.

Article 65.2 – Affectation du parc

Le matériel affecté aux services régionaux Rhône Alpes est destiné à assurer en priorité les services TER en Rhône Alpes.

Toutefois, il peut assurer la réalisation d'autres services dans les conditions précisées à l'article 45.2 du cahier des charges.

La SNCF établit, après concertation avec la Région, une affectation de principe de l'utilisation du matériel roulant par lignes ou mission de trains. Elle transmet à la Région, sous forme cartographique d'une part et par la communication des données relatives à l'affectation par numéro de train (type de matériel et composition). Les modifications des affectations de principe sont portées à la connaissance de la Région pour validation avant leur réalisation.

Article 65.3. Gestion optimisée du parc

La SNCF est responsable de la gestion optimisée du parc de matériel, dans le cadre des dessertes définies par la Région.

Elle s'engage à une utilisation rationnelle du parc, en particulier des matériels les plus récents, permettant d'une part d'engager le nombre maximal de matériels durant les périodes de pointe, et d'autre part de concevoir des roulements optimisés et robustes.

Article 65.4. Maintenance du parc

La SNCF assure la maintenance du parc dans le respect des règles de maintenance définies, de manière à assurer un taux de disponibilité permettant le respect des compositions des trains prévues dans les roulements et celui des règles de sécurité de circulation des voitures et engins entrant dans ces compositions.

Article 65.5. Investissements techniques sur le matériel existant.

La SNCF informe la Région des investissements techniques à réaliser sur le matériel roulant quelle que soit la nature de ce type d'investissement. Sauf aléas de production, elle s'engage à réaliser le volume global d'investissements correspondant au plan pluriannuel d'investissement à 4 ans mis à jour chaque année.

La décision de mise en œuvre des investissements techniques est prise par la Région sur proposition de la SNCF, à l'exception des investissements à réaliser pour des raisons de sécurité ou pour se conformer à la réglementation.

Article 66 : Information de la Région

La SNCF communique à la Région toutes les informations utiles, de nature technique et financière, concernant le parc de matériel, son utilisation ainsi que l'impact financier sur les charges.

Le contenu de ces documents est précisé à l'article 46 du cahier des charges.

Article 67 : Propriété du matériel roulant

Les matériels roulants, financés par la Région dans le cadre de conventions relatives à l'acquisition de matériels ferroviaires destinés aux dessertes de la Région Rhône-Alpes, sont la propriété de la SNCF, sauf stipulations expresses contraires.

La Région peut cependant choisir de devenir propriétaire du matériel roulant, dont elle finance l'acquisition, dans les conditions définies dans les conventions d'investissement relatives au matériel roulant.

En fonction des modalités de financement des matériels roulants ces derniers peuvent être la propriété d'organismes financiers notamment crédit-bailleurs.

Les modalités de mise à disposition de matériels propriété de la Région ou d'un tiers sont traitées dans des conventions spécifiques.

Le matériel roulant affecté au service ferroviaire figure sur un inventaire prévu en annexe J1 à la présente convention, qui distingue les propriétaires des matériels.

L'inventaire des matériels est actualisé chaque année.

Article 68 : Atelier de maintenance

Les ateliers nécessaires à l'entretien des différents matériels affectés au service régional sont de la compétence de la SNCF qui en assure la direction et dont le fonctionnement est placé sous sa responsabilité.

Dans le cadre du rapport annuel d'activité, la SNCF fait un bilan des investissements réalisés dans les ateliers de maintenance du matériel ferroviaire.

CHAPITRE 2 : GARES

Article 69 : Gares et points d'arrêt

Article 69.1. Devoirs de la SNCF en qualité de propriétaire des gares

La SNCF assume les devoirs de propriétaire sur les parcelles du domaine public ferroviaire qui lui ont été confiés en application de l'article 19 de la LOTI n° 82-1153 du 30 décembre 1982.

Outre les obligations mentionnées ci-dessus, la SNCF met en place une gestion globale des sites, avec quatre priorités :

- l'amélioration des conditions d'entretien et de maintenance des espaces, bâtiments et équipements dans un souci de pérennisation des équipements,
- maîtrise des coûts de fonctionnement en passant d'une logique de réparation à une logique de prévention,
- la valorisation des gares afin de les rendre plus attractives et de développer de nouveaux services, notamment intermodaux,
- la maîtrise des usages aux abords des gares afin de développer de nouvelles capacités de stationnement et d'accueil tout mode. Sont concernés en priorité les pôles de rabattement de la typologie (article 17 du cahier des charges).

Le site de la gare TER constitue une unité patrimoniale qui doit être appréhendée au vu des objectifs précités. La SNCF met à disposition de la Région les informations nécessaires à l'étude de faisabilité des projets, concernant notamment le foncier.

Article 69.2. Les plans annuels d'investissement

La Région peut contribuer au financement de la modernisation et de l'aménagement des gares et points d'arrêt dans un souci de développement du service régional, du développement de l'intermodalité et de l'insertion des gares et points d'arrêts dans le territoire.

La SNCF peut, au-delà de ses investissements réalisés en tant que propriétaire ou exploitant du service ferroviaire, contribuer au financement des investissements réalisés sur son périmètre, notamment ceux facilitant l'accès à la gare ou les services annexes au déplacement.

Cette participation est prévue dans le cadre du programme annuel d'investissement, décrit à l'article 47 du cahier des charges, mis en place concomitamment à l'élaboration des plans annuels d'évolution du service définis à l'article 20 du cahier des charges. Il inclut le programme de remise à niveau annuel des points d'arrêts de Rhône-Alpes qui doit être finalisé fin 2009.

Les deux parties conviennent de retenir les niveaux annuels minimaux d'investissement suivants :

- 7,5M€an (5,5M€Région et 2M€SNCF) pour les actions destinées à améliorer le service en gares

Ces actions concernent :

- l'amélioration de l'information et de la signalétique monomodale et intermodale,
- l'amélioration et le confort des voyageurs par des approches ciblées sur les halls et guichets voyageurs, les accès, l'attente,
- les prestations d'ambiance dans le cadre des opérations de remise à niveau prévues jusqu'en 2009 (ravalement, éclairage, défrichage),
- l'aménagement de points OÙRA! non prévus dans le cadre de la convention billettique,
- les aménagements pour les deux roues,
- les actions de revitalisations de gares,
- les équipements liés à l'amélioration de l'accessibilité aux gares pour les personnes à mobilité réduite.

- 3M€an (2M€ Région et 1M€ SNCF, hors participation des collectivités locales ou partenaires extérieurs) pour l'aménagement des abords de gares (parkings, arrêt de bus ou de cars,...) sur le foncier SNCF. Ces travaux sur abords feront l'objet de conventions de financement par gare.

Ces montants n'intègrent pas :

- les dépenses d'investissement liées au déploiement du système d'information voyageurs,
- les équipements liés à la sûreté.

Au besoin, les parties pourront rechercher le concours d'autres financeurs.

Article 70 : Entretien des biens utilisés pour l'exploitation

La SNCF et la Région partagent un objectif d'amélioration de l'entretien et de la maintenance des sites de gares dans la durée de la convention.

L'objectif global est d'adapter l'entretien et la maintenance pour assurer la qualité et le maintien en état des investissements réalisés par la Région et la SNCF sur les gares.

L'effort porte sur les quatre éléments suivants :

- les espaces verts,
- le nettoyage,
- l'entretien préventif,
- l'entretien correctif (dépannage, vandalisme).

Un pilotage axé sur ces thèmes est mis en place, afin d'améliorer la réactivité d'intervention ainsi que l'efficacité économique.

De nouvelles méthodes et les outils de mise en œuvre correspondants seront développés en 2007, testés en 2008, puis déployés sur l'ensemble du réseau à partir de 2009.

CHAPITRE 3 : INFRASTRUCTURES DU RESEAU FERRE NATIONAL

Les services ferroviaires régionaux de voyageurs sont exploités par la SNCF sur l'infrastructure du réseau ferré national dont le développement, la cohérence et la mise en valeur sont assurés par RFF dans les conditions définies par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 *en vue du renouvellement du transport ferroviaire*. La SNCF assure pour le compte de RFF la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau.

Des modifications ou des travaux d'infrastructure peuvent avoir une incidence sensible sur la consistance des dessertes et les conditions d'exécution du service par la SNCF. Le cas échéant, la Région et la SNCF s'engagent, par voie d'avenant, à en définir les incidences sur les obligations contractuelles de la SNCF et sur le financement de l'exécution du service.

La SNCF informe la Région dans les meilleurs délais de tout projet de modifications de l'infrastructure ou de réalisation de travaux dont elle a connaissance dans le cadre de la programmation pluri annuelle établie par RFF.

CHAPITRE 4 : SORT DES BIENS AU TERME DE LA CONVENTION

Le sort des biens au terme de la présente convention est réglé autant que de besoin par les conventions spécifiques de financement conclues entre la Région et la SNCF, portant notamment sur les matériels roulants.

Au terme de la convention, et à défaut de stipulations particulières, les biens qui sont la propriété de la Région et sont mis à la disposition de la SNCF pour les besoins de l'exploitation du service régional de transport de voyageurs, lui sont remis à disposition par la SNCF dans un bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage

CHAPITRE 5 : RESPONSABILITE ET ASSURANCES

Article 71 : Responsabilité de la SNCF dans ses relations avec les usagers, les tiers et la Région

La SNCF est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention, pourraient être causés aux usagers, aux tiers ou à la Région, sans que la responsabilité de la Région ne puisse être recherchée du fait de ces dommages.

Sans préjudice d'un recours éventuel contre la Région en cas de faute de celle-ci ou du vice caché d'un bien nécessaire à l'exploitation dont cette dernière serait propriétaire ou loueur principal, la SNCF assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers dans les termes de ses conditions générales de vente transports et répond des dommages résultant du

non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences, ou de celles des personnes dont elle doit répondre telles que ses préposés et ses sous-traitants, ou des biens qu'elle a sous sa garde, y compris le matériel roulant, qu'elle en soit ou non propriétaire .

La SNCF est admise à s'exonérer des responsabilités encourues par elle en application du présent article dans les conditions du droit commun de la responsabilité.

La SNCF est titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire en application de l'article 4 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003. La SNCF doit donc être en mesure de justifier avoir pris toutes dispositions utiles pour couvrir les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile à l'égard de ses clients, des tiers et de la Région.

Article 72 : Responsabilité de la SNCF au titre des biens utilisés pour l'exploitation du service

Sous réserve des exceptions visées à l'article 71 ci-dessus, la SNCF est responsable des dommages subis par les biens dont elle a la garde et qui sont nécessaires à l'exploitation du service ferroviaire régional de voyageurs

La SNCF conserve en particulier à sa charge les conséquences pécuniaires des dommages subis par les matériels roulants, quelles que soient les modalités du financement de leur acquisition par la SNCF. Lorsque l'acquisition des matériels roulants relève de conventions de financement distinctes conclues entre la Région et la SNCF, sont seules applicables les conditions prévues par ces conventions pour la prise en charge des conséquences pécuniaires des dommages subis par les matériels roulants.

En outre, dans l'hypothèse où les dommages subis par les biens visés au présent article sont la conséquence d'un cas de force majeure ou assimilable, les parties se rencontrent afin d'arrêter les conditions et modalités du financement des réparations ou du remplacement du bien concerné.

TITRE V - INFORMATION, TRANSPARENCE ET CONTROLE DE L'EXECUTION DU SERVICE PUBLIC

CHAPITRE 1 : PILOTAGE ET EXPERTISE

Article 73 : Définition des objectifs

La Région a pour objectifs de structurer et renforcer le pilotage de la convention et de l'exécution du service régional, tant à l'échelle du réseau régional qu'à celle des lignes du réseau couvrant des territoires rhônalpins très différents.

Afin d'exercer ses missions d'autorité organisatrice, la Région a besoin d'informations et de données pour :

- suivre l'exécution du service,
- évaluer le service,
- planifier les actions,
- décider des modifications qu'elle veut apporter au service.

Article 74 : Principes de fonctionnement du système de pilotage et d'expertise

Article 74.1. Les cinq niveaux de pilotage

Le système de pilotage et d'expertise est envisagé sur cinq niveaux :

- un pilotage conjoncturel reposant sur :
 - Ø un suivi de l'exécution du contrat,
 - Ø des indicateurs de pilotage du service,
 - Ø un suivi des données nécessaires aux analyses régulières et ponctuelles de la vie du réseau ;
- un diagnostic des points remarquables et des tendances structurantes du réseau à partir :
 - Ø d'une évaluation des besoins et d'une expertise du marché des déplacements régionaux,
 - Ø des évolutions stratégiques et potentielles de développement,
 - Ø d'une évaluation de l'efficacité des actions entreprises ;
- une planification annuelle et pluriannuelle ;
- des inventaires et descriptifs annuels ;
- une information comptable et financière.

Article 74.2. Groupe de suivi et comité de pilotage

Un point mensuel est organisé entre la Région et la SNCF afin d'analyser les principaux résultats de l'activité, de suivre l'avancement des projets et les plans d'action de la SNCF et de la Région (groupes de suivi mensuel pour les sujets techniques et comité de pilotage mensuel pour la validation des sujets traités en groupe de suivi).

Les représentants du comité de pilotage sont :

- pour la Région, le Vice Président chargé des Transports
- pour la SNCF, le Directeur de la Région SNCF de Lyon, Directeur de l'activité TER Rhône Alpes.

Les représentants du groupe de suivi sont :

- pour la Région, le Directeur des Transports
- pour la SNCF, le Directeur Délégué TER Rhône Alpes.

Chaque délégation peut se faire assister des membres de son service ou d'experts extérieurs, selon les sujets à traiter.

Les ordres du jour du groupe de suivi et du comité de pilotage sont fixés d'un commun accord entre les parties. Ces instances font l'objet de relevés de décisions.

La SNCF s'engage à renforcer la gestion du reporting pour garantir à la Région des données de pilotage représentatives, fiables et réactives.

Le pilotage du réseau régional couvre le service objet de la présente convention dans son ensemble, délimitée géographiquement par les points frontières du réseau avec les Régions limitrophes (annexe A1).

Le pilotage s'appuie sur une territorialisation des analyses et des données de suivi à travers une approche du territoire par grand secteur géographique.

A ce titre, le pilotage par ligne repose, en fonction des outils définis au titre x du cahier des charges, sur une partition du réseau en ligne définie :

- soit selon un découpage du réseau en 31 lignes ferroviaires et 11 lignes routières (annexe K1),
- soit selon un regroupement plus synthétique par grand secteur géographique (annexe K1).

A chaque niveau de pilotage correspondent des outils dont le contenu et les modalités de mise à jour et dont les principes de mise à disposition sont définis dans le cahier des charges.

Les plannings de remise à la Région des documents de pilotage et d'expertise, fixés afin de servir aux décisions de modifications de service, sont également décrits dans le cahier des charges.

La SNCF est auditionnée en juin de chaque année par la commission transport de la Région et par le comité régional des partenaires.

CHAPITRE 2 : CONTROLE ET AUDIT DE L'EXECUTION DE LA CONVENTION

La Région dispose d'un pouvoir de contrôle et d'audit visant à s'assurer de la bonne exécution de la convention et de la qualité du service fourni par la SNCF.

Ce pouvoir de contrôle et d'audit s'exerce sur l'intégralité des services exécutés par la SNCF en application de la présente convention.

La Région dispose, par l'intermédiaire de ses représentants ou mandataires habilités, d'un droit d'accès, d'audit et de contrôle permanent sur l'ensemble des documents se rapportant à l'exécution des services précités, sous réserve d'un délai de préavis d'au moins 5 jours ouvrés sauf urgence dûment motivée par la Région.

Lors des vérifications et/ou audits, les représentants de la Région ou ses mandataires habilités peuvent demander à la SNCF toute pièce justificative des opérations réalisées dans le cadre de la présente convention et circuler librement sur le réseau régional ferroviaire (remise de carte de libre circulation).

En outre, la Région peut demander à la SNCF toutes précisions utiles sur les méthodes, les outils et les données de base servant à l'établissement des informations qu'elle transmet à la Région en particulier en ce qui concerne l'établissement des comptes du service des tableaux de bord.

Le contrôle exercé par la Région n'exonère pas la SNCF de sa responsabilité dans l'exécution de ses missions.

CHAPITRE 3 : PROPRIETE ET UTILISATION DES DONNEES IMMATERIELLES

Chaque partie est propriétaire des licences, marques, logos-types, logiciels, bases de données, sites télématiques, et Internet et conserve tous droits de propriété intellectuelle, artistique ou industrielle, qu'elle détient lors de l'entrée en vigueur de la convention.

Chaque partie demeure propriétaire des études qu'elle réalise pour son propre compte, nonobstant le besoin pour chaque partie d'assurer l'information réciproque de l'autre partie dans le respect de ses obligations de confidentialité.

La Région peut utiliser librement, sous réserve des dispositions de l'article 76 relatif à la confidentialité, les résultats des enquêtes destinées au calcul du trafic et des différents comptages réalisés pendant la durée de la convention aux fins de connaître les flux de voyageurs ainsi que les usages des différents types de titres de transport, prévues à l'article 50 du cahier des charges.

La Région est en particulier autorisée à détenir et à communiquer à tout tiers choisi par elle les informations et données qui sont mises à sa disposition par la SNCF conformément à l'article 55 du cahier des charges, et que la Région juge nécessaires au fonctionnement de la Centrale d'Information Multimodale (appelée « *Multitud'* »), à la mise en place de laquelle la Région aurait choisi de participer.

La SNCF est seule responsable de l'usage paisible de tous brevets, licences ou droits de propriété intellectuelle appartenant à des tiers, pour l'exploitation des missions qui lui ont été confiées par la Région.

CHAPITRE 4 : DEVELOPPEMENT DURABLE

La SNCF évalue son action dans le cadre de l'exploitation du service de transport régional de voyageurs en tenant compte d'objectifs de développement durable. Elle en rend compte à la Région dans les conditions définies à l'article 58 du cahier des charges.

TITRE VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 75 : Procédure de conciliation

Sans préjudice du droit des parties de saisir directement la juridiction administrative, les différends entre la Région et la SNCF concernant l'exécution ou l'interprétation de la présente convention, de son cahier des charges ou de ses annexes, peuvent faire l'objet d'une tentative de conciliation amiable.

Dans un délai de quinze jours après la notification par la partie la plus diligente, la Région et la SNCF désignent chacune un conciliateur. Les deux conciliateurs ainsi choisis désignent d'un commun accord un troisième conciliateur dans un délai de quinze jours. Les frais éventuels de la conciliation sont supportés par moitié par chacune des parties.

La commission de conciliation ainsi constituée se prononce sur le différend dans un délai de deux mois à compter de la désignation du troisième conciliateur. Elle rend un avis motivé sur le différend. Cet avis propose une solution de conciliation. Il est adressé à la Région et à la SNCF, les deux parties disposent d'un délai d'un mois pour se concilier ou constater leur désaccord persistant

A tout moment de la procédure de conciliation et en particulier en cas de désaccord persistant à l'issue de cette procédure, les parties peuvent porter le différend devant le Tribunal administratif de Lyon.

Article 76 : Confidentialité

Les Parties respectent la confidentialité de tous documents et informations dont elles ont connaissance dans le cadre de la présente convention, et relevant notamment du secret en matière industrielle ou commerciale. En particulier, ne pourront donner lieu à divulgation auprès de tiers les données et documents qui auront été expressément signalés par la SNCF comme revêtant un caractère confidentiel.

L'obligation de confidentialité n'est pas applicable lorsque l'information est nécessaire à l'une des parties pour respecter ses obligations ou prérogatives légales ou réglementaires.

Cette obligation de confidentialité s'applique au personnel de la Région ainsi qu'à tout tiers dont elle pourrait solliciter le concours.

Article 77 : Election de domicile et notifications

Pour l'exécution des présentes, les parties font élections de domicile, respectivement

Pour la Région : au siège du Conseil Régional – 76 route de Paris – B.P.19 - 69751
Charbonnières-les Bains Cedex

Pour la SNCF : à la direction régionale de Lyon - 10 cours de Verdun - 69286 Lyon Cedex
02.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions de la présente convention, sont valablement effectuées par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, adressée à leur domicile respectif mentionné ci-dessus.

Fait à LYON, le 30 mars 2007

En deux exemplaires originaux,

Pour la Région RHONE-ALPES

Le Président du Conseil régional

Pour la SNCF

Le Directeur régional SNCF
Directeur de l'activité TER Rhône-Alpes

Jean Jack QUEYRANNE

Alain SERMET

En présence de :

Bernard SOULAGE
Premier Vice-Président du Conseil régional
délégué aux Transports, Déplacements et Infrastructures

Anne-Marie IDRAC
Présidente de la SNCF