Tableau financier

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
4350675
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 18/10/2019
Retour Préfecture : 18/10/2019

N°	Bénéficiaire ou Maître d'ouvrage	Objet	Coût total	Dépense subventionnable	Critères d'Intervention	Autorisation de Programme	d'Engagement	ge Prévisionnel des Paiements		Imputation Budgetaire	Total affecté
1	SNCF Mobilités - 449 avenue Willy Brandt - 59777 EURALILLE	Financement 2019 de l'exploitation du TER - Fonctionnement Hauts-de-France (n° opération : 19I66548)					4 385 949,93 €	2019	4 385 949,93 €	938.811/65641	475 079 153,89 €
2	SNCF Mobilités - 449 avenue Willy Brandt - 59777 EURALILLE	Mise en œuvre du versement des acomptes de l'année 2019 au titre des évolutions des sites de logistique et de maintenance Hauts-de-France (n° opération : 19I66549)				11 249 512,10 €		2019	1 404 367,98 €	908.811/2041712	11 249 512,10 €
3	SNCF Mobilités - 449 avenue Willy Brandt - 59777 EURALILLE	Mise en œuvre du versement des acomptes de l'année 2019 au titre des échanges d'organes majeurs Hauts-de-France (n° opération : 19I66550)				57 978 246,33 €		2019	10 862 616,53 €	908.811/2041712	63 155 208,69 €
					Totaux	**69 227 758,43 €**	**4 385 949,93 €**	**2019 : 16 652 934,44 €**			

Annexe à la délibération n°2019.00438

Xavier BERTRAND
Président du Conseil Régional

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
4350675
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 18/10/2019
Retour Préfecture : 18/10/2019

CONVENTION PORTANT OBLIGATIONS DE [illegible] POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE HAUTS-DE-FRANCE

Période de janvier 2019 à Décembre 2024

DESIGNATION DES PARTIES

ENTRE

LA REGION Hauts-de-France, dont le siège se situe 151 Avenue du Président Hoover, 59555 LILLE CEDEX, représentée par le Président du Conseil régional Monsieur Xavier BERTRAND, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du 24 septembre 2019,

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

D'UNE PART,

ET

SNCF MOBILITÉS, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est situé 9 rue Jean-Philippe Rameau – 93200 Saint-Denis, représenté par Monsieur Fréderic Guichard, Directeur Régional « TER Hauts-de-France », dûment habilité aux fins des présentes,

Ci-après désigné « **l'Opérateur** »,

D'AUTRE PART,

Ci-après ensemble désignés « **les Parties** » et individuellement **« la Partie** ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

TABLE

Désignation des Parties 2

Table 3

Préambule 10

TITRE I. RÈGLES GÉNÉRALES 11

Chapitre 1. Définition de la relation contractuelle 11

Article 1. Cadre de la contractualisation 11

Article 2. Objet de la Convention 11

Article 3. Durée 13

Article 4. Élection de domicile 13

Article 5. Élection de compétence 13

Article 6. Notifications 13

Article 7. Règlement des litiges 14

Article 8. Résiliation pour motif d'intérêt général 14

Article 9. Résiliation pour faute grave 15

Article 10. Définitions 15

Chapitre 2. Documents et hiérarchie contractuelle 22

Article 11. Interprétation de la Convention 22

Article 12. Documents de la Convention 22

Article 13. Hiérarchie contractuelle 22

Article 14. Non renonciation 22

Article 15. Rapport aux Conventions particulières 22

Chapitre 3. Modification de la Convention 23

Article 16. Modification 23

Article 17. Validité partielle 23

Article 18. Clause de bilan 23

Article 19. Clause de réexamen 24

Chapitre 4. Fin de la Convention 25

Article 20. Expiration de la Convention 25

Article 21. Réversibilité des données et des prestations 25

TITRE II. OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC 26

Chapitre 5. Pouvoirs de l'Autorité Organisatrice 26

Article 22. Qualité d'Autorité Organisatrice 26

Article 23. Prérogatives de l'Autorité Organisatrice 26

Article 24. Accessibilité du service public aux personnes handicapées, notamment les personnes à mobilité réduite 27

Chapitre 6. Périmètre de la convention 28

Article 25. Périmètre géographique 28

Article 26. Périmètre fonctionnel 28

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 27. Obligations de service public pour le Service à Grande Vitesse (« TERGV ») 30
Article 28. Liaisons nationales 30
Article 29. Relations transfrontalières avec la Belgique 30
Article 30. Suspension du trafic de lignes par le gestionnaire d'infrastructure 31
Article 31. Reprise en gestion des services routiers 31
Article 32. Lot détachable pour une ouverture du marché 32
Chapitre 7. Mission industrielle et commerciale de l'Opérateur 33
Article 33. Exploitation concédée à l'Opérateur et moyens mis en œuvre 33
Article 34. Obligations de service public exécutées par l'Opérateur 34
Article 35. Mission de l'Opérateur pour l'accessibilité du réseau ferroviaire aux personnes à mobilité réduite 34
Article 36. L'Organisation de l'Opérateur 35
Article 37. Relations avec les autres entités du Groupe Public Ferroviaire 35
Article 38. Recours aux tiers pour l'exécution de missions 35
Chapitre 8. Obligation de continuité de service public 36
Article 39. Principe de continuité de service public 36
Article 40. Situations perturbées prévisibles 36
Article 41. Situation Perturbée non Prévisible 37
Article 42. Force majeure et évènements assimilés 37
Chapitre 9. Coordination avec les gestionnaires de facilités essentielles au service 39
Article 43. Coordination avec le gestionnaire de l'infrastructure 39
Article 44. Coordination avec le gestionnaire des gares 39
Chapitre 10. Coordination avec les autres réseaux de transport 41
Article 45. Coordination avec le réseau régional de transport scolaire et interurbain 41
Article 46. Coordination avec les autres Autorités Organisatrices de Transport 41
Article 47. Coordination avec les syndicats mixtes intermodaux 42
Chapitre 11. Maitrise des impacts sur l'environnement et développement durable 43
Article 48. Responsabilité sociale et environnementale de l'Opérateur 43
Article 49. Politique d'achats responsable de l'Opérateur 43
Article 50. Gestion des déchets produits par l'opérateur 43
Article 51. Eco conduite des agents de l'Opérateur 44
Article 52. Gestion durable du patrimoine géré par l'opérateur 44
Article 53. Bilan des émissions de gaz à effet de serre 44
Article 54. Mesures en cas de pic de pollution 44
Article 55. Accompagnement sociétal et social 44
Article 56. Expérimentation de Matériels innovants 45
TITRE III. CONSISTANCE ET MODALITÉS D'EXECUTION 46
Chapitre 12. Consistance de l'offre de transport 46
Article 57. Offre de Transport Théorique 46
Article 58. Offre de Transport de Référence 46

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 59. Consistance et gestion des services routiers 47
Article 60. Consistance des allègements d'offre d'été et d'hiver 47
Article 61. Consistance de l'offre de transport en situation perturbée 47
Article 62. Consistance de l'offre de transport en cas de travaux 47
Article 63. Construction de l'Horaire de Service 48
Article 64. Modification de l'offre de transport 49
Chapitre 13. Exécution du Service de transport 50
Article 65. Causes exonératoires de responsabilité du transporteur 50
Article 66. Objectifs de qualité de réalisation de l'Offre de Transport 50
Article 67. Plans d'actions pour redresser la production du transport 51
Article 68. Indemnisation des usagers en cas de dégradation prolongée du Service 52
Chapitre 14. Consistance de l'offre de transport du Service à Grande Vitesse 54
Article 69. Conditions de réalisation du Service opéré en matériel à grande vitesse 54
Article 70. Révision des conditions de réalisation du Service à grande vitesse 54
Article 71. Moyens pour réaliser le Service à grande vitesse (« TERGV ») et « TGV Autorisés » 55
Article 72. Accès au Service à Grande Vitesse 55
Chapitre 15. Consistance des prestations en gares 56
Article 73. Service dans les gares 56
Article 74. Accessibilité des gares et embarquement des trains pour les personnes à mobilité réduite 56
Chapitre 16. Consistance de la distribution et de la billettique 58
Article 75. Consistance de la distribution 58
Article 76. Consistance de la vente de titres 59
Article 77. Consistance de la vente 59
Chapitre 17. Consistance de l'information des voyageurs 61
Article 78. Obligations d'information des voyageurs 61
Article 79. Services d'information statiques 61
Article 80. Services d'information dynamiques 62
Article 81. Services d'information avec interaction du voyageur 63
Article 82. Information des voyageurs en situation perturbée 63
Chapitre 18. Consistance des tarifs d'accès au Service 65
Article 83. Définition de la gamme tarifaire régionale 65
Article 84. Évolution et modification de la gamme tarifaire régionale 65
Article 85. Majoration de la tarification régionale 66
Article 86. Tarification des trajets interrégionaux et réciprocité d'accès des clients du Service vers d'autres transporteurs régionaux ou nationaux. 66
Article 87. Tarification promotionnelle, évènementielle et/ou à caractère temporaire 67
Article 88. Tarification sociale nationale 67
Article 89. Tarifs nationaux conventionnés 68
Article 90. Tarification commerciale nationale 68

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 91. Tarif des titres combinant d'autres services ferroviaires 68
Article 92. Tarification combinée 68
Chapitre 19. Consistance des objectifs de qualité du service 70
Article 93. Mesure de la qualité produite 70
Article 94. Qualité perçue 70
Article 95. Pilotage du contrôle de la qualité 71
Chapitre 20. Consistance des objectifs de sûreté et de lutte anti-fraude 72
Article 96. Objectifs de sécurisation du service 72
Article 97. Objectifs de lutte contre la fraude 72
Article 98. Principes d'équipement en vidéo-protection 73
Article 99. Plan d'action pour la sûreté et la lutte contre la fraude 74
Chapitre 21. Promotion du service 75
Article 100. Principes et conditions de promotion du service 75
Article 101. Plan d'actions commerciales 75
Article 102. Suivi des actions commerciales 76
Article 103. Circulations à vocation événementielle 76
Article 104. Liasses de titres à vocation évènementielle 77
Article 105. Opérations estivales 77
Chapitre 22. Relations aux usagers du Service 79
Article 106. Gestion des relations aux usagers 79
Article 107. Comités de dessertes pour la consultation sur le Service 80
Article 108. Comités régionaux de concertation 80
Article 109. Instances de concertation et d'échange de bonnes pratiques 81
Chapitre 23. Études et Comptages 82
Article 110. Études courantes et études récurrentes 82
Article 111. Études Ponctuelles et stratégiques 82
Article 112. Comptages 83

TITRE IV. DISPOSITIONS PATRIMONIALES DES BIENS ET PRODUCTIONS INTELLECTUELLES NÉCESSAIRES AU SERVICE 85

Chapitre 24. Régime des biens 85
Article 113. Description des biens utiles au service 85
Article 114. Inventaire physique et comptable des biens 85
Article 115. Sort des biens 85
Chapitre 25. Gares de voyageurs nécessaires au Service 87
Article 116. Gestion des Gares 87
Chapitre 26. Parc de Matériel Roulant 88
Article 117. Périmètre technique 88
Article 118. Consistance du parc de Matériel Roulant affecté au Service 88
Article 119. Inventaire du parc 90
Article 120. Affectation du Matériel Roulant 90

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 121. Pilotage du parc de Matériel Roulant 90
Article 122. Maintien en conditions opérationnelles du Matériel Roulant 91
Article 123. Matériel roulant propriété d'un crédit bailleur 91
Article 124. Prêts et emprunts de Matériel Roulant 92
Article 125. Sort des Matériels Roulants 93
Chapitre 27. Installation de maintenance et de logistique du Matériel Roulant 95
Article 126. Propriété et financement des installations de maintenance et de logistique du Matériel Roulant 95
Article 127. Organisation de la maintenance nécessaire au Service 96
Chapitre 28. Système intermodal de billettique, de distribution, et d'information des voyageurs .. 97
Article 128. Système « Pass Pass » pour l'intermodalité 97
Article 129. Prise en compte de l'intermodalité dans le système de billettique « Pass Pass » 97
Article 130. Système billettique du Service 98
Article 131. Entretien du système de billettique 98
Article 132. Interopérabilité du système de billettique 98
Article 133. Sécurité du système billettique 99
Article 134. Qualité et exploitabilité des données relatives à la billettique 100
Article 135. Données pour les systèmes d'information des voyageurs 101
Chapitre 29. Gestion des données 102
Article 136. Gestion des données et des biens immatériels 102
Article 137. Gestion des données d'information des voyageurs 102
Article 138. Accès public aux données descriptives du Service (open data) 102
Chapitre 30. Accès aux données confidentielles 104
Article 139. Clause de confidentialité 104
Chapitre 31. Propriété intellectuelle 106
Article 140. Droit de propriété sur les productions intellectuelles liées au Service 106
Article 141. Propriété des études 106
Article 142. Propriété et utilisation des données produites par les systèmes développés par l'Autorité Organisatrice 106
Article 143. Propriété du fichier des abonnés 107
Chapitre 32. Dispositions pour la communication institutionnelle de l'autorité organisatrice 108
Article 144. Charte graphique 108
Article 145. Autorisation de prise de vues par les agents ou prestataires de l'Autorité Organisatrice 108
Article 146. Autorisation d'affichage pour la communication institutionnelle de l'Autorité Organisatrice 109
Article 147. Marque « SNCF » 109
Article 148. Marque « TER » 110
Article 149. Marque « Pass Pass » 110
Chapitre 33. Responsabilité et assurances 112

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 150. Responsabilité pour les dommages causés aux usagers du service, aux tiers et à l'Autorité Organisatrice 112
Article 151. Responsabilité pour les dommages causés aux biens nécessaires au Service 112
Article 152. Destruction et détérioration d'un Matériel Roulant 112
Article 153. Vandalisme 113
Article 154. Assurances 113

TITRE V. DISPOSITIONS FINANCIÈRES 114

Chapitre 34. Montant des compensations pour le Service 114
Article 155. Principes de l'économie du contrat 114
Article 156. Compte conventionnel prévisionnel 114
Article 157. Objectif de recettes 115
Article 158. Effet des recettes sur la Contribution de Fonctionnement 116
Article 159. Contribution Financière 116
Article 160. Contribution aux charges de capital: 116
Article 161. Contribution de fonctionnement 117
Article 162. Contenu des charges forfaitaires C1 au périmètre de la contribution de fonctionnement 117
Article 163. Charges C2, répercutées *ad valorem au périmètre de la contribution de fonctionnement* 118
Article 164. Produits conventionnels du service 120
Article 165. Indexation du montant des charges forfaitaires C1 121
Article 166. Indexation du tarif appliqué aux charges routières prévisibles facturées en C2 123
Article 167. Révision du montant des charges forfaitaires C1 123
Article 168. Compensation pour le Service à Grande Vitesse (« TERGV ») 124
Article 169. Transparence sur la construction des coûts 124
Chapitre 35. Contributions versées par des partenaires 128
Article 170. Contribution d'exploitation Partenaires (CexP) 128
Article 171. Contribution au titre du partage des recettes des voyages réalisés en continuité entre un « TGV » et un « TERGV en location de rame » 128
Article 172. Contribution Île-de-France au titre de la soudure tarifaire 128
Chapitre 36. Incitation à la performance sur objectifs, pénalités pour manquement, et réfactions 129
Article 173. Incitation à la performance sur objectifs 129
Article 174. Incitation à la régularité des trains 129
Article 175. Incitation à la composition conforme des trains 129
Article 176. Incitation à l'amélioration de la satisfaction client et de la qualité de service en gare, à bord et à distance 130
Article 177. Pénalités pour manquement à l'exécution des obligations de service public 130
Article 178. Réfactions de charge 130
Article 179. Restitution des malus des mécanismes d'incitation à la performance du DRR 131
Chapitre 37. Élaboration et règlement de la contribution Financière 132

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 180. Pré-devis et devis 132
Article 181. Versement de la contribution financière 133
Article 182. Décompte définitif 133
Article 183. Cas particulier d'un désaccord concernant la facture définitive 134
Article 184. Versement du solde 134

TITRE VI. PILOTAGE DE LA CONVENTION ET CONTRÔLE DE L'OPÉRATEUR 136

Chapitre 38. Information de l'Autorité Organisatrice 136
Article 185. Informations relatives à l'organisation et à l'exécution du Service 136
Article 186. Informations pour la réattribution du Service 136
Article 187. Information périodique 137
Article 188. Informations sur la fréquentation et la connaissance des usagers 137
Article 189. Information sur les mécanismes d'incitation à la performance du DRR 138
Article 190. Rapport d'Activité Annuel de l'Opérateur 138
Article 191. Transparence financière 139
Article 192. Pouvoir de contrôle et d'audit de l'Autorité Organisatrice 140
Chapitre 39. Pilotage du service public 141
Article 193. Comité de pilotage 141
Article 194. Comité d'exploitation 141
Article 195. Comités techniques thématiques 142
Article 196. Comité annuel relatif au bilan de l'exploitation 142
Article 197. Instances de pilotage spécifiques aux capacités d'infrastructures 142
Article 198. Instances de pilotage spécifiques au financement des gares 143
Article 199. Fonctionnement des comités 143

TABLE DES ANNEXES 144

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

PREAMBULE

La Région est autorité organisatrice du transport ferroviaire régional en vertu de l'article L. 2121-3 du Code des transports et la présente Convention porte sur les obligations de service public qu'elle a définies pour le Service de transport ferroviaire de voyageurs des Hauts-de-France.

Le Service est confié à SNCF Mobilités en situation de monopole, sans mise en concurrence en vertu de l'article L. 2121-4 du Code des transports et conformément au règlement CE n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. La Convention reprend néanmoins les évolutions introduites par la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et prévoit notamment la réattribution du service après mise en concurrence, pour des lots détachables durant sa période d'exécution, et anticipe sa réattribution globale à son échéance.

La Convention définit le niveau de service, son financement, ainsi que les modalités d'exécution et de contrôle sur la période du 1er janvier 2019 au 31 décembre 2024.

La Convention tient compte du ressort territorial issu de la loi nº 2015-29 du 16 janvier 2015 instituant la Région Hauts-de-France et définit le Service sur un périmètre unifié. La consistance des services vise à maintenir l'équilibre entre les territoires et le développement de l'usage du transport ferroviaire en adaptant l'offre aux évolutions de la demande.

La Convention, sur le modèle des délégations de service public, encadre des obligations renforcées pour le contrôle de l'autorité organisatrice, la transparence de l'Opérateur, et pour la qualité et la continuité du service public. Elle donne à la Région différents outils de pilotage de la convention pour assurer un suivi plus fidèle.

Les conditions financières pour l'exécution des obligations de service public ferroviaire visent à préserver les capacités budgétaires de la Région et à veiller à l'absence de surcompensation par l'Opérateur. Les dispositifs incitatifs du Service visent à refléter les prestations effectivement fournies aux usagers avec une incidence financière à due proportion et des engagements de performance pour l'Opérateur.

La présente Convention est accompagnée de conventions pour les investissements utiles à l'exécution du Service. Ces conventions sont relatives au financement des échanges d'organes indispensables à la sécurité et à la circulation des trains des matériels roulants du parc affecté au Service, et à l'adaptation des installations de maintenance et de logistique utilisées pour le Service.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

TITRE I. RÈGLES GÉNÉRALES

Chapitre 1. DEFINITION DE LA RELATION CONTRACTUELLE

Article 1. Cadre de la contractualisation

La présente Convention constitue un contrat administratif de service public, elle est conclue sur le fondement des dispositions du Code des transports, notamment ses articles L. 1221-1 à 1221-6, L. 2121-3 à L. 2121-8-1 et L. 2121-14 à L. 2121-27, du décret n°2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités, du règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

La Région, Autorité Organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, attribue directement à SNCF Mobilités, opérateur de réseaux, sur un périmètre géographique défini, l'exploitation des services de transport de voyageurs relevant de sa compétence, par un contrat de service public.

Article 2. Objet de la Convention

La Convention a pour objet de déterminer les modalités techniques et financières selon lesquelles la Région, en qualité d'Autorité Organisatrice des transports, confie à SNCF Mobilités, en qualité d'Opérateur de réseaux, sur le périmètre géographique de la Convention, l'exécution du Service Public de Transport Régional de Voyageurs dont la consistance est définie par la présente Convention.

Dans ce cadre, la présente Convention précise les engagements respectifs des Parties, ci-après désignés l'Autorité Organisatrice et l'Opérateur.

La présente Convention définit :

- la consistance et la nature des services,
- la consistance du parc de Matériel Roulant affecté au Service,
- les conditions techniques et commerciales,
- la politique tarifaire applicable au Service,
- les objectifs de niveau et de qualité de service ainsi que les indicateurs destinés à les apprécier,
- les modalités de concertation avec les usagers,
- les relations financières avec l'Opérateur, les modalités d'utilisation des données,
- les modalités de suivi, de contrôle et d'évaluation des missions du Service confié à l'Opérateur,
- les clauses d'incitation à la performance, de pénalités, de réfactions de charges.et de partage de recettes.

Les opérations d'investissements relatives au Service font l'objet de conventions particulières listées en Annexe PI16.

Conformément au règlement CE n° 1370/2007 et à l'article L. 2121-4-2 du Code des transports, l'Autorité Organisatrice octroie à l'Opérateur une compensation pour l'incidence financière sur les coûts et les recettes occasionnés par le respect des obligations de la présente Convention, de manière à éviter toute surcompensation. Les coûts imputés pour ladite compensation sont de ce fait vérifiables.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Les comptes remis à l'Autorité Organisatrice sont sincères et vérifiables, et la construction des coûts précisée.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 3. **Durée**

La Convention est conclue pour une durée de (six) 6 ans à compter du 1er janvier 2019. Elle arrive à échéance le 31 décembre 2024 et ne peut être reconduite tacitement.

Conformément aux dispositions introduites par l'article 19 de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 portant nouveau pacte ferroviaire, la Convention peut être prorogée, après accord des Parties et conformément à l'article L. 2121-4 du Code des transports, sur tout ou partie de son périmètre, avant l'échéance du 24 décembre 2023. À compter du 25 décembre 2023, les Parties font application des dispositions de l'article L. 2121-7-1, sans préjudice des cas prévus par l'article L. 2121-7.

Par conséquent, la présente convention se substitue dans son intégralité à celle pour l'exploitation du transport de voyageurs en Nord-Pas de Calais et ses avenants à partir du 1er janvier 2019 et également aux avenants de prolongation de la convention Picardie établis pour le 1er semestre 2019.

Sans préjudice du précédent alinéa, les relations contractuelles entre les Parties, au titre des conventions pour l'exploitation du transport de voyageurs en Nord-Pas de Calais et Picardie, ne sont définitivement éteintes qu'après l'approbation et le règlement des deux dernières factures définitives.

Article 4. **Élection de domicile**

Pour l'exécution de la Convention et de ses éventuelles modifications, les Parties font élection de domicile à l'adresse suivante :

- Pour la Région : Siège de Région, 151 Avenue du Président Hoover, 59555 LILLE CEDEX ;
- Pour l'Opérateur : Direction régionale Hauts-de-France, SNCF Mobilités, Immeuble Perspective, 449 avenue Willy Brandt, 59777 LILLE.

Par dérogation aux dispositions de l'Article 16 relatif à la modification de la Convention, tout changement de domiciliation peut être notifié à l'autre Partie par lettre recommandée avec avis de réception.

Article 5. **Élection de compétence**

Tout contentieux entre les Parties contractantes relatif à l'exécution de la présente Convention relève du Tribunal administratif de Lille.

Article 6. **Notifications**

Sauf stipulation contraire de la Convention ou de ses Annexes, toute notification ou mise en demeure effectuée dans le cadre de l'exécution de la Convention doit être réalisée par lettre recommandée avec avis de réception, adressée au domicile des Parties.

Toutefois, en cas d'urgence, toute notification peut être déposée en main propre au domicile des Parties, contre remise d'un récépissé.

Les transmissions par voie électronique ou par fax au titre du présent Article sont confirmées par notification écrite, dans les formes précisées ci-dessus.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 7. **Règlement des litiges**

En cas de litige relatif à l'application ou à l'interprétation des stipulations de la Convention, les Parties peuvent convenir de se soumettre, préalablement à toute action contentieuse, à une procédure de règlement amiable selon les modalités suivantes sans que celle-ci présente un caractère obligatoire.

La Partie désirant recourir à la procédure de conciliation adresse sa demande à l'autre Partie par lettre recommandée avec avis de réception, en exposant succinctement l'objet de sa demande et mentionnant son désir de concilier.

Faute de réponse ou en cas de réponse négative de l'autre Partie sur le principe du recours à la procédure de conciliation, dans un délai de quinze (15) jours ouvrés au plus tard à compter de la réception de la demande, la demande de conciliation est considérée comme rejetée.

Dans cette hypothèse, chaque Partie est libre de saisir la juridiction administrative compétente.

En cas d'accord sur le principe du recours à la procédure de conciliation, les Parties désignent conjointement un conciliateur unique. Le point de départ de la conciliation correspond à la date de désignation du conciliateur, soit la date du courrier d'acceptation du dit conciliateur par la Partie sollicitée.

À défaut d'accord des Parties sur la désignation d'un conciliateur dans un délai de quinze (15) jours ouvrés à compter de l'acceptation de la conciliation – matérialisée par la réception de l'acceptation notifiée par l'autre Partie par lettre recommandée avec avis de réception –, les Parties sont réputées avoir renoncé à la tentative de conciliation, sauf si elles décident en commun de saisir le Président du Tribunal Administratif de Lille afin qu'il désigne un conciliateur qui ne pourra être récusé par aucune des parties contractantes.

Le conciliateur examine de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des Parties.

Le conciliateur dispose d'un délai maximum de quarante (40) jours ouvrés à compter de sa désignation pour proposer aux Parties une solution de règlement amiable du litige, sur laquelle les Parties doivent se prononcer dans un délai maximum de vingt (20) jours ouvrés. Le conciliateur examine de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des parties. Il fixe, en accord avec les Parties, le lieu, le calendrier et les modalités de la tentative de conciliation.

Faute d'accord des Parties dans ce délai de vingt (20) jours ouvrés ou à défaut pour le conciliateur de proposer une solution amiable dans le délai de soixante (60) jours précité, l'Autorité Organisatrice ou l'Opérateur ont la possibilité de saisir la juridiction administrative compétente.

Les honoraires et autres frais liés à la mise en œuvre de la procédure de conciliation sont partagés à parts égales entre les Parties.

Article 8. **Résiliation pour motif d'intérêt général**

L'Autorité Organisatrice peut pour un motif d'intérêt général, mettre fin de manière anticipée à la Convention, avec un préavis de neuf (9) mois minimum, notifié par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des stipulations relatives au transfert des biens, l'Autorité Organisatrice indemnise l'Opérateur de l'intégralité du préjudice résultant de la résiliation au titre

(i) des dépenses engagées et utiles à l'exécution de la Convention au jour de la notification de la décision de résiliation, sur justificatifs,
(ii) du montant des coûts supportés par l'Opérateur liés à la résiliation de contrats en cours, et
(iii) du manque à gagner subi par l'Opérateur égal à la moyenne actualisée, si elle est positive, des résultats courants avant impôts obtenus par l'Opérateur au titre de la présente

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Convention pendant les exercices écoulés multiplié par la durée restant à courir de la présente Convention.

La résiliation prend effet au terme du préavis, ou, à défaut, à la date indiquée dans la notification de la décision. Les stipulations relatives à l'expiration de la Convention s'appliquent en pareille hypothèse.

Article 9. **Résiliation pour faute grave**

L'Autorité Organisatrice peut, après mise en demeure de l'Opérateur restée sans réponse satisfaisante, mettre fin de manière anticipée à la Convention en cas de manquement grave de l'Opérateur à ses obligations résultant de la Convention.

L'Autorité Organisatrice notifie sa décision à l'Opérateur, en respectant un préavis de neuf (9) mois minimum. Sans préjudice des stipulations relatives au transfert des biens, la résiliation n'ouvre droit à aucune indemnité, en particulier au titre du manque à gagner dont l'Opérateur est privé du fait de la rupture anticipée des relations contractuelles.

La résiliation prend effet au terme du préavis, ou, à défaut, à la date indiquée dans la notification de la décision. Les stipulations relatives à l'expiration de la Convention s'appliquent en pareille hypothèse.

Article 10. **Définitions**

Au terme de la présente Convention (ci-après « la Convention ») :

- **« Activités SNCF Mobilités »** : désigne l'ensemble des branches d'activités internes à SNCF Mobilités notamment en charge du transport des voyageurs et des marchandises ;

- **« Activité Voyages »** : désigne la branche d'activité interne à SNCF Mobilités en charge du transport des voyageurs à grande vitesse librement organisé ;

- **« Ad'AP »** : Schéma Directeur – Agenda d'Accessibilité Programmée des services de transport ferroviaire régional ;

- **« Annexe »** : désigne une Annexe à la Convention ;

- **« ARAFER »** ou **« Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières »** : désigne l'autorité publique indépendante dont le statut et les missions sont organisés, notamment, par les articles L. 1261-1 et suivants du Code des transports ;

- **« Article »** : désigne un article de la Convention ;

- **« Atelier de maintenance »** : désigne, sous réserve d'évolutions législatives ou réglementaires, toute installation de service dédiée à la maintenance, comprenant les équipements, notamment les voies, installations fixes et outillages, immeubles par nature ou par destination, et les éventuels bâtiments qui les entourent, nécessaires à la réalisation d'opérations de maintenance du Matériel Roulant utilisé pour l'exécution du Service ;

- **« Attribution directe »** : désigne, au sens du règlement CE n° 1370/2007 et de l'article L. 2121-17 du Code des transports, l'attribution d'un contrat de service public à un opérateur de service public donné en l'absence de toute procédure de mise en concurrence préalable ;

- **« Autorité Organisatrice »**, **« Autorité Organisatrice de Transport »**, **« AO »** ou **« AOT »** : désigne, sauf exception, l'Autorité Organisatrice en tant que partie signataire du contrat, chargée, conformément à l'article L. 1221-1 du Code des transports, de l'institution et de l'organisation des services de transport public de personnes réguliers et à la demande ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- **« Axe ferroviaire »** : désigne un ensemble de lignes de service public de transport, regroupée par secteur géographique et pour la cohérence de leurs circulations qui sont décrits en Annexe OT01 ;

- **« Biens »** : désigne les biens meubles matériel ou immatériels et immeubles utilisés pour le Service, détenus ou loués par l'Opérateur, mis à disposition par l'Autorité Organisatrice, ou constituant des facilités essentielles gérées par les gestionnaires des gares et de l'infrastructure.

- **« C1 »** ou **« forfait C1 »** : désigne les charges forfaitisées ;

- **« C2 »** ou **« charges C2 »** : désigne les charges facturées ad valorem ;

- **« Capacités d'infrastructures »** : désigne, au sens de l'article L. 2122-3 du Code des transports, la possibilité de programmer des sillons sollicités pour une section de l'infrastructure pendant une certaine période ;

- **« CEZAR »** : système d'information recensant des événements sûreté (Connaitre l'Évolution des Zones À Risque) ;

- **« Changement de Service »** : désigne la rupture entre chaque Service Annuel, qui intervient au second dimanche du mois de décembre de chaque année civile et matérialise le passage au Service Annuel suivant ;

- **« Charges d'interpénétration »** : désignent les charges payées aux transporteurs étrangers au titre des trains réalisés par ces transporteurs étrangers sur le réseau ferré français (dit « Réseau Ferré National » ou RFN) ;

- **« Compensation de service public »** : désigne, au sens du règlement CE n° 1370/2007, tout avantage, notamment financier, octroyé, sur fonds publics, directement ou indirectement par l'Autorité Organisatrice pendant la période de mise en œuvre d'une obligation de service public ou lié à cette période ;

- **« Contrat de service public »** : désigne, au sens du règlement CE n° 1370/2007, un ou plusieurs actes juridiquement contraignants manifestant l'accord entre l'Autorité Organisatrice et un opérateur de service public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploitation des services publics de transport de voyageurs soumis aux obligations de service public ;

- **« Contribution Financière »** : désigne la contribution versée annuellement par l'Autorité Organisatrice en contrepartie de l'exploitation du Service Public de Transport Régional de Voyageurs par l'Opérateur ;

- **« Contribution Financière Prévisionnelle »** : désigne la Contribution Financière établie de manière prévisionnelle, pour une année A, en année A-1 ;

- **« Contribution Financière Définitive »** : désigne la Contribution Financière établie de manière définitive, pour une année A, en année A+1 ;

- **« Convention »** : désigne le présent contrat et ses Annexes, ainsi que les avenants qui viennent, le cas échéant, modifier le contrat.

- **« Convention particulière »** : Convention annexe à la présente Convention pouvant notamment déterminer la consistance d'un investissement, d'un accord tarifaire, d'une Opération, ainsi que les modalités de financement et les engagements réciproques des Parties ;

- **« COP »** : Centre Opérationnel Proximité dont les missions sont décrites en Annexe RU04 ;

- **« Détenteur du véhicule ferroviaire »** : désigne, au sens de l'article 27-1 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006, modifié, relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, la personne qui, propriétaire du véhicule ou ayant sur celui-ci un droit de

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

disposition, l'exploite à titre de moyen de transport. Il a la responsabilité de désigner une entité en charge de la maintenance dudit véhicule ;

- **« Devis »** : désigne le document qui permet de déterminer le montant de la Contribution Financière Prévisionnelle, arrêté par les Parties en année A-1 pour une année A ;

- **« Données descriptives du service »** : désigne, au sens de l'article L. 2121-8-1 du Code des transports, les données fournies par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice décrivant le service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et temps de trajet réels des trains, pour intégration dans les services d'information du public ;

- **« DRG »** ou **« Document de Référence des Gares »** : désigne, au sens de l'article 14-1 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, le document élaboré par le Gestionnaire des Gares mentionné à l'article 25 du décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités présentant les conditions d'accès aux installations et équipements qu'elle gère en gare ainsi que les prestations assurées par cette dernière pour le compte de toute entreprise ferroviaire, ainsi que tout autre texte appelé à lui succéder en application de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire ;

- **« DRR »** ou **« Document de Référence du Réseau »** : désigne, au sens du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, le document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités d'infrastructures, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités d'infrastructures ;

- **« DRS »** ou **« Document de référence et de tarification des prestations de Sûreté »** : désigne le document définissant la nature, les conditions de réalisation, la tarification des prestations de sûreté proposées par le service interne de sécurité de SNCF au profit de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels relativement aux dispositions du Code des transports, de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 et du décret n°2015-845 du 10 juillet 2015 modifié relatif aux prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF et pris en application de l'article 23 de la loi sus citée. Ce document est publié annuellement, conformément aux dispositions de l'article L. 2251-1-1 du Code des transports ;

- **« Entreprise Ferroviaire »** : désigne, au sens du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, toute entreprise à statut privé ou public et titulaire de la licence mentionnée à l'article L. 2122-10 du Code des transports, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise – ce terme recouvrant également les entreprises qui assurent uniquement la traction ;

- **« EPSF »** ou **« Établissement Public de Sécurité Ferroviaire »** : désigne l'établissement public de l'État dont le statut et les missions sont organisés, notamment, par les articles L. 2221-1 et suivants du Code des transports ;

- **« Gares »** : désigne les points d'arrêts du Service disposant d'un bâtiment ouvert aux voyageurs et d'une présence de personnel ;

- **« 'Gare de demain »** : projet visant à améliorer et à optimiser la gestion des gares et améliorer les services proposés aux voyageurs par diverses solutions d'ouverture du bâtiment gare ;

- **« Gestionnaire des Gares »** : désigne toute entité ou entreprise chargée de la gestion et de l'entretien des gares ferroviaires, y compris de leur valorisation foncière et immobilière, dont Gares & Connexions ;

- **« Gestionnaire d'Infrastructure »** : désigne, au sens de l'article 9 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement, de la

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande, dont l'établissement public industriel et commercial SNCF Réseau ;

- **« GPF »** ou **« Groupe Public Ferroviaire »** : désigne les trois établissements publics SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau créés par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

- **« Halte »** : désigne les points d'arrêts du Service sans bâtiment ouvert aux voyageurs et sans accueil ;

- **« Horaire de Service »** ou **« HDS »** : désigne l'Offre de Transport arrêtée avec l'Opérateur et le Gestionnaire d'Infrastructure après réservation des sillons, au terme du processus d'allocation des capacités d'infrastructures pour la durée d'un Service Annuel ;

- **« Ile-de-France Mobilités »** ou anciennement le **« Syndicat des Transports d'Ile-de-France »** ou **« STIF »** : désigne l'Autorité Organisatrice unique des Transports d'Ile-de-France conformément aux dispositions de l'article L. 1241-1 du Code des transports ;

- **« Infrastructure ferroviaire »** : désigne une installation fixe permettant la circulation de trains, ainsi que les éléments y afférents dont notamment les ouvrages d'art, le ballast, les traverses, les rails, la caténaire, la signalisation, les postes d'aiguillage et les équipements de télécommunications ;

- **« Installations Fixes » :** désignent les constructions et aménagements, dont les infrastructures ferroviaires (voies, installations de signalisation, télécom et caténaires), affectés à l'Opérateur et repris à l'Annexe FI05 ;

- **« Maintenance »** : désigne, sous réserve d'évolutions législatives ou réglementaires, l'entretien du Matériel Roulant par l'Opérateur au sein notamment des installations de service dédiées à cet effet, comprenant, d'une part, la maintenance légère ou « courante » et, d'autre part, les opérations de maintenance patrimoniale (maintenance dite « lourde » ou « industrielle ») ;

- **« Matériel Roulant »** ou **« Véhicule ferroviaire »** : désigne les matériels remorqués, locomotives et automoteurs roulant sur une voie ferrée et objet de la présente Convention ;

- **« Liaison »** : désigne une jonction entre deux points d'arrêts par un moyen de transport ;

- **« Obligation de service public »** : désigne, au sens du règlement CE n° 1370/2007, l'exigence définie ou déterminée par l'Autorité Organisatrice en vue de garantir des services d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie ;

- **« O/D »** ou **« Origine/Destination »** : désigne l'unité entre un point d'arrêt d'origine et un point d'arrêt de destination et pouvant comporter plusieurs trajets ou services en correspondance ;

- **« Offre de Transport Théorique »** : désigne les Services Ferroviaires et Routiers objets de la présente Convention ;

- **« Offre de Transport de Référence »** : désigne l'Offre de Transport Théorique modifiée des évolutions de dessertes et des effets calendaires pour une année civile donnée ;

- **« Offre de Transport »** : désigne l'ensemble des circulations prévu à J-1 ;

- **« Opérateur »** : désigne, au sens du règlement CE n° 1370/2007 et de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, l'entreprise ou groupement d'entreprises de droit public ou privé, ou tout organisme public, qui exploite des services publics et à qui est transféré un risque lié à son exploitation défini dans la Convention ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- **« Opération »** : ensemble d'actions organisées, associées à des ressources techniques, humaines et financières, visant soit l'acquisition, soit la rénovation, soit la dotation en équipement, soit les opérations de maintenance patrimoniale du Matériel Roulant et leurs liens éventuels avec les installations de maintenance ;

- **« Parc »** : ensemble des Matériels Roulants ;

- **« Personne à Mobilité Réduite »** ou **« PMR »** : désigne toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les voyageurs ;

- **« Personne en situation de Handicap »** : désigne, au sens de l'article L. 111-7 du Code de la construction et de l'habitation, toute personne handicapée, quel que soit le type de handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique ;

- **« Plan Annuel de Communication** » : désigne le plan qui définit la politique de communication commerciale réalisée par l'Opérateur ;

- **« Point d'Arrêt »** : désigne une Gare ou une Halte du Service ;

- **« PIU »** ou **« plan d'information des usagers » :** désigne, au sens des articles L. 1222-4 et 1222-8 du Code des transports, l'information précise et fiable sur le service assuré dont tout usager a le droit de disposer gratuitement en cas de perturbation de trafic ;

- **« Ponctualité »** : désigne la mesure de l'écart entre l'horaire théorique d'arrivée en gare d'un train et l'horaire effectivement constaté d'arrivée en gare de destination finale du train, tel qu'enregistré par l'Opérateur ;

- **« PPI »** ou **« Programme Pluriannuel d'Investissement »** : désigne le programme d'investissement prévisionnel élaboré par les Parties pour la durée de la Convention, qui porte notamment sur les opérations de maintenance patrimoniale, les Établissements de Maintenance et les équipements en gares dans le respect du périmètre de compétences du gestionnaire de l'installation ;

- **« Prestations spécifiques »** : désignent toutes les charges au sol, hors distribution réalisées par les transporteurs dans les gares et aux abords des gares, sauf les prestations de bases et complémentaires ;

- **« Prestations Train Ile-de-France »** : désigne le financement spécifique par Ile-de-France Mobilités via son opérateur des circulations effectuées par l'Opérateur et desservant au moins deux arrêts en Ile-de-France ;

- **« Produits d'interpénétration »** : désignent les produits versés par les transporteurs étrangers au titre des trains réalisés par l'Opérateur sur leur réseau (hors Réseau Ferré National) ;

- **« PTA »** ou **« Plan de Transport Adapté »** : désigne le plan de transport adapté défini par l'article L. 1222-4 du Code des transports, qui précise pour chaque niveau de service et compte tenu des priorités de desserte et niveaux de service définis par l'Autorité Organisatrice, les plages horaires et les fréquences à assurer en cas de Situation Perturbée Prévisible ;

- **« Rame »** : ensemble de véhicules formant en service commercial un ensemble autonome de véhicules. Le dénombrement des rames est basé sur un nombre d'unités simples ;

- **« Rapport d'Activité Annuel »** : désigne le document au sens de l'article L. 2141-11 du Code des transports, portant sur une année A, élaboré par l'Opérateur et transmis à l'Autorité Organisatrice en année A+1 ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- **« Règle générale »** : désigne, au sens du règlement CE n° 1370/2007, la mesure qui s'applique sans discrimination à tous les services publics de transport de voyageurs d'un même type dans la zone géographique donnée où l'Autorité Organisatrice est responsable ;

- **« Robustesse »** : définit la capacité à réaliser les services prévus, elle vise à garantir les horaires de circulation et porte également sur l'information des Voyageurs, elle contribue à la régularité et à la qualité de service ;

- **« RFN »** ou **« Réseau Ferré National »** : désigne le réseau ferré national au sens du décret n°2002-1359 du 13 novembre 2002 fixant la consistance du réseau ferré national ;

- **« SA »** ou **« Service Annuel »** ou **« Horaire de Service »** : désigne chaque période annuelle courant de décembre à décembre, qui marque le début et la fin de chaque année d'exploitation du Service ;

- **« Service(s) »** : désigne l'ensemble des prestations du périmètre fonctionnel de la Convention ;

- **« Service(s) Ferroviaire(s) »** : désigne l'ensemble du Service Ferroviaire objet de la présente Convention ;

- **« Service à Grande Vitesse »** : désigne l'ensemble des circulations, opérées en locations de rames ou en locations de capacité dans des « TGV », ouvertes aux usagers du Service et couvertes par la présente Convention.

- **« Service(s) Routier(s) »** : désigne l'ensemble des Services Routiers Prévisibles et Inopinés,

- **« Service(s) Routier(s) Prévisible(s) »** : désigne les services routiers de complément, de substitution, de rabattement et de transports de personnes à mobilités réduites qui sont commandés jusqu'à J-1 ;

- **« Service(s) Routier(s) Inopiné(s) »** : désigne les services routiers de complément, de substitution, de rabattement et de transports de personnes à mobilités réduites qui sont commandés le jour J ;

- **« Sillon »** : désigne, au sens de l'article L. 2122-3 du Code des transports, la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;

- **« Situation Normale »** : désigne une situation qui n'est pas perturbée ;

- **« Situation Perturbée »** : désigne toute situation qui conduit à la perturbation des circulations par rapport au Service de Référence ;

- **« Situation Perturbée Prévisible »** : désigne les Situations Perturbées réputées prévisibles au sens de l'article L. 1222-2 du Code des transports ;

- **« Situation Perturbée non Prévisible »** : désigne toutes les Situations Perturbées qui résultent d'incidents, évènements ou accidents autre que ceux réputés prévisibles au sens de l'article L. 1222-2 du Code des transports ;

- **« TGV »** : désigne les circulations en trains à grande vitesse pour le transport ferroviaire de voyageurs librement organisé par l'activité Voyages de SNCF Mobilités ;

- **« Tkm »** ou **« Train-kilomètre »** : désigne l'unité de mesure correspondant au nombre de kilomètres parcourus par un train.

- **« Vkm »** ou **« Voyage-kilomètre »** : désigne l'unité de mesure du trafic de voyageurs, correspondant au nombre de kilomètre parcouru par un voyageur ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- **« Versant Nord »** : désigne la partie du Service située au Nord des départements de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme ;

- **« Versant Sud »** : désigne la partie du Service située au Sud des départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 2. DOCUMENTS ET HIERARCHIE CONTRACTUELLE

Article 11. Interprétation de la Convention

La Convention ne peut pas se substituer aux dispositions légales et réglementaires en vigueur. La Convention s'interprète conformément au Code civil : en recherchant notamment la commune intention des parties et en interprétant toutes les clauses les unes par les autres (article 1156), en donnant à chacune le sens qui résulte de l'acte entier (article 1161).

Article 12. Documents de la Convention

Le dispositif contractuel est composé des pièces suivantes :

- La Convention ;
- Les Annexes.

Article 13. Hiérarchie contractuelle

En cas de contradiction entre une stipulation de la Convention et une stipulation d'une Annexe ou en cas de difficulté d'interprétation, les stipulations de la Convention prévaudront.

Les modifications de la Convention prévalent sur les dispositions initiales de la pièce contractuelle qu'elles amendent, elles s'insèrent par conséquent au même niveau que celles-ci dans la hiérarchie contractuelle.

Article 14. Non renonciation

Le fait pour l'une des Parties de ne pas se prévaloir de l'une quelconque des clauses de la Convention n'emporte pas renonciation à l'application de cette clause.

Article 15. Rapport aux Conventions particulières

La Convention ne se substitue pas aux conventions particulières existantes ou futures entre les Parties portant notamment sur les tarifications régionales ou tarifications spécifiques, l'acquisition et le financement des Matériels Roulants, le financement du programme industriel, celui des opérations de maintenance patrimoniale ou d'autres investissements qui sont listées en Annexe PI16.

Toutefois, dans le cas où il existe une contradiction entre les stipulations présentes dans une convention particulière et la Convention, les stipulations de la Convention priment.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 3. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Article 16. **Modification**

L'Opérateur doit être en mesure de faire face à tous les besoins inhérents à la Convention. Sauf stipulation expresse contraire, toute modification de la Convention ou de ses Annexes nécessite un avenant dûment signé par les Parties. Les modifications n'emportant pas la nécessité d'un avenant font l'objet d'un accord écrit entre les Parties et par les personnes habilitées. Tout avenant doit faire l'objet d'une concertation préalable entre les Parties.

Chaque avenant précise son objet, son contenu, le détail des modifications envisagées, son éventuel impact financier, ainsi que ses conditions de mise en œuvre. Les avenants impliquant un impact financier peuvent, le cas échant, réévaluer les conditions de compensation des obligations de service public. Afin d'éviter toute surcompensation ou absence de compensation, le calcul de l'incidence financière nette tient compte des incidences financières quantifiables sur le Service.

L'Opérateur fournit à l'Autorité Organisatrice les éléments nécessaires à la préparation de ses décisions. Les Parties s'engagent à échanger les informations dans des délais adaptés aux situations pour garantir de disposer d'informations et de supports techniques suffisants pour la délibération de l'Autorité Organisatrice. Les documents permettant la préparation de l'avenant sont transmis par les Parties dans un délai suffisant pour leur examen préalable et, en tout état de cause, dans un délai permettant à l'Autorité Organisatrice d'en prendre utilement connaissance avant l'engagement d'un circuit délibératif.

Les Parties s'informent mutuellement de l'organisation et de la planification de leurs instances décisionnelles respectives telle que reprises aux Annexes PI01 et PI02.

Toute modification de la Convention emporte la mise à jour de l'ensemble des Annexes s'y rapportant, sous réserve de dispositions particulières.

Les modifications sont exécutoires dès réception de la notification par une Partie de l'avenant signé des deux Parties, sauf à ce que les Parties se soient accordées sur une date d'entrée en vigueur.

Article 17. **Validité partielle**

Si l'une ou plusieurs des stipulations de la Convention viennent à être déclarées nulles en application d'une loi, d'un règlement, ou de tout autre texte normatif national ou européen, ou à la suite d'une décision juridictionnelle définitive, les autres stipulations de la Convention demeurent applicables.

Les Parties font leurs meilleurs efforts pour substituer à la stipulation déclarée nulle une stipulation permettant d'assurer la poursuite de l'exécution de la Convention.

Article 18. **Clause de bilan**

Indépendamment de la mise en œuvre de toute autre stipulation de la Convention prévoyant l'évolution de ses conditions d'exécution, l'Opérateur produit, dans le cadre de son rapport d'activité relatif à l'exercice 2021, un bilan de l'exécution de la Convention depuis son application.

Ce bilan peut permettre d'étudier, sous réserve d'accord entre les Parties, la modification de la Convention en vue d'assurer la bonne exécution des stipulations initialement définies et le respect des engagements initiaux des Parties.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Pour déterminer leur accord, les Parties s'appuient sur toutes les données économiques et financières utiles et disponibles. L'Opérateur détaille à cet effet les charges compensées par l'Autorité Organisatrice, conformément au règlement CE n° 1370/2007 et à l'article L. 2121-4-2 du Code des transports.

Les Parties conviennent de traiter les éventuelles conclusions de ce bilan. Le cas échéant, les Parties peuvent décider d'actualiser le Programme Pluriannuel d'Investissement visé en Annexe FI06 pour les années restantes de la Convention.

Article 19. **Clause de réexamen**

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions d'exécution de la Convention, notamment financières, sur notification de l'une d'entre elles.

Ce réexamen peut intervenir notamment en cas d'évènements dont les conséquences sur la présente Convention outrepassent les dispositions prévues avant son entrée en vigueur :

- évènement relevant de la force majeure ou évènements assimilés tels que visé à l'Article 42, dont les effets sont significatifs et durable sur l'exécution du Service ;
- évènement imprévu extérieur aux Parties dans les conditions prévues à l'Article 155 ;
- écart supérieur ou égal à cinq (5) % entre la Contribution de Fonctionnement prévue pour une année A et la Contribution de Fonctionnement prévue pour la même année dans la trajectoire financière présentée en Annexe FI19 pour des raisons indépendantes de la volonté des Parties ;
- écart supérieur ou égal à 3 % entre les recettes comptabilisées au périmètre de l'objectif de recettes et l'ODR de l'année considérée.

En cas de réexamen, les Parties peuvent étudier notamment les pistes de travail suivantes pour mettre en œuvre des leviers d'économies dans des conditions qui demeurent acceptables du point de vue des usagers avant l'échéance normale de la Convention :

- Modifier la consistance ou les modalités d'exécution du Service, dont l'Offre de Transport, et l'offre de service ;
- Faire évoluer la tarification ;
- Adapter la consistance du parc de Matériel Roulant.

La mise en œuvre, éventuelle de ces stipulations donne lieu par accord entre les Parties à la conclusion d'un avenant permettant l'exécution du Service, de manière à prendre en compte de bonne foi l'incidence financière nette du fait générateur du réexamen sur les coûts et les recettes.

À défaut d'accord entre les Parties, il peut être fait application de la procédure de règlement amiable des litiges visés à l'0 de la Convention.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 4. FIN DE LA CONVENTION

Article 20. Expiration de la Convention

Au terme normal ou anticipé de la Convention, il est procédé entre les Parties à l'inventaire final des biens dans les conditions définies à l'Article 115 et à l'apurement des comptes.

Le montant des sommes dues par une Partie à l'autre Partie est versé dans un délai de six (6) mois suivant le terme normal ou anticipé de la Convention, dans le cadre d'un protocole de clôture.

Article 21. Réversibilité des données et des prestations

Au terme normal ou anticipé de la Convention, ou en cas de mise en concurrence d'une partie du Service par lot détachable tel que visée à l'Article 32, l'Opérateur s'engage à prendre les mesures nécessaires pour assurer la réversibilité effective de l'exécution des prestations objet de la Convention auprès du tiers désigné par l'Autorité Organisatrice.

Les dépenses éventuellement engagées au titre de la réversibilité font l'objet d'un devis, et d'une prise en charge par l'Autorité Organisatrice après accord sur ce dernier.

Cette réversibilité concerne l'ensemble des données, en ce compris le fichier des abonnés, et les logiciels dont ceux qui deviennent propriété de l'Autorité Organisatrice au moment de la mise en œuvre de ladite réversibilité, dans les conditions définies à l'Article 115. La réversibilité est déclenchée à la demande de l'Autorité Organisatrice et doit être réalisée dans un délai de six (6) mois maximum, avec un accompagnement du repreneur jusqu'à la date de reprise prévue du service.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

TITRE II. OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

Chapitre 5. POUVOIRS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE

Article 22. Qualité d'Autorité Organisatrice

En qualité d'Autorité Organisatrice des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires, ainsi que de l'ensemble des prestations afférentes au transport de personnes, l'Autorité Organisatrice définit la politique globale de déplacements pour l'ensemble du Service. Dans un objectif de développement et d'amélioration de l'intermodalité, elle veille en outre à assurer la coordination avec les services de transport public de personnes, le cas échéant relevant d'autres Autorités Organisatrices situées sur son ressort territorial et à favoriser les échanges avec les Autorités Organisatrices limitrophes.

L'Autorité Organisatrice définit le niveau des prestations en gares, avec l'Opérateur ou l'entité autonome Gares & Connexions, conformément aux dispositions réglementaires et au document de référence des gares. Les redevances dues à ce titre sont acquittées par l'Opérateur, celui-ci contrôle la bonne application du DRG.

L'Opérateur veille à la bonne information de l'Autorité Organisatrice sur l'organisation, la gestion, l'exploitation, les coûts, et l'état des biens nécessaires au Service décrits dans les Annexes FI04 et FI05. Les projets d'investissements pour le Service sont régis par des clauses ou conventions de financement spécifiques.

L'Autorité Organisatrice associe l'Opérateur aux réflexions et études préalables qu'elle conduit dans le cadre de l'adaptation du Service.

L'Autorité Organisatrice concourt également aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers.

L'Autorité Organisatrice contrôle l'exécution de ce service public.

Article 23. Prérogatives de l'Autorité Organisatrice

Au regard de la présente Convention, l'Autorité Organisatrice détermine la règle générale applicable sans discrimination à tous les services publics de transport ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional sur son ressort territorial dans le périmètre de la Convention et les obligations de service public confiées à l'Opérateur. À ce titre, elle :

- définit les dessertes et les services à assurer par l'Opérateur, dont -la distribution, l'accueil en gare, l'information aux voyageurs, la continuité du service public ;
- fixe la consistance du Matériel Roulant ;
- définit la politique tarifaire dans le respect des règles en vigueur ;
- définit les objectifs et les indicateurs de la qualité du Service, y compris en termes de politique commerciale et de communication pour tous les trains et toutes les lignes, y compris les lignes transfrontalières et interrégionales, visant à cibler les publics et usages potentiels, à adapter et valoriser l'offre tarifaire, à promouvoir la découverte du train et l'évolution des comportements ;
- Accorde une compensation financière à l'Opérateur pour l'exécution du Service, et veille à éviter toute surcompensation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 24. **Accessibilité du service public aux personnes handicapées, notamment les personnes à mobilité réduite**

L'article L. 111-7 du Code de la construction et de l'habitation, issu de la loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances du 11 février 2005, prévoit que les locaux et installation des établissements recevant du public doivent être accessibles à tous et notamment aux personnes handicapées. En complément, l'article 45 de la même loi dispose que « *la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».

Conformément à l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, ratifiée par la loi 2015-988 du 5 août 2015, complétant la loi de 2005 et instaurant les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) et aux dispositions de l'article L. 1112-2 du Code des transports, et en partenariat avec l'Opérateur, SNCF Réseau, les collectivités territoriales concernées et les associations représentatives des personnes handicapées, l'Autorité Organisatrice a établi le Schéma Directeur Régional d'Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 6. PERIMETRE DE LA CONVENTION

Article 25. Périmètre géographique

Le périmètre géographique du service sur lequel porte la Convention est le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice ainsi que, le cas échéant, les liaisons conventionnées par l'Autorité Organisatrice qui se prolongent au-delà de son ressort territorial dans les conditions définies à l'article L. 2121-6 et à l'article L. 2121-7 du Code des transports et dont la liste figure en Annexe OT01.

Article 26. Périmètre fonctionnel

Le Service est constitué des éléments suivants :

- L'exploitation (notamment traction et accompagnement) de l'ensemble des circulations ferroviaires et routières régionales de voyageurs décomposées comme suit :

  - Le Service Ferroviaire régional de voyageurs :

    Conformément aux dispositions de l'article L. 2121-3 du Code des transports, il s'agit du service ferroviaire de personnes effectué sur le Réseau Ferré National, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux. Ce service comprend les liaisons transfrontalières assurées par l'Opérateur et SNCB qui sont régies par une convention spécifique d'exploitation entre les partenaires transfrontaliers, ainsi que les lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint Quentin-Cambrai/Maubeuge après leur reprise par l'Autorité Organisatrice au 1er janvier 2019.

  - Les Services Ferroviaires conventionnés entre Autorités Organisatrices :

    Conformément aux dispositions de l'article L. 2121-6 du Code des transports, il couvre les services ferroviaires qui se prolongent au-delà du ressort territorial de l'Autorité Organisatrice, pour lesquels l'Autorité Organisatrice a conclu une convention d'organisation spécifique avec les Autorités Organisatrices limitrophes comprenant notamment des stipulations tarifaires. La liste des conventions conclues en application de l'article L. 2121-6 précité figure en Annexe PI03. L'Opérateur participe aux éventuelles rencontres et discussions interrégionales et assure la mise en œuvre des dispositions des conventions d'organisation conclues, après passation d'un avenant à la présente Convention, le cas échéant, pour traiter des éventuelles incidences financières et organisationnelles dudit accord. .

  - Les Services Routiers de Substitution :

    Conformément aux dispositions de l'article L. 2121-3 du Code des transports, ils couvrent les services effectués en substitution du Service Ferroviaire Régional de Voyageurs. Ces prestations effectuées par voie routière permettent d'assurer la continuité des circulations en cas de perturbation du Service (notamment en cas de dysfonctionnements, incidents, travaux programmés et non programmés ou autres impossibilités de circulation des trains) ou de fermeture de ligne ;

  - Les Services Routiers complémentaires :

    Il s'agit des services réalisés par voie routière, ils sont effectués en complément des Services Ferroviaires dont ils constituent l'accessoire ;

  - Les services routiers PMR dans les conditions définies en Annexe OS01

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- *;*

- La commande des Sillons auprès du gestionnaire d'infrastructure ;

- L'exploitation, la gestion et les services à destination des clients : accueil, distribution, billettique et validation des titres de transport, dispositifs d'information (fixe et temps réel), propreté.

- La commande à des tiers ou à d'autres entités de l'Opérateur des prestations de services connexes nécessaires à l'exécution de la Convention (notamment prestations de vente Voyages SNCF, prestations Gares et Connexions).

- La gestion des biens financés tant par l'Opérateur que par l'Autorité Organisatrice, et la maintenance par l'Opérateur de Matériels Roulants, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service.

- La mise en œuvre du Schéma Directeur National d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée relatif aux services ferroviaires nationaux et des décisions de l'Autorité Organisatrice en matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, uniquement pour ce qui relève de la Convention et notamment à l'exclusion de ce qui relève de la compétence du gestionnaire des Gares et du gestionnaire de l'infrastructure.

- La délivrance de l'information aux voyageurs ;

- La gestion des actions de prévention en faveur de la sûreté dans les gares et les trains du périmètre ;

- La Lutte Anti-Fraude ;

- La mise en œuvre de la tarification, y compris en termes d'évolution des prix ;

- La communication commerciale ;

- La mesure, l'animation et l'amélioration de la qualité de service ;

- La participation au développement de l'intermodalité avec les autres réseaux de transports publics présents sur le périmètre de la Convention ;

- Les prestations d'études réalisées par l'Opérateur à titre de conseil auprès de l'Autorité Organisatrice.

Toute modification du Périmètre de la Convention, nécessite la signature d'un avenant préalable déterminant notamment les modalités de prise en charge des éventuelles incidences financières des adaptations du Périmètre.

Pour le suivi et le contrôle des obligations de service public, les services de transport sont regroupés par axes ferroviaires, incluant les lignes du même secteur géographique et ayant des caractéristiques de productions cohérentes. Les axes ferroviaires sont précisés en Annexe OT01**.**

Sans préjudice pour l'application des stipulations des articles Article 30, Article 31 Article 32, l'Autorité Organisatrice s'engage, pendant toute la durée de la Convention à ne pas conclure de contrat portant sur les mêmes services que ceux de la présente Convention. L'Autorité Organisatrice s'engage également à ne pas organiser directement ou par le biais d'un tiers un service ferroviaire ou routier entrant directement en concurrence avec ceux effectués par l'Opérateur au titre de la présente Convention.

Toutefois, l'exclusivité ainsi consentie à l'Opérateur n'interdit pas à l'Autorité Organisatrice de poursuivre l'exécution des contrats conclus en matière de transport routier de personnes au titre de l'article L. 3111-1 du Code des transports dont la liste est fixée en Annexe PI04.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 27. **Obligations de service public pour le Service à Grande Vitesse (« TERGV »)**

Le Service public régional de transport ferroviaire de voyageurs à Grande Vitesse, ou « TERGV », est défini à la Convention, conformément au règlement CE n° 1370/2007, et en vertu de l'article L. 2121-4-2 du Code des transports, selon lequel le coût pris en charge par l'Autorité Organisatrice ne peut excéder le coût imputable aux modifications de services demandées par l'Autorité Organisatrice ou aux voyageurs additionnels montant à bord.

Nonobstant les stipulations particulières au service à grande vitesse, toutes les prestations accompagnant le transport à grande vitesse sont assurées dans les mêmes conditions que pour l'ensemble des circulations conventionnelles.

Article 28. **Liaisons nationales**

Dans les meilleurs délais, l'Opérateur informe l'Autorité Organisatrice des modifications de liaisons du service librement organisé opéré directement par SNCF Mobilités sur son ressort territorial, dessertes « TGV » notamment, en particulier si la desserte est susceptible d'avoir une incidence sur l'organisation des services d'intérêt régional.

L'Opérateur assure, pour le compte de l'Autorité Organisatrice, la veille sur les évolutions de ces liaisons (horaires, et consistance notamment) et s'engage à faire des propositions chaque fois que nécessaire pour que le territoire régional puisse bénéficier de ces liaisons.

Les liaisons du Service d'intérêt régional sont articulées autant que possible avec les liaisons nationales et internationales.

Article 29. **Relations transfrontalières avec la Belgique**

La présente Convention inclut des relations transfrontalières avec la Belgique, qui sont financées par l'Autorité Organisatrice que sur le territoire français.

L'Opérateur contracte, en vertu de l'article L. 2121-7 du Code des transports, avec le transporteur compétent de Belgique afin d'assurer le plan de transport transfrontalier souhaité par l'Autorité Organisatrice. L'Opérateur remet à l'Autorité Organisatrice la convention qu'il conclut avec son partenaire pour les liaisons d'intérêt régional entre la France et la Belgique. Cette convention précise :

- la liste des trains concernés ;
- les conditions d'exploitation pour les deux partenaires (liste des trains assurés par chaque exploitant, matériel,…) ;
- les conditions financières.

Les conditions tarifaires donnent lieu à une convention spécifique dite « trampoline » entre l'Autorité Organisatrice, l'Opérateur et la SNCB référencé en PI03.

L'Autorité Organisatrice est associée aux négociations concernant la passation de ces conventions et aux réunions liées à l'exploitation des services transfrontaliers.

Les évolutions de l'Offre de Transport sont traitées conformément au Chapitre 12 de la Convention

En remplacement des conventions précitées, l'Autorité Organisatrice se réserve le droit de conclure une convention avec une ou plusieurs autorités organisatrices belges pour l'organisation des services ferroviaires régionaux transfrontaliers, en lien avec les transporteurs compétents, notamment :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- dans le cas où la Belgique procède à une décentralisation de l'organisation du service public ferroviaire de transports de voyageurs,
- dans le cas où la législation française ou un traité autorise l'Autorité Organisatrice à conclure de telles conventions.

La conclusion d'une telle convention donne lieu, le cas échéant, à un ajustement, par avenant, des éventuelles modifications du forfait de charges et des prévisions de recettes.

Article 30. **Suspension du trafic de lignes par le gestionnaire d'infrastructure**

Les lignes qui font l'objet d'une suspension de trafic temporaire ou définitive par le Gestionnaire d'Infrastructure, pour travaux de régénération ou autre font l'objet d'un suivi spécifique, en termes de pilotage et d'indicateur d'activité à travers les regroupements de lignes visés à l'Annexe FI12. L'évolution de l'état de l'infrastructure sera en particulier suivie trimestriellement, lors des comités de d'exploitation élargis à SNCF Réseau.

Le planning prévisionnel de suspension du trafic de lignes, définit par SNCF Réseau, au cours de la Convention figure en Annexe OT02 et est mis à jour par l'Autorité Organisatrice sur la base des retours en comités de suivi dédiés.

Les Parties conviennent d'instruire avec la plus grande anticipation possible, les travaux d'offres et de chiffrage nécessaire à la définition de l'impact financier.

L'Opérateur veille à organiser sa production (moyens administratifs, financiers, humains, et industriels) de manière à ce que l'Autorité Organisatrice récupère la plus grande partie possible des compensations prévues pour la réalisation des services concernés.

Dans l'hypothèse d'une suspension du trafic définitive d'une ou plusieurs lignes, l'Opérateur ne peut se prévaloir d'aucune indemnité de résiliation pour les services concernés.

Article 31. **Reprise en gestion des services routiers**

L'Autorité Organisatrice est compétente en matière d'organisation des services routiers scolaires et interurbains et délègue pour ce faire la gestion à des transporteurs dont le cœur de métier est le transport de voyageurs par autocar. Les services routiers confiés à l'Opérateur ne pouvant être effectués qu'en complément ou en substitution aux services ferroviaires objet de la présente Convention, sous réserve de la conclusion d'un avenant modifiant le périmètre de la Convention et traitant les éventuelles incidences financières, l'Autorité Organisatrice peut reprendre en gestion des lignes routières régulières confiées à l'Opérateur par la présente Convention. Les lignes concernées devront alors correspondre à des services pérennes, pour des services de substitution pendant des travaux programmés sur l'infrastructure d'une durée égale ou supérieure à un (1) an, ou au cas par cas pour des services permanents. Le cas échéant, des conventions spécifiques sont conclues avec les transporteurs routiers afin de traiter les questions d'interfaces incluant notamment la distribution des titres, l'information des voyageurs et leur prise en charge.

L'Opérateur informe l'Autorité Organisatrice du périmètre et de la durée des marchés de transport routier régulier dont il a la gestion.

Lorsque l'Autorité Organisatrice informe par écrit l'opérateur de son souhait de reprendre en gestion une ou plusieurs lignes routières régulières dans les conditions définies au premier alinéa du présent article, ce dernier lui communique l'ensemble des informations nécessaires permettant d'appréhender l'incidence financière sur les contrats en cours auprès des transporteurs routiers.

En cas d'annulation de la reprise ou en cas d'annulation de la cession des marchés de transport routier pour quelque cause que ce soit, les dispositions prévues à la présente Convention s'appliquent sans préjudice de l'annulation du processus.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

A l'exception des frais de résiliation des contrats routiers conclus par l'Opérateur auprès de tiers, l'Opérateur ne peut se prévaloir d'aucune indemnité de résiliation pour les services concernés. En particulier, les clauses relatives à la résiliation de la présente Convention ne s'appliquent pas.

Article 32. **Lot détachable pour une ouverture du marché**

L'Autorité Organisatrice envisage l'attribution après mise en concurrence, conformément aux articles L. 2121-14 à L. 2121-27 du Code des transports, d'au moins un lot pendant la durée de la Convention. Les services concernés seront à hauteur de 20% l'Offre de Transport Théorique annuelle entre 2020 et 2024 avec un volume maximum de 6 millions de Tkm.

Les Parties conviennent de se rapprocher à la demande de l'Autorité Organisatrice pour identifier un périmètre susceptible de faire l'objet d'un appel d'offres par constitution d'un ou plusieurs lots détachables dans les limites définies ci-dessus.

A l'issue de cette démarche, l'Autorité Organisatrice notifie le périmètre arrêté à l'Opérateur. L'Opérateur est alors tenu de communiquer à l'Autorité Organisatrice les informations utiles pour préparer l'appel d'offres selon les dispositions prévues à l'Article 186.

Sans préjudice des obligations réglementaires, l'Opérateur s'engage à fournir à l'Autorité Organisatrice le détail des incidences des lots détachables retenus sur les plans technique, opérationnel, comptable et financier, dans des délais compatibles avec la procédure d'attribution annoncée par la publicité prévue à l'article 7 §2 du règlement CE n° 1370/2007, c'est-à-dire au maximum six (6) mois après que les lots détachables aient été notifiés par l'Autorité Organisatrice à l'Opérateur.

Au plus tard dans les 3 mois suivants, les impacts financiers sur la Convention sont estimés par l'Opérateur en tenant compte d'une évolution de l'organisation de la production restante (moyens financiers, humains et industriels) de manière à ce que revienne à l'Autorité Organisatrice la plus grande partie possible de la Contribution Financière prévue à l'origine pour la réalisation des services concernés par le lot détaché.

Pendant ou au terme ce travail d'estimation des coûts, l'Autorité Organisatrice se réserve le droit de faire procéder par un expert indépendant du groupe SNCF, à une expertise des éléments financiers justifiant des coûts et recettes restant sur le périmètre modifié de la Convention. La désignation par l'Autorité Organisatrice de cet expert doit être réalisée de manière à éviter tout conflit d'intérêt, de sorte que l'Autorité Organisatrice s'interdit de désigner tout prestataire appartenant à un groupe dont l'activité est susceptible d'entrer en concurrence avec celle de l'Opérateur. L'accord de l'Autorité Organisatrice sur le devis qui en résulte est conditionné à la fourniture par l'Opérateur de l'ensemble des données d'organisation tel que le prévoient les dispositions légales et réglementaires.

Afin de faciliter la mise en œuvre du présent article, les Parties établissent la liste des biens de l'inventaire physique et comptable prévu à l'Article 114, pour l'application de l'Article 115 au périmètre du lot détachable.

À l'issue de ce travail d'estimation, l'Autorité Organisatrice se réserve la possibilité de renoncer à la constitution d'un lot pour la préparation de l'ouverture du marché, ou d'arrêter le contenu définitif du périmètre du lot retiré à l'Opérateur.

Le cas échéant, l'Autorité Organisatrice arrête en tant que pouvoir adjudicateur le contenu définitif du périmètre retiré à l'Opérateur constitutif du lot au sens du présent article. Un avenant à la Convention, conclu avant la publication par l'Autorité Organisatrice de l'avis d'appel public à candidature, entérine les conséquences techniques et financières de la sortie du lot du périmètre de la convention.

L'Opérateur ne peut se prévaloir d'aucune indemnité de résiliation pour les services concernés. En particulier, les clauses relatives à la résiliation de la présente Convention ne s'appliquent pas.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 7. MISSION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DE L'OPERATEUR

Article 33. Exploitation concédée à l'Opérateur et moyens mis en œuvre

L'Opérateur assume le risque industriel lié au Service. Il organise, en qualité de transporteur, pour le compte de l'Autorité Organisatrice et sous son contrôle, le bon emploi des moyens humains et matériels, administratifs et financiers nécessaires à l'exécution des obligations de service public et des décisions prises par l'Autorité Organisatrice. L'Opérateur respecte son devoir d'information et de transparence vis-à-vis de l'Autorité Organisatrice.

L'Opérateur assume un risque commercial et s'engage sur un objectif annuel de recettes prévisionnelles auquel il est intéressé. La lutte antifraude est valorisée dans l'engagement de l'Opérateur sur le niveau de recettes. L'Opérateur a pour mission d'accroître la fréquentation du réseau et les recettes.

L'Autorité Organisatrice décide de l'évolution de l'offre et des objectifs d'exploitation du Service. L'Opérateur est garant du résultat, notamment :

- de l'organisation des circulations, adaptée aux besoins de desserte définis par l'Autorité Organisatrice, dans un souci d'aménagement du territoire régional, de maintien du service public, de développement de la fréquentation et de couverture des charges ;
- de la mise en œuvre du matériel adapté au besoin de desserte, afin de bénéficier pleinement des capacités techniques des Matériels Roulants financés par l'Autorité Organisatrice. Dans ce cadre, l'Opérateur veille, sous réserve des contraintes d'exploitation et dans la limite du parc affecté au Service et défini à l'Annexe MR01, à respecter les préconisations définies par l'Autorité Organisatrice en termes d'affectation de matériel. L'Opérateur veille à garantir une utilisation homogène et rationnelle du Matériel Roulant ;
- de l'exploitation du service défini par l'Autorité Organisatrice visant à optimiser les ressources notamment humaines et matérielles et à garantir la robustesse du plan de transport ;
- de la desserte des gares et points d'arrêt conforme à l'Offre de Transport de Référence ;
- du niveau de service dans les trains et les gares.

Toutes ces évolutions doivent intervenir avec le souci d'une maîtrise de la contribution financière de l'Autorité Organisatrice.

L'Opérateur en tant qu'exploitant a un devoir d'expertise et de conseil d'une part quant aux orientations définies par l'Autorité Organisatrice (pertinence, mise en œuvre, fréquentation…) et d'autre part quant aux évolutions souhaitables du Service dans la perspective d'améliorer le service rendu à l'usager avec des coûts maîtrisés pour l'Autorité Organisatrice (offre, matériel, desserte,…).

Dans ce cadre, l'Opérateur a pour mission d'exploiter le Service dans le respect des règles de sécurité et de libre concurrence fixées par l'État, et conformément aux dispositions législatives et règlementaires en vigueur, dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté, d'accessibilité, de célérité, de confort et de régularité et dans le respect des principes d'organisation et de fonctionnement du service public, notamment en matière de continuité et de conditions d'accès des usagers.

Le Service délivré par l'Opérateur impliquant la contractualisation entre entités de SNCF Mobilités ou du Groupe Public Ferroviaire, voire des tiers, l'Opérateur veille à la bonne exécution de ses obligations et à ce que les intérêts de l'Autorité Organisatrice soient préservés.

Un plan d'action pluriannuel révisable annuellement est convenu entre les Parties de manière à définir les accompagnements de l'Opérateur attendus par l'Autorité Organisatrice en fonction de ses priorités. Ce plan d'action est défini dans le cadre des comités de suivi.

L'Opérateur fournit à l'Autorité Organisatrice les éléments nécessaires à la préparation de ses décisions. Les Parties s'engagent à échanger les informations dans des délais adaptés aux situations

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

pour garantir de disposer d'informations et de supports techniques suffisants pour la délibération de l'Autorité Organisatrice.

Article 34. **Obligations de service public exécutées par l'Opérateur**

Au titre des obligations de service public, l'Opérateur :

- assure la production de l'ensemble du Service ;
- assure l'entretien et la maintenance des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du Service ;
- assure l'accueil, l'information et la sécurité des voyageurs ;
- propose et met en œuvre les dispositifs de promotion commerciale et de vente des titres de transport relatifs au Service, étant entendu que la politique tarifaire est du ressort exclusif de l'Autorité Organisatrice ;
- définit et met en œuvre les moyens adaptés pour lutter contre la fraude, dans le respect du niveau de service et des règles de régularisation prévus à la présente Convention ;
- assure, dans le cadre des règles imposées par le DRR la commande et le suivi des demandes de Sillons formulées auprès de SNCF Réseau, y compris pour les capacités d'infrastructures pour le Service à Grande Vitesse qui sont faites par une activité tierce de l'Opérateur pour exécuter les obligations de service public concernées ;
- réalise les études liées au Service, dans les conditions définies au Chapitre 23, et à ses évolutions et notamment pour tout projet de modification d'offre émanant de l'Autorité Organisatrice ;
- assure l'information de l'Autorité Organisatrice sur l'exécution du Service ;
- exerce une mission de conseil auprès de l'Autorité Organisatrice dans le cadre de la définition de sa politique de transport, notamment en matière d'optimisation du Service (évolution des dessertes, amélioration de la qualité, évolution du parc de Matériels Roulants et des gares, amélioration des recettes). Il est également force de proposition en matière d'amélioration de la continuité, de cohérence et de complémentarité avec d'autres services de transport public, notamment dans le cadre des partenariats qu'il peut développer avec d'autres transporteurs.

Article 35. **Mission de l'Opérateur pour l'accessibilité du réseau ferroviaire aux personnes à mobilité réduite**

Conformément à l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, ratifiée par la loi 2015-988 du 5 août 2015, complétant la loi de 2005 et instaurant les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), l'État a confié au Groupe Public Ferroviaire la mission de préparer le Schéma Directeur National d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée relatif aux services ferroviaires nationaux (SDNA Ad'AP), lequel a été validé par l'arrêté du 29 août 2016, paru au Journal Officiel du 18 septembre 2016.

Le SDNA Ad'AP détaille la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau ferré national définis par l'arrêté chef de file du 20 juillet 2015, et comprend donc :

- les services d'assistance et mesures de substitution, la formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et à mobilité réduite (agents ayant des missions d'escale, vendeurs, chefs de bords, agents de la Surveillance Générale ou SUGE),
- l'accessibilité de l'information des usagers concernant le service de transport public (informations dynamiques visuelles et sonores en gare et à bord des trains, signalétique adaptée, et bien évidemment une information digitale accessible),
- l'accessibilité du Matériel Roulant.

L'Opérateur est tenu d'assurer la continuité du Service qui lui est confié, dans les conditions prévues par la Convention.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 36. **L'Organisation de l'Opérateur**

L'Opérateur explicite son organisation pour le suivi et la mise en œuvre de la Convention, à la fois au niveau des sièges, des directions d'établissements et des unités opérationnelles. Le schéma industriel et l'organisation globale des moyens humains et matériels sont communiqués au début de la Convention, puis chaque année dans les conditions prévues au rapport annuel.

L'Opérateur transmet à l'Autorité Organisatrice, dans un délai de dix (10) jours à compter de la notification de la Convention, un organigramme de l'établissement « TER » précisant l'identité, la fonction, la direction ou le service dont elle relève de toute personne susceptible d'être en relation avec les services de l'Autorité Organisatrice.

L'Autorité Organisatrice transmet également un organigramme des différents interlocuteurs de l'Opérateur.

L'Opérateur conforte son ancrage territorial en Hauts-de-France, dans la mesure où cela contribue à plus de réactivité, de clarté et d'efficience.

Article 37. **Relations avec les autres entités du Groupe Public Ferroviaire**

Compte tenu des imbrications, des mises en correspondance et des conditions de validité croisées des tarifications entre les services régionaux et nationaux, toute modification de l'un de ces éléments peut avoir des incidences sur les autres services voyageurs assurés par l'Opérateur, que ce soit concernant les conditions d'exploitation ou la fréquentation des trains, et par là même sur le niveau de charges et de recettes.

Pour cela, l'Opérateur, en tant qu'exploitant du Service, assure la coordination entre les différentes Directions Régionales de SNCF Mobilités et les autres Activités de l'Opérateur, étant précisé que toute modification des dessertes affectant le Service (notamment correspondances, sillons, contraintes de graphique circulation) ou des tarifs est portée à la connaissance de l'Autorité Organisatrice dans les meilleurs délais.

Article 38. **Recours aux tiers pour l'exécution de missions**

L'Opérateur est autorisé à recourir à des tiers pour des missions au regard du contenu du service public objet de la présente Convention (services routiers notamment).

En cas de sous-traitance des services, l'Opérateur veille à attribuer les contrats aux entreprises conformément aux dispositions législatives et réglementaires de la commande publique applicables aux contrats passés par l'Opérateur.

L'Opérateur reste seul responsable vis-à-vis de l'Autorité Organisatrice de la bonne exécution de la totalité des services assurés, en tout ou partie, par des tiers ainsi que du respect des stipulations de la Convention. L'Opérateur prend toutes dispositions pour assurer le contrôle des services assurés par des tiers.

Pour l'ensemble des services routiers attribués à des tiers, l'Opérateur informe au minimum annuellement, dans le cadre du Rapport d'Activité adressé par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice, des contrats exécutés sur tout ou partie de l'année considérée et de leurs principales caractéristiques, à savoir les critères d'attribution, l'objet, le montant, la durée, l'entreprise retenue, selon le format défini en Annexe PI24. Cette information est communiquée une première fois à la date de signature de la Convention.

L'Autorité Organisatrice ne peut pas être sollicitée au titre de l'exécution des contrats ou en cas de la survenance d'aléas dans les relations de l'Opérateur avec ses sous-traitants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 8. OBLIGATION DE CONTINUITE DE SERVICE PUBLIC

Article 39. **Principe de continuité de service public**

Conformément aux articles L. 1222-2 à L. 1222-12 du Code des transports, l'Opérateur est tenu d'assurer la continuité du Service prévu par la Convention, sauf cas de force majeure ou évènement assimilé dans les conditions prévues à l'Article 42.

L'Opérateur prend toutes les mesures possibles pour pallier les conséquences des aléas normaux de production qu'il peut rencontrer et maintenir la continuité du service public.

Conformément aux articles L. 1222-4 et L. 1222-8 du même code et pour pallier aux situations de perturbation et assurer la continuité du Service et la bonne information des voyageurs, l'Opérateur a défini un plan de transport adapté (PTA) et un plan d'information des usagers (PIU) lesquels sont encadrés par la présente Convention et figurent en Annexes OT03 et OS02.

Dans le cas de situations perturbées et afin d'acheminer les voyageurs, l'Opérateur autorise, dans la mesure du possible, les titulaires d'un titre de transport valide à réaliser leurs trajets par un autre itinéraire, sans supplément de coût, notamment à bord de services à grande vitesse inclus dans la présente Convention. L'Opérateur recherche, le cas échant, d'autres modes de transport au travers de services de covoiturage ou de taxis, ou de voiture de transport avec chauffeur.

En cas de retard supérieur à cinq (5) minutes et cinquante-neuf secondes par rapport à l'horaire théorique du train en gare d'arrivée, l'Opérateur délivre un bon de retard aux usagers qui en font la demande via le site internet « TER Hauts-de-France » ou l'application SNCF.

Article 40. **Situations perturbées prévisibles**

Constitue une Situation Perturbée toute situation qui conduit à la perturbation des circulations par rapport à l'Offre de Transport de Référence, notamment les retards, interruptions des circulations, modifications des missions des circulations. Sont réputées prévisibles les perturbations de trafic visés à l'article L. 1222-2 du Code des transports.

En Situation Perturbée Prévisible, l'Opérateur met en œuvre le PTA, en retenant le niveau de service adapté à l'importance et la localisation de la perturbation, ainsi qu'à sa situation propre. Le niveau du PTA est actualisé quotidiennement par l'Opérateur pour tenir compte de l'évolution et de la durée de la perturbation.

En parallèle, le Plan d'Information des Usagers est mis en œuvre. Le PIU prévoit la diffusion du PTA au moins vingt-quatre (24) heures avant sa mise en place, ainsi que l'ensemble des conséquences informationnelles pour assurer la continuité des prestations prévues par la Convention. En Situation Perturbée, l'Opérateur organise une information fiable sur la nature des perturbations et leurs conséquences prévisibles, afin notamment d'atteindre les objectifs de qualité définis par la Convention.

Sont réputées prévisibles, conformément à l'article L. 1222-2 du Code des transports, les Situations Perturbées qui résultent :

- de grèves ayant fait l'objet d'un préavis ;
- de travaux programmés ;
- d'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six (36) heures s'est écoulé depuis leur survenance ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- d'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six (36) heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte ;
- de tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'Opérateur par le représentant de l'État, l'Autorité Organisatrice de Transport ou le Gestionnaire d'Infrastructure depuis trente-six (36) heures.

Par ailleurs, des adaptations opérationnelles ponctuelles peuvent être mises en œuvre en urgence par l'Opérateur pour faire face à des aléas d'exploitation prévisibles et strictement limitées dans le temps. En pareilles hypothèses, un Plan de Transport Adapté (PTA) est mis en place et transmis à l'Autorité Organisatrice, qui s'accompagne d'un dispositif d'Information des Usagers défini au préalable par l'Opérateur.

Dans le cadre de ce dernier plan, l'Opérateur informe les voyageurs du niveau de Service appliqué, au plus tard vingt-quatre (24) heures avant le début de la perturbation, de la manière suivante :

- information disponible auprès des agents de l'Opérateur dans les gares et les trains ;
- transmission d'un communiqué de presse aux médias régionaux indiquant le niveau de Service prévisible et les conditions (lieux et horaires) dans lesquelles les voyageurs peuvent consulter le PTA ;
- affichage dans les gares des horaires des circulations assurées ;
- publication de l'information sur le site internet « TER Hauts-de-France » et sur l'application mobile « TER ».

Article 41. **Situation Perturbée non Prévisible**

En Situation Perturbée non Prévisible, l'Opérateur informe les usagers en gare et à bord des trains, dans les meilleurs délais et en fonction des moyens dont il dispose :

- - de l'existence de l'incident/évènement/accident et de sa nature ;
- - de ses conséquences probables en termes d'interruption de Service.

L'Opérateur fait ses meilleurs efforts pour assurer la prise en charge des voyageurs concernés. Il les informe des éventuelles conditions de transport mises en œuvre pour pallier l'incident/évènement/accident.

En Situation Perturbée non Prévisible, l'Opérateur s'engage à mettre en place toutes les actions d'urgence et de substitution, dans la limite des moyens localement disponibles tels que définis à la présente Convention. Il informe l'Autorité Organisatrice dans les plus brefs délais et au plus tard vingt-quatre (24) heures après leur survenance, des circonstances des perturbations du Service, de leurs effets et des mesures adoptées pour pallier ces interruptions, dans les conditions prévues à l'Annexe RU05.

L'Opérateur est autorisé à procéder à des adaptations opérationnelles ponctuelles, strictement limitées dans le temps, pour faire face aux aléas d'exploitation et adapter à la marge les dessertes de l'Offre de Transport. Ces mesures peuvent notamment être les suivantes : renforcement de capacité, mise sur route, modifications d'horaires, modifications des correspondances, modifications d'itinéraires, création ou suppression d'arrêts exceptionnels et création d'une rupture de charge, etc. Ces adaptations opérationnelles ponctuelles sont décidées par l'Opérateur et font l'objet d'une information de l'Autorité Organisatrice. Les charges financières des adaptations opérationnelles et ponctuelles en cours de service sont couvertes par l'Opérateur à travers le forfait de charges.

Article 42. **Force majeure et évènements assimilés**

L'Opérateur est tenu d'assurer l'exécution du Service, sauf cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative, sans préjudice de ses responsabilités éventuelles à l'égard des usagers ou des tiers. Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

avec retard une obligation au titre de la présente Convention, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure.

Un tel évènement est, conformément à la jurisprudence administrative, insurmontable ou irrésistible au moment de sa survenance pour l'exécution des obligations de service public de l'Opérateur, extérieur aux Parties et imprévisible à la conclusion de la Convention.

En pareille circonstances, l'Opérateur tente malgré tout d'exécuter ses obligations de service public. Il prend, dans les plus brefs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour atténuer l'impact de l'événement sur l'exécution de ses obligations et limiter le préjudice pour l'Autorité Organisatrice et les usagers, notamment en informant de l'évènement et en mettant en place des solutions alternatives. Ces démarches s'inscrivent dans les principes définis à Article 40 et l'Article 41.

Dans ces conditions, peuvent être considérés comme des événements constitutifs de la force majeure et assimilés s'ils en présentent les caractéristiques rappelées ci-dessus, sans que la liste soit exhaustive :

- un événement climatique d'une exceptionnelle gravité s'il revêt un caractère de violence excédant la normale des troubles atmosphériques auxquels il faut s'attendre dans la région ;
- un incendie sur la voie ou ses abords ;
- un événement géologique d'une exceptionnelle gravité ;
- une pandémie ;
- un foudroiement des circuits électriques ;
- une présence d'obstacle, d'animaux, ou de personne sur les voies ;
- une destruction découlant d'actes de guerre, de terrorisme, de vols avec violence ou d'atteintes graves à l'ordre public ;
- un acte ou une tentative d'acte de terrorisme ou acte isolé de même nature ne revêtant pas un caractère terroriste ;
- une situation exceptionnelle nécessitant la mise en œuvre de mesures particulières pour préserver la sécurité des circulations ou des personnes ;
- une agression d'une violence exceptionnelle perturbant gravement le service, suicides, tentatives de suicide, accidents de personne non imputables à l'Opérateur ;
- un arrêt de service, notamment résultant d'une obligation légale ou réglementaire, d'une décision de justice ou d'une décision administrative (ministère public, préfet), ou d'une injonction des agents de la force publique (notamment police, gendarmerie, pompiers, douanes).

Dans le cas où l'Opérateur invoque la survenance d'un événement de force majeure, il le signale à l'Autorité Organisatrice :

- Dès qu'il en a connaissance et par tout moyen aux services en charge de l'astreinte de l'Autorité Organisatrice ;
- Dans les deux (2) jours ouvrés à compter de la survenance de l'événement par courriel, puis notifié dans les meilleurs délais.

L'Opérateur doit préciser la nature de l'événement, les conséquences en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures envisagées pour en atténuer les effets. Après notification par l'Opérateur, l'Autorité Organisatrice notifie dans un délai de quinze (15) jours ouvrés sa décision quant au bienfondé de cette prétention et aux effets de l'événement de force majeure en cause. À défaut de réponse au terme de ce délai, l'Autorité Organisatrice est réputée avoir reconnu l'existence de la cause invoquée.

En tout état de cause, la Partie, qui l'invoque, ne peut se prévaloir de la force majeure que pendant la durée où l'évènement générateur produit ses effets.

L'Opérateur transmet à cet effet les éléments attestant des évènements. L'Autorité Organisatrice se réserve le droit de demander, le cas échéant, tout élément complémentaire lui permettant de qualifier la situation de force majeure. Les conséquences contractuelles sont traitées si l'Autorité Organisatrice a reconnu l'existence de la cause.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 9. COORDINATION AVEC LES GESTIONNAIRES DE FACILITES ESSENTIELLES AU SERVICE

Article 43. Coordination avec le gestionnaire de l'infrastructure

Un comité d'exploitation est dédié au pilotage opérationnel et au suivi de l'exécution de la Convention eu égard à l'infrastructure ferroviaire.

En vertu du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, le Gestionnaire d'Infrastructure soumet le projet de document de référence du réseau à l'Opérateur en sa qualité de candidat au sens de l'article L. 2122-11 du Code des transports. L'Opérateur apporte tout conseil utile à l'Autorité Organisatrice sur ledit projet de DRR lorsque cette dernière le sollicite.

Les travaux prévus sur le réseau ferroviaire sont communiqués à l'Autorité Organisatrice et suivi par un comité technique dédié.

Afin d'assurer les meilleures conditions possibles à la réalisation des engagements de qualité de service et de maîtrise des coûts, l'Opérateur met en place avec le gestionnaire de l'infrastructure un groupe de travail dédié qui porte notamment sur :

- la mise en qualité de l'attribution des sillons ;
- les modes de fonctionnement permettant la meilleure réactivité possible pour la prise en compte des dysfonctionnements du réseau ;
- la mise en qualité des programmations travaux visant à limiter l'impact sur les dessertes.

De manière générale, l'Opérateur est en charge d'alerter le gestionnaire d'infrastructure en cas de difficulté constatée dans le service dont ledit gestionnaire à la responsabilité. Il assure le suivi, jusqu'à ce qu'une solution satisfaisante soit apportée. En cas de délai anormalement long, l'Opérateur alerte l'Autorité Organisatrice.

La formalisation de cette relation ainsi que l'avancement des sujets traités sont présentés à l'Autorité Organisatrice pour ce qui concerne les éléments d'exploitation de la Convention, dans le cadre des Comités d'exploitation dédiés. Ces comités permettent d'échanger des évolutions de l'organisation de la gestion de l'infrastructure, et de rendre compte des perturbations sur le réseau, de l'état de l'infrastructure, et de tout sujet en interface entre l'exploitation et le réseau ferré.

L'entretien et la maintenance de l'infrastructure relèvent de la responsabilité de SNCF Réseau. Les Parties se tiennent informées dès qu'elles en ont connaissance de tout projet de modification de l'infrastructure ferroviaire envisagé par le Gestionnaire d'Infrastructure dont elles auraient connaissance.

Les redevances d'accès à l'infrastructure acquittées par l'Opérateur font l'objet d'un contrôle de sa part de la bonne application du DRR.

Article 44. Coordination avec le gestionnaire des gares

L'Opérateur commande des prestations de services au Gestionnaire des Gares, Gares et Connexions. Un comité d'exploitation est dédié au pilotage opérationnel et au suivi de l'exécution de la Convention eu égard aux gares.

En vertu du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, Gares et Connexions soumet le projet de document de référence du réseau à l'Opérateur en sa quantité de candidat au sens de l'article L. 2122-11 du Code des transports. L'Opérateur apporte tout conseil utile l'Autorité Organisatrice sur ledit projet de DRG, lorsqu'elle le sollicite.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Afin d'assurer les meilleures conditions possibles à la réalisation des engagements de qualité de service et de maîtrise des coûts, l'Opérateur mettra en place avec le Gestionnaire des Gares un groupe de travail dédié qui porte notamment sur :

- la consistance et la qualité des prestations en gares ;
- les modes de fonctionnement permettant la meilleure réactivité possible pour la prise en compte des dysfonctionnements du service ;
- la consistance et la mise en qualité des équipements en gares.

De manière générale, l'Opérateur est en charge d'alerter le gestionnaire des gares en cas de difficulté constatée dans le service dont ledit gestionnaire à la responsabilité. Il assure le suivi, jusqu'à ce qu'une solution satisfaisante soit apportée. En cas de délai anormalement long, l'Opérateur alerte l'Autorité Organisatrice.

La formalisation de cette relation ainsi que l'avancement des sujets traités seront présentés à l'Autorité Organisatrice pour ce qui concerne les éléments d'exploitation de la Convention, dans le cadre des Comités d'exploitation dédiés. Ces comités permettent d'échanger des évolutions de l'organisation de la gestion des gares et de rendre-compte des services en gares, de l'état des gares, et de tout sujet en interface entre l'exploitation et les gares.

Les redevances d'accès aux gares (« toucher de gare ») acquittées par l'Opérateur font l'objet d'un contrôle de sa part de la bonne application du DRG.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 10. COORDINATION AVEC LES AUTRES RESEAUX DE TRANSPORT

Article 45. Coordination avec le réseau régional de transport scolaire et interurbain

Les Parties mettent en place un suivi de l'intermodalité pour faciliter l'intégration multimodale des transports qu'organise l'Autorité Organisatrice.

La coordination d'offre entre les transports ferroviaires et les transports régionaux par autocar est recherchée.

Les titres d'autres transports organisés par l'Autorité Organisatrice en vertu de l'article L3111-1 du Code des transports sont vendus par l'Opérateur après signature avec chaque transporteur d'un accord de distribution.

Les actions de communication communes aux transports ferroviaires et par autocar régionaux sont recherchées.

Au sein des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), l'Opérateur, avec le concours du Gestionnaire des Gares, développe avec les transporteurs locaux des espaces de vente multimodaux permettant de regrouper au sein des gares les services dédiés au service public de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional, aux transports urbains et/ou aux services de transport scolaires et interurbains organisés par l'Autorité Organisatrice.

L'objectif de ces espaces est de faciliter la mobilité des usagers sur l'ensemble de leur chaîne de déplacements en mutualisant les services et une optimisation des coûts au bénéfice de l'Autorité Organisatrice. Cela peut se traduire par des guichets uniques dans les gares qui le permettent.

Les systèmes d'information en gare intègrent autant que possible les déplacements intermodaux, notamment avec les services scolaires et interurbains organisés par l'Autorité Organisatrice.

Article 46. Coordination avec les autres Autorités Organisatrices de Transport

Dans le cadre de la définition de la politique globale de déplacement sur l'ensemble de son ressort territorial et de l'objectif recherché d'utilisation combinée des divers réseaux de transports (intermodalité et multi-modalité), l'Autorité Organisatrice peut engager toute discussion qu'elle estime utile avec d'autres Autorités Organisatrices situées sur son territoire et/ou avec les régions limitrophes.

La liste des Conventions spécifiques conclues avec des régions limitrophes en application de l'article L. 2121-6 du Code des transports, ainsi qu'avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un État voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes en application de l'article L. 2121-7 du même code, figure en Annexe PI03.

Des Conventions avec d'autres Autorités Organisatrices peuvent être signées par les Parties au cours de l'exécution de la Convention. Elles peuvent préciser la répartition des dépenses d'investissement de Matériels Roulants et de modernisation des installations pour les voyageurs.

De manière générale, toute convention conclue par une Partie doit au préalable faire l'objet d'une concertation avec l'autre Partie dès lors qu'elle est susceptible d'avoir un impact sur le Service ou une incidence financière sur la Convention. En cas d'impact, ces éventuelles incidences donneront lieu à la passation préalable d'un avenant à la présente Convention.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 47. **Coordination avec les syndicats mixtes intermodaux**

Pour tout projet mutualisé d'aide à la mobilité, sous le contrôle de l'Autorité Organisatrice, l'Opérateur s'engage à travailler en étroite collaboration avec tout acteur en charge du paramétrage d'outils sur le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice. L'Opérateur s'engage à proposer des solutions qui préservent les intérêts de l'Autorité Organisatrice.

L'Opérateur travaille avec les réseaux partenaires du service « Pass Pass », mis en œuvre avec le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités, et SISMO, mis en œuvre avec le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise, à la définition de procédures d'information voyageurs coordonnées.

L'Opérateur s'engage à participer aux comités portant sur l'interopérabilité de la distribution et de la billettique pour lesquels il est convié par l'Autorité Organisatrice dans le cadre d'une programmation annuelle des projets. Le cas échéant, l'Opérateur alerte l'Autorité Organisatrice de l'incompatibilité de l'orientation avec le système billettique géré par l'Opérateur, de manière à ce que l'Autorité Organisatrice puisse en tenir compte.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 11. MAITRISE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE

Article 48. Responsabilité sociale et environnementale de l'Opérateur

Le développement durable fait partie de la responsabilité sociale et environnementale de l'Opérateur, la maîtrise de l'impact environnemental du Service relève donc de sa politique industrielle, notamment pour la gestion des rejets dans l'environnement et le management de l'environnement à tout niveau de son action.

L'Opérateur établit en 2019 un état de départ de l'ensemble des actions de développement durable et propose les indicateurs de suivi associés qui font l'objet de l'Annexe PI13.

Les Parties s'engagent à rechercher des outils et des indicateurs de suivi de l'impact environnemental émanant du matériel roulant et des activités associées.

L'Opérateur transmet chaque année, au plus tard le 1er mars de l'année A+1, les indicateurs de l'année A.

Article 49. Politique d'achats responsable de l'Opérateur

L'Opérateur développe une politique d'achats durables. Il oriente chaque fois que cela est possible ses choix, au regard notamment de la couverture des coûts de la Convention et des engagements pris en matière de qualité de service, notamment pour :

- orienter ses achats de mobilier en gare vers des matériels et matériaux éco-conçus,
- se fournir en électricité produite à partir des énergies renouvelables pour l'alimentation des matériels roulants des bâtiments et des installations de maintenance. Dans ce cadre, l'Opérateur établit au cours de l'année 2019 un plan d'actions visant à augmenter progressivement la part d'électricité d'origine renouvelable pour atteindre les objectifs nationaux de SNCF (24 % à l'horizon 2022) et régionaux du volet Énergie-Climat du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires ;
- utiliser des peintures dites « écologiques » (composées de pigments naturels) dans le cadre de rénovations de bâtiments ou d'installations ferroviaires ;
- choisir des produits respectueux de l'environnement pour le nettoyage et la suppression des tags.

L'Opérateur assure une veille technologique dans le domaine de la performance environnementale sur le Matériel Roulant, les bâtiments et les mobiliers dans le but de proposer à l'Autorité Organisatrice des expérimentations innovantes (éclairage dans les trains, entretien et nettoyage, performances énergétiques…).

Article 50. Gestion des déchets produits par l'opérateur

L'Opérateur développe progressivement, sur la durée de la Convention, la gestion durable des déchets, notamment par :

- le tri sélectif des déchets dans les gares et bâtiments servant de support à la préparation et à la réalisation du Service (bureaux, boutiques SNCF Mobilités) en prenant en compte, selon le type de déchets, leur collecte et leur valorisation ;
- la sensibilisation des agents concernés ;
- le traitement des rejets des toilettes des trains par une organisation améliorée des capacités de vidange sous réserve de validation par l'Autorité Organisatrice des investissements nécessaires ;
- une démarche de décontamination vertueuse des bâtiments et des Matériels Roulants contenant de l'amiante ou des fibres potentiellement dangereuses pour la santé, notamment lors de leur phase de déconstruction. Au-delà de la règlementation en vigueur, l'Opérateur

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 - Envoi Préfecture le 18/10/2019 - Retour Préfecture le 18/10/2019

veille à mettre en place des filières qui permettent de décontaminer dans les meilleurs délais ses biens pour éviter qu'il ne soient exposés à des démantèlements risquant d'exposer accidentellement les personnes et l'environnement. Elle prend des mesures pour que les démantèlements permettent d'isoler les composants amiantés ou des fibres potentiellement dangereuses pour la santé tout en maximisant le recyclage et la valorisation économique des composants électriques, électroniques, métalliques, textiles, verriers ainsi que du bois et du béton pour les bâtiments. Elle veille enfin à lutter contre l'envoi de produits potentiellement nocif dans des pays où les conditions de travail ne garantissent pas les mêmes droits aux employés que ceux accordés en France.

Article 51. **Eco conduite des agents de l'Opérateur**

L'Opérateur poursuit la mise en œuvre des plans de formation afin de :
- former l'intégralité des agents de conduite à une conduite rationnelle favorisant les économies d'énergie ;
- former les utilisateurs de véhicules de service à l'éco-conduite ;
- veiller à une meilleure gestion des Matériels Roulants lors des arrêts et stationnements prolongés ainsi que l'optimisation des circulations sous caténaire, notamment en s'assurant que les matériels bi-modes fonctionnent en mode électrique dans les zones électrifiées.

Article 52. **Gestion durable du patrimoine géré par l'opérateur**

L'Opérateur s'engage à rechercher des pistes pour améliorer les performances environnementales de son patrimoine notamment pour :
- réduire les pollutions et les consommations d'énergie notamment des ateliers de maintenance ;
- réduire les déperditions d'énergie au sein des bâtiments (par exemple, avec des menuiseries doubles ou triples vitrages, isolants performants, toitures végétalisées) ;
- limiter les nuisances sonores des Matériels Roulants en gare et des équipements statiques ;
- réduire les nuisances environnementales, en faisant appel à des techniques réputées non-polluantes ;
- entretenir les espaces verts en limitant au maximum l'usage de produits chimiques ;
- sauvegarder et améliorer la biodiversité, les emprises ferroviaires constituant un enjeu majeur pour la richesse et les continuités biologiques.

Article 53. **Bilan des émissions de gaz à effet de serre**

L'Opérateur établit annuellement le bilan des émissions de gaz à effet de serre du service et fournit l'ensemble des données et informations nécessaires prévues par la règlementation en vigueur.

L'Opérateur s'engage en outre à contribuer à la mise en œuvre du volet Énergie-Climat du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires et au calcul du bilan carbone de la Région selon les indicateurs retenus lors du Comité technique dédié, à minima SCOPES I et II.

Article 54. **Mesures en cas de pic de pollution**

En cas de mesure de restriction ou de suspension de la circulation des véhicules automobiles décidée par le préfet dans le cadre d'une procédure d'alerte prévue conformément à la législation en vigueur, il est fait application de façon exceptionnelle et sur la durée de l'événement des mesures urgentes prises par arrêtés préfectoraux, les mesures tarifaires exceptionnelles étant prises en charge par l'Autorité Organisatrice, le cas échéant.

Article 55. **Accompagnement sociétal et social**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

L'Opérateur poursuit ou met en place, en mobilisant ses équipes, le réseau des associations locales et notamment les réseaux de l'économie sociale et solidaire :

- des mesures de prévention des incivilités et de sensibilisation aux risques ferroviaires par d'une part des interventions au sein des établissements scolaires et d'autre part des actions auprès des professionnels, notamment auprès des organisations représentatives des secteurs professionnels confrontés aux risques liés aux passages à niveaux ;
- des mesures d'insertion et de développement social : le recours à des structures d'insertion, une politique d'accueil de jeunes en apprentissage ou en contrat d'alternance et le développement de l'emploi des personnes handicapées. ;
- une politique pour faciliter l'accès au service public sur la base d'initiatives locales et solidaires ;
- des actions de lutte contre la récidive en favorisant l'accueil de personnes condamnées à effectuer des Travaux d'Intérêt Général (TIG) ou des stages de citoyenneté ;
- des actions de prévention de l'errance et d'accompagnement des publics en difficulté dans les gares en coordination avec des structures locales ;
- des achats solidaires ;
- des actions de soutien à des associations en s'appuyant notamment sur les dispositifs de la Fondation SNCF et notamment le mécénat de compétences proposés (mise à disposition d'associations de collaborateurs SNCF volontaires).

L'Opérateur informe annuellement l'Autorité Organisatrice sur les actions sociétales engagées à l'occasion du Comité technique dédié. L'Autorité Organisatrice s'engage à mobiliser ses partenaires pour accompagner l'Opérateur dans la réalisation de ces engagements.

Article 56. **Expérimentation de Matériels innovants**

Dans l'optique d'améliorer les performances environnementales, les Parties conviennent d'examiner des solutions innovantes :

- pour l'ensemble des Matériels Roulants : diminuer la consommation d'énergie des systèmes embarqués sans impacter le confort ressenti notamment pour les fonctions chauffage, climatisation et éclairage ;
- pour les Matériels Roulants équipés de moteurs Diesel : examiner des solutions innovantes de réduction des consommations d'énergie fossile et d'émissions polluantes avec notamment le recours systématique au fonctionnement en mode électrique sous caténaire pour les matériels bi-modes, le remplacement des moteurs thermiques actuels par des moteurs plus performants, l'installation de modules de batteries ou de piles à combustibles pour remplacer ou compléter les moteurs thermiques.

Dans ce cadre, et en application des modalités définies par la Convention sur le pilotage des Opérations, l'Opérateur mettra en œuvre les moyens nécessaires pour :

- établir un diagnostic de la situation actuelle et faire des préconisations en 2019 ;
- évaluer les possibilités réglementaires, techniques et économiques pour mener des expérimentations sur un démonstrateur ;
- examiner les atouts de la filière hydrogène pour le ferroviaire, notamment au regard du contexte industriel régional et en application de la volonté politique régionale ;
- mettre en œuvre une expérimentation sur une première rame pour mesurer en conditions réelles les gains environnementaux, notamment en matière de consommation d'énergie, d'émissions de gaz à effets de serre et d'émissions de particules fines ;
- évaluer les impacts économiques et environnementaux du déploiement de telles solutions sur l'ensemble du parc thermique existant ;
- au regard des retours d'expériences, proposer une stratégie de généralisation.

L'expérimentation des matériels innovants fera l'objet d'une restitution spécifique annuelle en comité technique dédié au dédié au Matériel Roulant.

Cette étude sera financée conformément aux dispositions du Chapitre 23 dans le cadre des études ponctuelles.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

TITRE III. CONSISTANCE ET MODALITÉS D'EXECUTION

Chapitre 12. CONSISTANCE DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Article 57. Offre de Transport Théorique

L'Offre de Transport Théorique est définie par l'Autorité Organisatrice pour les Services Ferroviaires et Routiers (à l'exclusion des services routiers de transport de personnes à mobilité réduite). En l'absence de demande de modification par l'Autorité Organisatrice, l'Offre de Transport Théorique d'une année N est reconduite pour l'année N+1.

La consistance de l'Offre de Transport Théorique assurée par l'Opérateur au titre de la présente Convention fait l'objet d'une liste de trains et de services routiers détaillés en Annexes OT04 et OT05 selon les catégories suivantes :

- dessertes intra régionales, dont le Service à Grande Vitesse (« TERGV ») en location de rames ou de capacité ;
- dessertes interrégionales ;
- dessertes régionales transfrontalières ;
- dessertes routières de substitution ou complémentaires au service ferroviaire en application de la réglementation en vigueur ;
- volume des trains en allégement pour les périodes d'été et d'hiver ;
- circulations évènementielles récurrentes.

L'Offre de Transport Théorique est un élément de la Convention qui ne peut être modifiée que par voie d'avenant.

Article 58. Offre de Transport de Référence

L'Offre de Transport de Référence est constituée de l'Offre de Transport Théorique ajustée des effets calendaires et modifiée des évolutions de dessertes imposées par le Gestionnaire d'Infrastructure pour réaliser des travaux d'infrastructure conduisant à des fermetures temporaires de lignes.

L'Offre de Transport de Référence intègre les allégements d'offre d'été et d'hiver. Elle est reconductible annuellement sur la base de l'offre théorique.

L'Offre de Transport de Référence est établie par l'Opérateur chaque année et comprend les trois éléments suivants :

- Un tableau reprenant le volume de Trains.km commerciaux par ligne et par mois et repris en Annexe OT06.
- La grille horaire prévisionnelle, décrite en Annexe OT07, qui comporte les circulations de l'offre de transport régulière et, à compter du SA 2020, les circulations évènementielles récurrentes
- Un descriptif du matériel associé en théorie à chaque circulation défini en Annexe OT08.

La grille de l'allégement d'offre d'été, incluant le nombre de Tkm supprimés, doit être adressée au plus tard le 1er avril de l'année en cours. Pour l'allégement d'offre d'hiver, la grille doit être adressée à la date limite du 15 septembre de l'année en cours.

Les Annexes OT06 et OT07 sont adressées à l'Autorité Organisatrice par l'Opérateur au 1er octobre de l'année N-1. L'Annexe OT08 est adressée au 31 octobre de l'année N-1.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 59. **Consistance et gestion des services routiers**

Les principes applicables aux services routiers, dont le niveau d'équipement des autocars et les prestations fournies, sont définis en Annexe OT09. Toutes les mesures sont prises pour que les itinéraires des services soient connus des conducteurs des entreprises attributaires dans le cadre des substitutions programmées.

L'Opérateur organise les substitutions des services ferroviaires pendant des travaux programmés sur l'infrastructure et les services routiers ponctuels mis en place (généralement en urgence) en cas de situations perturbées, prévisibles ou non (grèves, intempéries, conséquences d'un accident ou d'un incident technique, travaux de très courte durée, etc.).

Les Charges routières complémentaire et de substitution Prévisibles, commandées avant le jour J, sont facturées au réel dans le C2

Les charges routières de substitutions Inopinées, commandées le jour J, sont intégrées au forfait de charges C1.

Article 60. **Consistance des allègements d'offre d'été et d'hiver**

Les périodes de service allégé sont définies et estimées sur la durée du contrat.

Les allégements d'été et d'hiver sont définis par la présente Convention et précisés à l'Offre de Transport Théorique reprise en Annexe OT04 et OT05.

À compter du service annuel 2019, un allègement d'été est mis en place durant la période estivale. Cet allègement d'été représente une réduction de 540 000 Tkm de l'Offre de Transport de Référence annuelle.

À compter du service annuel 2020, l'allègement d'hiver est mis en place durant la période des vacances scolaires de fin d'année. Il tient compte des spécificités de l'offre ferroviaire sur le territoire. Il représente une réduction de 120 000 Tkm de l'Offre de Transport de Référence annuelle.

Article 61. **Consistance de l'offre de transport en situation perturbée**

L'Opérateur élabore un plan de transport adapté à l'ampleur de la perturbation, éventuellement différencié selon l'impact de la perturbation sur chaque axe. Il présente une vision par axe des circulations maintenues ou des cars de substitution prévus. Les niveaux de plan de transport adapté sont repris en Annexe OT03.

L'Opérateur les met à jour chaque année, en fonction des évolutions de l'offre et de la fréquentation. En cas de modification, il les présente en comité technique « offre de transport ».

Après chaque perturbation et dans un délai de dix (10) jours ouvrés, l'Opérateur fournit à l'Autorité Organisatrice un état détaillé des conditions d'exécution du plan de transport adapté mis en œuvre et de l'information des usagers conformément aux dispositions en Annexe QR 02.

Article 62. **Consistance de l'offre de transport en cas de travaux**

L'Opérateur adapte le plan de transport aux travaux programmés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Le calendrier de construction de la capacité des travaux défini par le Gestionnaire d'Infrastructure dans le DRR est repris en Annexe OT10. Ce calendrier précise entre autres que l'ordonnancement des travaux débute à la fin du premier semestre de l'année N-2.

L'Opérateur s'engage à assister à toutes les réunions programmées par le Gestionnaire d'Infrastructure au sujet des travaux et à informer régulièrement (au moins trimestriellement) l'Autorité Organisatrice (consistance et impact).

L'Opérateur s'engage à mettre en place une information adaptée à la consistance des travaux à destination des usagers.

Les catégories de travaux sont reprises en Annexe OT11.

L'ensemble des adaptations pour travaux est examiné lors des réunions des comités techniques travaux tel que repris en Annexe PI05

Article 63. **Construction de l'Horaire de Service**

Le plan de transport ou Horaire De Service (HDS) est élaboré annuellement selon le calendrier fixé par le Document de référence du réseau (DRR) pour l'allocation des capacités d'infrastructures. Le service annuel de l'année N débute mi-décembre de l'année N-1. Par exemple, quand il est noté juin de l'année N-2, cela signifie juin 2019 pour le service annuel 2021 qui commence en décembre 2020.

Hors refonte d'offre dimensionnante, la construction du plan de transport de l'année N se fait en quatre étapes. En cas de refonte d'offre dimensionnante les travaux de construction doivent être initiés au moins 18 mois avant la remise de l'EDB 2H.

Étape 1- La formulation d'une Expression de besoin 2h (EDB) en Octobre de l'année N-3, où l'Opérateur apporte son expertise et son conseil selon les orientations retenues par l'Autorité Organisatrice. L'Opérateur formule également des propositions d'amélioration du service. Il traduit cette expression de besoin initiée par l'Autorité Organisatrice sous la forme demandée par le Gestionnaire d'Infrastructure. C'est l'Autorité Organisatrice qui transmet l'EDB 2H au gestionnaire d'infrastructure ;

Étape 2- La construction de la trame horaire systématique 2H, engagée dès convocation de réunions de pré-construction par le Gestionnaire d'Infrastructure, pour traduire l'EDB en trame horaire systématique 2H (ou réticulaire). L'Opérateur s'engage à participer à ces réunions au côté de l'Autorité Organisatrice et à l'alerter en cas de risques d'incompatibilité entre l'EDB et les caractéristiques opérationnelles du Service, notamment en termes de robustesse. Le Gestionnaire d'Infrastructure arrête la trame horaire systématique 2H au début du second trimestre de l'année N-2 ;

Étape 3- L'élaboration du graphique préconstruit 24H, où l'Opérateur élabore, dans le respect des demandes de l'Autorité Organisatrice, l'EDB 24H qui sera transmise au Gestionnaire d'Infrastructure en Juin de l'année N-2. Cette EDB fait ensuite l'objet d'échanges avec le Gestionnaire d'Infrastructure pour déterminer sa faisabilité. L'Opérateur assure la gestion des échanges avec le Gestionnaire d'Infrastructure et les relaie à l'Autorité Organisatrice en y apportant une expertise technique. Le Gestionnaire d'Infrastructure arrête la trame horaire systématique 24H en Octobre de l'année N-2.

Étape 4- La commande des sillons (lot1), par l'Opérateur, au plus tard en mars de N-1.

Une fois les commandes de sillons du lot 1 analysées par le Gestionnaire d'Infrastructure, l'Opérateur informe l'Autorité Organisatrice des différences avec le service initialement prévu, en août de l'année N-1, en fournissant les motifs de non-conformité lors du comité technique « offre de transport ».

Les échanges peuvent se poursuivre par des demandes tardives de service pour résoudre les conflits potentiels.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

L'élaboration du plan de transport prend fin à la publication de l'Horaire de Service en décembre de l'année N-1.

Le calendrier de construction de l'Horaire De Service est détaillé en Annexe OT10. Les Parties s'engagent à respecter, chacune pour ce qui la concerne, les grandes étapes de ce calendrier. L'Opérateur veille en particulier à transmettre les éléments techniques et financiers au plus tard pour le mois de novembre de l'année N-2 afin que l'Autorité Organisatrice puisse décider de la mise en œuvre des modifications dans un calendrier compatible avec la commande des sillons.

Article 64. **Modification de l'offre de transport**

Au cas où l'Autorité Organisatrice souhaite faire évoluer l'Offre de Transport Théorique objet de la présente convention, elle sollicite l'Opérateur sur l'évaluation de la mise en œuvre des modifications envisagées, notamment sur la faisabilité technique, la disponibilité du matériel et des personnels, le potentiel d'usagers et l'impact financier prévisionnel sur la Contribution Financière de chaque modification.

À cet effet, l'Autorité Organisatrice transmet à l'Opérateur un cahier des charges décrivant les modifications de l'offre de transport conformément à l'Annexe OT12.

L'Autorité Organisatrice apporte le maximum de précisions dans sa demande en termes de trains, de fréquences, de parcours et de missions. Elle définit les objectifs poursuivis par l'évolution d'offre et leur priorisation. L'intermodalité avec les autres réseaux est prise en compte.

L'Opérateur étudie la possibilité de mettre en œuvre cette évolution de l'offre. En cas d'impossibilité, l'Opérateur en précise les motifs. L'Opérateur est force de proposition pour les adaptations de l'offre de transport qu'il juge opportunes.

L'Opérateur, sur la base du cahier des charges évoqué ci-dessus, élabore :
- une analyse des impacts ;
- une analyse des avantages et inconvénients du ou des scénarios de services correspondant aux attentes de l'Autorité Organisatrice. Des informations techniques détaillées sont transmises à l'Autorité Organisatrice (volume de train kilomètres, utilisation envisagée des Matériels Roulants, etc.) ;
- une évaluation économique du ou des scénarios d'évolution à l'appui des propositions techniques, selon le format défini en Annexe FI03.

Ces éléments de réponse au cahier des charges donnent lieu à un échange entre l'Opérateur et l'Autorité Organisatrice, qui peut, le cas échéant, conduire à l'élaboration d'un nouveau cahier des charges afin de parvenir à la solution la plus satisfaisante en termes de service, d'utilisation du Matériel Roulant, de contribution financière et de délais de mises en œuvre.

Les périodes d'allègement d'offre d'été et d'hiver sont définies sur la durée de la Convention et comprises dans le forfait. Néanmoins, en cas d'écart de cinq (5) pourcent en-deçà ou au-delà des allègements prévus, pour chaque période, et sous réserve de l'accord formel des parties par une personne habilité, ces modifications donnent lieu à la régularisation correspondante lors du décompte définitif.

L'instruction des cahiers des charges et les modifications de services donnent lieu à un suivi, ainsi qu'un retour d'expérience en comité technique dédié.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 13. EXECUTION DU SERVICE DE TRANSPORT

Article 65. Causes exonératoires de responsabilité du transporteur

Les dispositifs d'incitation à la performance et les pénalités prévus au Chapitre 36 peuvent éventuellement être neutralisés dans les conditions décrites ci-dessous. L'Autorité Organisatrice veille à la bonne exécution de ces dispositions.

Les causes de retard identifiées comme étant exonératoires sont décrites dans le tableau ci-après. Les trains impactés par l'évènement sont ceux issus de la base de données BREHAT dans la limite de 2 heures suivant la fin de l'incident dans BREHAT, à l'exception des aléas climatiques exceptionnels, pandémie, et des mesures unilatérales imposées par l'Autorité Organisatrice.

Causes exonératoires
Infrastructure ferroviaire
Dérangement d'installations (PN, signalisations, appareils de voie, caténaire …)
Restitution tardive des travaux
Impact sur l'infrastructure des phénomènes climatiques saisonniers (feuilles mortes, fortes chaleurs, vent…)
Restriction de la vitesse de circulation des trains suite à un défaut de l'infrastructure (fontis, bris de rail…)
Exploitation ferroviaire
Perturbations liées à d'autres EF (Fret ou autres exploitants voyageurs)
Gestion des circulations par l'Établissement Infra circulation
Perturbations de circulations du Service due au retard pris par un autre transporteur sur une circulation opérée au moins partiellement par un autre Transporteur que l'Opérateur
Causes externes au transport
Aléas climatiques exceptionnels, pandémie
Incendie sur la voie ou ses abords
Accident de passage à niveau ou bris de barrière
Présence d'obstacles sur les voies ou divagation de personnes ou d'animaux le long des voies
Colis suspects et actes ou tentative d'actes de terrorismes ou actes isolés de même nature
Malveillance (jet de pierre, vol de câble, déclenchement du signal d'alarme…) ou agression
Accident de personne, troubles de santé d'un voyageur
Injonction des agents de la force publique (police, pompiers, douanes…)
Évènements ou circonstances découlant directement de mesures conservatoires prises par SNCF Mobilités dans le cadre de ses obligations de sécurité légales et réglementaires
Conséquences de toute décision de justice ou décision administrative
Mesures unilatérales imposées par l'Autorité Organisatrice

Article 66. Objectifs de qualité de réalisation de l'Offre de Transport

La qualité de la réalisation de l'Offre de Transport est suivie avec trois indicateurs dont le niveau d'objectif est défini en Annexe QR03, QR04, QR05 et QR12 :

- Les suppressions de trains par rapport à l'Offre de Transport de Référence : une circulation de train est qualifiée de supprimée si tout ou partie de son trajet n'a pas été assuré,
- Les retards de trains selon la régularité définie à l'Article 174 ;
- Les compositions de trains selon la définition de l'Article 175.

Un suivi de la régularité des cars du Service, réguliers et de substitution dans le cadre de travaux de longue durée, est mis en place au cours de l'année 2019. Les Parties conviennent d'en dresser un bilan pour fixer des objectifs de régularité destinés à être intégrés à la Convention par voie d'Avenant.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Les Parties conviennent de mesurer la régularité à 5'59'' pour les années 2019 et suivantes et de la mesurer en complément à 4'59'' à compter de 2021. À cette échéance, les conditions de détermination des objectifs de régularité sur la base de cette nouvelle mesure pourront être examinées entre les Parties.

Les informations sur la réalisation de l'Offre de Transport sont mises à disposition par l'Opérateur comme défini en Annexe QR03bis.

Des adaptations de composition du Matériel Roulant peuvent intervenir en cours d'année, à l'initiative de l'Opérateur ou sur proposition de l'Autorité Organisatrice. Celles-ci, après étude de faisabilité par l'Opérateur, sont portées à la connaissance de l'Autorité Organisatrice. Ces adaptations doivent répondre à des besoins relevés / confirmés si possible par des comptages complémentaires et garantir un dimensionnement adapté de la nouvelle composition à la fréquentation constatée.

Les adaptations ponctuelles de composition du matériel du fait de travaux d'infrastructure ou d'évènements externes (heurt de gibier, heurt d'un obstacle sur la voie, accident de personne, incident caténaire, vandalisme, déraillement…) sont justifiées par l'Opérateur auprès de l'Autorité Organisatrice en vue d'une validation technique en cas de risque de sous-dimensionnement avéré pour la période considérée (durée des travaux, ou délais estimés de réparation des matériels endommagés). Les compositions ainsi révisées font référence pour le calcul des indicateurs de respect de composition pour la période considérée.

Des périmètres d'analyse sont définis et précisés en Annexes OT01, qui comprend les axes et leurs lignes associées, ainsi qu'en Annexe QR06 qui référence les trains stratégiques.

Les trains stratégiques définis en Annexe QR06 dont le taux de trains à l'heure, ou le taux de respect de composition est inférieur à 70 % durant trois (3) mois consécutifs font l'objet d'un suivi spécifique pour améliorer leur régularité ou le respect de composition. La liste de ces trains à suivi spécifique est adaptée et actualisée à chaque comité technique dédié.

Tout changement d'affectation d'un train du fait d'une adaptation de sa desserte fera l'objet d'une mise à jour de l'Annexe concernée.

Les objectifs sur le périmètre des lignes ferroviaires sont définis en Annexe QR04 et QR05. Ils comprennent notamment le taux de trains à l'heure hors causes exonératoires et le taux de composition conforme du Matériel Roulant hors causes exonératoires. Toutefois un suivi toutes causes confondues, en « vision usagers » précisé en Annexes QR04bis et QR05bis, est réalisé en complément, dans une logique d'amélioration continue du Service.

Article 67. **Plans d'actions pour redresser la production du transport**

La démarche d'amélioration de la qualité de service porte sur l'analyse des indicateurs de régularité partagée entre les Parties. Elle est mise en œuvre en continu par l'Opérateur, qui rend compte à l'Autorité Organisatrice dans le cadre des Comités Techniques dédiés des démarches d'amélioration de la régularité et de la qualité qu'il conduit.

Sur notification de l'Autorité Organisatrice, des plans d'actions peuvent être demandés, en complément à l'Opérateur, si, sur un axe donné, le taux de trains à l'heure toutes causes confondues y compris trains supprimés est inférieur à un seuil critique de quatre-vingt-sept (87) pourcent pendant deux (2) mois consécutifs. Cet indicateur est mesuré sur la base du plan de transport prévu à J-1 17h, hors retard ou suppression relevant de la force majeure.

La période de chute des feuilles en octobre et novembre fait l'objet d'une analyse spécifique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Les plans d'actions doivent être remis par l'Opérateur au plus tard le 30 du mois suivant la date de la demande de l'Autorité Organisatrice. Ce plan s'accompagne

- du diagnostic des causes de non atteinte des objectifs, qu'elles soient imputables ou pas à l'Opérateur,
- des actions globalement identifiés et des moyens mis en œuvre pour le périmètre de responsabilité de l'Opérateur,
- des objectifs du plan d'action (seuil critique ou objectifs intermédiaires),
- du calendrier de sortie du seuil critique.

Le plan d'actions est présenté par l'Opérateur et suivi par les Parties dans le cadre du comité technique dédié en présence du gestionnaire d'infrastructure. Le Gestionnaire d'Infrastructure est invité à présenter les actions et moyens mis en œuvre sur son périmètre de responsabilité.

Les Parties se laissent un trimestre à compter de la réponse de l'Opérateur pour repasser au-dessus du seuil critique.

Elles conviennent de prendre en compte de bonne foi les problématiques liées au choix de l'Offre de transport ou de la capacité de l'infrastructure (état et volume) en gare ou en ligne.

Sauf à ce que l'opérateur démontre l'impact des problématiques liées au choix de l'Offre de transport ou de la capacité de l'infrastructure (état et volume) en gare ou en ligne, au-delà de la période d'un trimestre et à défaut de revenir au-dessus du seuil critique, les Parties conviennent des dispositions financières suivantes :

- Les Parties conviennent de majorer le malus régularité par axe de 50% sur le ou les axes faisant l'objet du plan d'action ;
- Le plafond annuel du malus régularité par axe est porté de 1,5 M€ à 2M€ sur l'exercice considéré.

Article 68. **Indemnisation des usagers en cas de dégradation prolongée du Service**

Un dispositif d'indemnisation unique est mis en place par l'Opérateur. Il est à la charge de l'Opérateur en déduction des montants annuels des malus, réfactions et pénalités dus à l'Autorité Organisatrice au titre de la présente Convention et dans la stricte limite de ce montant. Au-delà, l'impact financier est pris en charge par l'Autorité Organisatrice. Une exception à ce principe est apportée pour les dédommagements accordés sur les lignes et les périodes concernées par un Plan de Redressement définis à l'Article 67. Dans ce cas particulier si le montant de l'indemnisation excède la majoration de cinq cent (500) K€ prévue à l'Article 67 (passage du plafond annuel du malus régularité de 1,5 M€ à 2M€ sur l'exercice considéré), l'Opérateur prend en charge le surcout d'indemnisation correspondant à la part de l'irrégularité qui lui est imputable.

Les usagers abonnés éligibles à l'indemnisation se voient dédommagés par un remboursement d'une partie de leur abonnement, à condition que leur ligne, telles que définies en Annexe OT01, ait enregistré des conditions de circulation dégradées dans la durée, pour une régularité inférieure au taux fixé (toutes circulations, incluant les trains supprimés et les trains retardés de 6 minutes et plus).

L'Opérateur met en place les mesures nécessaires pour déployer l'indemnisation par lignes, en commençant par fournir les données nécessaires, à savoir :

- la régularité mensuelle par ligne toutes cause confondues y compris trains supprimés telle que définie en Annexe QR04bis ;
- la liste des abonnés (hors scolaires et étudiant boursiers) annuels ;
- la liste des abonnés (hors scolaires et étudiant boursiers) mensuels et hebdomadaires (ayant souscrit trois abonnements sur le mois considéré) s'étant déclarés sur la plateforme « garantie TER » dans le respect de l'Annexe QR10 ;
- le suivi du montant des dédommagements accordés tel que définit en Annexe QR11.

La mise en œuvre de ces dispositions a lieu en septembre 2019. Entre la date de signature de la Convention et septembre 2019 il est convenu de recourir aux dispositions transitoires décrites en Annexe QR10.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

L'indemnisation concerne :

- les abonnés (hors scolaires et étudiant boursiers) annuels, ainsi que les abonnés (hors scolaires et étudiant boursiers) mensuels et hebdomadaires ayant souscrit trois abonnements sur le mois considéré et s'étant déclarés sur la plateforme « garantie TER » dans le respect de l'Annexe QR10,
  et,
- ayant connu sur leur ligne une régularité inférieure à 87% toutes cause confondues y compris trains supprimés telle que définie en Annexe QR04bis, pendant au moins deux (2) mois.

L'indemnisation est à hauteur de 20% du prix de leur abonnement sur la période concernée.

Les usagers annualisés en prélèvement mensuel n'auront aucune démarche à faire et sont minorés automatiquement. Le cas échéant, les autres abonnés font valoir eux-mêmes leur droit à l'indemnisation et n'ont pas à fournir de pièces justificatives. La gestion unifiée et automatisée du suivi des achats des titres de transport sur l'ensemble du réseau permise par la généralisation de la billettique pour les abonnés facilite les démarches d'indemnisation des usagers et limite les coûts de gestion.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 14. CONSISTANCE DE L'OFFRE DE TRANSPORT DU SERVICE A GRANDE VITESSE

Article 69. Conditions de réalisation du Service opéré en matériel à grande vitesse

Le Service à Grande Vitesse est composé de deux types de circulation à grande vitesse :

- des circulations organisées par l'Autorité Organisatrice dans le cadre de la présente Convention et effectuées au moins partiellement sur les lignes à grande vitesse (LGV) sur le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice, dénommées « TERGV en location de rames » ;
- des circulations relevant de services librement organisés par l'activité Voyages de SNCF Mobilités, circulant au moins partiellement sur LGV et ouvertes aux usagers du Service; ces circulations sont dénommées « TERGV en location de capacité ».

Par ailleurs, il existe des circulations relevant de services librement organisés par l'activité Voyages de SNCF Mobilités, circulant avec du matériel à grande vitesse uniquement sur les lignes classiques régionales (axes Arras / Dunkerque, Arras / Valenciennes et Tourcoing / Lille) dont l'accès est autorisé aux usagers du Service : ces circulations sont dénommées « TGV autorisés ». Elles ne font pas l'objet d'obligations de dessertes au même titre que le Service à Grande Vitesse.

À titre de réciprocité, les abonnés « TGV », relevant de l'activité Voyages de SNCF Mobilités, ont la possibilité d'emprunter librement en correspondance un train relevant du Service depuis Arras et Lille lorsqu'il n'y a pas de « TGV » direct sur la relation correspondant à leur abonnement.

L'Opérateur organise les circulations du Service à Grande Vitesse dans le respect du niveau de service (fréquence et capacité) convenu avec l'Autorité Organisatrice et décrit en Annexe OT13.

Comme pour l'offre classique du Service, le Service à Grande Vitesse est proposé sous réserve d'attribution des sillons par le gestionnaire d'infrastructure.

Le Service opéré en matériel à grande vitesse est sous-tendu par un schéma industriel commun avec la desserte « TGV » du territoire: les conditions techniques et financières consenties pour le Service à grande vitesse reposent sur une optimisation du schéma d'ensemble.

Dans ce cadre, l'activité Voyages de SNCF Mobilités reste seule responsable de l'évolution des dessertes « TGV » depuis Paris s'agissant d'un service librement organisé.

Dès qu'elle en a connaissance, dans les conditions fixées à l'Article 28, la direction régionale « TER Hauts-de-France » de SNCF Mobilités informe l'Autorité Organisatrice des évolutions que l'activité Voyages de SNCF Mobilités va commercialiser, susceptibles d'impacter le Service à Grande Vitesse et permet à l'Autorité Organisatrice de formuler ses observations. Conformément à l'Article 139, une telle information relevant du secret des affaires doit être traitée comme telle par l'Autorité organisatrice et notamment ne doit pas être diffusée à des tiers.

Article 70. Révision des conditions de réalisation du Service à grande vitesse

Les conditions de réalisation du Service à Grande Vitesse peuvent être revues en cas de bouleversement de la situation concurrentielle impactant les circulations librement organisées, dans les conditions et pour les axes décrits ci-après.

Les conditions cumulatives de bouleversement de la situation concurrentielle impactant le Service à Grande Vitesse sont les suivantes :

- Une modification de la situation concurrentielle intervient après notification à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un nouveau service librement organisé au sens de l'article L. 2121-12 du Code des transports et de l'article 3 du Décret n°2018-1275 du 26

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 - Envoi Préfecture le 18/10/2019 - Retour Préfecture le 18/10/2019

décembre 2018 relatif à l'obligation de notification des offres de services de transport ferroviaire de voyageurs et à la procédure du test de l'équilibre économique.
- Cette modification a pour conséquence prévisible démontrable de compromettre l'équilibre économique du service librement organisé, notamment en raison d'une diminution substantielle de la fréquentation ou d'une impossibilité d'obtenir les Sillons demandés par SNCF Mobilités au terme du processus d'allocation des capacités.
- Ce bouleversement est induit par un service ferroviaire librement organisé opéré par une autre entreprise ferroviaire que SNCF Mobilités.
- Les services librement organisés concernés sont sur les radiales Paris / Lille et Paris / Arras.

D'autre part, les conditions de réalisation du service peuvent être revues en cas de modification substantielle du modèle de tarification des capacités d'infrastructure relatif aux circulations à grande vitesse et à condition que l'Opérateur démontre la nécessité impérative de redéployer le parc différemment pour le Service à Grande Vitesse.

En pareilles hypothèses, les Parties font, le cas échant, application de la clause de réexamen prévue à l'Article 19 de la Convention ou conviennent de toute suite utile pour pérenniser l'offre du Service à grande vitesse.

Sans préjudice de son droit de contrôle sur les services conventionnés, l'Autorité Organisatrice ne pourra pas exiger la communication d'informations relatives au service librement organisé si celles-ci sont couvertes par le secret des affaires.

Article 71. **Moyens pour réaliser le Service à grande vitesse (« TERGV ») et « TGV Autorisés »**

SNCF Mobilités fait son affaire de la détention des Matériels Roulants nécessaires à la production du Service à Grande Vitesse et « des TGV Autorisés ». Il en définit l'utilisation. Ainsi :
- Le Matériel Roulant utilisé ne constitue pas un sous-parc dédié et celui-ci ne fait aucunement partie du Matériel Roulant défini en Annexes FI04 et MR01.
- Dans tous les cas, l'activité Voyages de SNCF Mobilités reste libre d'affecter les rames en fonction de ses enjeux commerciaux sous réserve de respecter le niveau de service prévu en Annexe OT13.
- L'utilisation de ce Matériel Roulant est accessoire à son utilisation principale tant pour les services librement organisés de l'axe « TGV Nord » que pour l'ensemble du réseau « TGV » exploité par l'activité Voyages de SNCF Mobilités.
- En tout état de cause, le Matériel Roulant pouvant être utilisé pour le Service à grande vitesse constitue des biens propres de SNCF Mobilités sur lequel l'Autorité Organisatrice ne peut exercer aucun droit de reprise ou de retour.

Article 72. **Accès au Service à Grande Vitesse**

L'accès aux circulations opérées au moins partiellement sur lignes à grande vitesse par les usagers du Service est soumis à l'acquittement d'un supplément Grande Vitesse conformément aux dispositions de l'Annexe TF01. L'accès aux circulations opérées exclusivement sur lignes classiques est soumis à la gamme tarifaire régionale, sans supplément.

L'accès au Service à grande vitesse des clients « TGV » en correspondance est possible sur la base de la tarification nationale. Certaines circulations « TERGV » sont assurées, sous le même numéro de train, en prolongement ou en amorce de « TGV » opérés entre Paris et Lille. Afin d'éviter aux voyageurs « TGV » une correspondance « fictive », l'activité Voyages de SNCF Mobilités commercialise des parcours directs avec réservation unique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 15. CONSISTANCE DES PRESTATIONS EN GARES

Article 73. Service dans les gares

L'Opérateur s'engage à assurer dans les gares le niveau de service défini dans la présente Convention. L'ensemble des gares et haltes de la Convention est repris en Annexe OS16. Les services en gare font partie intégrante de la présente Convention et constituent un élément fondamental du service public rendu aux usagers. Deux types de services doivent être distingués entre services régulés et non régulés suivant la définition du DRG :

Le niveau de service en gare au titre de la présente convention, précisé en Annexe OS03, est segmenté selon la typologie suivante :

- gares principales,
- gares régionales,
- gares de proximité,
- gares locales.

Les services assurés par l'Opérateur et les dispositions à prendre ainsi que leur calendrier de mise en œuvre pour respecter le niveau de service cible figurent en Annexe OS03. Cette typologie permet à l'Autorité Organisatrice de décider du niveau de services adapté aux besoins des voyageurs, en fonction du niveau d'offre de transport associé, des prestations de distribution, de l'attractivité territoriale et de la fréquentation.

Selon la nomenclature décrite au DRG, pour les gares et haltes de segment « b »« et « c », l'Autorité Organisatrice a compétence pour définir le niveau de service de toutes les gares situées sur son ressort territorial. Pour les gares et haltes desservies hors de son ressort territorial, l'Autorité Organisatrice peut solliciter l'Autorité Organisatrice compétente pour faire valoir le niveau de service qu'elle souhaite.

L'Opérateur est force de proposition pour adapter, après accord des Parties, les horaires d'ouverture des bâtiments Voyageurs en fonction de la fréquentation, de l'évolution de l'offre de transport et de services ainsi que des investissements en gare envisagés par l'Autorité Organisatrice et le gestionnaire des gares. L'évolution des horaires validée par les Parties donnera lieu à la mise à jour de l'Annexe OS03 par voie d'avenant.

Les Parties s'accordent sur l'intérêt de favoriser l'implantation de nouveaux services en gare, dans le respect de la compétence du gestionnaire des gares. Des expérimentations en ce sens pourront être conduites.

Article 74. Accessibilité des gares et embarquement des trains pour les personnes à mobilité réduite

Dans le cadre de la prestation de base, le DRG définit les conditions d'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) aux trains. Un service spécifique de complément, dit « Accès TER » est mis en place par l'Opérateur à la demande de l'Autorité Organisatrice, il est décrit en Annexe OS01.

Ce service « Accès TER » vise à assurer une prise en charge renforcée des personnes en situation de handicap au travers d'une prestation d'assistance garantie des personnes en gare ou d'une prestation de substitution routière.

Le Service est déployé progressivement pour atteindre un niveau homogène sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France conformément aux Annexes OS01 *et* OS04.

Sans préjudice des équipements relevant de la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure ou de gare, l'Opérateur s'engage à entretenir et maintenir en état sans délai les équipements en gare, sur

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

les quais et dans les trains, facilitant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dont il a la charge au titre de la présente convention.

L'Opérateur participe à l'élaboration et la mise en place de nouveaux services destinés aux personnes en situation de handicap (PSH) et aux personnes à mobilité réduite (PMR), en accord avec l'Autorité Organisatrice : centrale de mobilité PMR, cartes interactives, nouveaux équipements en gares, etc. Dans ce cadre, sur son périmètre, l'Opérateur réalise des actions de suivi et de bilan qui sont présentées lors de comités techniques ad hoc selon le format défini en Annexe OS10. L'Autorité Organisatrice est consultée sur le choix des solutions techniques à retenir pour l'aménagement des guichets. Toute modernisation des guichets intègre autant que possible les normes d'accessibilité aux PMR (au minimum un accès surbaissé, voire un guichet équipé d'une tablette surbaissée, et si possible, une boucle à induction magnétique ou de balises sonores pour y accéder).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 16. CONSISTANCE DE LA DISTRIBUTION ET DE LA BILLETTIQUE

Article 75. **Consistance de la distribution**

L'Opérateur à la responsabilité de la distribution.

La distribution, dans sa globalité, regroupe notamment les fonctionnalités intervenant dans le cycle de vie du titre de transport à savoir :

- la commande et l'émission de supports de titres ;
- l'instruction, l'attribution et l'inscription de profils ou d'autres produits tarifaires ;
- la vente de titres ou d'autres produits tarifaires, y compris paiement et chargement, le cas échéant ;
- l'encaissement, le transport des fonds, la comptabilisation et la répartition des recettes ;
- les services avant-vente : aide à l'achat ;
- la gestion de la perte ou du vol, la reconstitution, la suspension ou le renouvellement de cartes ou de titres.

L'Opérateur est chargé de la distribution directe et indirecte via les tiers distributeurs agréés. Il a l'obligation de définir, de maintenir et d'appliquer l'ensemble des procédures nécessaires à la réalisation desdits services de distribution. L'Autorité Organisatrice définit la stratégie directrice de la distribution en coordination avec l'Opérateur. Ses principes sont notamment définis en cohérence avec les référentiels d'instances partenariales, comme par exemple le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités ou le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise.

La distribution s'appuie notamment sur le dispositif de billettique fourni, hébergé, exploité et maintenu par l'Opérateur. Ce dispositif permet de gérer le titre de transport sur l'ensemble de son cycle de vie. L'Opérateur s'appuie également sur des outils de billetterie et des outils dématérialisés, en complément et en cohérence avec l'outil billettique. Les fonctionnalités doivent répondre aux besoins de l'ensemble des usagers. L'Opérateur étudie et propose des solutions permettant le passage en billettique de l'ensemble de la gamme tarifaire du Service. Les propositions peuvent faire intervenir différents types de supports ou technologies (carte « Pass Pass », « e-billet », NFC, carte bancaire,…) et s'inscrivent systématiquement dans une logique d'interopérabilité. L'Autorité Organisatrice instruit ces propositions sur la base d'éléments fonctionnels, techniques, et économiques.

L'Opérateur adapte le dispositif de distribution dans le respect du niveau de service défini par l'Autorité Organisatrice décrit en Annexe OS07. Ces évolutions doivent s'inscrire autant que possible dans une logique de mutualisation et d'interopérabilité et s'accompagner d'une étude d'impacts sur le niveau de service. Toute évolution de la distribution inclut la réalisation par l'Opérateur des prestations permettant son fonctionnement commercial et opérationnel (y compris les formations des agents et la communication auprès du public). Tout déploiement d'un nouveau projet de système fait l'objet de cycles de vérifications d'aptitude (dont la perception de recettes, y compris en interopérabilité) et de vérifications de service régulier, sous le pilotage de l'Autorité Organisatrice. En complément, lorsque l'Opérateur travaille à la définition de nouveaux outils à l'échelle nationale dont le déploiement remettrait en cause le niveau de service défini à la convention, il consulte l'Autorité Organisatrice à toutes fins utiles. Ainsi, l'Opérateur améliore la vente à distance par internet, via le site dédié ou mobile, et veille à proposer les solutions les plus performantes, les plus largement accessibles, avec une interface unique et ergonomique quel que soit le moyen d'accès de l'usager. L'Opérateur recherche à améliorer la vente par automate, de manière à ce que les usagers puissent accéder au service sans recourir à leurs propres moyens, avec des solutions performantes, pérennes, et largement accessibles.

L'Opérateur fournit les supports des titres de transport décidés par l'Autorité Organisatrice définis en Annexe OS08, et conseille celle-ci pour mettre en œuvre de nouveaux supports, y compris lorsque ces supports impliquent des tiers. En cas d'extension du service billettique ou de modification du support souhaité, l'Autorité Organisatrice en assure le financement, le cas échéant.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

L'Opérateur s'engage à étudier les adaptations du service de distribution demandées par l'Autorité Organisatrice, en veillant à la coordination avec les autres réseaux de transport, dans le respect du Chapitre 23 relatif aux études

Article 76. **Consistance de la vente de titres**

L'Opérateur met en œuvre les moyens et les procédures permettant au voyageur d'acheter ou d'obtenir les produits tarifaires de la gamme définie dans la présente Convention en Annexe TF01, TF02 et TF03 ainsi que des titres ayant fait l'objet d'un accord de distribution listé à l'Annexe PI21, dans le respect du niveau de service défini en Annexe OS07. L'Opérateur s'assure de l'accessibilité aux PMR de ses équipements de distribution dans la limite de ses prérogatives.

Les agents de vente de l'Opérateur assurent à tout voyageur :

- une information et un accompagnement adaptés sur le produit tarifaire (support, titre, profil ou combinaison) correspondant au déplacement qu'il souhaite effectuer, au départ ou à destination de n'importe quelle gare, et dans les conditions de chaque gare telles que définies en Annexe OS07.
- un service après-vente concernant l'ensemble des produits tarifaires du Service.
- une prise en charge des clients des réseaux de transport partenaires « Pass Pass » qui sollicitent des prestations de service après-vente.
- la possibilité de régler ses opérations dans tout espace de vente *a minima* par carte bancaire, en espèces, ou par chèque bancaire.

- Le réseau de vente mis en place et opéré par l'Opérateur s'appuie sur :
- des points de vente ;
- des systèmes de vente à distance de SNCF Mobilités incluant notamment le site Internet du Service et l'appli SNCF ;
- les distributeurs de billets régionaux (DBR) et les bornes libre-service (BLS) de l'Activité Voyages de SNCF Mobilités ;
- le centre d'abonnement du Service, pour la vente des titres avec prélèvement automatique ;
- des outils légers type « Mobileo » ;
- des agences de voyages agréés par SNCF Mobilités (physique et en ligne) ;
- tout tiers dument habilité par SNCF Mobilités à effectuer des prestations de distribution pour son compte. Ces dépositaires sont listés en Annexe OS19.

L'ensemble des canaux de vente disponibles en gare ou haltes figure en Annexe OS07, et est mis à jour autant que nécessaire.

L'Opérateur s'engage à travailler avec les opérateurs de vente partenaires, en collaboration avec l'Autorité Organisatrice, pour proposer un service de vente ou d'aide à l'achat. Le cas échéant des accords de distribution sont conclus avec les différents partenaires dans le respect du droit de la concurrence. Ces accords de distribution pour compte de tiers sont listés en Annexe PI21.

Sous réserve d'accord de distribution avec les transporteurs concernés, l'Opérateur assure dans les gares la distribution de titres de transport de services routiers organisés par l'Autorité Organisatrice en vertu de l'article L. 3111-1 du Code des transports. Dans le cas où la nature de la tarification routière nécessite des évolutions du système de distribution, l'Opérateur présente un devis et un planning pour la mise en œuvre de ce service.

Article 77. **Consistance de la vente**

Les horaires d'ouverture des bâtiments voyageurs et des espaces de ventes en gare sont définis contractuellement en Annexes OS03 et OS07.

L'Opérateur propose des adaptations des horaires d'ouverture des espaces de vente gérés par l'activité « TER Hauts-de-France » de SNCF Mobilités en fonction de la fréquentation, du niveau des

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ventes réalisées au guichet et de l'évolution des différentes solutions de distribution mises à disposition des usagers. L'évolution des horaires validée par les Parties donne lieu à la mise à jour de l'Annexe OS07 par voie d'avenant.

Dans le cas particulier de gares où la distribution est assurée par SNCF Réseau, l'Opérateur et l'Autorité Organisatrice conviennent d'étudier au cas par cas l'impact de modifications éventuelles de l'organisation de SNCF Réseau sur le niveau de service. Le cas échéant, le niveau de service défini peut faire l'objet d'un avenant tenant compte des éventuels impacts financiers de la reprise en direct de ces missions par l'Opérateur.

Les espaces de vente des gares de Lille Europe, Arras, Valenciennes, Dunkerque, Douai, Lens, Boulogne, Calais Ville, Calais Fréthun, Béthune, Roubaix et Tourcoing assurent des prestations au bénéfice du Service et sont librement organisés par l'activité Voyages de SNCF Mobilités. L'Opérateur informe l'Autorité Organisatrice, au moins deux (2) mois avant, de toute évolution impactant significativement le service délivré aux voyageurs.

Les Parties conviennent que, par exception pendant la période estivale, à savoir huit (8) semaines définies en Annexe OS07 comprises entre le 1er juillet et le 31 août de chaque année, l'Opérateur est autorisé à procéder à un allègement des horaires d'ouverture des gares et guichets. L'allègement représente au plus 5% de l'amplitude globalement prévue à l'Annexe OS07. L'Opérateur transmet sa proposition à l'Autorité Organisatrice au plus tard le 31 mars. L'Autorité Organisatrice dispose d'un délai de un (1) mois après réception de la demande pour se prononcer. À défaut de réponse dans ce délai, l'opérateur peut mettre en œuvre l'allègement validé par l'Autorité Organisatrice l'année précédente.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 17. CONSISTANCE DE L'INFORMATION DES VOYAGEURS

Article 78. Obligations d'information des voyageurs

L'information des voyageurs constitue un élément fondamental du Service et est délivrée gratuitement. L'Opérateur garantit l'information des voyageurs sur l'offre de transport (directe ou en correspondance), les horaires, les tarifs, les conditions de transport et d'accessibilité, en situation normale ou perturbée, monomodale et dans la mesure du possible multimodale. L'Opérateur garantit en conséquence les données et outils participant de la diffusion de ces informations relevant de son périmètre.

Pour délivrer l'information aux voyageurs, l'Opérateur veille à la modernisation continue des médias, à la continuité et à l'accessibilité du Service. L'Opérateur assure une information homogène, cohérente et fiable. Il veille à la qualité de l'information des voyageurs en tout lieu et médias, à distance, en gare et point d'arrêt et à bord.

L'Opérateur garantit la diffusion d'une information répondant aux besoins et attentes de tous les types de voyageurs notamment les personnes à mobilité réduite (PMR) et particulièrement les personnes en situation de handicap (PSH) et les voyageurs non francophones. L'Opérateur assure notamment la diffusion d'information aux voyageurs en français sur l'ensemble des sites et véhicules et la diffusion d'information aux voyageurs en anglais dans les gares les plus fréquentées par des usagers internationaux (Lille Europe, Calais Fréthun), ainsi qu'en néerlandais sur les lignes circulant entre la France et la Belgique en fonction des contraintes techniques de matériels et des équipements d'information en gare.

L'Opérateur garantit la fiabilité, le respect et la courtoisie de ses agents de relation clientèle. Les agents de l'Opérateur s'efforcent de répondre aux interrogations des voyageurs concernant le Service ou de les orienter vers l'information appropriée.

Les espaces de vente réalisent également une mission d'information auprès des usagers. Ces derniers pourront notamment :
- obtenir toute information nécessaire à la préparation d'un voyage ;
- obtenir toute information concernant les situations perturbées prévisibles ;
- obtenir de l'information circonstancielle (notamment quai/voie d'arrivée/départ d'un train) ;
- obtenir toute information sur l'état du trafic en temps réel (notamment information sur les retards de trains) ;
- obtenir la description générale de l'offre et du bouquet de service « Pass Pass » ;
- émettre des réclamations, suggestions et remarques.

L'Opérateur fournit et diffuse toute information statique ou dynamique concernant l'offre de transport dont il assure l'exécution directement ou par un tiers agissant pour son compte. L'Opérateur assure la mise à jour en temps réel des informations dynamiques (incidents, travaux…) afin d'offrir au voyageur un haut niveau de qualité de l'information. L'ensemble de ces informations est mis à jour de façon homogène suite à un événement ou à un changement d'offre sur l'ensemble de ses médias d'information.

L'Opérateur alimente les équipements des matériels, notamment les systèmes d'information voyageurs embarqués par la diffusion d'une information transport à destination des voyageurs dans l'intérêt du service public régional de transport.

Article 79. Services d'information statiques

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Les médias statiques mis en œuvre par L'Opérateur sont des panneaux d'informations et des supports informatiques imprimables (par les usagers ou le personnel chargé d'informer ou pour affichage).

Pour les panneaux signalétiques en gare et point d'arrêt :
- L'Opérateur est en charge d'alerter le gestionnaire des gares en cas d'anomalie constatée sur la mise en place de ces panneaux positionnés de façon à aider le voyageur à identifier rapidement les services disponibles (guichet, accueil, quais, correspondances avec d'autres services de mobilité…) et les moyens d'accéder à ces services (fléchage des itinéraires). Il assure le suivi, jusqu'à rétablissement du service nominal ;
- L'Opérateur est en charge d'alerter le gestionnaire des gares en cas de difficulté constatée en matière de signalétique homologuée destinée notamment aux PMR (taille, couleur et contraste du texte, symboles accompagnant les textes, code couleur et autres solutions pour les malvoyants…). Il assure le suivi, jusqu'à ce qu'une solution satisfaisante soit apportée.

Pour les fiches horaires imprimables:
- L'Opérateur prépare et fournit des fiches horaires pour l'ensemble des horaires des services objet de la présente Convention et, une fois par an, au moment du changement de service, pour les circulations Transilien entre Paris et Creil (ligne 23 au SA 2019 / C12 à compter du SA 2020) ;
- L'Opérateur transmet à l'Autorité Organisatrice la version projet des fiches horaires en format informatique au moins un mois avant le changement de service et s'engage à diffuser l'information horaire auprès des usagers au moins quinze (15) jours avant le changement de service.
- Dans la limite de la place disponible sur ces supports, l'Autorité Organisatrice fournit les textes qu'elle souhaite insérer informant des décisions sur le Service. Ces textes doivent être proposés au 15 Septembre au plus tard pour les fiches horaires du Service Annuel débutant mi-Décembre ;

Le niveau de service cible en gare est défini en Annexe OS03 pour les missions relevant de l'Opérateur à l'exclusion de ce qui relève du Gestionnaire des Gares.

L'Opérateur assure au sein des véhicules du Service une information décrivant les étapes du voyage et la destination.

Les Parties s'accordent à conduire un projet visant à développer un outil d'information permettant la prise de parole à distance du Centre Opérationnel Proximité (COP) dans l'ensemble des rames en cas de situation perturbée.

Article 80. **Services d'information dynamiques**

Les médias dynamiques sans interaction du voyageur mis en œuvre, exploités par l'Opérateur dans le cadre de la présente convention, sont des écrans d'affichage et des alertes par mobile.

Les panneaux d'affichage dynamique en gare dont les panneaux du système dynamique dit « NAVI'TER » et dit CATI sont listés en Annexe OS03. Ces panneaux sont positionnés dans les lieux d'attente (salles d'attente, hall, quais) des quais et gares, afin d'informer au mieux les voyageurs sur la circulation des trains sur le territoire régional. Les panneaux d'affichage dynamique fournissent au voyageur l'information complète sur les heures d'arrivée et de départ (information circonstancielle) des trains desservant les gares et points d'arrêt du périmètre de la présente Convention. Les panneaux d'affichage dynamique fournissent de l'information en temps réel sur la situation des trains : retard, suppression, détournement, modification de service, ainsi que de l'information sur les raisons de ces retards, suppressions, détournements, modifications de service. Les informations aux voyageurs diffusées sur les panneaux d'affichage dynamique sont aussi diffusées, le cas échéant, par annonce sonore.

Les services d'alerte mis en œuvre par l'Opérateur sont destinés à la diffusion (par SMS, notification « push » ou par mail) d'informations relatives aux situations perturbées. L'Opérateur propose aux usagers un abonnement à l'information en cas de situation perturbée sur leur trajet. L'Opérateur prépare, rédige et transmet l'ensemble des messages diffusés sur ces médias. Il assure la mise en

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

œuvre, l'exploitation et le maintien de ces services. L'Opérateur transmet à l'Autorité Organisatrice un récapitulatif des statistiques de diffusion de ces services selon les dispositions en Annexe OS12.

Article 81. **Services d'information avec interaction du voyageur**

L'Opérateur conçoit, met en œuvre, exploite et maintient les médias dynamiques avec interaction du voyageur. Il s'agit de son site internet, de son numéro téléphonique de relation client et du fil d'information Twitter. L'Opérateur propose à l'Autorité Organisatrice l'ensemble des fonctions et médias d'information voyageurs dynamique qu'il peut développer au bénéfice du Service. L'Opérateur transmet à l'Autorité Organisatrice un récapitulatif des statistiques d'utilisation de ces services selon les dispositions en Annexe OS12.

L'Opérateur met en œuvre et exploite un site internet et des applications mobiles pour le Service. Ces médias sont notamment destinés à diffuser de l'information sur le Service: Ces outils en ligne sont modulaires et peuvent être modifiés à la demande de l'Autorité Organisatrice pour ajouter de nouvelles fonctions dans la limite des règles de mutualisation avec les autres activités de l'Opérateur ou des Autorités Organisatrices partenaires et limitrophes (cohérence du parcours client, respect de la charte graphique notamment) sous réserve de l'étude de faisabilité. Ces outils ont autant que possible un comportement et un rendu identique sous les systèmes d'exploitation et les navigateurs usuels selon des modalités à définir entre l'Autorité Organisatrice et L'Opérateur.

Ces outils en ligne permettent notamment aux utilisateurs d'accéder à :
- une information exhaustive décrivant l'offre de services : information générale sur les services, cartographie de l'offre avec notamment les noms des gares et points d'arrêts, le tracé de l'offre, information sur le niveau d'accessibilité, les lieux de vente et d'information, etc. ;
- une information dynamique monomodale et multimodale intégrant l'ensemble des perturbations connues et des informations circonstancielles ;
- des services de recherches d'itinéraire sur l'offre de mobilité monomodale et multimodale (sous réserve d'obtenir les informations auprès des transporteurs concernés) répondant à des critères personnalisés (préférences) ;
- Les fiches horaires de l'offre de référence ;
- Une description générale de l'offre et du bouquet de service « Pass Pass » ;
- une foire aux questions répondant aux principales interrogations concernant le Service ;
- un espace permettant de formuler des suggestions/remarques concernant le Service.

L'Opérateur met en œuvre et exploite un numéro téléphonique de relation client dont les caractéristiques sont décrites à l'Article 106.

L'Opérateur met en œuvre sa présence sur les réseaux sociaux afin d'améliorer la relation client et l'information sur le Service. L'Opérateur met en œuvre et exploite un fil Twitter pour la relation avec les voyageurs connectés à Twitter. Ce service est animé sept (7) jours sur sept (7), il informe, et répond aux demandes d'information sur le Service, notamment en cas de situations perturbées.

Article 82. **Information des voyageurs en situation perturbée**

L'information fournie par l'Opérateur en situation perturbée doit demeurer précise et fiable. Elle est diffusée le plus largement possible notamment sur les écrans dynamiques, via le CRC et les agents de relation client en gare et à bord, sur le site internet ainsi que sur l'appli.

Les obligations de continuité de service en situation perturbée s'appliquent à l'information des voyageurs. Ainsi, l'Opérateur est tenu d'informer les voyageurs via les médias à distance, en gare et à bord des trains au plus tard vingt-quatre (24) heures avant le début de la situation perturbée :

Selon l'ampleur de la perturbation, un communiqué de presse est diffusé aux médias des territoires desservis, indiquant le niveau de service prévisible et dans quelles conditions de lieu et d'horaires les voyageurs peuvent consulter le plan transport adapté.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Dans l'hypothèse d'une situation perturbée inopinée, l'Opérateur met en œuvre tous les moyens possibles pour informer dans les dix (10) minutes après la survenance d'un incident les usagers concernés:

- de l'existence de cet incident et de sa nature ;
- de ses conséquences probables ;
- des conditions éventuelles de transport mises en œuvre pour pallier cet incident.

Après une dégradation importante du service, l'Opérateur peut ponctuellement informer les usagers à travers :

- la distribution de « flyers » dans les gares et points d'arrêt concernés (les principales gares concernées dans un premier temps) des causes et conséquences de l'incident ;
- la diffusion à bord des trains de messages expliquant les causes des perturbations.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 18. CONSISTANCE DES TARIFS D'ACCES AU SERVICE

Article 83. Définition de la gamme tarifaire régionale

Conformément à l'article L. 2121-3 du Code des transports et au décret n°2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités, l'Autorité Organisatrice définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport. À ce titre, la Convention définit les montants des tarifs, des modalités d'utilisation des titres, des majorations ou minorations.

L'Opérateur peut proposer à l'Autorité Organisatrice des évolutions permettant d'améliorer les possibilités de déplacement offertes aux voyageurs ou la fréquentation du Service. L'Opérateur réalise toute étude pour déterminer la faisabilité technique et les conséquences financières (notamment incidence sur les recettes et charges financières induites), dans les conditions fixées aux articles du Chapitre 23.

La gamme tarifaire régionale s'applique à l'ensemble du Service. Sous réserve d'accords spécifiques l'autorisant, elle peut également s'appliquer à d'autres trains opérés par l'Opérateur.

La gamme tarifaire régionale figure en Annexe TF01 à la présente Convention. Elle précise le tarif des titres (également appelés produits) et leurs conditions particulières (bénéficiaires, modalités techniques et commerciales). Les catégories tarifaires suivantes sont en vigueur:

- Monomodale ;
- Multimodale ;
- Interrégionale ;
- Transfrontalière ;
- Promotionnelle.

L'Opérateur fournit à l'Autorité Organisatrice des tableaux de bord tels que définit en Annexe TF05 permettant de suivre les ventes de titres.

Article 84. Évolution et modification de la gamme tarifaire régionale

L'Autorité Organisatrice et l'Opérateur s'accordent pour rechercher les évolutions permettant d'améliorer la performance et l'attractivité des tarifications régionales.

La création, la modification ou la suppression d'une tarification régionale relève de la responsabilité de l'Autorité Organisatrice. L'Opérateur peut proposer à l'Autorité Organisatrice des évolutions permettant d'améliorer les possibilités de déplacement offertes aux voyageurs, la fréquentation du Service ou les recettes. Ainsi, les Parties s'accordent pour étudier la refonte du tarif multimodal pour les usagers fréquents et le renforcement de la tarification multimodale sur le versant Sud du ressort territorial de l'Autorité Organisatrice, dans les conditions définies à l'Article 111. Un avenant interviendra le cas échéant pour prendre en compte les incidences de cette refonte du tarif multimodal.

Toute proposition de création, modification ou suppression de tarification régionale à l'initiative de l'Autorité Organisatrice ou de l'Opérateur doit faire l'objet d'une étude préalable réalisée par l'Opérateur afin d'en déterminer la faisabilité et les conséquences financières au périmètre de la Convention (notamment incidence sur les recettes et charges financières induites). Une telle étude est financée conformément aux stipulations de Chapitre 23. Dans l'hypothèse où l'Autorité Organisatrice solliciterait la réalisation d'une telle étude par l'Opérateur, elle formule une expression de besoin et l'Opérateur précise en retour le délai nécessaire d'une part à l'étude, d'autre part à la mise en œuvre. Toute demande, qui nécessite une étude plus importante qu'une étude courante doit être formulée à minima neuf (9) mois avant la date d'effet prévue.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Dans l'hypothèse où les résultats de l'étude ainsi engagée déboucheraient sur une décision de l'Autorité Organisatrice de procéder à la création, modification ou suppression d'une tarification, celle-ci supporte le financement des coûts de développement spécifiques nécessaires à sa mise en œuvre dans le cadre d'une convention spécifique ou par avenant à la présente Convention.

La gamme tarifaire modifiée et approuvée par les instances décisionnelles de l'Autorité Organisatrice s'applique à la présente Convention après la conclusion d'un avenant ayant notamment pour objet d'actualiser l'objectif de recettes défini à l'Article 157 et de modifier l'Annexe TF01.

Article 85. **Majoration de la tarification régionale**

Une augmentation tarifaire annuelle de +1,9%, correspondant au taux moyen d'augmentation de l'indice d'activité des services de transport, est appliquée au barème kilométrique régional au 1er janvier de chaque année à compter de 2020.

Dans le cas où l'Autorité Organisatrice décide de moduler le taux de majoration ci-dessus; la date de mise en œuvre effective est communément arrêtée par les Parties, dans le respect du calendrier de mise à jour des référentiels tarifaires de l'Opérateur. Afin de garantir la mise en œuvre par l'Opérateur, l'Autorité Organisatrice doit informer officiellement ce dernier dans un délai de trois (3) mois précédant la mise en œuvre souhaitée. Dans cette hypothèse un avenant est conclu pour actualiser l'objectif de recettes défini à l'Article 157. En cas de désaccord des Parties sur les conséquences de cette modification, les Parties conviennent de mettre en œuvre ladite modification, mais l'objectif de recettes est alors neutralisé, dans l'attente de la passation d'un avenant.

Article 86. **Tarification des trajets interrégionaux et réciprocité d'accès des clients du Service vers d'autres transporteurs régionaux ou nationaux.**

La tarification des trajets interrégionaux et la réciprocité d'accès avec d'autres transporteurs régionaux ou nationaux font l'objet de conventions spécifiques entre Autorités Organisatrices, afin notamment de traiter des incidences financières.

A défaut de convention, le barème applicable sur les trajets interrégionaux est décrit en Annexe TF01, sans qu'une compensation tarifaire soit calculée. L'Opérateur ne peut en aucun cas être tenu de supporter les incidences financières de l'absence d'accord entre Autorités Organisatrices ou les autres exploitants le cas échéant.

Les conventions spécifiques sont listées en Annexe PI03. La mise en œuvre de nouvelles conventions spécifiques évoquées au présent article nécessite la conclusion d'un avenant à la Convention.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 87. **Tarification promotionnelle, évènementielle et/ou à caractère temporaire**

Il s'agit de tarifications ponctuelles mises en place pour accompagner une manifestation, un événement régional, pour animer le marché ou relancer ponctuellement son attractivité en cours d'année.

Lorsque la tarification promotionnelle est à l'initiative de l'Autorité Organisatrice, elle en informe l'Opérateur au moins trois (3) mois avant la mise en œuvre de la tarification envisagée, en précisant :

- la description des tarifs envisagés et les objectifs visés ;
- les publics concernés ;
- la durée prévisible ;
- les modalités de mise en œuvre souhaitées.

L'Opérateur contribue à la définition de ces tarifications en évaluant leurs impacts prévisibles sur les recettes, les charges et sur la contribution financière versée par l'Autorité Organisatrice.

L'Opérateur présente à l'Autorité Organisatrice le résultat de cette étude dans un délai de deux (2) mois maximum suivant sa saisine. L'Autorité Organisatrice transmet ensuite sa décision définitive au plus tard un (1) mois avant la date de mise en œuvre souhaitée.

Toute tarification promotionnelle, évènementielle ou à caractère temporaire (en ce compris une mesure de gratuité) décidée par l'Autorité Organisatrice est financée, le cas échéant, par cette dernière au titre des charges (dont études) et recettes intégrées au Compte Prévisionnel Annuel puis dans la contribution financière définitive.

Lorsque la tarification promotionnelle est à l'initiative de L'Opérateur, celui-ci la soumet à la validation de l'Autorité Organisatrice au moins trois (3) mois avant la mise en œuvre, en précisant :

- la description des tarifs envisagés et les objectifs visés ;
- les publics concernés ;
- la durée prévisible ;
- les modalités de mise en œuvre souhaitées.

Au plus tard, un mois avant la date de mise en œuvre de l'opération et en l'absence de refus par l'Autorité Organisatrice, l'opération est réputée validée. L'Opérateur procède à une alerte auprès de l'Autorité Organisatrice trois (3) jours avant l'échéance.

Dans cette dernière hypothèse, l'Opérateur met en œuvre l'opération et fournit, au trente (30) du mois M+2 à compter de la fin de la commercialisation de ces tarifications, un bilan définitif des résultats observés, en termes de trafic et de recettes.

Article 88. **Tarification sociale nationale**

L'Autorité Organisatrice exerce sa compétence dans le respect de la tarification sociale nationale détaillée en Annexe TF02 qui s'applique au Service.

En application l'article L. 2121-3 du Code des transports et de l'article 19 du décret n°2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités, le prix réduit payé sur les services d'intérêt régional par le bénéficiaire de tarifs sociaux nationaux est déterminé en application du tarif de base général, correspondant au prix d'un voyage en seconde classe.

Les compensations tarifaires sur les tarifs sociaux nationaux sont soumises à la TVA et sont financées par l'Autorité Organisatrice au travers de la contribution financière. En cas de disparition de ces compensations, le mécanisme de calcul de la contribution de Fonctionnement induit une augmentation à due concurrence.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 89. **Tarifs nationaux conventionnés**

Les tarifs conventionnés par SNCF Mobilités acceptés sur le territoire de l'Autorité Organisatrice sont détaillés en Annexe TF02.

Article 90. **Tarification commerciale nationale**

Les tarifs des services librement organisés acceptés pour le Service figurent en Annexe TF03.

Le service librement organisé a toute liberté pour faire évoluer ses tarifs commerciaux. Dès que la direction régionale « TER Haut-de-France » de SNCF Mobilités a connaissance d'une évolution des tarifs commerciaux nationaux autorisés pour le Service, l'Opérateur informe l'Autorité Organisatrice pour étudier l'opportunité d'actualiser les tarifs autorisés.

Article 91. **Tarif des titres combinant d'autres services ferroviaires**

Lorsqu'un trajet emprunte plusieurs Services, dont au moins un Service d'intérêt régional en correspondance avec d'autres services, le prix payé au titre de ce service d'intérêt régional est, conformément à l'article 20 décret n°2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités, fixé en application du tarif de base général ou, par dérogation et sur décision de l'Autorité Organisatrice, en application d'un tarif qui ne peut être supérieur à celui afférent au service d'intérêt régional qui serait appliqué seul.

Lorsque l'Autorité Organisatrice envisage de changer la tarification du Service en correspondance, elle fournit une expression de besoin à l'Opérateur décrivant sa demande, qui sera étudiée dans les conditions définies au Chapitre 23. À l'issue de cette étude de faisabilité, l'Opérateur présente la faisabilité et les délais de mise en œuvre possibles.

Article 92. **Tarification combinée**

L'Autorité Organisatrice poursuit la démarche entreprise en faveur de l'intermodalité et de la multi-modalité sur son territoire.

À ce titre, elle définit et décide, en partenariat avec les Autorités Organisatrices de la mobilité et leurs exploitants, la politique de tarification multimodale et intermodale.

L'Autorité Organisatrice associe étroitement l'Opérateur à tout projet de tarification intermodale et multimodale.

L'Opérateur apporte à l'Autorité Organisatrice son expertise technique en réalisant les études de faisabilité ou en participant aux études que pourrait conduire l'Autorité Organisatrice dans les conditions définies au chapitre 23. Il est force de propositions aux côtés de l'Autorité Organisatrice.

Dans l'hypothèse où l'Autorité Organisatrice déciderait, en lien avec ses partenaires, d'une tarification combinée en matière d'intermodalité/multimodalité, elle doit, sous réserve de la transmission de données précises par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice, faire en sorte que la part de recettes affectée à l'Opérateur corresponde aux usages effectivement assurés par ce dernier. L'Autorité Organisatrice s'engage à respecter ce principe pour chaque convention spécifique conclue avec ses partenaires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Par ailleurs, l'Autorité Organisatrice participe aux études d'intégration tarifaire qui sont menées dans les territoires et associe systématiquement l'Opérateur à ses projets.

L'ensemble des conventions spécifiques à la date d'entrée en vigueur de la Convention sont décrites à l'Annexe PI03. Les accords mis en place par les Parties concernent notamment les ressorts territoriaux suivants :

- SIMOUV,
- Métropole Européenne de Lille,
- Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle,
- Communauté Urbaine de Dunkerque.

Toute évolution fait l'objet d'un avenant à la présente Convention emportant notamment modification de l'objectif de recettes prévu à l'Article 157.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 19. CONSISTANCE DES OBJECTIFS DE QUALITE DU SERVICE

Article 93. **Mesure de la qualité produite**

La mesure et le suivi de la qualité du service ont pour objectif de placer le voyageur au centre du service ferroviaire.

Le suivi de la qualité du service porte sur la qualité produite selon les critères définis ci-après :

- « Qualité de la Relation clients en gare »,
- « Qualité de la Relation clients à bord des trains »,
- « Qualité d'information aux voyageurs en gare et haltes »,
- « Qualité d'information aux voyageurs à bord des trains »,
- « Image et fonctionnement des équipements en gares et haltes »,
- « Image et fonctionnement des équipements à bord des trains »,
- « Lutte antifraude en gare, haltes et à bord des trains »,
- « Qualité du service « Accès TER » » ;

L'évaluation est réalisée :
- Dans les gares et haltes du Service,
- Dans les trains du Service, y compris le Service à Grande Vitesse (« TERGV »),
- Sur les services de taxis pour les personnes à mobilité réduite,
- Sur les services à distance : site internet, centre de relation clients et fil d'information Twitter.

La mesure de la qualité produite, dénommée « Qualité du Service Régional » (QSR) est confiée par l'Autorité Organisatrice à un ou des prestataire(s) extérieur(s). Les résultats de ces mesures sont transmis à l'Opérateur aux échéances prévues en Annexe.QR07bis.

Le contenu précis de chacun de ces critères, de même que les indicateurs qui permettent de mesurer la qualité correspondante et les modalités de mesures associées (périodicités, méthode d'enquête, contrôle, restitution des résultats), sont détaillés au sein de l'Annexe QR07bis pour la qualité produite.

En l'absence de mesure, le dispositif de bonus/malus est neutralisé au *prorata temporis* de la période concernée.

Article 94. **Qualité perçue**

Pour compléter les dispositifs de mesure de la qualité produite, l'Opérateur met en place un Baromètre de la Satisfaction Client (BSC) afin d'évaluer la satisfaction des voyageurs empruntant le Service et de connaître leur appréciation sur la qualité de service offerte.

Ces enquêtes de satisfaction visent à connaitre :

- La satisfaction des voyageurs sur le déplacement au moment de l'enquête (services en gare, à bord du train, information et prise en charge des voyageurs en situation perturbée prévisible, inopinée et à distance),
- Les critères déterminants qui influencent fortement l'appréciation du service,
- Les actions d'amélioration à mener,
- L'impact des actions menées en comparant les résultats d'une année sur l'autre.

La mesure de la satisfaction client est confiée par l'Opérateur à un prestataire extérieur. Les modalités de réalisation des enquêtes ainsi que leur restitution à l'Autorité Organisatrice aux échéances prévues sont précisées en Annexe QR09bis.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Des indicateurs contractualisés de ce questionnaire sont choisis pour fixer des objectifs annuels. À ce titre, l'Opérateur s'engage à garantir la permanence de ces indicateurs durant la durée de la Convention. La liste, ainsi que leurs échelles de notation et les objectifs associés figurent en Annexe QR09bis.

Article 95. **Pilotage du contrôle de la qualité**

Les Parties se réunissent chaque trimestre en comité technique pour analyser les indicateurs de la qualité du service, le bilan des réclamations des voyageurs et les résultats sur la satisfaction des usagers. Ces comités passent aussi en revue les points d'avancement et échangent sur l'efficacité des dispositifs d'amélioration déployés durant le trimestre précédent.

L'Opérateur présente les plans d'actions au cours de cette réunion. En cas d'écart important entre la qualité ressentie et la qualité mesurée, l'identification des attentes des voyageurs est recherchée.

Le bilan des réclamations s'effectuant trimestriellement, au format de l'Annexe RU01, les résultats sont présentés lors du comité suivant leur transmission.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 20. CONSISTANCE DES OBJECTIFS DE SURETE ET DE LUTTE ANTI-FRAUDE

Article 96. Objectifs de sécurisation du service

L'Opérateur est chargé d'assurer la sûreté sur l'ensemble du service. La sûreté comprend : la lutte contre l'atteinte aux biens (vandalisme) et aux personnes (agressions), la lutte contre le sentiment d'insécurité, la lutte contre la fraude ainsi que la prévention des actes d'incivilité.

L'Opérateur est chargé de mettre en œuvre et d'optimiser la présence des agents de la sûreté ferroviaire (dont les agents de la « SUGE ») dans le respect du DRS et des prérogatives du service national de la police ferroviaire placé sous l'autorité du Ministère de l'Intérieur. L'Opérateur s'appuie sur les indicateurs de suivi des faits sûreté définis par la Convention et sur les données issues du système d'information recensant des événements sûreté (CEZAR) pour cibler les gares à sécuriser et les trains à accompagner en priorité. À cet effet, l'Autorité Organisatrice prend en charge, à travers la présente convention, 67 000 heures annuelles de sécurisation réparties sur des missions d'accompagnement de trains, d'accueil/filtrage en gare et d'accueil au train à quai. Ces prestations viennent en complément de l'accompagnement réalisé par les agents du service commercial train (ASCT).

À l'instar des caméras piétonnes qui équipent les agents de la sureté ferroviaire, des expérimentations sont menées, sur proposition de l'une des Parties et après accord entre elles, pour faciliter le travail quotidien des agents de la sureté ferroviaire.

La Direction de la Sureté renforce sa coopération avec toutes les autres forces de sécurité publique (Police nationale, Gendarmerie, Police municipale) apportant leur concours à la sécurisation du Service. Chaque proposition de coopération fait l'objet d'une étude approfondie et partagée entre les Parties et le partenaire visé. L'Opérateur s'appuie sur l'ensemble des partenariats conclus avec les forces de sécurité publique pour optimiser la sécurité. Ainsi, dans le cadre de la présente Convention l'intervention des forces de Gendarmerie est prévue par une convention dédiée recensée à l'Annexe PI03.

En complément des numéros d'urgence existants, l'Opérateur met en place un numéro d'assistance qui permet aux usagers (témoins ou victimes) de signaler une situation dangereuse en gare et dans les trains, ou de formuler une demande d'aide, par téléphone (3117), SMS (31177) ou via « l'appli SNCF ». Ce service d'assistance disponible sept (7) jours sur sept (7) et vingt-quatre (24) heures sur vingt-quatre (24) est en liaison permanente avec les forces de sécurité. L'Opérateur effectue un rapport régulier des actes signalés dans le cadre du suivi des faits sûreté prévu en Annexe SF03.

Article 97. Objectifs de lutte contre la fraude

L'utilisation du service est soumise à la détention par l'usager d'un titre de transport valide. L'Opérateur met en œuvre les moyens nécessaires pour faire respecter cette obligation, à savoir la prévention, la validation, le contrôle et la communication en vue de faire baisser durablement le taux de fraude sur l'ensemble du réseau régional.

Les Parties fixent conjointement les objectifs généraux en matière de validation et de contrôle des titres avec pour objectif de lutter contre la fraude et d'assurer une meilleure connaissance des usages. Ces éléments s'appuient notamment sur les outils mis en œuvre par l'Opérateur dans le cadre du système billettique. L'Opérateur peut assurer la validation et le contrôle de titres qu'il n'a pas distribués dès lors que les supports délivrés sont compatibles avec les conditions techniques de validation et de contrôle des outils de l'Opérateur. L'Opérateur est responsable du bon fonctionnement de la validation des titres et des opérations de contrôle.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

L'indemnité forfaitaire prévue à l'article 529-4 du Code de procédure pénal est décomposées en différents barèmes de régularisation qui sont décrits en Annexe SF01. Pour les trajets effectués au sein d'une Origine/Destination régionale, l'Opérateur met en œuvre un barème de régularisation spécifique au Service applicable aux voyageurs sans billet qui se présentent spontanément au personnel de bord avant le début des opérations de contrôle. Cette disposition est notamment applicable pour tout voyageur qui est monté dans une halte ou un PANG (point d'arrêt non géré) sans aucun moyen de distribution physique ou si l'ensemble du réseau de vente est défaillant. Les barèmes contrôle et contrôle majoré restent applicables aux voyageurs ne se présentant pas spontanément au personnel de bord. Ils seront également appliqués en cas de contrôle en sortie.

Les Parties valident le principe d'un droit de regard de l'Autorité Organisatrice sur l'évolution du barème de régularisation spécifique au Service, sous réserve de faisabilité technique et du financement par l'Autorité Organisatrice des éventuels développements informatiques nécessaires.

Les conditions de suivi de la lutte anti-fraude sont décrites en Annexe SF04.

Chaque circulation commerciale est accompagnée par un agent du service commercial train (ASCT). Exceptionnellement, en cas d'absence de l'agent et sous réserve que les conditions soient réunies pour une circulation en EAS (équipement agent seul), la circulation sans ASCT est tolérée. Dans la continuité des modalités d'organisations préexistant à la présente Convention, la ligne Paris-Beauvais reste par dérogation opérée en ANS (accompagnement non systématique).

En fonction des informations fournies par l'enquête annuelle fraude, l'Opérateur identifie et priorise les gares et circulations pour lesquelles un dispositif renforcé de lutte contre la fraude doit être mis en place. Des dispositifs d'accueil embarquement dissuasifs ou de contrôles répressifs à la descente des trains sont menés.

Pour permettre de lutter plus efficacement contre la fraude dans les gares au plus fort trafic, l'installation de dispositifs de Contrôle Automatiques des Billets (CAB) est étudiée avec le gestionnaire des gares.

L'Opérateur est responsable du recouvrement des contraventions. Les Parties mettent en œuvre l'ensemble des dispositions prévues par la loi n°2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, notamment sur le délit de fraude d'habitude ou l'obligation de justifier de son identité, en s'appuyant si nécessaire sur les forces de l'ordre. L'Opérateur se rapproche des services du Trésor Public afin d'optimiser le recouvrement des contraventions.

L'opérateur réalise chaque année une enquête fraude visant à évaluer les taux et motifs d'absence de titre de transport, de non-validation des titres, les facteurs qui incitent ces comportements, les lignes et gares impactées. La méthodologie employée garantie la comparabilité sur la durée de la Convention.

Sur la base de l'enquête fraude, l'Opérateur établit une estimation des impacts économiques de la fraude (impact recettes) et du dispositif de lutte antifraude mis en place (chiffrage des dépenses engagées, ressources spécifiquement dédiées à la lutte anti-fraude en complément des données générales relative aux agents d'accompagnement et d'escale contribuant au Service). Ce bilan de l'année N est transmis à l'Autorité Organisatrice au plus tard au 31 mars N+1. Il fait l'objet d'échanges et questions lors du premier COPIL suivant cette date.

Article 98. **Principes d'équipement en vidéo-protection**

Les Parties œuvrent conjointement pour permettre le déploiement progressif de la vidéo-protection à bord des trains du service. Les dispositifs de vidéo-protection équipant les Matériels Roulants sont décrits en Annexe MR04.

L'Opérateur assure, le cas échéant sur sollicitation de l'Autorité Organisatrice, les études nécessaires au déploiement de la vidéo-protection à bord des trains, dans les conditions définies au Chapitre 23.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Les dispositifs doivent permettre à terme la retransmission en temps réel des images captées à bord et le déclenchement automatique en cas de détection d'agressions ou de situations anormales.

L'Opérateur dresse annuellement un bilan des réquisitions vidéo par l'Autorité habilitée à bord des trains. Ce bilan figure à l'Annexe SF03 de l'année N devra être transmis à l'Autorité Organisatrice au plus tard au 31 mars N+1 et pourra faire l'objet d'échanges et questions lors du premier COPIL suivant le 31 mars N+1.

Article 99. **Plan d'action pour la sûreté et la lutte contre la fraude**

À partir des indicateurs de suivi définis en Annexes SF03 et SF04, l'Opérateur établit, en concertation avec l'Autorité Organisatrice, un Plan annuel d'actions pour la sûreté et la lutte contre la fraude. Ce Plan, non exhaustif, définit les actions prioritaires à mener pour l'année, y compris les actions de prévention et de communication.

Ce Plan annuel s'attache à préciser :

- Les priorités ciblées sur le territoire,
- Les moyens ou dispositifs mis en œuvre,
- Le calendrier prévisionnel des actions,

Ce Plan annuel est présenté à l'Autorité Organisatrice selon le calendrier suivant (au plus tard) :

- Octobre de l'année N : l'Opérateur présente le plan d'actions de N+1. Des ajustements peuvent être demandés par l'Autorité Organisatrice
- Mars de l'année N+1 : l'Opérateur Mobilités transmet le bilan du plan d'actions de l'année N. Ce bilan repose sur l'évaluation des actions menées sur l'année N et les résultats de l'enquête fraude (sous réserve de disponibilité des résultats).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 21. PROMOTION DU SERVICE

Article 100. Principes et conditions de promotion du service

L'Opérateur, en tant qu'exploitant et transporteur régional, est responsable de la communication commerciale du Service dont l'objectif général est l'animation du marché en informant et fidélisant les usagers, en améliorant l'image du réseau, dans l'ambition de développer la fréquentation et les recettes du Service.

L'Opérateur propose une communication adaptée pour assurer la promotion du service et le développement du trafic. Il met en œuvre les différentes actions, sur la base des éléments validés par l'Autorité Organisatrice, qui donne lieu à l'établissement d'un Plan d'Action Commercial (ci-après désigné « PAC ») dans les conditions de l'Article 101.

Les campagnes qui ne constituent pas une déclinaison du PAC font l'objet d'une validation préalable à leur mise en œuvre en ce qui concerne leurs finalités, les éventuels visuels et médias utilisés. La validation de la campagne emporte validation de chaque action qui en découle. Les conditions de mise en œuvre sont décrites en Annexe PC01. En l'absence de refus explicite par l'Autorité Organisatrice du dispositif proposé dans les délais impartis, la campagne est réputée validée, dans le respect des procédures définies en Annexe PC01.

L'animation quotidienne sur les réseaux sociaux ou en gare nécessitant une réactivité, une souplesse d'organisation et de mise en œuvre est nécessaire. Elle fait l'objet d'une information préalable dans la mesure du possible et d'un retour dans le cadre des comités techniques.

La charte graphique est définie à l'Article 144.

L'Opérateur réserve le droit à l'Autorité Organisatrice dans le cadre d'évènements spécifiques d'intervenir sur les messages d'accueil à bord des rames et de profiter de ces annonces pour valoriser l'action de l'Autorité Organisatrice pour le Service.

L'Opérateur s'engage à faire évoluer son site internet pour le Service et son application mobile de façon à améliorer continuellement l'information des voyageurs. Leur évolution fait l'objet d'une information préalable à l'Autorité Organisatrice, toute modification du site doit viser à améliorer le parcours client. L'Opérateur développe sa communication digitale notamment par le biais des réseaux sociaux et informe l'Autorité Organisatrice sur l'évolution et l'animation de ces outils.

Dans le cadre d'animations commerciales sur le territoire, l'Opérateur veille à la bonne diffusion de la communication et effectue à cette fin une communication de proximité. L'Opérateur peut dans ce cadre mettre en œuvre des partenariats locaux dont il informe l'Autorité Organisatrice dans un souci de cohérence d'ensemble. Il réalise l'animation desdits partenariats par les moyens qu'il juge les plus appropriés. Néanmoins s'agissant des partenariats comprenant une offre promotionnelle sur les tarifs du Service, l'Opérateur sollicite préalablement l'accord de l'Autorité Organisatrice. À cet effet, toute sollicitation devra être systématiquement transmise à l'Autorité Organisatrice et toute conclusion de partenariat ne saurait se faire sans l'accord écrit de l'Autorité Organisatrice.

Dans le cadre de comités techniques dédiés, les Parties s'informent mutuellement de leurs objectifs en matière de politique de communication et de promotion du service. Elles tirent un bilan des actions menées pour l'année N-1 et programment les actions en cours et à venir.

Article 101. Plan d'actions commerciales

L'opérateur établit chaque année, en tenant compte des remontées, études, enquêtes, et bilan d'actions antérieurs, un Plan d'Actions Commerciales. Ce plan regroupe les actions qui seront

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

menées l'année suivante pour répondre aux objectifs d'accroissement de la fréquentation et des recettes, qui peuvent porter sur :

- Le Service (ou produit) en lui-même, par la mise en place de nouvelles offres commerciales, services ou actions évènementielles ;
- Le prix du service, par la mise en place de promotions ;
- La communication, pour offrir une plus grande visibilité au service et aux actions menées ;
- La distribution, en adaptant les canaux de distribution aux cibles.

Pour l'année N, l'Opérateur transmet à l'Autorité Organisatrice un Plan d'Action en octobre de l'année N-1. Celui-ci fait l'objet d'échanges, pour une validation au plus tard par les Parties en novembre de l'année N-1 conformément à la procédure décrite en Annexe PC01. Les actions inscrites dans le PAC sont réputées validées, elles font l'objet d'un bilan en comité technique dédié.

Le PAC doit préciser :

- les modalités permettant d'atteindre les objectifs chiffrées d'évolution du trafic et des recettes, sur l'année, différencié entre occasionnels et abonnés ;
- Le descriptif des actions commerciales dont les médias internes et externes prévus ;
- Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre des actions ;
- Le budget prévisionnel global et par catégorie d'action.

Les actions inscrites au PAC sont financées dans le cadre des charges facturées au réel C2. Elles font l'objet d'un suivi budgétaire détaillé conformément à l'Annexe FI13.

Le PAC est un document de travail destiné à évoluer pour s'adapter et être réactif face aux évolutions du marché. Ainsi, les actions inscrites et validées dans le PAC de l'année N sont susceptibles d'être ajustées en cours d'année, pour rendre le dispositif plus attractif et plus efficient. Il est également possible d'y inscrire de nouvelles actions, dans la mesure où elles répondent aux objectifs stratégiques fixés par cibles clients et s'intègrent dans l'enveloppe financière dédiée.

Toute modification est soumise pour validation à l'Autorité Organisatrice en amont de sa mise en œuvre dans le cadre des comités techniques dédiés ou selon le besoin. En l'absence de refus explicite par l'Autorité Organisatrice de la modification proposée dans les délais impartis définis en Annexe PC01, ladite modification est réputée validée.

Article 102. **Suivi des actions commerciales**

Toute action commerciale relevant du PAC ou d'une campagne au sens de l'Article 100 fait l'objet d'un retour en comités techniques dédiés selon le format définit à l'Annexe PC02.

Article 103. **Circulations à vocation événementielle**

L'Autorité Organisatrice peut être amenée à mettre en place des circulations exceptionnelles pour des trains à vocation événementielle. Ces circulations exceptionnelles peuvent prendre la forme d'offre de transport ferroviaire supplémentaire ou de renforcements de circulations. Pour réaliser ces trains « événementiels », l'Autorité Organisatrice dispose d'une réserve de 5 000 Tkm/an (hors « TERGV » dans la limite de 1.000 Tkm par opération).

Chaque opération nécessitant l'utilisation de cette réserve fait l'objet :

- d'une demande écrite de la part de l'Autorité Organisatrice précisant la nature exacte des prestations selon le format défini en Annexe PC03. La demande doit être formulée au plus tard deux (2) mois avant la date de l'événement ;
- d'une réponse sur la faisabilité par l'Opérateur au plus tard trente (30) jours avant la date de l'évènement ;
- d'un bilan réalisé par l'Opérateur au plus tard trente (30) jours après l'événement, précisant le nombre de Tkm utilisés, ainsi que le décompte global restant de Tkm pour l'année N, conformément à la fiche action en Annexe PC04.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

La réserve de Tkm intègre toutes les charges de circulations identifiées au titre du forfait de charges (notamment l'énergie, la conduite, l'accompagnement). Les frais relatifs aux péages sont pris en charge par l'Autorité Organisatrice au réel.

- s'il s'agit d'une offre supplémentaire de train, le décompte des Tkm s'effectuera selon la distance réellement effectuée ;
- s'il s'agit d'un renforcement de train, le décompte des Tkm s'effectuera selon une distance réellement effectuée par train divisée de moitié.

L'utilisation de la réserve de Tkm ne peut pas être faite sur des dessertes « TERGV » et/ou du matériel « TGV ».

Sauf accord préalable entre les Parties, une opération ne peut représenter plus de 1000 Tkm.

Des besoins complémentaires tels que l'ouverture de gares la nuit, le recours à du personnel supplémentaire, à la sureté générale, ou tout service nécessaire peuvent être envisagés. Dans ces cas, en complément de la demande écrite, un devis doit être soumis à la validation de l'Autorité Organisatrice dans les délais précédemment cités. Les coûts spécifiques sont pris en charge dans les conditions du devis, et intégré dans le cadre de la présentation du solde de contribution de l'année N en N+1. Selon le résultat des négociations entre l'Autorité Organisatrice et des partenaires événementiels, ces frais peuvent être pris en charge par le partenaire, à travers la signature d'une convention de financement ad hoc avec l'Opérateur permettant la transmission du devis et le paiement.

Article 104. **Liasses de titres à vocation évènementielle**

Dans le cadre des actions menées, l'Autorité Organisatrice a la possibilité de solliciter auprès de l'Opérateur la mise à disposition de billets gratuits. Des frais de traitement logistique (impression, livraison, envoi, renfort du Centre de Relation Clientèle) sont alors engagés par l'Opérateur et ainsi pris en charge :

- pour les événements avec un nombre de titres inférieur à 400 et des visiteurs pré-identifiés : un forfait de 550 € auquel s'ajoute 2 € par titre.
- pour les événements avec un nombre de titres inférieur à 400 et des visiteurs non pré-identifiés : un forfait de 830 € auquel s'ajoute 2 € par titre.
- pour les événements avec un nombre de titres supérieur ou égal à 400 : un forfait de 3 450 € auquel s'ajoute 1,50 € par titre.

Cette logistique n'est mise en œuvre que sur demande de l'Autorité Organisatrice. Son coût est intégré au réel dans le solde de contribution de l'année N en N+1.

Article 105. **Opérations estivales**

Chaque année l'opération estivale dite « éTER » » est prévue durant l'été selon trois dispositifs : Mer, Nature et Villes.

Les dates de cette opération sont planifiées en tenant compte notamment :

- des dates supposées du festival « Les Nuits Secrètes » ;
- des journées du 14 juillet et du 15 août (pas d'organisation du dispositif MER aux dates jouxtant ces jours fériés, jours d'affluences en gares) ;
- du début de la période d'allègement de l'offre de transport en période estivale.

Une offre de transport spécifique est mise en place et détaillée dans l'Offre de Transport Théorique en Annexe OT04 et OT05. L'Opérateur se charge de la commercialisation des titres contingentés.

L'Opérateur assure un renforcement de son personnel lors des opérations en fonction des besoins identifiés. Ainsi, l'Opérateur assure la prise en charge des usagers en gare lors de leur déplacement

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ferroviaire et le lien avec les correspondants en charge de la circulation des bus dans les gares de destinations. Dans le cadre de l'organisation sur le terrain de l'opération, l'Opérateur informe l'Autorité Organisatrice, le cas échéant, du dimensionnement des équipes dédiées à l'accueil et à la sécurité des voyageurs, gare par gare, ainsi que des coordonnées des équipes d'astreinte.

Le coût de l'opération est intégré au forfait de charges, il recouvre outre l'offre de transport, des renforts d'escales et d'agents de sécurités, ainsi que des prestations logistiques de titres à hauteur de l'opération réalisée lors de l'été 2018 comme décrit en Annexe PC05. Un calendrier de l'organisation de l'opération est détaillé en Annexe PC05 après échange en Comité Technique.

L'Autorité Organisatrice, en collaboration avec l'Opérateur (examen de la faisabilité), décide de l'offre globale de ces opérations destinées à la découverte de l'usage du train pour des déplacements de loisirs. Sans se substituer à l'Opérateur, elle peut coordonner des correspondances à destination, des offres touristiques liées à l'opération et peut également communiquer auprès du grand public. À ce titre, l'Opérateur fournit à l'Autorité Organisatrice, au plus tard quatre-vingt-dix (90) jours avant l'événement, les horaires fiabilisés de l'ensemble du service circulant lors de ces journées spécifiques vers les destinations préalablement définies ainsi que la capacité des trains correspondants.

L'Opérateur fournit un retour d'expérience dans un délai de dix (10) jours ouvrés après chaque week-end et un bilan de la production de l'offre détaillé au plus tard quinze (15) jours après le dernier jour de l'opération de l'année, selon le format définit à l'Annexe PC04.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 22. RELATIONS AUX USAGERS DU SERVICE

Article 106. **Gestion des relations aux usagers**

L'Opérateur réalise autant que nécessaire les actions d'intermédiation auprès des usagers. Les Parties veillent à améliorer la relation et la connaissance des usagers sur les points suivants :

- La prise en compte des dysfonctionnements d'exploitation récurrents rencontrés et signalés par les usagers, concrétisés par la communication de plans d'action qui y remédient ;
- La relation avec les usagers du Service sur l'ensemble de la chaîne de déplacement (y compris depuis et vers la gare, et pour les services en gare) ;
- Le développement d'une offre adaptée aux voyageurs, à l'aide de consultations lorsque cela est nécessaire.

Pour ce faire, l'Opérateur s'appuie sur un Centre de Relation Clientèle (CRC), dont les activités comprennent :

- la réponse aux appels téléphoniques pour renseigner les usagers ;
- la saisie et la mise à jour des fiches « abonnés »;
- la réalisation des opérations d'e-mailing pour promouvoir le service ou fidéliser la clientèle abonnée ;
- la réalisation des opérations de promotion ou d'information par SMS ;
- la réalisation d'enquêtes de satisfaction ou des campagnes d'appel pour des opérations promotionnelles ;
- l'information par tout moyen approprié en situation perturbée ;
- la réponse aux réclamations après-vente.

Le CRC est accessible aux usagers via :

- Un numéro téléphonique unique non surtaxé du lundi au samedi de six (6) heures à vingt (20) heures ;
- Deux adresses postales ;
- Un formulaire de contact en ligne.

Cette organisation permet un traitement centralisé des réclamations, vérifie l'existence de doublons sur des réclamations adressées à l'Autorité Organisatrice et apporte une réponse commune lorsque nécessaire. Elle garantit une réponse personnalisée et circonstanciée dans les vingt (20) jours ouvrés à réception de la réclamation par courrier et cinq (5) jours ouvrés pour les courriels. Si l'instruction du dossier nécessite un délai supplémentaire, une réponse d'attente est émise dans les dix (10) jours ouvrés à réception de la réclamation par courrier et dans les deux (2) jours ouvrés à réception des courriels, avant envoi de la réponse personnalisée et circonstanciée.

L'activité du CRC et du «fil information Twitter » font l'objet d'un suivi conformément à l'Annexe OS12

Le voyageur doit disposer d'informations relatives aux conditions d'accès aux services après-vente ou de réclamation sur le site Internet. L'Opérateur met à disposition une Foire aux questions (FAQ) sur le site Internet du Service décrivant notamment :

- le SAV : les conditions pour en bénéficier et les démarches à suivre ;
- les procédures de réclamation : comment adresser chaque type de réclamation et à qui.

L'Autorité Organisatrice est informée des réclamations traitées par l'Opérateur par un tableau de suivi par thématique et par ligne, présenté chaque trimestre dans le cadre d'un comité technique dédié. Le modèle de ce tableau figure en Annexe RU01.
L'Opérateur adresse à l'Autorité Organisatrice une copie de la réponse faite à l'usager lorsque la demande a été initialement relayée par ladite Autorité. .

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 107. **Comités de dessertes pour la consultation sur le Service**

Conformément à l'article 23 de la loi n°82-2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (article L. 2121-9-1 du Code des transports), l'Autorité Organisatrice met en place des « Comités de suivi des dessertes » qui constituent l'instance légale de consultation sur le service.

L'Autorité Organisatrice convoque et anime ces rencontres. Ces instances réunissent :

- les usagers du service et des représentants d'associations d'usagers ou de personnes à mobilité réduite,
- les partenaires sociaux et économiques, dont des représentants des établissements scolaires et d'enseignement supérieur,
- les élus locaux intéressés,
- le Gestionnaire d'infrastructure,
- l'Autorité Organisatrice,
- l'Opérateur.

Ces comités portent sur :

- L'information des participants ;
- L'échange sur les besoins et attentes des usagers et partenaires du service ;
- Le débat autour de propositions et de pistes d'amélioration du service ;
- L'explication et la discussion des choix proposés ou retenus par l'Autorité Organisatrice.

Ces comités sont consultés sur :

- la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance,
- les tarifs,
- l'information des voyageurs,
- l'intermodalité,
- la qualité de service,
- la performance énergétique et écologique,
- la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation du Service.

Article 108. **Comités régionaux de concertation**

L'Autorité Organisatrice peut, en complément, organiser des instances de concertation appelés comités régionaux de concertation ou « comités régionaux du TER » » (CORETER), avec pour objectif de définir un service au plus près des besoins des usagers, de favoriser la complémentarité des politiques de transport sur le territoire régional et d'informer les acteurs concernés par les transports régionaux sur les évolutions des différents services. Ces comités ont vocation à organiser des échanges de l'ordre du débat public et ont une composition analogue à celle des comités de consultation.

Les Parties conviennent d'étudier le calendrier et les formats de concertation les plus appropriés pour donner, selon les spécificités du territoire et de l'actualité, un meilleur dynamisme à la concertation, tels que :

- La concertation par le biais du site internet dédié aux Transports de l'Autorité Organisatrice, avec la mise en place d'un forum pour répondre par tchat aux interrogations des usagers.
- La création d'une conférence d'échange en ligne (par exemple, via Facebook live).
- Des réunions publiques telles que jusqu'à présent, lors d'une actualité majeure ou d'une crise.

L'Autorité Organisatrice met alors en place une campagne de communication et d'information. L'Opérateur participe à la préparation technique et contribue à leur l'animation. Il présente

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

éventuellement les éléments qui relèvent de ses missions, notamment les statistiques relatives à la régularité et à l'occupation des trains. L'Opérateur informe préalablement l'Autorité Organisatrice des éventuelles actions menées avec les partenaires locaux, et présente une synthèse des caractéristiques de l'activité dans le secteur concerné (actualité, difficultés récurrentes, pistes d'amélioration envisagées ou engagées, en termes de régularité ou de sur-occupation). L'Opérateur doit faciliter le bon déroulement des réunions.

Article 109. **Instances de concertation et d'échange de bonnes pratiques**

L'Autorité Organisatrice a la possibilité de réunir une instance de concertation régionale. Le rôle de cette instance est d'associer les acteurs du secteur ferroviaire du ressort territorial, en vue d'améliorer et de développer le Service et d'échanger à son propos, notamment en cas de projet particulier.

Cette instance se réunit à l'initiative de l'Autorité Organisatrice et dans ses locaux. Elle peut par exemple réunir des représentants, de l'Opérateur, du personnel du secteur ferroviaire, des associations d'usagers, des autorités organisatrices de transport.

En complément, des rencontres peuvent être organisées avec les usagers et les Parties, par exemple, sur un format innovant, en gare ou à bord des trains. Les Parties veillent conjointement aux conditions d'organisation. L'Opérateur et/ou le gestionnaire des gares sont consultés par l'Autorité Organisatrice pour en vérifier la faisabilité notamment au regard des règles de sécurité.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 23. ÉTUDES ET COMPTAGES

Article 110. Études courantes et études récurrentes

En sa qualité d'exploitant du Service, l'Opérateur réalise chaque année les études et enquêtes dites courantes nécessaires au fonctionnement, à l'adaptation et au suivi du Service. Ces études lui permettent un suivi régulier de l'activité, une connaissance approfondie du Service et une veille sur les évolutions à accompagner.

Les études demandées par l'Autorité Organisatrice doivent faire l'objet d'une expression de besoin formalisée à laquelle l'Opérateur s'engage à faire réponse sous dix (10) jours calendaires sur la faisabilité et le délai de réalisation.

Les études courantes réalisées par l'Opérateur sont financées dans le cadre du forfait de charges C1 sans plafond, au titre du risque industriel et commercial assumé par l'opérateur.

L'Opérateur assure le pilotage et la réalisation des études, en concertation avec l'Autorité Organisatrice, et dans le cadre des comités techniques thématiques. Ainsi le contenu des cahiers des charges peut faire l'objet d'échanges avec l'Autorité Organisatrice dans le cadre desdits comités.

Les études courantes comprennent, dans le cadre d'une adaptation sans rupture significative d'un exercice sur l'autre :

- les études préalables aux modifications de l'Offre de Transport de Référence, en préparation de la mise en œuvre du Service Annuel, sauf refonte de ladite Offre de Transport de Référence,
- les études préalables à l'adaptation de tarifs existants et à la mise en place de nouveaux produits tarifaires, sauf remise à plat de la gamme tarifaire,
- les études préalables à l'adaptation et à la mise à jour du dispositif billettique existant,
- les études préalables à l'acquisition ou à la modernisation des Matériels Roulants ou relatives à leur entretien,
- les études sur la modification des services en gare en coordination avec le Gestionnaire des Gares,
- l'actualisation du schéma de distribution, en particulier la distribution en gare, hors déploiement d'un nouveau service ou remise à plat de l'organisation,
- l'accompagnement de l'Autorité Organisatrice dans la mise à jour des schémas directeurs régionaux d'accessibilité,
- les enquêtes de mesure du taux de fraude,
- les études pour le marketing sur les profils et les comportements des usagers,
- les enquêtes qualitatives et quantitatives sur la satisfaction des usagers,
- le pilotage des enquêtes d'intégration tarifaire, étant entendu que lesdites enquêtes sont financées par les conventions d'intégration tarifaire listées en Annexe PI03,
- les enquêtes de comptage des voyageurs telles que définies à l'Article 112.

L'Opérateur communique à l'Autorité Organisatrice les livrables des études réalisées un (1) mois maximum après leur finalisation.

Article 111. Études Ponctuelles et stratégiques

En fonction des besoins et en vue d'améliorer ou de développer le Service, les Parties peuvent s'accorder sur la nécessité de réaliser des études complémentaires, dites « ponctuelles » ou « stratégiques ».

Les études stratégiques sont des études utiles à l'évolution du Service mais qui constituent une rupture significative d'un exercice sur l'autre. Elles comprennent :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- Les refontes significatives de l'Offre de Transport Théorique ;
- Les refontes significatives de la gamme tarifaire ;
- l'extension de la billettique sur un nouveau périmètre géographique ou le développement de nouvelles fonctionnalités billettique ;
- le développement de nouvelles fonctionnalités de distribution spécifiques ;
- les études, à la demande explicite de l'Autorité Organisatrice, visant à améliorer la connaissance des utilisateurs du Service ;
- les études visant à faire évoluer structurellement le service en gare ;
- les études visant à faire évoluer structurellement le dispositif de prise en charge des PMR ;
- les études spécifiques d'adaptation de l'accompagnement des trains par la Sûreté Ferroviaire.

Ces études font l'objet d'une programmation annuelle accompagnée d'une prévision budgétaire au même moment que le Plan d'Action Commercial. L'Opérateur réalise la proposition qui est soumise à la validation de l'Autorité Organisatrice selon le format défini en Annexe PI25 .

Les études ponctuelles répondent à une demande spécifique de l'Autorité Organisatrice et font appel à des compétences particulières.

Ces études sont financées comme suit :

Les études ponctuelles font l'objet d'un financement ad hoc, traité selon le montant en régularisation au moment de la facture (sous réserve d'accord écrit préalable au lancement de l'étude sur le devis par un représentant habilité de chacune des deux parties) ou au travers d'une convention de financement spécifique.

L'Opérateur intègre une quote-part d'études stratégiques dans le forfait de charge C1, correspondant au volume horaire qu'une partie des équipes en charge du Service est en capacité de consacrer à ces travaux en complément de ses missions courantes. Ce volume est différencié par domaine d'activité et est réparti dans le temps de façon à rester compatible avec l'exercice normal des missions courantes. Les études dépassant ce volume horaire par domaine d'activité (exprimé en jours /homme) sont traitées soit en C2 (notamment en cas de recours à un prestataire externe) soit au travers de conventions de financement spécifiques. Le volume plafond est le suivant :

- Billettique et tarification : quarante (40) jours/an ;
- Offre de services (en gare, à bord et à distance) : vingt-cinq (25) jours/an ;
- Offre de transports : soixante-cinq (65) jours/an ;
- Pilotage des études, en appui des équipes dédiées : cinquante (50) jours/an ;
- Études transverses, en appuis des équipes dédiées : vingt (20) jours/an.

Les études stratégiques font l'objet d'un cahier des charges précis émis par l'Autorité Organisatrice permettant d'estimer le volume horaire nécessaire. Le nombre de variantes à étudier est notamment précisé. Si, au cours des itérations entre les Parties, l'étude de scénarios alternatifs apparait nécessaire, un nouveau cahier des charges et une nouvelle estimation de la charge associée sont échangés.

Article 112. **Comptages**

En fonction des besoins et en vue d'adapter ou de développer le Service, les Parties peuvent s'accorder sur la nécessité de réaliser des comptages et en confier la réalisation à un prestataire extérieur.

Cette prestation est financée par le forfait de charges, dans la limite du volume de comptage annuel défini en Annexe PI06.

Les résultats de ces comptages sont mis à disposition via une plate-forme en ligne permettant le téléchargement de l'intégralité des données de fréquentation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Les comptages de fréquentation automatisés sont déployés progressivement sur le Matériel Roulant affecté au service. L'Autorité Organisatrice met à disposition les équipements et le logiciel de traitement des données.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

TITRE IV. DISPOSITIONS PATRIMONIALES DES BIENS ET PRODUCTIONS INTELLECTUELLES NÉCESSAIRES AU SERVICE

Chapitre 24. REGIME DES BIENS

Article 113. Description des biens utiles au service

Sous réserve d'évolutions législatives ou réglementaires consécutives à la transformation du Groupe Public Ferroviaire, les biens matériels et immobiliers utilisés pour la poursuite des missions relevant du Service se composent :

- des biens constitutifs de l'infrastructure, propriété du Gestionnaire d'Infrastructure, tels que définis au Document de Référence du Réseau (DRR) ;
- du réseau des gares affecté au Gestionnaire des Gares, tel que défini au Document de Référence des Gares (DRG) ;
- du Matériel Roulant, dont l'état physique et comptable est établi et figure en Annexes MR01 et FI04 ;
- des biens propriété de l'Opérateur dédiés et affectés à l'exécution de la Convention dont l'état comptable figure en Annexe FI05 ;
- D'autres biens propres à l'Opérateur qui concourent en partie à la réalisation du Service. Un descriptif des fonctions concernées est présenté en Annexe PI22. Sur cette base, l'Autorité Organisatrice peut, le cas échéant, utiliser son droit d'information relative à l'organisation ou à l'exécution du Service dans les conditions définies à l'article L. 2121-19 du Code des transports ;
- D'autres biens, non propriété de l'Opérateur, qui sont loués par l'Opérateur ou mis à sa disposition par un tiers et qui concourent à la réalisation du Service ;
- Les biens propres de l'Autorité Organisatrice mis à disposition de l'Opérateur pour les besoins de l'exécution de la Convention.

La réalisation ou l'acquisition des biens utiles au Service, se fait notamment sur la base du Programme Pluriannuel d'Investissements (PPI) figurant en Annexe FI06 ou de conventions d'investissement spécifiques dont la liste figure en Annexe PI16.

Article 114. Inventaire physique et comptable des biens

L'inventaire initial des biens affectés au Service est dressé par l'Opérateur au 31 décembre 2018 et est approuvé dans un délai d'un (1) an après l'entrée en vigueur de la convention. Ledit inventaire est composé de l'Annexe FI04 relative au Matériel roulant et de l'Annexe FI05 relative aux autres biens. L'Autorité peut contrôler l'inventaire fourni conformément à l'Article 192 relatif au pouvoir de contrôle.

Cet inventaire est mis à jour chaque année. Il fait l'objet d'une analyse commune des Parties, qui peut donner lieu, outre la demande d'informations complémentaires, soit à la rectification d'une erreur matérielle, soit à la modification de la consistance après accord des parties.

Article 115. Sort des biens

Le sort des biens est défini en applications des dispositions de l'article 21 de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

En cas de transfert, au terme de la Convention ou au cours de son exécution, les Parties conviennent d'établir un protocole de transfert desdits biens. Lorsque ce transfert intervient en cours d'exécution de

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 - Envoi Préfecture le 18/10/2019 - Retour Préfecture le 18/10/2019

la Convention, les éventuelles incidences techniques, juridiques et financières sont traitées par voie d'avenant.

Les conditions de transfert des Matériels Roulants à l'Autorité Organisatrice sont définies à l'Article 125.

Les conditions de transfert des ateliers de maintenance majoritairement affectés au service sont définies à l'Article 126.

Les autres biens majoritairement utilisés pour l'exécution du Service, y compris les terrains y afférents, sont transférés de plein droit à l'Autorité Organisatrice à sa demande dans un délai raisonnable qu'elle fixe, au terme de la Convention ou au cours de son exécution dès lors qu'ils sont :

- créés, acquis ou utilisés par l'Opérateur en application des conventions conclues entre les Parties, ou,
- strictement nécessaires à la continuité et à la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Ce transfert se fait moyennant le versement à leurs propriétaires respectifs d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions, pour les installations, et à la valeur vénale, nette de toutes subventions, pour les terrains y afférents. Il ne donne lieu au versement d'aucune autre somme, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. Le délai de transfert de ces autres biens est fixé à six (6) mois maximum suivants la demande de l'Autorité Organisatrice.

Les biens visés au présent Article sont transférés dans un bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu de leur âge, de leur destination, de leur état normal d'usure et de leur usage.

L'utilisation majoritaire d'un bien s'apprécie au regard du volume d'activité consacré au Service, par rapport au volume d'activité consacré à d'autres utilisations.

Les autres biens, qui ne sont pas majoritairement utilisés pour l'exécution du Service, peuvent faire l'objet d'une cession ou d'une location après accord express des Parties.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 25. GARES DE VOYAGEURS NECESSAIRES AU SERVICE

Article 116. **Gestion des Gares**

Les Gares sont gérées, de façon transparente et non discriminatoire, par le Gestionnaire des Gares, dans les conditions définies par la loi.

Le Gestionnaire des Gares est affectataire de ces actifs immobiliers de l'État et en assure la gestion, l'entretien, le renouvellement et la mise aux normes.

En vertu de l'article 25 du décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités, la gestion des gares fait l'objet, de la part du gestionnaire des gares, d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport, y compris pour les investissements réalisés en gare.

Les investissements relevant de l'Opérateur dans les gares du périmètre de la Convention défini en Annexe OS16, font l'objet d'une programmation et d'un suivi technique et comptable, après concertation avec l'Autorité Organisatrice, dans les conditions définies par la présente Convention.

L'Opérateur assure auprès de l'Autorité Organisatrice un rôle de conseil dans ses relations avec le gestionnaire des gares, notamment sur les sujets suivants :

- la mise en œuvre de l'accessibilité de tous au transport ferroviaire, en particulier des personnes à mobilité réduite, dans la limite des installations mises à leur disposition ;
- la valorisation des gares, afin de les rendre plus attractives et accueillantes, 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 pour tous les modes de rabattement, sous réserve de l'implication des collectivités compétentes ;
- le devenir des bâtiments voyageurs dans le projet « Gare de demain ».

Dans ce cadre, l'Opérateur informe l'Autorité Organisatrice sur l'utilisation des abris à vélos conformément à l'Annexe OS18.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 26. PARC DE MATERIEL ROULANT

Article 117. Périmètre technique

Les relations entre les Parties concernant le Matériel Roulant sont définies d'une part dans la présente Convention et d'autre part dans des conventions particulières listées en Annexe PI16.

Ces relations portent notamment sur :
- Les conditions dans lesquelles chacune des Parties est associée aux programmes d'acquisition, de rénovation ou de modification du Matériel Roulant, ainsi qu'aux opérations de création ou de modification d'installation de maintenance induites ;
- les conditions dans lesquelles les Matériels Roulants sont transférés à l'Autorité Organisatrice ;
- les conditions dans lesquelles l'Opérateur assume la responsabilité juridique et technique de l'exploitation et du maintien en conditions opérationnelles du Matériel Roulant ;
- les modalités de financement par l'Autorité Organisatrice au titre des investissements effectués par elle dans le cadre des programmes d'acquisition, de rénovation ou de modification du Matériel Roulant, ainsi que de création ou de modification d'installation de maintenance induites.

Sont inclus dans le périmètre technique du parc de Matériels Roulants :
- les Matériels Roulants actuels ou futurs qui figurent à l'état physique défini en Annexe MR01,
- Les Matériels Roulants loués à l'activité Intercités de SNCF Mobilités.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires et des dispositions de l'article 21 (modifié) de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018, sont exclus du périmètre :
- les brevets, produits, logiciels, méthodes développés en tout ou partie par l'Opérateur et résultant de son savoir-faire propre ;
- les Matériels Roulants utilisés pour le service à grande vitesse ;
- les Matériels Roulants dont l'Opérateur n'est pas Détenteur ;
- les Matériels Roulants appartenant à l'Opérateur mais affectés majoritairement à une autre convention de service public, à l'exclusion de ceux loués à l'activité Intercités de SNCF Mobilités.

Les Opérations peuvent concerner tout ou partie des constituants listés en Annexe MR02.

Les conventions particulières non soldées à date de signature de la Convention entre les Parties relatives à l'acquisition, à la rénovation et à la dotation en équipement des Matériels Roulants sont listées en Annexe PI16. Les Parties mettent à jour par voie d'avenant cette Annexe à chaque signature d'une nouvelle convention particulière. L'Opérateur procède chaque année à l'inventaire de ces conventions particulières en précisant notamment leur état d'avancement physique et comptable.

Le cas échéant, les stipulations de la Convention expressément formulées en ce sens priment sur les éventuelles stipulations contraires de ces conventions particulières.

Article 118. Consistance du parc de Matériel Roulant affecté au Service

Le Matériel Roulant, moteur, automoteur et remorqué, nécessaire au fonctionnement du Service Ferroviaire est, à la date d'entrée en vigueur de la Convention, la propriété de l'Opérateur, sauf cas particulier des Matériels Roulants propriété d'organismes financiers de crédit-bail.

La consistance du Parc recouvre :
- l'inventaire physique et comptable des Matériels Roulants affectés au Service au 31 décembre de chaque année tel que défini à l'0 et en Annexes FI04 et MR01 ;
- la description technique des Matériels Roulants telle que définie en Annexe MR04.

Les besoins en Parc (correspondants aux Services Annuels tels que défini en Annexe OT08) sont définis en Annexe MR10. Les données sont fournies par version de Matériel Roulant telles que

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

mutualisées en exploitation pour traduire les conditions opérationnelles. Les variantes sont uniquement précisées si elles sont imposées par des contraintes techniques ou opérationnelles.

La connaissance de la consistance et des besoins en Parc doivent permettre à l'Autorité Organisatrice de se positionner, le cas échéant, sur le transfert des Matériels Roulants au cours ou au terme de l'exécution de la Convention.

Le type de matériel utilisé pour l'ensemble de l'Offre de transport de Référence est précisé à l'Annexe OT08.

L'Opérateur est responsable de la gestion optimisée du Parc en fonction des dessertes définies par l'Autorité Organisatrice et, notamment, de la fréquentation.

En cas de constat répété de sur-occupation de certaines missions et dans la limite du parc affecté à la Convention, l'Opérateur étudie sans délai les mesures correctives nécessaires dans la garantie des intérêts financiers de l'Autorité Organisatrice. Il les met en œuvre dès que possible si elles sont sans incidences négatives en termes financiers ou opérationnels. Dans le cas contraire, l'Opérateur informe l'Autorité Organisatrice des solutions envisageables et de leurs impacts dans le cadre des comités techniques dédiés.

L'Opérateur affecte, dans l'Offre de Transport de Référence, les Matériels Roulants notamment selon les principes définis par l'Autorité Organisatrice, dans le respect des enjeux de Robustesse, de sécurité et du montant du forfait de charge, à savoir :

- adaptation des compositions à la longueur des quais ;
- affectation des rames accessibles aux personnes à mobilité réduite en priorité aux lignes et tranches horaires les plus fréquentées et sur les axes où la majorité des quais sont aux normes PMR ;
- adaptation au mieux des capacités des Matériels Roulants à la fréquentation en cherchant à affecter les rames les moins capacitaires aux axes peu chargés ;
- limitation de la circulation des Matériels Roulants thermiques sous caténaires ;
- recherche d'optimisation de l'utilisation des Matériels Roulants et des sillons à travers la mise en œuvre de coupe-accroche sur les dessertes en Y ;
- recherche d'optimisation des opérations de maintenance afin que l'ensemble du service commercial puisse être assuré, particulièrement en période de pointe ;
- adaptation des compositions lors des vacances scolaires sur les trains fréquentés par les étudiants (passage d'Unités Multiples en Unités Simples).

L'Opérateur communique à l'Autorité Organisatrice des indicateurs permettant de donner une vision théorique des ressources et des besoins de parc hors aléas selon le format défini en Annexe MR10. Ils permettent une connaissance pluriannuelle et sur l'ensemble du réseau des ressources et des besoins en Matériels hors Service à Grande Vitesse (« TERGV »).

Les données ont une valeur informative pour toutes les données prévisionnelles.

La gestion de la réserve est placée sous la responsabilité de l'Opérateur, qui fait son affaire d'une utilisation optimisée dans la garantie des intérêts financiers de l'Autorité Organisatrice et sous son contrôle.

En cas d'immobilisation de longue durée d'un Matériel Roulant, l'Opérateur fait ses meilleurs efforts pour assurer une consistance équivalente du Service objet de la présente convention. L'Opérateur rend compte à l'Autorité Organisatrice des mesures prises à cet effet. Les Parties conviennent de se concerter pour adapter, le cas échéant et de bonne foi, les objectifs qui sous-tendent les mécanismes de modulation de la contribution financière prévus au Chapitre 36.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 119. **Inventaire du parc**

L'inventaire des Matériels Roulants affectés au Service est défini en Annexe FI04 et MR01 et mis à jour chaque année par l'Opérateur.

Tout matériel inscrit à cet inventaire est considéré comme faisant partie du Parc affecté au Service et ne peut donc être retiré par l'Opérateur de sa propre initiative.

L'évolution prévue du Parc est précisée en Annexe MR05. Le point de départ à la date de la signature de la convention est repris au Programme Pluriannuel d'Investissement qui figure en Annexe FI06. Les conséquences desdites évolutions, en exploitation et en maintenance, sont intégrées à la Convention et plus particulièrement dans les charges prévisionnelles, en fonction des impacts déterminés entre les Parties. En cas d'écart avec les conditions d'évolution du Parc telles que précisée en Annexe MR05, les Parties conviennent de négocier un avenant traitant des éventuelles incidences financières, techniques et juridiques.

Aucune évolution du Parc, en dehors de celles prévues à l'Annexe MR05, ne peut intervenir sans l'accord express écrit et préalable de l'Autorité Organisatrice.

Article 120. **Affectation du Matériel Roulant**

L'Opérateur partage avec l'Autorité Organisatrice l'affectation prévisionnelle du Parc par service annuel, conformément aux dispositions de l'*OT08*.

Le Matériel Roulant affecté au Service est destiné uniquement à assurer les services régionaux conventionnés par l'Autorité Organisatrice. Toutefois, l'utilisation de ce Matériel Roulant peut être prévue en dérogation dans les cas suivants :

- l'exploitation régulière en accord avec l'Autorité Organisatrice de liaisons interrégionales ou transfrontalières selon le programme défini en Annexe OT04 et OT05 ;
- le prêt occasionnel avec accord écrit de l'Autorité Organisatrice dans les conditions définies à l'Article 124.

Article 121. **Pilotage du parc de Matériel Roulant**

L'Opérateur assiste l'Autorité Organisatrice pour la définition des évolutions du Parc. Pour ce faire, l'Opérateur produit des analyses de l'évolution de la demande (notamment développement de la fréquentation et évolutions des attentes des voyageurs) et de la desserte qui orientent les choix du type de Matériel Roulant et du nombre de rames. À ce titre l'Opérateur doit être force de proposition qu'il s'agisse du transfert de Matériel Roulant ou de l'intégration de nouveaux Matériels Roulants permettant de mieux répondre à la demande. Sur ce point l'Opérateur doit argumenter ses propositions techniques et financières permettant à l'Autorité Organisatrice de juger de leur pertinence.

L'Opérateur, en étroite concertation avec l'Autorité Organisatrice, définit la composition du parc en fonction des besoins liés à l'affectation des matériels pour assurer l'Offre de Transport, la maintenance et l'entretien du parc, ainsi que la constitution d'une réserve nécessaire pour pallier les aléas d'exploitation.

Si l'Opérateur juge que le parc est mal dimensionné, il en informe l'Autorité Organisatrice pour étudier les solutions à envisager (par exemple, transfert de matériels, radiation anticipée, constitution d'une réserve plus importante).

En cas d'évolutions entérinées par les Parties, sous forme notamment de conventions de financements particulières ou d'avenants aux conventions particulières existantes, les conséquences en termes d'exploitation et de maintenance sont intégrées à la Convention par voie d'avenant. En cas

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

d'écart entre les évolutions constatées et celles prévues dans les conventions de financement particulières ou dans la Convention, les Parties conviennent des suites à donner, notamment sous forme d'avenants traitant des éventuelles incidences financières, techniques et juridiques.

Pour les projections de Parc traduisant notamment les réponses aux évolutions de la demande, un plan prévisionnel de renouvellement, de transfert, de radiation, de rénovation et de dotation en équipement du Parc est défini en Annexe MR05. Ce plan est actualisé chaque année en concertation entre les Parties. Il a une valeur indicative et constitue un outil de pilotage pour assurer le Service et le niveau de qualité attendu.

L'Opérateur met en œuvre tous les moyens pour que ces opérations se réalisent dans l'intérêt financier de l'Autorité Organisatrice.

Article 122. **Maintien en conditions opérationnelles du Matériel Roulant**

L'Opérateur assume les risques inhérents à l'exploitation du Matériel Roulant, en particulier pour tout ce qui touche au respect de la réglementation concernant la sécurité des personnes et des biens. En cas d'évolution de la réglementation, les investissements nécessaires sont portés à la connaissance de l'Autorité Organisatrice pour mise en place d'un avenant ou d'une convention de financement, le cas échéant.

En tant qu'entité chargée de la maintenance (ECM), l'Opérateur définit l'organisation et met en œuvre les opérations de maintenance pour garantir le maintien en condition opérationnelle du Matériel sur la totalité de son cycle de vie, dans les conditions définies dans la présente Convention et dans les autres convention particulières dont notamment la Convention d'Échanges d'Organes majeures. Il veille à optimiser le coût du cycle de vie. Il est seul responsable de la mise en œuvre de la politique de maintenance du Matériel Roulant.

L'Opérateur présente chaque année à l'Autorité Organisatrice, à l'occasion d'un Comité Technique, sa politique de maintien en conditions opérationnelles du Matériel Roulant, en précisant notamment :

- les conditions de mise en œuvre et notamment les opérations de maintenance patrimoniale occasionnant des immobilisations (ATP, RG) ;
- les dysfonctionnements récurrents, leur origine et les plans d'action mis en œuvre pour les traiter ;
- les indicateurs principaux (notamment de fiabilité et de disponibilité) par série, version ou variante en indiquant :
    - la définition de chaque indicateur,
    - les évolutions pluriannuelles des indicateurs,
    - les facteurs ou évènements expliquant ces résultats,
    - les tendances pour les années suivantes,
    - les mesures prises ou envisagées pour remédier aux problèmes ponctuels ou chroniques identifiés.

Au cours d'un exercice annuel peuvent apparaître des impératifs à résoudre à court terme afin notamment, d'optimiser la sûreté de fonctionnement des Matériels Roulants et/ou de résoudre l'obsolescence des composants électriques, électroniques et mécaniques (ruptures d'approvisionnement, *etc*.). Ces actions sont présentées a posteriori en début d'exercice annuel suivant.

Article 123. **Matériel roulant propriété d'un crédit bailleur**

L'Autorité Organisatrice met à disposition de l'Opérateur des Matériels Roulants financés en crédit-bail dans les conditions définies en Annexe MR06. En conséquence, la survenance du terme (normal ou anticipé) de la présente Convention emporte cessation de la mise à disposition sans que l'une des Parties ne soit tenue à une quelconque indemnité envers l'autre. Dans ce cas, l'Opérateur est tenu de

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

restituer les Matériels Roulants en bon état à l'Autorité Organisatrice, compte tenu de leur âge, de leur destination, de leur état normal d'usure et de leur usage.

Par la présente Convention, l'Autorité Organisatrice transfère à l'Opérateur le mandat qu'elle a reçu de son crédit bailleur pour exercer les droits, recours et actions à l'encontre des fournisseurs au titre de toutes garanties légales ou conventionnelles dont elle bénéficie sur le Matériel Roulant.

Le mode de financement de ces Matériels Roulants et le fait qu'il soit propriété du crédit bailleur est sans incidence sur le fait que l'Opérateur soit détenteur et entité chargée de la maintenance dudit Matériel Roulant au titre de la Convention.

En contrepartie de la mise à disposition par l'Autorité Organisatrice à l'Opérateur desdits Matériels Roulants, un loyer est dû par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice. Ce loyer est représentatif de la valeur d'amortissement financier du Matériel Roulant (refacturation *ad valorem*) et est grevé de la TVA. Les Parties conviennent que ce dispositif et le montant de ce loyer sont intégrés dans les charges au réel dites C2.

Les pièces, équipements et accessoires de toute nature qui sont incorporés au Matériel Roulant en remplacement d'autres pièces, équipements ou accessoires pendant la durée de la présente Convention deviennent immédiatement et de plein droit parties intégrantes du Matériel Roulant et de ce fait deviendront, de plein droit la propriété du crédit bailleur, sans indemnité. L'Opérateur devient propriétaire des pièces, équipements et accessoires usagés qu'il remplace.

Aucune Partie ne pourra céder ou transférer les droits et obligations issus du présent Article, sans autorisation écrite et préalable de l'autre Partie.

Article 124. **Prêts et emprunts de Matériel Roulant**

Le Matériel Roulant affecté à la Direction Régionale Hauts-de-France de SNCF Mobilités est exclusivement affecté à la réalisation des circulations du Service, y compris pour les trajets interrégionaux tels que définis en Annexe OT04. Toute autre utilisation, notamment le prêt à une autre Autorité Organisatrice ou à une autre Activité, est conditionnée à l'accord de l'Autorité Organisatrice.

Les prêts et emprunts réalisés dans le cadre du Service sont intégrés au montant de charges forfaitaires C1 et ne donnent pas lieu à une actualisation de la quote-part de la charge de capital du matériel sur la durée du prêt. Dans ce cadre, l'Opérateur fournit chaque année, en complément du compte d'exploitation, la liste actualisée des prêts et emprunts réalisés, quelle que soit leur durée, avec les matériels concernés, conformément à l'Annexe FI18.

Les autres cas d'utilisation du Matériel Roulant s'organisent de la manière suivante :

- le prêt de Matériel Roulant : l'Opérateur sollicite l'Autorité Organisatrice par écrit au plus tard deux (2) mois avant la date envisagée pour le début du prêt en cas d'utilisation à d'autres fins que la réalisation des circulations du Service. Cet écrit précise le type de Matériel Roulant prêté, la durée du prêt, le bénéficiaire du prêt et l'impact prévisionnel financier correspondant à la quotepart de la charge de capital du Matériel Roulant sur la durée du prêt. L'Autorité Organisatrice dispose d'un délai d'un (1) mois pour apporter une réponse. Passé ce délai, la proposition de l'Opérateur est considérée comme refusée ;
- l'emprunt de Matériel Roulant : le Matériel Roulant relevant d'autres entités de l'Opérateur peut être utilisé pour le Service, à condition que l'Autorité Organisatrice en soit informée par écrit. Le courrier précise le type de Matériel Roulant emprunté, le prêteur, la durée du prêt, l'impact financier prévisionnel pour l'Autorité Organisatrice et justifie la nécessité d'un tel emprunt pour assurer le Service.
- par dérogation à ces deux cas, l'Opérateur peut décider, pour satisfaire un besoin inopiné de Matériel Roulant de procéder à un prêt ou à un emprunt de Matériel Roulant pour assurer la réalisation du Service de la Convention, ou d'un autre service conventionné. Si la durée du prêt est supérieure à un (1) mois, l'Opérateur se charge de recueillir par écrit l'autorisation de l'Autorité Organisatrice, en lui précisant les incidences financières et opérationnelles. Si la durée

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

de l'emprunt est supérieure à un (1) mois, l'Opérateur informe par écrit l'Autorité Organisatrice et sollicite son accord en cas d'incidence sur la contribution financière.

Article 125. **Sort des Matériels Roulants**

Conformément aux dispositions introduites par l'article 21 de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 portant nouveau pacte ferroviaire, les Matériels Roulants utilisés pour la poursuite des missions prévues à la Convention, sont transférés à l'Autorité Organisatrice, à sa demande, à l'exception de ceux cédés ou détruits. Ce transfert se fait moyennant le versement à l'Opérateur d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions versées par l'Autorité Organisatrice. En application des dispositions légales précitées, ce transfert ne donne lieu au versement d'aucune autre somme.

En cas de transfert demandé par l'Autorité Organisatrice, l'Opérateur remet à l'Autorité Organisatrice les éléments prévus à l'article 21 de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018, comprenant en particulier la documentation constructeur, l'état historique d'exploitation, l'historique de la maintenance des matériels, le coût et le recensement des pièces de rechange disponibles ainsi que des matériaux.

Au-delà des éléments cités ci-dessus, et concernant la consistance précise des éléments transférés avec le Matériel Roulant, les Parties conviennent également d'appliquer ces différents textes à l'aune de leurs interprétations, issues des décisions juridictionnelles ayant l'autorité de la chose jugée en dernier ressort.

Lors du transfert d'un Matériel Roulant à l'Autorité Organisatrice, l'Opérateur cède à cette dernière, pour les droits et obligations se rapportant aux matériels transférés, sa qualité de partie au contrat d'acquisition dudit Matériel Roulant conclu avec le constructeur ainsi qu'à tout autre contrat indispensable à l'exploitation de ce Matériel Roulant, conclu par l'Opérateur avec un tiers. Les droits et obligations résultant du contrat d'acquisition ou du contrat avec le tiers se rapportant au matériel concerné sont transférés de l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice cessionnaire. Le constructeur ou le tiers, à qui l'Opérateur notifie cette cession ainsi que l'identité de l'Autorité Organisatrice, ne peut s'opposer à la cession. La cession est effectuée sans modification des engagements contractuels et des conditions de mise en œuvre du contrat. Elle n'entraîne le versement d'aucune indemnité au profit du constructeur ou du tiers dès lors que les droits et obligations de celui-ci demeurent inchangés vis-à-vis de l'autorité organisatrice cessionnaire. Le constructeur ou le tiers cède sans contrepartie financière à l'Autorité Organisatrice cessionnaire les droits de propriété intellectuelle sur les logiciels et documents nécessaires à l'exploitation et la maintenance du Matériel Roulant transféré identiques à ceux accordés à l'Opérateur en application du contrat les liant.

En cas de reprise du Matériel Roulant par l'Autorité Organisatrice, le sort des équipements associés ou intégrés aux Matériels Roulants, tels que, par exemple, la radio GSMR, est déterminé en applications des principes prévus à l'Article 115 de la présente Convention.

L'Autorité Organisatrice peut demander le transfert des Matériels Roulants à tout moment. Les modalités de transfert, notamment opérationnelles, sont déterminées dans le cadre d'un protocole de transfert. Ces modalités doivent permettre une utilisation effective du matériel. Lorsque ce transfert intervient en cours d'exécution de la Convention, les éventuelles incidences techniques, juridiques et financières sont traitées par voie d'avenant.

Le délai de transfert des Matériels Roulants est fixé à six (6) mois suivant la demande de l'Autorité Organisatrice.

Aux termes de l'article 21 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, l'Autorité Organisatrice a l'obligation de prendre en charge les coûts de démantèlement des Matériels Roulants dont elle ne demande pas le transfert de propriété, à proportion de la durée d'utilisation de ces Matériels Roulants dans le cadre des contrats de service public de son ressort. En application du même article, il est uniquement déduit de ce montant les amortissements du composant démantèlement facturés par l'Opérateur et dûment acquittés par l'Autorité Organisatrice au jour de la mise en œuvre des présentes stipulations. En telle occurrence, un protocole de radiation convenu entre les Parties définit la consistance du démantèlement et assure une information de l'Autorité

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Organisatrice sur les coûts ainsi que les délais dudit démantèlement au regard des marchés conclus par l'Opérateur à cette fin.

Dans les conditions définies dans l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, le transfert d'un Matériel Roulant s'accompagne simultanément, à la demande de l'Autorité Organisatrice concernée, d'une dotation par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice d'un stock de pièces consommables et réparables et d'outillages spécifiques nécessaires à la continuité du Service défini d'un commun accord entre les Parties dans le protocole de transfert.

À défaut d'accord, la dotation en pièces consommables et réparables est proportionnelle au volume de Matériels Roulants faisant l'objet d'un transfert par rapport au parc total de Matériels Roulants de la même série et dont l'Opérateur est propriétaire.

Lorsqu'elle n'a pas été financée en totalité par l'Autorité Organisatrice dans le cadre de la convention de financement de l'acquisition du Matériel Roulant ou de la convention d'exploitation, cette dotation se fait en contrepartie du versement d'une somme égale à la valeur de marché des pièces transférées, le cas échéant réduite en proportion de la part qui a été financée.

L'Opérateur transmet à l'Autorité Organisatrice, dans les trois mois suivant la demande de transfert, les références, sources d'approvisionnement, descriptifs et plans des pièces consommables et réparables correspondant à cette série de Matériel Roulant.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 27. INSTALLATION DE MAINTENANCE ET DE LOGISTIQUE DU MATERIEL ROULANT

Article 126. Propriété et financement des installations de maintenance et de logistique du Matériel Roulant

A la date d'entrée en vigueur de la Convention, l'Opérateur est propriétaire des installations nécessaires à l'entretien des différents Matériel Roulant affectés au Service. Il en assure la direction et le fonctionnement.

Au terme de la Convention, conformément aux dispositions introduites par l'article 21 de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 portant nouveau pacte ferroviaire, les ateliers de maintenance majoritairement utilisés pour l'exécution du Service, ainsi que les terrains y afférents, peuvent être transférés à l'Autorité Organisatrice, à sa demande. Sont exclus du champ du transfert les ateliers de maintenance exclusivement affectés à la réalisation d'opérations de maintenance patrimoniale.

L'utilisation majoritaire d'un atelier de maintenance s'apprécie au regard du volume d'activité consacré à la maintenance des Matériels Roulants affectés au Service, par rapport au volume d'activité consacré à la maintenance des Matériels Roulants des autres utilisateurs de cet atelier. Les conditions d'évaluation de ces volumes d'activité sont fixées par voie réglementaire.

Ce transfert se fait moyennant le versement à leurs propriétaires respectifs d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions, pour les installations, et à la valeur vénale, nette de toutes subventions, pour les terrains y afférents. Il ne donne lieu au versement d'aucune autre somme, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. Le délai de transfert de ces biens est fixé à six (6) mois suivants la demande de l'Autorité Organisatrice

L'Autorité Organisatrice peut demander le transfert d'un atelier de maintenance à tout moment, les modalités de transfert, notamment opérationnelles, sont déterminées dans le cadre d'un protocole de transfert. Ces modalités doivent permettre une utilisation effective de l'atelier. Lorsque ce transfert intervient en cours d'exécution de la Convention, les éventuelles incidences techniques, juridiques et financières sont traitées par voie d'avenant.

Afin de faciliter ce transfert, lorsque l'Autorité Organisatrice met en œuvre les dispositions de l'Article 32, les Parties établissent contradictoirement un inventaire physique et comptable complet des installations de maintenance concernées par le lot.

Le sort des autres biens afférents aux Matériels Roulants ou à sa maintenance est défini conformément à l'Article 125 et l'Article 115.

En cas de transfert d'un atelier de maintenance demandé par l'Autorité Organisatrice dans les conditions définies au second paragraphe du présent Article, l'Opérateur transfère également, dans les conditions fixées par l'article 21 de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 portant nouveau pacte ferroviaire et ses textes d'application, les moyens nécessaires à la réalisation d'Opérations de maintenance du Matériel Roulant utilisés pour l'exécution du Service, et notamment :

- Les voies,
- Les installations fixes et outillages,
- Les immeubles par nature ou par destination et les éventuels bâtiments qui les entourent.

Les projets de création de nouvelles installations de maintenance ou de logistique, d'évolution des installations existantes (par exemple en raison de l'évolution du Parc) et de rénovation des établissements existants affectés au Service figurent au Programme Pluriannuel d'Investissement détaillé en Annexe FI06 pour la part identifiée à la date de signature de la présente Convention. Leur financement est assuré, le cas échéant, par l'Autorité Organisatrice dans le cadre de conventions de financement spécifiques et d'avenants à la présente Convention. Dans ce cas, l'Autorité Organisatrice est systématiquement associée aux projets dès la phase de définition des besoins, notamment via le comité technique « Matériel Roulant ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 127. **Organisation de la maintenance nécessaire au Service**

Les travaux d'entretien et de maintenance du Matériel Roulant comprennent toutes les opérations qui sont nécessaires :

- pour assurer en permanence notamment la sécurité, le bon fonctionnement et la continuité du Service,
- pour éviter un vieillissement prématuré du Matériel Roulant, pour le court, moyen et long terme (sous réserve de la réalisation, en temps utiles, par l'Opérateur, des opérations de maintenance patrimoniale),
- pour assurer le respect des indicateurs de qualité de service et de compositions des trains.

En qualité de détenteur du Matériel Roulant et d'entité chargée de la maintenance au sens de l'article 27-1 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire et en vertu de la présente Convention, l'Opérateur organise et assure la maintenance et l'entretien du Matériel Roulant, dans le souci d'une gestion au meilleur coût et d'une amélioration permanente de l'efficacité et des moyens qu'il utilise pour faire fonctionner le Service.

Dans le cadre du maintien en conditions opérationnelles des Matériels Roulants, un recensement des installations de maintenance et de logistique est décrit en Annexe MR07.

En complément, l'Opérateur présente en comité technique « Matériel Roulant » un schéma directeur des installations de maintenance et de logistique (Annexe MR09) dont la déclinaison à date de signature de la Convention est le PPI décrit en Annexe FI06.

Ce schéma contient les composantes techniques, financières et organisationnelles des évolutions ainsi que les propositions d'investissements associées. Dans ce dossier, l'Opérateur s'attache à démontrer la cohérence de son plan d'amélioration avec les Opérations en cours et à venir.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 28. SYSTEME INTERMODAL DE BILLETTIQUE, DE DISTRIBUTION, ET D'INFORMATION DES VOYAGEURS

Article 128. Système « Pass Pass » pour l'intermodalité

L'Opérateur assure la mise en œuvre, l'hébergement, l'exploitation technique, l'interopérabilité et la maintenance du système billettique pour assurer la vente et le suivi de l'utilisation des produits tarifaires valables sur le Service en Annexe TF01.

Les projets de développement de la fonctionnalité de distribution de la Centrale « Pass Pass » et de mise à disposition par Hauts-de-France Mobilités de terminaux de points de ventes (TPV) font préalablement l'objet d'un accord de distribution spécifique et le cas échéant d'un avenant à la Convention.

Article 129. Prise en compte de l'intermodalité dans le système de billettique « Pass Pass »

Le support « Pass Pass » constitue le support billettique unique du Service. Toute évolution de la distribution doit tenir compte de ce support, notamment en appliquant le référentiel fonctionnel commun (REFOCO) de la billettique « Pass Pass ».

À cet effet, l'Opérateur :

- se coordonne avec les autres opérateurs pour réaliser les actes de vente et les services après-vente selon les procédures élaborées dans ce contexte partenarial ;
- travaille, avec les partenaires, à l'élaboration de procédures permettant l'optimisation des services et les applique ;
- élabore les Conditions Générales de Vente et d'Utilisation (CGV/CGU) des différents produits tarifaires utilisables sur le Service. Il les adapte à toute évolution. Il collabore avec les partenaires pour les faire converger, notamment en cas de produit tarifaire multi-réseaux (supports de titres, titres multi-réseaux, etc.) ;
- s'engage à adapter tout formulaire d'adhésion/d'inscription au Service en fonction de ces principes ;
- s'engage, à la demande de l'Autorité Organisatrice, à réaliser la vente d'offres de mobilité organisées par l'Autorité Organisatrice ou l'un de ses partenaires. Les modalités contractuelles font l'objet d'un conventionnement spécifique avec le transporteur ;
- s'engage à étudier l'opportunité d'utiliser les fonctionnalités mutualisées disponibles, à des fins de réalisation du service intermodal ;
- présente, le cas échéant, à l'Autorité Organisatrice les devis relatifs aux évolutions nécessitées par ces objectifs.

L'ensemble du matériel et des logiciels développés ou commandés dans le cadre de la mise en place et du développement du service « Pass Pass » sont mis à la disposition de l'Opérateur par l'Autorité Organisatrice qui en assure le financement. Ils font l'objet d'un retour à l'Autorité Organisatrice en fin de contrat. Leur liste figure en Annexe OS17.

La poursuite du déploiement billettique, les évolutions structurantes du système et le renouvellement des équipements font l'objet d'un dispositif conventionnel spécifique entre les Parties qui en précise notamment les conditions et modalités.

La propriété des données des prestations de billettique est traitée conformément à l'Article 142.

L'Opérateur assure la maintenance des équipements ou applications qui sont mis à sa disposition, de niveaux 1 et 2 (au sens de la norme NF X60-000 Avril 2016).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 130. **Système billettique du Service**

Le système billettique déployé pour le Service est en capacité de gérer à la fois des tarifications (titres, profils, cartes de réduction) monomodales et des tarifications intermodales (combinées, ou d'acceptation de tarifs tiers).

Ce système est notamment constitué des composants suivants :
- un système central et les logiciels associés ;
- des interfaces ;
- des équipements dédiés à la billettique ou permettant de déployer une fonctionnalité compatible avec la billettique sur des équipements existants : postes de personnalisation, dépositaires, automates de vente, PVM, valideurs, Centres de gestion exploitant (CGE), outils de contrôle… ;
- des moyens d'accès aux abris vélo ;
- des consommables, supports de titres, modules de sécurité (SAM) ;
- des plateformes et environnements hors production (tests en autonomie, tests entre partenaires) ;
- des relais billettiques sur le territoire régional.

Article 131. **Entretien du système de billettique**

L'Opérateur est garant du bon fonctionnement du système billettique nécessaire au Service sous réserve du respect par l'ensemble des partenaires du groupement « Pass Pass » des dispositions prévues. L'Opérateur ne saurait être tenu responsable de dysfonctionnements résultant du non-respect par une Autorité Organisatrice ou par son exploitant des règles prévues et notamment des délais de prévenance et de mise en œuvre des protocoles de test.

L'Opérateur est en charge de l'hébergement, de l'exploitation technique et de la maintenance tous niveaux et tous composants, y compris de la gestion des supports et consommables, de ce système billettique. L'Opérateur s'engage à prévoir et mettre en œuvre des plans de continuité de service et de reprise d'activité pour ce système.

L'Opérateur communique à l'Autorité Organisatrice des rapports restituant l'activité du système et sa performance telles que définies en Annexe OS15.

L'opérateur communique à l'Autorité Organisatrice les plannings de programmation liés à des évolutions du système billettique lors du Comité technique « Distribution et Billettique ».

L'Opérateur fait ses meilleurs efforts pour prendre en compte les évolutions prioritaires définies par l'Autorité Organisatrice.

L'Opérateur est en charge de la réalisation de l'ensemble des tests permettant la vérification d'aptitude et la vérification de service régulier lors d'une mise à jour ou d'une évolution, hors tests d'interopérabilité s'ils ont été réalisés par un acteur commun et sur une plateforme mutualisée.

L'Opérateur est disponible auprès de l'Autorité Organisatrice pour une assistance technique à la mise en œuvre et les essais de ces systèmes, afin d'en garantir l'utilisabilité au regard de sa connaissance du domaine du Service. Dès détection d'une anomalie majeure en production, l'Opérateur en informe l'Autorité Organisatrice dans les meilleurs délais, en fournissant un premier diagnostic, en explicitant les impacts utilisateurs et en précisant les mesures prises pour assurer le traitement de sa résolution. Un bilan du traitement de l'anomalie est communiqué à l'Autorité Organisatrice.

Article 132. **Interopérabilité du système de billettique**

L'Opérateur garantit le maintien en interopérabilité du système billettique du Service en respectant le référentiel de l'interopérabilité défini au sein de la convention d'application « Pass Pass ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Le référentiel de l'interopérabilité intègre des principes fonctionnels, techniques, sécuritaires, organisationnels et opérationnels communs aux différents services de mobilité du ressort territorial de l'Autorité Organisatrice et applicables aux systèmes billettiques.

Chaque système billettique interopérable doit faire l'objet de tests d'interopérabilité avant son déploiement commercial et lors de toute évolution, quelle que soit sa nature. Ces tests d'interopérabilité portent sur tous les composants du système (supports, interfaces échanges de données, fonctionnalités,…).

L'Opérateur a accès au référentiel de l'interopérabilité pour les seules fins de maintien de l'interopérabilité et de l'intermodalité sur les composants dont il est responsable. L'accès à ces documents est soumis à la signature d'un protocole de mise à disposition du référentiel documentaire associé.

Le référentiel de l'interopérabilité est évolutif. Ses évolutions sont applicables à l'Opérateur mais peuvent ne pas être immédiate lorsque des délais techniques sont nécessaires. Dans ce cadre, les Parties déterminent les modalités les plus adaptées pour la mise en cohérence avec le référentiel documentaire et informent le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités des échéances de la prise en compte d'une évolution programmée. L'Opérateur met en œuvre tous les moyens nécessaires pour assurer la prise en compte des évolutions dans les plus brefs délais sur la base d'un planning partagé avec l'Autorité Organisatrice.

Par conséquent, le maintien de l'interopérabilité billettique implique notamment :

- l'absence de régression sur le niveau d'interopérabilité existant, lors de la mise en œuvre d'une nouvelle version, d'une nouvelle fonctionnalité, d'un nouveau tarif, d'un nouveau type de support, d'une évolution, etc. ;
- l'évolutivité du système pour prise en compte des adaptations du socle et du référentiel de l'interopérabilité;
- la réalisation de l'ensemble des interfaces inter-systèmes informatiques nécessaires pour garantir l'interopérabilité billettique;
- En fonction des conclusions de l'étude d'opportunité et en complément du système billettique, dans le cas où celui-ci ne permet pas l'atteinte du service intermodal ciblé, l'utilisation par l'Opérateur des systèmes, équipements ou applications mis à sa disposition pour réaliser les services de distribution ou d'analyse des prestations de billettique (par exemple : application Terminal Point de Vente (TPV) « Pass Pass »). Le cas échéant, une convention spécifique précise autant que nécessaire les modalités d'implantation, d'usage et de maintenance.

Lorsqu'une anomalie est constatée en production et que cette anomalie concerne ou impacte l'interopérabilité billettique, le processus de résolution est réalisé en communauté, mis en place et animé par le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités. L'Opérateur assure les mêmes tâches que pour une anomalie « mono-réseau », complétées d'un engagement à participer à l'ensemble des points de coordination relatifs à la résolution de ces anomalies et à la réalisation coordonnée des actions d'analyse, de résolution et d'information continue.

L'Opérateur contribue à la définition des processus de distribution et de consommation des produits tarifaires du Service via ces équipements, et propose des solutions opérationnelles permettant de faciliter la gestion de la caisse et des recettes.

Article 133. **Sécurité du système billettique**

L'Opérateur assure la gestion opérationnelle de la sécurité du système billettique.

L'Opérateur est responsable des impacts liés aux failles de sécurité sur son système. Il s'engage à maintenir la sécurité du système billettique sur son périmètre et, le cas échéant, à la renforcer au fur et à mesure des évolutions constatées concernant la fraude technologique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

L'Opérateur propose des mesures pour permettre la bonne gestion de la sécurité billettique et contribue à la mise à jour du référentiel documentaire « Pass Pass » sur ces aspects de sécurité, en proposant :

- de nouvelles clauses organisationnelles ou techniques, partenariales ou non (ex : architecture d'implantation) ;
- une évolution des supports cartes et des modules de sécurité (SAM), notamment pour l'implémentation de nouvelles cryptographies ;
- un suivi des travaux de standardisation et de normalisation relatifs à la sécurité billettique ;
- une participation aux cellules opérationnelles de la sécurité de l'interopérabilité.

L'Opérateur dispose d'une délégation de gestion de la sécurité des secrets billettiques, délégation confiée par l'Autorité Organisatrice. Dans ce cadre, l'Opérateur réalise pour le compte de l'Autorité Organisatrice les prestations suivantes, relatives à la gestion de la sécurité de la billettique sans contact :

- la prise en charge des « supports physiques »« contenant la portion de secret nécessaire à la production des clés de sécurité « Pass Pass » ;
- la conservation de cette portion de secret de façon sécurisée. La portion de secret est disponible sur deux supports distincts (carte à puce et papier, aujourd'hui). Les supports seront stockés dans deux lieux distincts et sécurisés, type coffre-fort en agence bancaire ou armoires fortes dans des locaux adaptés ;
- la mise à disposition temporaire de cette portion de secret, sur demande de l'Autorité Organisatrice, en fonction des besoins d'évolution de la billettique, intégrant la participation à des réunions de mise à disposition de cette portion de secret, la gestion des procès-verbaux, registres et autres documents techniques, ainsi que le retour du morceau de secret sur son site d'hébergement ;
- à la demande de l'Autorité Organisatrice, la restitution définitive du morceau de secret.

Article 134. **Qualité et exploitabilité des données relatives à la billettique**

L'Opérateur est en charge d'assurer :

- la bonne qualité du service billettique sur son périmètre et plus globalement des services intermodaux (observation de la mobilité, répartition de recettes,…),
- la bonne qualité et l'intégrité des données issues des équipements du système billettique.

Ces données peuvent notamment permettre :

- de mesurer de plus en plus finement le trafic voyageurs sur les réseaux ;
- d'améliorer la qualité des données transmises à Hauts-de-France Mobilités au travers de la centrale « Pass Pass » ;
- de fiabiliser les données en vue de l'intégration dans des dispositifs contractuels (intégration tarifaire, calcul de répartition financière, etc.).

L'opérateur étudie toute demande relative au transfert de données à l'Autorité Organisatrice ou à Hauts-de-France Mobilités selon les modalités définies dans le chapitre 23.

Les Parties pourront évoquer le suivi et l'amélioration de la qualité des flux de données billettiques au cours des comités techniques dédiés, au travers des sujets suivants :

- évolution des indicateurs ;
- suivi des anomalies et des actions de résolution en cours ;
- examen des demandes formulées par l'une ou l'autre partie.

L'Autorité Organisatrice ou l'un de ses représentants est susceptible de réaliser des études et exploitations sur des données plus anciennes. L'Autorité Organisatrice se réserve le droit d'auditer le système billettique pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

L'Opérateur peut recouper les données de validation et les données issues d'autres sources (ex : comptage), pour consolider les analyses, et éventuellement proposer des corrections de statistiques ou de calculs de répartition.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chacune des Parties s'oblige à respecter et à faire respecter par ses prestataires ou sous-traitants les dispositions de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et les dispositions du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données dit règlement général sur la protection des données (RGPD) pour ce qui concerne les données à caractère personnel qu'elle détient ou dont elle a communication dans le cadre de l'exécution de la Convention.

Article 135. **Données pour les systèmes d'information des voyageurs**

L'Opérateur s'engage à communiquer aux partenaires de l'Autorité Organisatrice l'ensemble des données nécessaires au fonctionnement de l'intermodalité, incluant l'actualisation régulière de ces données.

L'Opérateur est responsable de la qualification des données d'information des voyageurs dans le respect des principes communs aux partenaires de Hauts-de-France Mobilités et du SMTCO définis notamment dans leur référentiel commun (REFOCO) et du respect de la charte de nommage.

En cas d'évolution programmée du référentiel, les Parties déterminent et informent les partenaires des échéances de prise en compte. L'Opérateur se met en capacité de détecter au plus tôt les anomalies et les modifications sur son référentiel de données et assure des actions adaptées. Les conventions liant l'Opérateur à des tiers pour la fourniture d'informations multimodale figurent en Annexe PI07.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 29. GESTION DES DONNEES

Article 136. Gestion des données et des biens immatériels

L'Opérateur assure la production et la maintenance des données, des bases de données et des systèmes nécessaires à l'exécution du Service, dont la relation client, la billettique, l'information voyageurs, le comptage, les études, les statistiques, l'offre et la demande.

L'Opérateur est responsable de la qualité, de l'intégrité, de l'exhaustivité et de la fiabilité des données, bases de données et systèmes. De même, l'Opérateur est responsable de la maintenance de ces données, bases de données et systèmes, et dispose d'un droit de propriété et d'utilisation de ces données pour la réalisation de ses obligations de service public.

Pendant la durée de la Convention, et sans préjudices des dispositions particulières relatives à la protection des données personnelles, l'Opérateur donne accès à l'Autorité Organisatrice aux données relatives au Service dans les conditions fixées dans les textes en vigueurs et plus particulièrement à l'article L. 2121-19 du Code des transports.

A la fin normale ou anticipée de la Convention, le sort des données et systèmes nécessaires à la continuité de service public est déterminé conformément à l'Article 115 et à l'Article 21.

Article 137. Gestion des données d'information des voyageurs

L'Opérateur produit le référentiel d'information des voyageurs. Il est constitué de la base de données recensant l'ensemble des données relatives au Service permettant à l'Opérateur d'assurer ses obligations de service public, dont les données statiques générales, les données théoriques des offres de transport ou de mobilité, les données conjoncturelles, les données en temps réel, les données d'exploitation des services d'information voyageurs, les données disponibles concernant l'accessibilité, les parkings de vélos en gares et haltes.

L'Opérateur maintient ce référentiel en condition opérationnelle avec la possibilité de mettre à jour ou d'ajouter des données de façon automatique et manuelle. L'Opérateur assure le maintien de ce référentiel en conditions d'interopérabilité permettant les échanges (réception et émission) de données entre ce référentiel et d'autres systèmes, notamment les centrales d'informations des voyageurs « Pass Pass » et « SISMO ».

Sur demande de l'Autorité Organisatrice, et dans les conditions fixées à l'article 2121-19 du Code des transports, et dans un objectif de réciprocité avec l'Autorité Organisatrice, l'Opérateur est en capacité de fournir les données issues du système d'information voyageurs) dans un format exploitable que ces données soient brutes, semi-traitées ou entièrement qualifiées. Sans qu'il ne soit porté atteinte aux principes énoncés ci-avant, les modalités précises de ces échanges d'informations font l'objet d'une convention ad hoc entre les Parties.

Article 138. Accès public aux données descriptives du Service (open data)

En application de l'article L. 2121-8-1 du Code des transports, l'Opérateur ouvre gratuitement à l'Autorité Organisatrice les données qui décrivent le Service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et les informations en temps réel sur le trajet des trains, pour intégration dans les services d'information du public mentionnés à l'article L. 1231-8 du même code.

L'Opérateur est tenu de mettre à disposition ces données (directement ou sous sa responsabilité par un tiers agissant pour son compte) dans un format exploitable (respectant la normalisation et la

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

réglementation en vigueur et les principes techniques définis par le référentiel fonctionnel commun (REFOCO) des centrales d'information des voyageurs « Pass Pass » et « SISMO »).

En outre, quand les Parties sont sollicitées par des transporteurs, collectivités territoriales et leurs groupements, syndicats mixtes et Autorités organisatrices de transports dans le cadre d'études relatives à la mobilité, l'Autorité Organisatrice communique, sous réserve du respect du secret des affaires, les informations nécessaires à l'analyse (données de trafic du Service) à ses partenaires et leurs prestataires associés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 30. ACCES AUX DONNEES CONFIDENTIELLES

Article 139. **Clause de confidentialité**

L'Autorité Organisatrice s'engage, sauf stipulation contractuelle ou réglementaire expresse contraire, à traiter toutes les informations liées à la Convention qui relèvent du secret des affaires, comme strictement confidentielles et non diffusables.

Conformément à l'article 151-1 du Code de commerce, est protégée au titre du secret des affaires toute information répondant aux critères suivants :

(i) elle n'est pas, en elle-même ou dans la configuration et l'assemblage exacts de ses éléments, généralement connue ou aisément accessible pour les personnes familières de ce type d'informations dans le secteur des transports ferroviaires ;

(ii) elle revêt une valeur commerciale, effective ou potentielle, du fait de son caractère secret ;

(iii) elle fait l'objet de la part de l'Opérateur de mesures de protection raisonnables, compte tenu des circonstances, pour en conserver le caractère secret.

Aux termes de l'article L. 311-6 du des relations entre le public et l'administration, le secret des affaires comprend le secret des procédés, des informations économiques et financières et des stratégies commerciales ou industrielles.

Lesdites mesures de protections mise en place par l'Opérateur se traduisent notamment par la distinction des niveaux de confidentialité suivants :

- Niveau 1 : l'information est restreinte à la seule Autorité Organisatrice.
- Niveau 2 **:** l'information est communicable sous réserve qu'elle soit couverte par un engagement de confidentialité du tiers Le tiers ne peut pas réutiliser la donnée pour un autre objet ni un autre bénéficiaire que ceux visés à l'accord de confidentialité, qui le cas échéant prévoit des droits patrimoniaux spécifiques qui respectent le présent article.
- Niveau 3 **:** l'information est communicable sans engagement de confidentialité du tiers sous réserve de mention écrite par l'Autorité Organisatrice de l'interdiction de toute réutilisation de la donnée par le destinataire à d'autres fins que celle prévue. Le tiers ne peut pas communiquer la donnée.
- Non confidentiel **:** aucune restriction n'est appliquée aux informations qui font l'objet d'une libre réutilisation par l'Autorité Organisatrice, sans nécessité d'engagement de confidentialité.

Le niveau de confidentialité afférent aux données échangées dans le cadre de la présente Convention est défini dans la table des Annexes.

Ces obligations n'interdisent cependant pas la diffusion de ces informations :

(i) lorsqu'une telle diffusion ou utilisation est exigée par le droit de l'Union Européenne, les traités ou accords internationaux en vigueur, ou la loi ou la règlementation nationale applicables, notamment par toute décision de justice rendue exécutoire, ou par l'exercice des pouvoirs d'enquête, de contrôle, d'autorisation, de sanction ou de décision des autorités juridictionnelles ou administratives,

(ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention,

(iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la Convention,

(iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties,

(v) si cela est strictement nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, dans des conditions permettant d'en protéger la confidentialité conformément à l'article L. 2121-16 du Code des transports.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la Convention en cas d'application des points (i), (ii) et (iv) du paragraphe précédent, chaque Partie informe l'autre de la raison qui lui impose de divulguer les informations.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Les Parties s'engagent ainsi à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, élus, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur. Les Parties s'engagent à imposer à tout tiers qu'elles missionnent la signature d'un engagement de confidentialité préalable reprenant les stipulations du présent article, ainsi que, le cas échéant, d'un engagement individuel de confidentialité de chacune des personnes amenées à avoir connaissance de ces informations confidentielles.
- ne pas exploiter les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la Convention.

Lorsque la communication d'un document contenant des informations couvertes par le secret des affaires est nécessaire, il est possible d'établir une version communicable qui occulte les éléments couverts par le secret dudit document. Afin d'en établir une telle version, l'Autorité Organisatrice se rapproche de l'Opérateur qui peut préconiser, moyennant justification, les données à occulter, notamment :

- les données non chiffrées ayant trait à des secrets de fabrication, à des secrets industriels, à l'organisation interne ou à la stratégie commerciale de l'entreprise ;
- les données chiffrées, ayant trait à un chiffre d'affaires non publié, à des parts de marché, aux informations financières telles que les coûts de production, les prix de revient, ou les projets d'investissement, à des délais de réalisation d'engagements structurels.

L'Autorité Organisatrice peut ainsi procéder au remplacement desdites informations par des blancs ou par des ordres de grandeur, de manière à garantir strictement le respect du secret des affaires. D'autres données ou informations que celles préconisées peuvent être occultées par l'Autorité Organisatrice afin de préserver les intérêts de tiers. L'Autorité Organisatrice adresse la version communicable du document à l'Opérateur.

La diffusion de ce document ou informations se fait sous la seule responsabilité de l'Autorité Organisatrice.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 31. PROPRIETE INTELLECTUELLE

Article 140. Droit de propriété sur les productions intellectuelles liées au Service

Sous réserve des stipulations expresses contraires de la présente Convention, les Parties demeurent, chacune en ce qui la concerne, propriétaire de leurs licences, marques, logos, visuels et autres droits de propriété intellectuelle ou artistique.

Sous réserve des dispositions légales et réglementaires en vigueur, les productions intellectuelles développées spécifiquement pour les besoins du Service ou à la demande expresse de l'Autorité Organisatrice et financées intégralement par elle, peuvent être cédées gratuitement à l'Autorité Organisatrice ou être mise à sa disposition permanente et gratuite si elle le souhaite.

Les Parties conviennent que l'échange de données n'implique pas automatiquement un transfert de propriété quel qu'il soit sur les données, informations et droits échangés entre elles.

Sauf stipulation contraire ou régime spécifique instauré par la Convention ou les éventuelles conventions de financement ad hoc, chacune des Parties concède pour le monde entier à l'autre des droits de reproduction et de représentation des marques, dessins et modèles, logos et expressions graphiques ou toute autre œuvre susceptible d'être protégée par des droits de propriété intellectuelle, pour les seuls besoins découlant de l'objet de la Convention et, s'agissant de l'Autorité Organisatrice, pour une utilisation nécessaire à sa compétence.

Les droits ainsi concédés s'entendent de la reproduction et de représentation en tous formats, par tout procédé et sur tout type de support (numérique, analogique, papier ou autres), existants et à venir, de toute œuvre susceptible d'être protégée par des droits de propriété intellectuelle.

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

Article 141. Propriété des études

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

Les études ayant fait l'objet d'un financement par l'Autorité Organisatrice et réalisées par l'Opérateur sont la copropriété des Parties, qui peuvent librement en disposer.

Article 142. Propriété et utilisation des données produites par les systèmes développés par l'Autorité Organisatrice

Les données produites par les systèmes mis à disposition ou développés par l'Autorité Organisatrice, tel que les comptages de fréquentation Dilax ou les validations de la billettique « Pass Pass », sont propriété de l'Autorité Organisatrice.

L'Autorité Organisatrice dispose par conséquent de l'intégralité des droits et titres de toute nature lui permettant de les exploiter librement.

L'Autorité Organisatrice peut consulter, obtenir, détenir, manipuler, exporter ces données sous format brut, semi-agrégé, agrégé et sous tout autre format disponible au regard des besoins d'export et d'interopérabilité. L'Opérateur met à la disposition de l'Autorité Organisatrice des outils (non exclusifs) permettant la gestion de ces données et a en charge, dans le cadre de la présente Convention,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

l'utilisation non exclusive de ces outils pour mettre à disposition ces données, à la demande de l'Autorité Organisatrice.

Au titre de la présente Convention, l'Autorité Organisatrice concède à l'Opérateur le droit d'utiliser ces données et systèmes, dans l'unique finalité de réaliser ses missions d'Opérateur, sur le territoire de l'Union européenne et pour la durée de la présente Convention.

Article 143. **Propriété du fichier des abonnés**

L'Opérateur est chargé de la création, de la conservation et de la mise à jour des fichiers clients titulaires d'abonnements régionaux ou de cartes régionales existant à la date de la signature de la Convention.

À ce titre, l'Opérateur est le producteur de ces bases de données, au sens des articles L. 341-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

À ce titre, l'Opérateur est responsable du traitement de données à caractère personnel, au sens de l'article 4.7 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données dit règlement général sur la protection des données (RGPD).

À ce titre, l'Autorité Organisatrice est destinataire de données à caractère personnel, au sens de l'article 4.9 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données dit règlement général sur la protection des données (RGPD).

L'Opérateur s'engage à envoyer au nom et pour le compte de l'Autorité Organisatrice toute information à caractère institutionnel liée à la mission d'intérêt public de l'Autorité Organisatrice, au format courrier, courriel ou sms, aux abonnés inscrits dans son fichier ayant formellement accepté de recevoir ce type de communication.

L'Opérateur s'engage à transmettre, sur demande, à l'Autorité Organisatrice, en sa qualité de destinataire, les données à caractère personnel (hors coordonnées bancaires) des abonnés ayant accepté formellement de recevoir de la part de l'Autorité Organisatrice des communications institutionnelles liées à sa mission d'intérêt public d'Autorité Organisatrice et respectant les dispositions du RGPD.

L'Opérateur mettra à jour tous les documents d'information et formulaires de demande à destination des usagers du Service afin de permettre la mise en œuvre des dispositions ci-dessus et conformément aux dispositions du RGPD.

Au cours de l'exécution de la présente convention, en cas de changement d'opérateur sur une partie du périmètre de la Convention, ou au terme de la présente Convention, les fichiers clients titulaires d'abonnements régionaux ou de cartes régionales constitués au titre de l'exécution de Convention sont transférés au(x) nouvel(eaux) opérateur(s), dans le respect des dispositions du RGPD précité sur le périmètre considéré. À cet effet, l'Opérateur s'engage à informer les usagers abonnés inscrits dans le fichier clients du changement à venir trois (3) mois avant la date prévisionnelle du changement. Cette information est assortie au minimum d'un droit d'opposition au transfert des données personnelles de l'Opérateur actuel vers le nouvel Opérateur conformément aux dispositions du RGPD susvisées.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 32. DISPOSITIONS POUR LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE DE L'AUTORITE ORGANISATRICE

Article 144. **Charte graphique**

L'identité de toute prestation pour le Service est déterminée conjointement par l'Autorité Organisatrice et l'Opérateur. L'Opérateur applique ces principes d'identité.

La charte graphique est constituée de l'identité visuelle et des logos figurant en Annexe RU02.

Les opérations d'identification du matériel Roulant et de mise en œuvre de logos ou livrées spécifiques à l'Autorité Organisatrice sont élaborées en concertation entre les Parties et font l'objet d'un traitement au cas par cas dans le respect des dispositions d'images convenues entre les Parties.

En cas de modification de la charte graphique par l'une des deux Parties, les coûts induits sont supportés par ladite Partie.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la communication régionale, l'utilisation conjointe des deux (2) logos (Autorité Organisatrice et Opérateur) est obligatoire, sous réserve de l'accord de l'Opérateur quant à la reproduction du sien.

Lors de toute opération de communication relative au Service, qu'elle soit commerciale, évènementielle ou institutionnelle, chacune des parties veille à ce que les logos apparaissent de manière uniforme en termes de taille et de format sur ses supports respectifs.

À cette fin, chaque Partie informe l'autre des évolutions des logos susmentionnés. Ces modifications sont prises en compte dans les opérations de communication dès que possible et font l'objet d'une mise à jour de l'Annexe RU02.

Lorsqu'une des Parties souhaite utiliser son logo sans le logo de l'autre Partie pour une opération ou un évènement relevant du champ de la Convention, elle doit l'en informer au moins un (1) mois à l'avance. Chaque Partie peut s'opposer à cette utilisation individuelle en cas d'atteinte à son image.

Les Parties conservent en toutes circonstances la possibilité de refuser l'apposition des logos visés au présent Article.

Par défaut, l'habillage visuel des lieux de distribution du Service (hors guichets Voyages) est élaboré par l'Opérateur et soumis à validation de l'Autorité Organisatrice. L'Autorité Organisatrice peut demander à l'Opérateur de procéder à un habillage visuel des lieux de distribution, complémentaire à l'habillage « par défaut » proposé par l'Opérateur. A l'initiative de l'Autorité Organisatrice, cet habillage spécifique peut intégrer des identités visuelles qui ne sont pas propriété de l'Opérateur ou de l'Autorité Organisatrice, notamment celle de la marque « Pass Pass ».

Article 145. **Autorisation de prise de vues par les agents ou prestataires de l'Autorité Organisatrice**

À tout moment, l'Autorité Organisatrice peut solliciter l'Opérateur pour des prises de vues dans les gares (photos, vidéos..) dans le cadre de l'exercice de ses compétences. Elle doit toutefois veiller à recueillir préalablement l'autorisation du Gestionnaire d'Infrastructure ou du Gestionnaire des Gares lorsque les dites prises de vues impliquent l'une ou l'autre des entités précitées. Le modèle d'autorisation figure en Annexe RU03 et peut être modifiée après accord des Parties. Les bénéficiaires s'engagent à la présenter spontanément ou à la demande des agents présents en gare, accompagnée de leur carte professionnelle et de l'autorisation dûment complétée par l'Opérateur.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Les vues prises dans ce cadre sont réalisées dans le respect des règles de sécurité applicables sur le domaine ferroviaire et de celles relatives au droit à l'image des personnes présentes en gare, sur les quais et à bord des trains. Sauf autorisation exceptionnelle et mesures de sécurité spécifiques mises en place, elles ne peuvent pas être effectuées sur des lieux non ouverts au public.

Article 146. **Autorisation d'affichage pour la communication institutionnelle de l'Autorité Organisatrice**

L'Opérateur s'engage à laisser périodiquement et gratuitement à l'Autorité Organisatrice la possibilité d'utiliser un support destiné à la communication institutionnelle sur le Service dans l'ensemble des Matériels Roulants et dans les espaces de vente en gare gérés par l'Opérateur en fonction des espaces d'affichage disponibles.

S'agissant du Matériel Roulant, l'Autorité Organisatrice définit en accord avec l'Opérateur le format, la durée de diffusion des affiches dans les espaces dédiés à cet effet en fonction des délais nécessaires à la mise en œuvre. À ce titre, un calendrier d'affichage est défini par semestre par l'Autorité Organisatrice en lien avec l'Opérateur. L'impression et l'envoi des affiches sont gérés par l'Autorité Organisatrice qui transmet, trois (3) semaines à l'avance, les affiches aux quatre (4) ateliers de maintenance du ressort territorial chargés de la pose. L'Opérateur fait le lien avec les ateliers de maintenance et s'assure que ces affiches soient mises en place et actualisées en fonction du calendrier défini. Les campagnes de communication sont d'une durée minimum de deux (2) mois.

Les Parties étudient les opportunités de dispositifs permettant d'offrir une solution de communication visuelle à l'Autorité Organisatrice dans les espaces de ventes.

L'utilisation des afficheurs légers à des fins de communication institutionnelle de l'Autorité Organisatrice est traitée au cas par cas, ces équipements étant utilisés par ordre de priorité à des fins :

- D'information conjoncturelle des voyageurs sur les circulations ;
- D'information des voyageurs sur des programmes de travaux d'infrastructure à venir ;
- De promotion commerciale du Service.

L'Autorité Organisatrice peut bénéficier ponctuellement d'un espace sur le site Internet du Service pour communiquer sur des manifestations, via l'insertion du visuel de l'évènement et d'un lien vers le site de l'Autorité Organisatrice.

Article 147. **Marque « SNCF »**

L'EPIC SNCF est titulaire de marque semi-figurative « SNCF » déposée le 17 décembre 2013 sous le n° 4055370, en classes 9 ; 12 ; 16 ; 18 ; 25 ; 28 ; 35 ; 36 ; 39 ; 41 et 43, ci-après désignée la Marque SNCF.

Au titre de la Convention, l'Autorité Organisatrice bénéficie d'une licence non exclusive d'exploitation de la Marque SNCF pour l'ensemble des produits et services visés sur les certificats d'enregistrement (ci-après la « Licence SNCF »). L'Autorité Organisatrice est autorisée à utiliser, reproduire et apposer la Marque SNCF à titre gratuit, sur tous supports dans les conditions ci-après exposées, en France et ce pour la durée de la Convention.

L'usage de la Marque SNCF est strictement limité à l'exécution de la Convention et ne peut en aucun cas être étendu unilatéralement à d'autres opérations de communication ou à d'autres supports, sauf accord préalable et écrit de l'Opérateur.

Les visuels de la Marque SNCF doivent garder leur caractère intrinsèque et ne doivent en aucun cas faire l'objet de modification, ni d'utilisation autres que celles liées à la Licence SNCF.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

L'Autorité Organisatrice s'engage, à exploiter la Marque SNCF, pendant toute la durée de la Convention dans le respect des lois et règlements en vigueur. Cette exploitation doit être conforme aux règles d'utilisation de la Marque SNCF ainsi qu'à la charte graphique figurant en Annexe RU02.

L'Autorité Organisatrice s'interdit d'enregistrer, en son nom ou pour son compte, la Marque SNCF ou toute autre marque susceptible de créer une confusion avec la Marque SNCF, et ce aussi bien pendant la durée de la Convention qu'après son échéance.

L'Autorité Organisatrice ne peut transférer ou sous-licencier tout ou partie des droits et obligations nés de la Licence SNCF, à défaut d'accord préalable, exprès et écrit de l'Opérateur.

L'Opérateur se réserve le droit de résilier la Licence SNCF en cas de non-respect par l'Autorité Organisatrice de l'une quelconque de ses obligations. Dans ce cas, la Licence SNCF peut être résiliée de plein droit, trente (30) jours ouvrables après la première présentation d'une lettre de mise en demeure, adressée par courrier recommandé avec accusé de réception, à l'Autorité Organisatrice, restée sans effet, sans qu'il soit besoin d'accomplir aucune formalité judiciaire. Ladite résiliation ne porte pas préjudice à l'obtention en justice de tous dommages et intérêts auxquels pourrait prétendre l'Opérateur du fait de l'inexécution par l'Autorité Organisatrice de ses obligations nées de la Licence SNCF.

En cas de résiliation ou de non reconduction de la Licence SNCF, l'Autorité Organisatrice s'engage à cesser d'utiliser et d'exploiter la Marque SNCF.

En cas de décision judiciaire devenue définitive prononçant la nullité de la Marque SNCF, la Licence SNCF est résiliée de plein droit.

Au cas où l'une des stipulations de la Licence SNCF est déclarée non-valide ou non-applicable, ladite stipulation reste applicable et la Licence SNCF est modifiée, de façon à donner un effet maximum à l'objectif initial. Les stipulations restantes demeurent en vigueur et ont plein effet.

Article 148. **Marque « TER »**

L'Opérateur est propriétaire des marques « TER » et « TER Hauts-de-France » et peut librement utiliser les logos desdites marques dans le cadre de l'exécution de la Convention.

L'Opérateur autorise l'Autorité Organisatrice à utiliser librement et à titre gratuit les noms et logos de ces marques ainsi que de leurs déclinaisons dans le cadre de l'exercice de sa compétence dans le cadre de la présente Convention.

Le cas échéant, les Parties définissent les modalités conventionnelles permettant à l'Autorité Organisatrice d'utiliser ces marques et leurs déclinaisons pour des services confiés à des tiers dans le cadre de l'exercice de sa compétence en matière de mobilités régionale.

Article 149. **Marque « Pass Pass »**

La marque « Pass Pass » porte sur des services de mobilité vecteurs d'interopérabilité et d'intermodalité en Hauts-de-France. Hauts-de-France Mobilités, ex SMIRT, est propriétaire de la marque « Pass Pass » qu'il a déposé le 27 avril 2011 sous le numéro 11-3-826-770 en classes n°9, 12, 16, 35, 36, 38, 39.

L'Autorité Organisatrice s'est engagée à valoriser la marque « Pass Pass » notamment lors des opérations de communication externes ayant trait aux actions relatives à l'intermodalité et à l'interopérabilité, réalisées par tout moyen, y compris portails Internet et Internet Mobile propre au Partenaire, à son réseau ou à son exploitant. La présente convention met cette obligation à la charge de l'Opérateur.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

L'Opérateur applique les modalités suivantes :

- intégration du nom et du logotype relatifs aux services Pass Pass sur les supports de communications relatifs aux opérations de communication portant sur des services utilisant Pass Pass (affiches, dossier de presse, panneaux d'exposition, cartons d'invitation, tracts, publipostage, sites Internet/Internet Mobile, applications smartphone…), dans les conditions définies par la convention d'application ;
- mention de la marque « Pass Pass », lors d'opérations de communication sur des services utilisant Pass Pass (inauguration, échanges presse/relations publiques,…) ;
- respect strict de la convention d'application et des documents encadrant l'identité et la communication autour de Pass Pass.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 33. RESPONSABILITE ET ASSURANCES

Article 150. Responsabilité pour les dommages causés aux usagers du service, aux tiers et à l'Autorité Organisatrice

L'Opérateur est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la Convention, peuvent être causés à toute personne physique ou morale. L'Opérateur est ainsi responsable, selon les principes du droit commun, des dommages causés aux usagers, aux tiers ou à l'Autorité Organisatrice du fait de l'exploitation du Service. Il fait son affaire de tous les risques et litiges pouvant résulter de cette exploitation. Il ne pourra en aucun cas se retourner contre l'Autorité Organisatrice à raison de ces risques et litiges.

L'Opérateur est titulaire d'une licence d'Entreprise Ferroviaire en application de l'article 4 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003. L'Opérateur doit donc être en mesure de justifier avoir pris les dispositions utiles pour couvrir les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile à l'égard de ses clients, des tiers et de l'Autorité Organisatrice.

L'Opérateur assume les risques encourus à l'égard des usagers dans les termes de ses conditions générales de vente et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la Convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il doit répondre telles que ses préposés et ses sous-traitants ou des biens qu'il a sous sa garde, y compris le Matériel Roulant, qu'il en soit ou non propriétaire.

L'Opérateur conserve en outre à sa charge les conséquences pécuniaires des dommages subis par les biens nécessaires à l'exploitation relevant normalement d'une couverture d'assurance extérieure, tels qu'incendie, explosion, accident, intempérie, attentat, grève ou émeute. En cas de force majeure ou d'événement assimilé, les Parties se concertent sur les conditions et les modalités de financement des réparations ou du remplacement du bien concerné.

Article 151. Responsabilité pour les dommages causés aux biens nécessaires au Service

Sans préjudice de l'Article 152 et de l'Article 153, l'Opérateur est responsable des dommages subis par les biens nécessaires à l'exploitation du Service dont il a la garde et qu'il répare à ses frais et assure.

L'Opérateur fait son affaire des besoins d'assurance et des recours contre les tiers en cas de dommage.

Article 152. Destruction et détérioration d'un Matériel Roulant

Dans le cas d'une destruction ou détérioration d'un Matériel Roulant utilisé pour l'exploitation du Service, l'Opérateur s'engage, dans la mesure du possible et dans le respect des conditions économiques acceptables, à réparer le Matériel Roulant ou à fournir un Matériel Roulant identique ou de qualité équivalente, notamment en termes de capacité en places assises.

En tout état de cause :

- si l'acquisition d'un nouveau Matériel Roulant apparait comme étant indispensable, l'Opérateur n'est tenu de le financer que dans la limite d'une valeur au maximum égale :
    - à la valeur nette comptable du Matériel Roulant totalement détruit ou jugé économiquement irréparable, calculée selon les règles comptables, notamment d'amortissement, appliquées par l'Opérateur à la date du dommage subi,
      ou

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- au montant perçu auprès de la compagnie d'assurance, si ce dernier est supérieur à la valeur nette comptable évoquée ci-dessus.

- le coût de la remise en état du matériel partiellement détruit est, quelle que soit la propriété, à la charge de l'Opérateur, dans la limite :
  - du montant de la valeur nette comptable du matériel à réparer,
    ou
  - du montant perçu auprès de la compagnie d'assurance, si ce dernier est supérieur à la valeur nette comptable évoquée ci-dessus.

L'Opérateur tient informée l'Autorité Organisatrice dès survenance d'un tel incident, en lui communiquant par écrit un état des dommages subis et les mesures prises pour y pallier, et rend compte de leur mise en œuvre.

Article 153. **Vandalisme**

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

Les actes de vandalisme sur les biens matériels utilisés par l'Opérateur, notamment le Matériel Roulant, relèvent de la responsabilité de l'Opérateur.

Dans le cadre de sa mission d'entretien et de maintien en état des équipements, l'Opérateur procède dans les meilleurs délais aux réparations des dégradations subies. Chaque année, l'Opérateur présente à l'Autorité Organisatrice un bilan chiffré de ces dégradations.

Les Parties se coordonnent sur l'ensemble des actions à mener contre le vandalisme notamment en matière d'investissements (dispositifs physiques de sécurisation, dispositifs de vidéo-protection…) ou d'évolution du Service.

Les conséquences financières des actes de vandalisme sont prises en charge dans le cadre du forfait de charges C1 à hauteur de 0,6% du montant de ce forfait. Au-delà, les Parties conviennent de prendre en charge les frais à parts égales en C2 sur la base des éléments justificatifs fournis par l'Opérateur.

Article 154. **Assurances**

L'Opérateur souscrit, pour toute la durée de la Convention, les polices d'assurance nécessaires à couvrir les risques qu'il encourt au titre de l'exécution de la Convention.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

TITRE V. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Chapitre 34. MONTANT DES COMPENSATIONS POUR LE SERVICE

Article 155. **Principes de l'économie du contrat**

La couverture des coûts de gestion et d'exploitation du Service objet de la présente Convention est assurée à la fois par les recettes perçues auprès des usagers, par les participations de divers Partenaires et par la contribution financière versée par l'Autorité Organisatrice.

L'Opérateur assume un risque commercial en s'engageant sur l'objectif de recettes directes du trafic. Cette disposition s'accompagne d'un intéressement aux recettes.

L'Opérateur assure la gestion du service dans un souci d'amélioration permanente de l'efficacité des moyens engagés. Outre ses obligations résultant de la réglementation comptable qui lui est applicable, l'Opérateur tient une comptabilité analytique permettant d'apprécier avec précision les coûts relatifs aux obligations qui lui sont confiées par l'Autorité Organisatrice et établit un compte prévisionnel sur la durée de la Convention, l'un pour la contribution de fonctionnement, le second pour la contribution aux charges de capital.

Le régime financier détaillé ci-après a été établi par les Parties afin d'assurer l'économie générale de la Convention, en tenant compte de la part de risque supportée par chacune d'elles dans le cadre de l'exécution du Service.

Dans ce cadre, les conséquences financières de toute évolution législative, réglementaire, jurisprudentielle émanant d'une juridiction française ou communautaire (en ce inclus la modification, création ou suppression d'une doctrine de l'administration fiscale), ou de toute décision ou acte émanant d'une administration publique (modification d'une norme comptable par exemple) ou d'une autre autorité organisatrice que la Région ou d'une entité autonome en charge d'une activité régulée au sein du Groupe Public Ferroviaire ou au sein de SNCF Mobilités, dont les effets entreraient en vigueur postérieurement à la signature de la présente Convention ne sauraient être supportées par l'Opérateur dès lors qu'ils auraient pour effet d'aggraver les charges forfaitaires (C1) supportées par l'Opérateur d'un montant supérieur à cinq cent mille euros par an (500 000 €/an). Cette évolution donne lieu à la mise en œuvre d'un réexamen de la Convention en application de l'Article 19.

Sauf stipulation contraire, tous les montants de la Convention et de ses Avenants sont exprimés en euros H.T (conditions économiques de 2018).

Le compte d'exploitation du Service respecte les normes comptables françaises.

Article 156. **Compte conventionnel prévisionnel**

Pour permettre la maîtrise du coût du Service, l'Opérateur produit une trajectoire prévisionnelle du compte conventionnel sur la durée de la Convention en euros courants projetés.

La trajectoire financière prévisionnelle du compte conventionnel figure en Annexe FI07.

Une trajectoire prévisionnelle à trois (3) ans est produite une fois par an, à l'occasion de l'élaboration du devis Prévisionnel Annuel, selon le format défini en Annexe FI19. Elle contient :

- Le dernier décompte transmis par l'Opérateur de l'année A-1,
- La prévision d'accostage de l'année A,
- Le Devis Prévisionnel Annuel de l'année A+1,
- Les projections des années A+2 et A+3.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Cette trajectoire prévisionnelle à trois (3) ans vise à identifier un éventuel écart avec la trajectoire prévisionnelle du compte conventionnel sur la durée de la Convention défini à l'Annexe FI07, afin de permettre aux Parties de proposer les adaptations du niveau de service qu'elles jugeraient utiles.

Article 157. **Objectif de recettes**

L'Opérateur s'engage sur un Objectif de Recettes (ODR) pour les années 2019 à 2024. L'Opérateur assume à ce titre un risque commercial, dans les conditions décrites ci-après.

Les Parties conviennent de réexaminer la trajectoire de recettes pour les années 2021 et au-delà pour tenir compte des impacts effectifs de la gamme tarifaire Hauts-de-France mise en œuvre en 2019 d'une part et des évolutions d'offres de transport mis en œuvre au Service Annuel 2020 d'autre part. Ce réexamen interviendra au plus tard au premier trimestre 2021. Il se fondera sur l'analyse des données suivantes :

- L'accostage en trafic et recette des années passées ;
- Corrigé le cas échéant des effets d'évènements des années passées, notamment l'impact des travaux ou de mouvements de grève ;
- Des impacts conjoncturels connus ou prévisibles sur la base notamment des indices des prix à la consommation au cours de l'année, de la croissance régionale, de l'évolution de la population, et des prix du gasoil.

Les Recettes utilisées pour déterminer l'Objectif de Recettes comprennent :

- Produits des ventes de titres de transport, de cartes de réductions et des régularisations en gare et à bord des trains ;
- Contribution des mandataires, notamment au titre des ASR/ AIS (abonnements scolaires), contribution qui disparait pour la partie relative aux ex-départements avec la création par l'Autorité Organisatrice d'un produit tarifaire scolaires à la rentrée 2019 ;
- Compensations tarifaires nationales versées directement par l'État à l'Opérateur, notamment pour les militaires ;
- Contribution versée par SNCF Voyages au titre des voyages réalisés par des clients Voyages en « TERGV » en continuité d'un parcours en « TGV » ;
- Contribution des Autorités Organisatrices versée au titre de l'intégration tarifaire, qui viennent compenser la perte de recettes naturellement induite par le développement des voyages réalisés en intégration tarifaire.

A la date de signature de la convention, cet objectif est le suivant (montant exprimés en K€) :

2019	2020	2021	2022	2023	2024
183 935	190 959	196 317	200 490	203 774	206 958

L'ensemble des hypothèses qui sous-tendent cet objectif sont explicitées en Annexe FI07 de la Convention.

Cette trajectoire de recettes directes annuelles s'appuyant sur la gamme tarifaire décrite en Annexes TF01, TF02 et TF03, toute modification de la gamme tarifaire, d'un produit tarifaire, d'accord tarifaire avec des tiers, d'une modalité de compensation (notamment titre scolaire ASR) ou des règles de régularisation décrites en Annexe SF01 entrainent simultanément la révision de l'ODR, formalisée par voie d'avenant.

De même, toute modification de l'offre de transports ou de services impactant le niveau des recettes entraine la mise à jour de l'objectif de recettes à due concurrence par voie d'avenant.

Cet ODR est neutralisé à due proportion des évènements suivant dès lors que l'impact de ces évènements est quantifié ou quantifiable :

(i) cas de force majeure ou survenance d'un évènement assimilé au sens de l'Article 42.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

(ii) évènements majeurs non prévus et indépendants de la volonté de l'Opérateur sans relever des caractéristiques de la force majeure notamment dans le cas de travaux d'infrastructure conduisant à une fermeture de ligne non initialement prévue dans la trajectoire de recettes. Dans ces cas, l'Opérateur produit une analyse et un calcul détaillés permettant d'estimer l'incidence sur le niveau des recettes.

(iii) dans l'hypothèse où la mise en œuvre d'une décision unilatérale de l'Autorité Organisatrice ou d'une autorité publique entraine une diminution des recettes.

(iv) En cas de mouvement social qui ne relèverait pas de la responsabilité de l'Opérateur.

Article 158. **Effet des recettes sur la Contribution de Fonctionnement**

Le partage de recettes (PR) se détermine sur la base de l'écart constaté entre l'ODR, révisé le cas échéant dans les conditions de l'Article 157 et les Recettes Directes.

Lorsque le niveau de recettes détaillées à l'Article 164 et effectivement constatées sur une année donnée dépasse l'ODR de l'année considérée, l'écart entre les recettes et l'ODR est partagé :

- Pour les exercices 2019 et 2020 à 25% pour l'Opérateur et 75% pour l'Autorité Organisatrice ;
- Pour les exercices 2021 et suivants à 50% pour l'Opérateur et 50% pour l'Autorité Organisatrice.

Lorsque le niveau de recettes détaillées à l'Article 164 et effectivement constatées sur une année donnée est inférieur à l'ODR de l'année considérée, l'écart entre les recettes et l'ODR est partagé :

- Pour les exercices 2019 et 2020 à 75% pour l'Opérateur et 25% pour l'Autorité Organisatrice ;
- Pour les exercices 2021 et suivants à 50% pour l'Opérateur et 50% pour l'Autorité Organisatrice.

Ce mécanisme est applicable dans une fourchette de fourchette de plus ou moins trois (3) pourcent (%), par rapport à l'ODR de l'année considérée. En dehors de cette fourchette, les Parties se rencontrent pour convenir des suites à donner par voie d'avenant. Dans l'attente, le mécanisme est plafonné à plus ou moins à trois (3) pourcent.

Le suivi du partage de recettes est réalisé à la maille trimestrielle selon le format décrit en Annexe FI27.

Article 159. **Contribution Financière**

La contribution financière (KF) est définie par la formule suivante :

$$\mathbf{KF = K_{Fct} + K_{Inv}}$$

Où :

- K_{Fct} correspond à la contribution de fonctionnement définie à l'Article 161 ;
- K_{Inv} représente la contribution aux charges de capital définie à l'Article 160.

La contribution financière KF fait l'objet d'une décomposition permettant à l'Autorité Organisatrice de distinguer la contribution de fonctionnement et la contribution aux charges de capital.

Article 160. **Contribution aux charges de capital:**

La contribution aux charges de capital K_{Inv} comprend les éléments suivants:

- Charges de capital du Matériel Roulant : les charges annuelles d'amortissements du Matériel Roulant établies selon les normes comptables françaises en vigueur qui correspondent aux dotations aux amortissements de chaque composant comptable de chaque matériel (y compris du composant démantèlement), déduction faite des reprises de subvention. Ces données font l'objet de l'Annexe FI04. Les impacts des changements de norme comptable opérés dans le cadre des conventions d'exploitation précédentes font l'objet de l'Annexe FI26 ;
- Charges de capital du Matériel Roulant loué à l'activité Intercités de SNCF Mobilités ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- Frais de désamiantage et de démantèlement au réel diminués des dotations aux amortissements au titre du composant démantèlement déjà versées par l'Autorité Organisatrice pour les matériels démantelés, selon les principes arrêtés à l'Article 125 ;
- Charges de capital des gares : les charges annuelles d'amortissements des gares qui correspondent aux dotations aux amortissements des gares, déduction faite des reprises de subvention, sur la base des éléments remis par le Gestionnaire des Gares ;
- Charges de capital des Installations Fixes : les charges annuelles d'amortissements des installations fixes, déduction faite des reprises de subvention. Ces données font l'objet de l'Annexe FI05.

En complément de la contribution aux charges de capital, l'Autorité Organisatrice prend en charge, le cas échéant, les besoins nécessaires à la réalisation du Service, via des conventions de financement spécifique (comme la convention de financement des échanges d'organes majeurs ou les conventions particulières de financement des programmes de modernisation des Matériels Roulants ou des Installations Fixes). Ces conventions de financement spécifiques sont référencées à l'Annexe PI16.

Article 161. **Contribution de fonctionnement**

La contribution de fonctionnement versée par l'Autorité Organisatrice pour l'exploitation du Service dans des conditions normales d'organisation et de productivité est déterminée selon la formule suivante :

$$K_{Fct} = C - BMPR + PR - P - C_{exP} - C_{75XX} - C_{IDFM} + CT + TVA$$

Où :
- K_{Fct} : montant TTC de la contribution de fonctionnement ;
- C : montant HT des charges (C1 tel que décrit à l'Article 162 et C2 tel que décrit à 'Article 163) ;
- BMPR : montant des réfactions de charges, pénalités et malus versées par l'Opérateur minorés des bonus perçus par l'Opérateur tels que décrits au Chapitre 36 ;
- PR : montant du Partage de Recettes calculé selon les dispositions de l'Article 158 ;
- P : montant HT des produits (Recettes, Compensations Tarifaires perçues et Autres Recettes) décrits à l'Article 164 ;
- C_{ExP} : montant HT des contributions d'exploitations partenaires (CExP) des diverses AOM au titre de l'intégration tarifaire sur leurs ressorts territoriaux respectifs telles que décrites à l'Article 170 ;
- C_{75XX} : montant HT versé par l'activité Voyages de SNCF Mobilités au titre du partage des recettes des voyages réalisés en continuité entre un « TGV » et un « TERGV en location de rames » ;
- C_{IDFM} : montant HT versé par IDF M au titre de la soudure tarifaire tel que décrit à l'Article 172 ;
- CT : Compensations Tarifaires versées par l'Autorité Organisatrice (CTSN+ CFVR) telles que décrites à l'Article 164 ;
- TVA : TVA applicable aux compensations tarifaires CT.

Article 162. **Contenu des charges forfaitaires C1 au périmètre de la contribution de fonctionnement**

L'Opérateur s'engage pour la durée de la convention et pour un niveau de service défini sur un montant de charges forfaitaires dit C1 au périmètre de la Convention d'exploitation. Sur le périmètre du forfait de charge C1, l'Opérateur tire bénéfice de sa bonne gestion et assume un risque à caractère industriel.

Ce forfait de charge C1, décrit en Annexe FI20 couvre les prestations suivantes :

1. Charges de circulation
- Conduite ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- Accompagnement ;
- Produits et charges d'interpénétration pour les trains transfrontaliers avec la Belgique ;
- Charges routières de substitution inopinées, commandées le jour J ;
- Prestation train Ile-de-France (produit en atténuation de charges).

2. Matériels roulants
- Locations (prêts et emprunts) réalisés dans le cadre du plan de transport annuel ;
- Service à grande vitesse : « TERGV » (location de rames et de capacité) et « TGV autorisé » ;
- Nettoyage, entretien et maintenance (hors opérations couvertes par la convention de financement relative aux Échanges d'Organes Majeurs et par d'autres conventions spécifiques) ;
- Produit Train Matériel ;
- Vandalisme dans la limite fixée à l'Article 153.

3. Charges au sol
- Dispositif de distribution, hors commissions traitées *ad valorem* en C2 ;
- Prestations régulées, autres que la prestation de base traitée *ad valorem* en C2, fournies par le Gestionnaire des Gares (ou toute autre entité qui viendrait à lui succéder) ;
- Prestations spécifiques non régulées (notamment accueil spécifique physique dans les gares régionales de segments b et c, d'accueil embarquement et d'accueil des groupes en gare utiles aux voyageurs en fonction de la fréquentation et du type de trafic) ;
- Produit train hors matériel.

4. Énergie
- Énergie de traction électrique ;
- Redevance Complémentaire de Transport d'Électricité (RCTE) ;
- Gasoil non routier.

5. Gestion, pilotage et charges diverses
- Gestion du « TER » ;
- Redevance Entreprise ;
- Systèmes d'information et télécommunications ;
- Autres loyers ;
- Études courantes ;
- Études stratégique, dans la limite du volume prévu au Chapitre 23 ;
- Autres dotations aux amortissements, au périmètre des investissements sur fonds propres hors Installations Fixes reprises au C2 ;
- Autres charges nettes des autres produits non intégrés aux recettes ;
- Charges du Centre de Relation Clientèle, dont le back-office du système d'indemnisation des voyageurs.

Le montant de charges forfaitaires C1, correspondant au niveau de service défini à la présente Convention à la date de signature est fixé à 439 760 467 €HT pour l'année 2019 (CE 2018).

La part du montant de charges forfaitaires C1 correspondant au Service à Grande Vitesse défini à la présente Convention à la date de signature est précisé en Annexe FI01.

Ce montant de charges n'intègre pas de compensation relative au remplacement du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) par une baisse pérenne de charges de cotisation patronale. Si l'État est amené à ne pas tenir ses engagements, l'Opérateur présente à l'Autorité Organisatrice un document certifié conforme de l'administration fiscale permettant d'attester des conséquences financières à sa charge. Les Parties conviennent d'une prise en charge de ces conséquences par l'Autorité Organisatrice, dans la limite de 1,3M€ par an.

Article 163. **Charges C2, répercutées *ad valorem* au périmètre de la contribution de fonctionnement**

Les charges C2 sont les suivantes :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- **Les redevances d'usage de l'infrastructure** acquittées par l'Opérateur au Gestionnaire d'Infrastructure telles qu'elles figurent au DRR à la date de signature de la Convention (Hors RCTE facturée dans le forfait de charges C1) distinguant en sous-détail les redevances relatives au Service à Grande Vitesse dans le décompte définitif, dont :
    - La redevance de marché (RM),
    - La redevance de circulation (RC),
    - La redevance pour l'accès aux installations de traction électrique (RCE),
    - La redevance de quai (RQ),

  Toute modification de ces redevances au cours de l'exécution de la Convention est répercutée à l'Autorité Organisatrice ;

- **Le droit versé à l'Établissement public de sécurité ferroviaire** (EPSF) ;

- **Le droit versé à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières** (ARAFER) ;

- **Les redevances liées à la prestation de base** définie au DRG (hors charges de capital) fournie par le gestionnaire des gares (ou toute autre entité qui viendrait à lui succéder), dont notamment les services d'accueil physique en gares de segment a. Toute modification de ces redevances au cours de l'exécution de la Convention est répercutée à l'Autorité Organisatrice ;

- **Les charges relatives aux prestations de la Direction de la Sûreté Ferroviaire** (dont « SUGE ») conformément au DRS ou réalisées par la gendarmerie nationale dans les conditions prévues à l'Article 96. Le volume horaire facturé par la Direction de la Sûreté Ferroviaire fait l'objet d'une information à l'Autorité Organisatrice conformément à l'Annexe FI13. Toute modification de ces redevances au cours de l'exécution de la Convention est répercutée à l'Autorité Organisatrice ;

- **Les charges relatives aux Matériels Roulants (hors charges de capital, reprises à l'Article 160)** :
    - Les charges financières des Matériels Roulants affectés au Service,
    - les charges financières et IFER des Matériels Roulants loués à l'activité Intercités de SNCF Mobilités,
    - les loyers relatifs à la mise à disposition du Matériel Roulant financé en crédit-bail,
    - les frais de transfert en cas de reprise du Matériel Roulant par l'Autorité Organisatrice, le cas échéant, selon les principes arrêtés à l'Article 125,
    - les frais d'acheminement, de stationnement et de garage des rames en attente de démantèlement, selon les principes arrêtés à l'Article 125,
    - les frais de radiation ;

- **Les impôts et taxes correspondant au périmètre de la convention, proportionnellement à ceux acquittés à ce titre par l'Opérateur :**
    - La contribution économique territoriale (CET) qui comprend :
        - La Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
        - La Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
        - La Taxe pour Frais de Chambre de Commerce et d'Industrie (TFCCI) ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
    - L'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
    - La Taxe sur les salaires ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
    - Le Versement transport ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
    - Le Fond National Aide au Logement (FNAL) ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
    - Les Contributions AGECIF et AGEFOS-PME ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
    - La participation à l'effort de construction ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
    - Le versement libératoire « Taxe d'Apprentissage » ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- La Taxe Foncière ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
- La contribution sociale de solidarité des sociétés ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
- Le Forfait Social ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,
- Les Droits et Timbres ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait,

Toute modification ou création d'impôts et taxes survenant au cours de l'exécution de la Convention est répercutée au réel dans le cadre du C2 sur la base des justificatifs fournis par l'Opérateur. Elle fait l'objet d'un réexamen dans les conditions prévues à l'Article 19 ;

- **Les commissions de distribution** versées à d'autres activités ou reçues d'autres Activités ou de Tiers. Ces commissions font l'objet d'une information à l'Autorité Organisatrice conformément à l'Annexe FI24 ;

- **Les Charges routières Prévisibles** commandées avant le jour-J sur la base des kilomètres effectivement réalisés selon le barème de 3,60 € HT (CE 2018) du kilomètre, indexé annuellement selon la formule décrite à l'Article 166 (les charges routières inopinées, commandées le jour J, étant traitées dans le cadre du forfait de charges C1) ;

- **Les études stratégiques** réalisées le cas échéant au-delà du volume traité dans le cadre du forfait de charges C1 défini au Chapitre 23 ;

- **Les études ponctuelles** définies au Chapitre 23 ;

- **Les Services Routiers de Transports des Personnes à Mobilité Réduite** ;

- **Les Transports à la demande (TAD)** ;

- **Les charges financières des Installations Fixes (hors charges de capital, reprises à l'Article 160)** ;

- **Les charges de promotion commerciale** telles que définies au Chapitre 21 ;

- **Les frais de résiliation des contrats routiers avec des tiers** tels que prévus à l'Article 31 & à l'Article 32 le cas échéant ;

- **Les charges relatives au vandalisme** dans les conditions définies à l'Article 153, le cas échéant ;

Le montant détaillé de ces charges est communiqué à l'Autorité Organisatrice dans le format de l'Annexe FI13. Ces charges sont répercutées *ad valorem* à l'Autorité Organisatrice par l'Opérateur, sur la base des montants réellement comptabilisés par l'Opérateur, sur présentation des pièces justificatives décrites en Annexe FI13. L'élaboration des justificatifs respecte un principe de bonne foi et de sincérité quant aux informations qui y sont portées. Ces justificatifs sont dans la mesure du possible les documents établis par les tiers auprès desquels l'Opérateur s'acquitte de ces charges.

Les montants relatifs aux impôts et taxes sont issus de la comptabilité au titre du « TER Hauts-de-France » : ils peuvent faire l'objet, sur demande de l'Autorité Organisatrice, d'une explication quant aux règles de gestion appliquées pour garantir la comptabilisation de ces charges.

En dehors des éléments relatifs au DRR, DRG et DRS, la modification des charges listées au présent article ne peut intervenir qu'après accord préalable des Parties matérialisé par voie d'avenant. Néanmoins, l'optimisation et la rationalisation de ces charges vont dans le sens du partenariat vertueux attendu par l'Autorité Organisatrice.

Article 164. **Produits conventionnels du service**

Les produits conventionnels du service se composent :
- Des Recettes Directes du Trafic (RDT) ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- Des Compensations Tarifaires (CT) ;
- Des Autres Recettes (AR).

Les Recettes Directes du Trafic sont constituées des recettes du trafic des Services Routiers et Ferroviaires perçues par l'Opérateur auprès des usagers et réparties selon les modalités du règlement comptable et financier interne de l'Opérateur décrites en Annexe FI10.

Les Compensations Tarifaires correspondent aux sommes versées à l'Opérateur à proportion des circulations du Service, en compensation de tarifications spécifiques décidées par l'État ou d'autres entités. Il s'agit :

- De compensations pour tarifs conventionnés (Militaire, Pôle Emploi et parlementaire) versées par l'État sur la base du barème kilométrique national (CTC) ;
- De compensations pour tarifs sociaux nationaux versées par l'Autorité Organisatrice au travers de la contribution financière versée à l'Opérateur et calculées sur la base du barème kilométrique national (CTSN) ;
- D'autres compensations versées à l'Opérateur par d'autres entités (autres Autorités Organisatrices, collectivités locales ou entreprises notamment) dans le cadre de conventions spécifiques hors intégration tarifaire (objet de l'Article 170), du partage des recettes des voyages réalisés en continuité entre un « TGV » et un « TERGV en location de rames » (objet de l'Article 171) et versement de Ile-de-France Mobilités (objet de l'Article 172) ;
- De contreparties financières versées par l'Autorité Organisatrice au titre de l'accès des voyageurs du Service à bord des circulations opérées par d'autres transporteurs (CFVR).

Les Autres Recettes correspondent à toutes les recettes liées à l'exécution du Service, autres que les recettes directes du trafic, au nombre desquelles comptent:

- Les recettes de la publicité de concessions (quote-part de publicité sur et dans les trains et les cars) ;
- Les recettes complémentaires liées à la lutte contre la fraude (produit des procès-verbaux recouvrés par l'Opérateur) ;
- Les recettes résultant du développement de nouvelles sources de recettes telles que la location des panneaux dans les trains (sous réserve de vérification du message par l'Autorité Organisatrice), etc.

Ce montant est un montant forfaitaire, indexé chaque année conformément à la clause d'indexation prévue à l'Article 165.

Article 165. **Indexation du montant des charges forfaitaires C1**

Le montant des charges forfaitaires C1 (en CE 2018) est indexé chaque année à partir de 2019, selon la formule suivante.

$C1_N = C1'_N + AV_N$

Où :

- $C1_N$: C1 de l'année N ;
- AV_N : somme du montant des avenants modifiant le C1 validés en année N aux conditions économiques de N ;
- $C1'_N = (1+I_N) \times C1_{N-1}$.

Avec :

- I_N est l'indexation de référence pour indexer les montants mentionnés dans la Convention.

$$I_N = \left(69{,}5\% \; x \; \left(\frac{ICHT-IME\ n}{ICHT-IME\ n-1} + k_n\right)\right) + \left(5{,}5\% \; x \; \frac{SMB-Ev\ n}{SMB-Ev\ n-1}\right) + \left(20\% \; x \; \frac{IPC\ n}{IPC\ n-1}\right)) + \left(3\% \; x \; \frac{FOD\ C4\ n}{FODC4\ n-1}\right) + \left(2\% \; x \; \frac{EN\ n}{EN\ n-1}\right)$$

- $C1_{N-1}$: C1 de l'année N-1 aux conditions économiques de l'année N-1 ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 - Envoi Préfecture le 18/10/2019 - Retour Préfecture le 18/10/2019

- N : exercice pour lequel est déterminé le montant du forfait C1 ;
- N-1 : l'année précédente.

Concernant la variable k :
- elle est de 0,92 à titre provisoire, dans le cadre de l'établissement du devis prévisionnel de l'année N ;
- elle est ensuite actualisée lors de l'envoi du décompte définitif sur la base de la formule suivante :
  Variable k_n = pourcentage (%) d'évolution de la RMPP SNCF de l'année N – moyenne de l'évolution de l'indice ICHT-IME de l'année N, avec k_n plafonnée à 0,92.

RMPP :
- Rémunération Moyenne du Personnel en Place du Groupe Public ferroviaire SNCF ;
- Source : Extrait de l'Avis de la Commission Interministérielle d'Audit Salarial du Secteur Public (CIASSP) publié en juin de l'année N+1 et portant sur la validation de l'évolution de la RMPP entre N-1 et N, transmis par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice ;
- La CIASSP se réunissant postérieurement à la date limite d'envoi du projet de décompte définitif, ce dernier est établi sur la base du taux d'évolution de la RMPP de l'année N adressé à l'État en mai de N+1 dans l'attente de sa validation. Le cas échéant, le taux d'évolution de la RMPP sera ajusté après réception de l'Avis de la CIASSP.

La variation annuelle des indices est calculée sur la moyenne en année civile des 12 indices mensuels des indices suivants°:

ICHT-IME :
- Coût horaire du travail – Industries mécaniques et électriques - Base 100 décembre 2008 ;
- Source : INSEE, site http://www.bdm.insee.fr/bdm2/rechercheMultiple, identifiant 001565183 ;
- « Indice mensuel du coût horaire du travail révisé - Salaires et charges - Tous salariés - Industries mécaniques et électriques (NAF rév. 2 postes 25-30 32-33) - Base 100 en décembre 2008.

SMB-EV :
- Salaire mensuel de base de l'ensemble des salariés depuis 1998 - Tertiaire (GZ à RU) - Base 100 en juin 2017 ;
- Source : DARES, site https://dares.travail-emploi.gouv.fr/dares-etudes-et-statistiques/statistiques-de-a-a-z/article/les-indices-de-salaire-de-base.

IPC :
- Indice des prix à la consommation (base 2015) ;
- Source : INSEE, site http://www.bdm.insee.fr/bdm2/rechercheMultiple, identifiant 001763866 ;
- Indice des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine – Ensemble.

FODC4 :
- Indice mensuel du fioul domestique, hors TVA, pour une livraison de plus de 26999 litres (quantité C4) ;
- Source : Le Moniteur, site https://www.services.lemoniteur.fr/indices-index ;
- Indice FODC4 - Fioul domestique (quantité C4) - Base 100 en janvier 1993.

EN :
- Indice énergie électrique, obtenu avec la formule EN = 45 % ArenhN + 55 % SPOTN, où :

ARENH :
- Accès régulé à l'électricité d'origine nucléaire historique fixée par décret.
- Source : Arrêté du 17 mai 2011 fixant le prix de l'accès régulé à l'électricité nucléaire historique à compter du 1er janvier 2012, en vigueur à la signature de la Convention, sujet à révision par décret. Site https://www.legifrance.gouv.fr, dont l'article 1 mentionne « Le prix, mentionné au VII de l'article 4-1 de la loi n° 2000-108 susvisée, de l'électricité cédée en application du même article de loi par Électricité de France aux fournisseurs de consommateurs finals sur le territoire métropolitain continental ou de gestionnaires de réseaux

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 - Envoi Préfecture le 18/10/2019 - Retour Préfecture le 18/10/2019

pour leurs pertes est fixé hors taxes à 42 € par mégawattheure à compter du 1er janvier 2012. ».

Spot :

- Prix de marché de l'électricité, où le taux retenu pour le produit Spot correspond :
  - pour l'année A : moyenne des cotations journalières du produit Spot (Day-ahead fixing de 8h à 19h59 du lundi au vendredi) de l'année A ;
  - pour l'année A-1 : moyenne des cotations journalières du produit Spot (Day-ahead fixing de 8h à 19h59, du lundi au vendredi) de l'année A-1.
- Source : bourse européenne d'échange de l'électricité, site : https://www.epexspot.com/fr/donnees_de_marche/dayaheadfixing
- Données de marché – Day-Ahead Fixing – EpexSpotAuction - Prix €/MWh.

Les calculs sont faits en effectuant successivement les opérations et en arrondissant le résultat final à la troisième décimale du chiffre exprimé en pourcentage (exemple : 1,234 %).

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.

Article 166. **Indexation du tarif appliqué aux charges routières prévisibles facturées en C2**

Les Charges routières Prévisibles, commandées avant le jour-J, sont facturées en C2 sur la base des kilomètres effectivement réalisés selon le barème de 3,60 € HT (CE 2018). Ce barème est indexé annuellement selon la formule suivante :

$$P_n = P_{n-1} *[(0,15* (G_n / G_{n-1}))+ (0,12*(E_n/E_{n-1})) + (0,50*(S_n/S_{n-1})) + (0,07* (IPCSJ_n/IPCSJ_{n-1})) + (0,14* (M_n/M_{n-1})) + 0,02]$$

Les indices repris dans la formule ci-dessus sont décrits dans le tableau ci-dessous :

Nom Abrégé	intitulé	Identifiant INSEE	Intitulé de l'indice
G	Gazole	001764283	Indice des prix à la consommation regroupement particulier- Ensemble des ménages – Gazole
E	Entretien	001764109	Indice des prix à la consommation Ensemble des ménages – Entretien et réparation des autocars personnels
S	Salaires et charges sociales	10562720	Indice des salaires mensuels de base par activité – transport et entreposage
IPC SJ	Indice des prix à la consommation	001769686	Inflation générale des prix pour l'ensemble des ménages. Indice désaisonnalisé qui permet de dégager une tendance de fond de l'évolution des prix.
M	Matériel	010535348	Indice de prix de l'offre intérieure des produits industriels – CPF 29.10- autobus et autocars

La variation annuelle des indices est calculée sur la moyenne en année civile des 12 indices mensuels des indices précédents.

Article 167. **Révision du montant des charges forfaitaires C1**

Sans préjudice des mesures prévues à l'Article 155, seules les modifications de la Convention (par voie d'avenant) ou les évolutions prévues à la signature de la convention ouvrent droit à une révision

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 - Envoi Préfecture le 18/10/2019 - Retour Préfecture le 18/10/2019

des montants du forfait de charges C1. Les avenants et les évènements prévus à la signature de la Convention font l'objet d'un récapitulatif figurant à l'Annexe FI25.

Article 168. **Compensation pour le Service à Grande Vitesse (« TERGV »)**

Le Service à Grande Vitesse (« TERGV ») est intégré dans le forfait de charges C1 conformément à l'Annexe FI01. Les redevances d'usage de l'infrastructure ferroviaire et des quais des circulations « TERGV », y compris celles générées par les circulations haut-le-pied nécessités par les circulations « TERGV », sont répercutées à l'Autorité Organisatrice *ad valorem* dans le cadre de la facturation des charges C2 et sont distinguées en sous-détail dans le décompte définitif.

Article 169. **Transparence sur la construction des coûts**

L'Opérateur fournit les unités d'œuvre et les ratios permettant d'apprécier la pertinence des coûts tels que défini en Annexe FI20.

La liste suivante précise les unités d'œuvre explicatives de la construction des coûts à détailler chaque année pour chaque poste du forfait C1. Celle-ci n'est pas exhaustive, des explications complémentaires pouvant être demandées par l'Autorité Organisatrice. Cette liste pourra au besoin être complétée pour correspondre à la réalité des prestations délivrées.

Activité :

- Nombre de Tkm commerciaux ;
- Nombre de Tkm haut-le-pied ;
- Nombre de kilomètres commerciaux par autocar ;
- Nombre de kilomètres haut-le-pied par autocar.

Conduite :

- Masse salariale brute des roulants (agents de conduite) (k€) ;
- dont réserve à disposition (k€) ;
- Charges patronales (k€) ;
- Autres charges (k€) ;
- Frais hébergement (k€) ;
- Frais personnel d'encadrement (k€) ;
- Logistique (k€) ;
- Haut le pied (k€) ;

- Nombre de Journées de Service Conduite ;

- Nombre de Journées de Service manœuvre + réserve à disposition + autres ;
- Heures de conduite commerciales ;
- Heures de conduite HLP ;
- Heures de conduite coupures payées ;
- Heures de conduite acheminement ;

- Effectif ETP agents de conduite TA ;

- Effectif ETP agents de conduite TB ;
- Effectif ETP encadrement des agents de conduite ;

- Coût unitaire de conduite ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- Kilomètre par agent de conduite ;
- Taux d'encadrement ;
- Taux d'absentéisme des agents de conduite ;
- Nombre de JS par agent de conduite et par an.

Accompagnement :

- Masse salariale des roulants (agent du service commercial trains) (k€) ;
- Charges patronales (k€) ;
- Autres charges (k€) ;
- Consommations intermédiaires (k€) ;
- Charges de structure (k€) ;
- dont personnel d'encadrement (k€) ;
- Foyers et Hôtels (k€) ;
- Autres coûts (k€) ;

- Nombre de Journées de Service ;
- Heures d'accompagnement commerciales ;
- Heures d'accompagnement HLP ;
- Heures d'accompagnement coupures payées ;
- Heures d'accompagnement acheminement ;
- Effectif ETP agents du service commercial trains ;
- Effectif ETP encadrement des agents du service commercial trains ;

- Coût unitaire d'accompagnement ;

- Kilomètre par agent du service commercial trains ;
- Taux d'encadrement ;
- Taux d'absentéisme agent du service commercial trains ;
- Nombre de JS par agent du service commercial trains et par an.

Distribution :

- Coût heures de vente (k€) ;
- Coût de maintenance des TPV (k€) ;
- Consommations intermédiaires liées à la vente (k€) ;
- Coût des automates (k€) ;
- Frais de gestion du SI (k€) ;
- Frais de siège (k€) ;
- Masse salariale brute des agents de distribution (k€) ;
- Charges patronales (k€) ;
- Autres charges (k€) ;

- Nombre d'heures de vente ;

- Effectif ETP encadrement agent de vente ;
- Effectif ETP de vente ;
- Nombre de TPV des lieux de vente ;
- Nombre d'automates ;

- Coût unitaire heure de vente ;

- Taux d'encadrement ;
- CA par agent de vente ;
- CA par guichet ;
- CA par automate ;
- Taux d'absentéisme agent de vente.

Maintenance :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- Coût masse salariale maintenance préventive et curative par série ;
- Coût pièce maintenance préventive et curative par série ;
- Coût de nettoyage des rames ;
- Coût de mouvement ;
- Masse salariale des agents de maintenance (k€) ;
- Charges patronales (k€) ;
- Autres charges (k€) ;

- ETP agent de maitrise de maintenance ;

- ETP ouvrier de maintenance ;
- ETP cadres de maintenance ;

- Kilométrage annuel par série ;

- Nombre de rames par série ;
- Nombre de caisses par séries ;
- Taux de panne par série.

Énergie :

- Consommation par série de Matériel Roulant.

Charges au sol :

- Nettoyage et gardiennage (k€) ;
- Consommations (k€) ;
- Entretien bâtiments (k€) ;
- Autres (k€) ;

- Coût des services en gares (k€) ;

- Contribution de service des gares (k€) ;
- Coût de produits trains ;

- Nombre d'heures service en gare ;

- Coût unitaire service en gare ;
- ETP charges en gare par métier ;

- Nombre d'heures produits trains ;

- ETP produits trains ;
- Coût unitaire produits trains ;

- Coûts des manœuvres (k€).

Structure :

- Charges de structure régionale ;
- Charges de structure nationale ;
- ETP structure régionale.

En cas d'indisponibilité dûment justifiée d'une unité d'œuvre listée dans cet article, les Parties conviennent d'appliquer les procédures prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, à l'aune de leurs interprétations issues des décisions juridictionnelles ayant autorité de la chose jugée.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 35. CONTRIBUTIONS VERSEES PAR DES PARTENAIRES

Article 170. Contribution d'exploitation Partenaires (CexP)

Une Contribution d'exploitation Partenaires (CexP) est versée par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) qui ont conventionné une Intégration Tarifaire (IT) sur leur ressort territorial avec l'Autorité Organisatrice.

La CexP perçue de la part des AOM par l'Autorité Organisatrice repose sur un principe de participation aux charges pour l'exécution du Service sur le ressort territorial concerné. Elle est déterminée en fonction de la part modale de l'IT par rapport à l'ensemble des voyageurs utilisant le Service dans la zone d'intégration tarifaire. Les données de trafic et de recettes seront redressées des données de suivi de l'intégration tarifaire.

Le détail du calcul est définit dans les conventions d'intégration tarifaire dont la liste figure en Annexe *PI03*. Les montants des CexP par AOM figurent dans les Annexes FI02 et FI13.

Article 171. Contribution au titre du partage des recettes des voyages réalisés en continuité entre un « TGV » et un « TERGV en location de rame »

Des liaisons à grande vitesse Paris-Littoral sont rendues possibles par la continuité entre les circulations « TERGV » entre Lille et le Littoral organisées par l'Autorité Organisatrice et les circulations de liaisons « TGV » librement organisées entre Paris et Lille. Cette organisation du service permet aux usagers de ces liaisons librement organisées d'utiliser ces circulations « TERGV ».

En contrepartie, les Parties s'accordent pour qu'une partie des recettes perçues par l'Activité Voyages de SNCF Mobilités sur ces trajets soit reversée à l'Autorité Organisatrice. Pour les liaisons Dunkerque – Paris, l'Opérateur reverse 10% du panier moyen des recettes de l'année correspondante à l'Autorité Organisatrice, y compris les compensations tarifaires. Pour les liaisons Paris-Calais-Boulogne-Etaples-Rang-du-Fliers, l'Opérateur reverse 21% du panier moyen des recettes de l'année correspondante à l'Autorité Organisatrice, y compris les compensations tarifaires.

Ces sommes figurent dans une ligne spécifique des comptes d'exploitation et du décompte définitif des années correspondantes. Le détail du calcul et les montants desdits produits figurent dans l'Annexe FI13.

Article 172. Contribution Île-de-France au titre de la soudure tarifaire

L'autorisation de soudure tarifaire causant une perte de recettes, une compensation forfaitaire est perçue par l'Opérateur pour le compte de l'Autorité Organisatrice pour les pass Navigo ainsi utilisés. Ce montant est de 3 201 000 € HT en 2019, conformément aux modalités du contrat conclu entre Île-de-France Mobilités et SNCF Mobilités pour la période 2016 à 2019. Il est indexé selon les modalités du contrat entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Mobilités. Le montant de la Contribution d'Île-de-France Mobilités au titre de l'impact de la soudure tarifaire figure dans les Annexes FI02 et FI13.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 36. INCITATION A LA PERFORMANCE SUR OBJECTIFS, PENALITES POUR MANQUEMENT, ET REFACTIONS

Article 173. Incitation à la performance sur objectifs

L'Opérateur est tenu à la réalisation des objectifs prévus par la Convention sur son périmètre de responsabilité. Les dispositifs d'incitation à la performance correspondent aux objectifs de qualité de réalisation de l'offre de transport et de qualité des autres prestations du Service.

Les objectifs d'incitation à la performance sont calculés annuellement sur la base de la moyenne des 3 exercices précédents et majorés pour inciter à la performance dans les conditions définies dans les Annexes QR03, QR04, QR05, QR07 et QR09. L'objectif de l'année N+1 ne pourra pas être inférieur à l'objectif de l'année N.

Le suivi des bonus, malus, pénalités et réfactions est réalisé à la maille trimestrielle selon le format décrit en Annexe FI27.

Article 174. Incitation à la régularité des trains

La régularité des trains objet du mécanisme d'incitation à la performance de l'Opérateur est calculée hors causes exonératoires et hors trains supprimés.

La régularité est mesurée à partir de l'écart entre l'horaire théorique d'arrivée en gare du train et l'horaire effectivement constaté d'arrivée en gare de destination finale du train, tel qu'enregistré par l'Opérateur. La mesure de la régularité est calculée conformément à l'**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Chaque axe tel que défini en Annexe OT01 est suivi dans un tableau reprenant mensuellement l'ensemble des axes conformément au format de l'Annexe QR04bis.

Par ailleurs, un panel de trains défini à l'Annexe QR06 est suivi dans un tableau à la maille mensuelle conformément au format de l'Annexe QR04bis

Les objectifs de régularité sont déterminés annuellement pour chaque axe ferroviaire et majorés selon les dispositions définies en Annexe QR04.

Les mécanismes financiers associés à l'incitation à la régularité des trains sont définis en Annexe QR04.

Article 175. Incitation à la composition conforme des trains

La composition conforme des trains objet du mécanisme d'incitation à la performance de l'Opérateur est calculée hors causes exonératoires, par axe tel que défini à l'Annexe OT01 et pour l'ensemble des trains.

Un train est considéré comme conforme en composition si il respecte la composition prévisionnelle inscrite à l'Offre de Transport de Référence définie en Annexe OT08 ou si il offre une capacité supérieure au nombre de voyageurs présents dans le train telle que précisée en Annexe QR05. Cette Annexe définit la fréquentation de référence par train, par jour de la semaine en distinguant les périodes d'allègement et le reste de l'année. Les Parties conviennent de finaliser le contenu de ladite Annexe dans les six (6) mois suivant la signature de la Convention. Dans ce même délai l'Opérateur met en œuvre les moyens nécessaires pour assurer le suivi technique de l'indicateur, il informe l'Autorité Organisatrice en cas d'impossibilité technique avérée.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chaque axe tel que défini en Annexe OT01 est suivi dans un tableau reprenant mensuellement l'ensemble des axes selon le format de l'Annexe QR05bis.

Les objectifs de composition conforme sont fixes pour la durée de la Convention les dispositions en Annexe QR05.

Article 176. **Incitation à l'amélioration de la satisfaction client et de la qualité de service en gare, à bord et à distance**

L'incitation à l'amélioration de la satisfaction client et de la qualité de service en gare, à bord et à distance objet du mécanisme d'incitation à la performance de l'Opérateur est précisée dans les Annexes QR07 et QR09 qui définissent :

- Les items suivis trimestriellement,
- Les objectifs de qualité de service et de satisfaction client,
- Les mécanismes financiers associés à l'incitation à la qualité de service et à l'amélioration de la satisfaction client.

Article 177. **Pénalités pour manquement à l'exécution des obligations de service public**

La non-réalisation du Service par l'Opérateur constitue un manquement aux obligations de service public.

La pénalité pour trains supprimés est décrite en Annexe QR03.

La pénalité pour minute perdue est décrite en Annexe QR04.

La non-transmission aux usagers d'une d'information dans les conditions prévues par le plan d'information des usagers tel que définies en Annexe OS02, donne lieu à une pénalité en dédommagement du préjudice, d'un montant de 1 000 € par occurrence.

Tout retard de transmission ou transmission non conforme à date des livrables périodiques définis contractuellement à l'Annexe PI08, donne lieu à une pénalité en dédommagement du préjudice, d'un montant de 1 000€ par jour ouvré, dès le sixième (6ème) jour ouvré de retard.

Cette pénalité vaut également pour toute information due en vertu de la loi, non listée à l'Annexe PI08 dont la demande a été dument notifiée à l'Opérateur en lui laissant un délai raisonnable pour produire ladite information.

Les pénalités payées par l'Opérateur sont libératoires.

Article 178. **Réfactions de charge**

Cette disposition s'applique en cas de non-réalisation de l'offre de Transport de référence prévisionnelle, c'est-à-dire lors de la suppression d'un train prévu à l'Offre de Transport de Référence (dont les périodes d'allégement d'offre d'été et d'hiver). La non-réalisation de l'offre prévue donne systématiquement lieu, quelle qu'en soit la cause, à une réfaction de charges facturées au Tkm supprimé. Le montant unitaire appliqué est fixé pour la durée du contrat et indexé chaque année conformément aux dispositions de l'Article 165. Ce montant aux conditions économiques 2018 (CE2018) est fixé à :

- 3,14€ par Tkm si la suppression intervient hors cause de grève des agents de l'Opérateur,
- 4,20€ par Tkm si la suppression intervient pour cause de grève des agents de l'Opérateur.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 179. **Restitution des malus des mécanismes d'incitation à la performance du DRR**

L'Opérateur reverse à l'Autorité Organisatrice le solde du SAP en cas de solde positif pour l'Opérateur.

L'Opérateur reverse à l'Autorité Organisatrice le solde du Système d'Incitations Réciproques (IR) en cas de solde positif pour l'Opérateur.

L'Opérateur assume pleinement la charge financière au titre des dispositifs incitant à la déclaration de la composition réelle des convois.

Ces mécanismes font l'objet, conformément à l'Article 189, d'une information de l'Autorité Organisatrice.

.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 37. ÉLABORATION ET REGLEMENT DE LA CONTRIBUTION FINANCIERE

Article 180. **Pré-devis et devis**

Le montant de la Contribution Financière Prévisionnelle TTC est établi de manière annuelle, selon les modalités suivantes :

- Un premier montant prévisionnel estimatif (Pré-Devis) est transmis par l'Opérateur au plus tard au 30 juin de l'année N-1 pour l'année N.
- Au 15 septembre de l'année N-1, l'Opérateur adresse à l'Autorité Organisatrice un Devis Prévisionnel Annuel selon le format défini en Annexe FI02. Dans l'hypothèse d'une contestation des sommes portées au Devis Prévisionnel Annuel par l'Autorité Organisatrice, les Parties respectent les principes suivants :
  - Dans l'hypothèse où l'Autorité Organisatrice souhaite obtenir des informations complémentaires permettant d'illustrer les sommes dues, elle dispose d'un délai de quinze (15) jours ouvrés à compter de la réception du devis Prévisionnel Annuel pour faire connaître ses éventuelles observations et demander des compléments d'information à l'Opérateur, le cas échéant. En l'absence d'observation ou de demandes de compléments, dans ce délai, le Devis Prévisionnel Annuel est réputé conforme à l'application des dispositions conventionnelles ;
  - En tout état de cause, les échanges engagés entre les Parties à la suite d'une demande de complément d'information de l'Autorité Organisatrice ne peuvent en aucun cas avoir pour effet de décaler le versement des acomptes dus au titre de l'année.
- Le Devis Prévisionnel Annuel est approuvé par l'Autorité Organisatrice au plus tard le 31 décembre de l'année N-1. A défaut, il est fait application des stipulations de l'Article 181 ;

Les pré-devis et Devis Prévisionnels Annuels sont communiqués par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice via le portail sécurisé « STARTER ».

Le Devis Prévisionnel Annuel est établi conformément au format défini en Annexe FI02. Il comprend notamment le montant des postes pour lesquels la Convention prévoit une évolution :

- Les charges forfaitaires $C1_N$ indexées ;
- L'estimation des charges répercutées au réel C2 pour l'année N ;
- Une évaluation, pour l'année N :
  - des Recettes Directes du Trafic
  - des Autres Recettes ;
  - des Compensations Tarifaires ;
- une estimation de la CexP pour l'année N ;
- une estimation du reversement au titre du partage des recettes des voyages réalisés en continuité entre un « TGV » et un « TERGV en location de rames » ;
- une évaluation pour l'année N du montant de la contribution d'Ile de France Mobilités au titre de la soudure tarifaire.
- une estimation de la TVA au titre des Compensations Tarifaires.

L'ensemble des hypothèses retenues pour la détermination des éléments précités fait l'objet d'une note d'accompagnement du Devis, présentant notamment des commentaires argumentés sur les points suivants :

- les hypothèses d'indexation du forfait retenues ;
- les estimations des charges C2 ;

Cette note présente également une évaluation détaillée des Recettes Directes du Trafic et est accompagnée des hypothèses correspondantes, notamment en fonction :

- des résultats des trois exercices précédents ;
- de la consistance de l'offre et de ses modifications déjà décidées ;
- des prévisions de fréquentation ;
- des évolutions tarifaires décidées par l'Autorité Organisatrice en application de l'Article 85 ;
- des évolutions significatives de l'environnement socio-économique ;
- des améliorations de services mises en œuvre ;
- de l'attractivité accrue de l'offre liée au renouvellement du parc de Matériels Roulants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Les Recettes Directes du Trafic prévisionnelles et les trafics associés sont présentés selon une ventilation par grande typologie de titre (occasionnels, domicile-travail, domicile-études), permettant un suivi des évolutions entre les éléments prévisionnels et le réalisé.

Article 181. **Versement de la contribution financière**

Le versement de la contribution financière par l'Autorité Organisatrice se fait par acomptes mensuels correspondant au douzième du montant indiqué au Devis Prévisionnel Annuel approuvé par l'Autorité Organisatrice et majoré du taux de la TVA en vigueur au moment de leur exigibilité au périmètre des compensations tarifaires versées par l'Autorité Organisatrice.

L'Autorité Organisatrice mandate chaque acompte mensuel selon un échéancier établi sur la base du Devis Prévisionnel Annuel afin que son paiement effectif parvienne sur le compte de l'Opérateur au plus tard le premier jour ouvré du mois concerné. Une facture est émise par l'Opérateur et réceptionnée par l'Autorité Organisatrice au moins trente (30) jours calendaires avant l'échéance. L'acompte du mois de janvier de l'année est versé le 20 janvier au plus tard de cette même année.

Dans l'attente de l'approbation du devis relatif à l'exercice N, les acomptes de l'année N sont identiques au douzième du montant du Devis Prévisionnel Annuel de l'année N-1 mis à jour des modifications rendues exécutoires conformément à l'Article 16 qui impactent l'exercice N et indexés avec les valeurs connues d'indices au 31 décembre de l'année N-1.

Après approbation définitive du Devis Prévisionnel Annuel, le premier acompte correspondant est ajusté du montant des régularisations à intervenir sur le ou les acomptes versés depuis le début de l'année N.

En cas de retard de versement des sommes dues, lesdites sommes sont de plein droit majorées, à compter du jour suivant la date limite prévue pour le versement, d'intérêts de retard calculés *prorata temporis*, au taux légal majoré de un (1) point.

Article 182. **Décompte définitif**

Le décompte définitif détaille le calcul de la contribution financière définitive, incluant notamment les pénalités, réfactions et bonus/malus. Le modèle de décompte définitif figure en Annexe FI13.

Une première estimation est transmise par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice au 31 mars de l'année N+1, au format du tableau du décompte définitif défini en Annexe FI13.

Le décompte définitif résulte des ajustements contractuels (avenants) et de l'application des mécanismes de la convention :

- Les charges forfaitaires $C1_N$ actualisées des variations entre les indices prévisionnels utilisés pour le compte d'exploitation prévisionnel et les indices réels définitifs ;
- Le montant des modifications des charges forfaitaires C1 éventuellement conclues ;
- Les réfactions de charges pratiquées pour non-réalisation d'offre ;
- Le montant définitif des charges *ad valorem* C2 et des charges constitutives de la contribution aux charges de capital;
- Le montant réel détaillé des produits conventionnels du service ;
- Le montant réel des Contributions d'exploitation partenaires (CexP), détaillé par AOM ;
- Le montant réel de la contribution relative au partage des recettes des voyages réalisés en continuité entre un « TGV » et un « TERGV en location de rames » ;
- Le montant actualisé de la Contribution d'Île-de-France Mobilités au titre de l'impact de la soudure tarifaire sur le compte du Service ;
- Le montant réel de la TVA due au titre des Compensations Tarifaires.

La Contribution Financière Définitive de l'année N est établie selon les modalités suivantes :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- Au 31 mai de l'année N+1, l'Opérateur adresse à l'Autorité Organisatrice un projet de décompte définitif selon le format figurant en Annexe FI13. Ce projet de décompte définitif fait apparaître, pour chaque élément listé au sein de ladite Annexe, l'écart entre le Devis Annuel et le réel constaté.
- L'Autorité Organisatrice a jusqu'au 31 août de l'année N+1 pour le contester, en notifiant à l'Opérateur ses motifs précis de contestation, le cas échéant, les montants en cause et les éléments justificatifs correspondants. Passée cette date et à défaut pour l'Autorité Organisatrice d'avoir manifesté son désaccord par courrier, le décompte définitif est réputé conforme à l'application des dispositions conventionnelles.
- Dans le cas d'une contestation par l'Autorité Organisatrice, les Parties ont jusqu'au 31 octobre de l'année N+1 pour parvenir à un accord sur le contenu du décompte définitif.
- En tout état de cause, au plus tard le 31 octobre de l'année N+1, l'Opérateur adresse à l'Autorité Organisatrice la facture définitive de l'année N établie sur la base du décompte définitif.
- Cette proposition de décompte définitif est soumise aux instances délibérantes de l'Autorité Organisatrice. Elle devient, après approbation, le décompte définitif sur la base duquel est déterminé le solde versé à l'Opérateur par l'Autorité Organisatrice ou à rembourser par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice, après imputation des acomptes déjà versés. En l'absence d'approbation, il est fait application des dispositions de l'Article 183.
- En cas de retard de transmission par l'Opérateur du projet de décompte définitif, l'ensemble des échéances du présent article sont décalées à due concurrence du nombre de jour de retard.

Article 183. **Cas particulier d'un désaccord concernant la facture définitive**

Dans toutes les hypothèses de désaccord, l'Autorité Organisatrice verse à l'Opérateur, dans le délai de trente (30) jours visé à l'Article 182 qui précède, les sommes non contestées de la facture définitive. Sont notamment concernées les sommes appelées au titre du C2 pour ce qui concerne les prestations régulées et la contribution aux charges de capital dans la mesure où l'Opérateur apporte les justificatifs attestant qu'il a effectivement comptabilisé les sommes concernées.

Dans l'hypothèse où l'Autorité Organisatrice souhaite obtenir des informations complémentaires permettant d'illustrer les sommes dues, elle dispose d'un délai de trente (30) jours ouvrés à compter de la réception de la Facture Définitive visée à l'Article 182 et des justificatifs qui l'accompagnent pour faire connaître et justifier son point de vue, à l'appui d'éléments factuels. Passé ce délai, les justificatifs sont réputés validés.

Article 184. **Versement du solde**

Le solde au titre de l'année N fait l'objet d'une régularisation :

- Lorsque le solde est en faveur de l'Autorité Organisatrice, le montant vient en en déduction du 1er acompte provisoire qui suit l'acceptation du décompte définitif par l'Autorité Organisatrice, versé au titre de la contribution de fonctionnement prévisionnelle de l'année N+2 ;
- Lorsque le solde est en défaveur de l'Autorité Organisatrice, le règlement définitif des sommes dues au titre de l'année N doit intervenir dans les quarante-cinq (45) jours qui suivent la réception par l'Autorité Organisatrice de la facture définitive adressés par l'Opérateur.

Le règlement par l'Autorité Organisatrice de la facture définitive annuelle relative au solde de la Contribution Financière vaut clôture définitive liant les Parties.

Toutefois, tout montant de charges dues mais non connu définitivement par la Direction régionale « TER Hauts-de-France »" de SNCF Mobilités à la date dudit règlement, extérieurs à cette dernière, est répercuté sur la facture de l'exercice au cours duquel il est réglé par SNCF Mobilités.

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

En cas de retard de versement par l'une des parties, aux conditions de la présente convention, des sommes dues à l'autre partie, lesdites sommes sont de plein droit majorées, à la date limite prévue pour le versement, d'intérêts de retard calculés *prorata temporis*, au taux d'intérêt légal majoré de un point.

Les versements se font sur un compte ouvert au nom de l'Opérateur dont les coordonnées sont précisées en Annexe FI14. Les éventuels paiements de l'Opérateur sont effectués sur le compte dont les coordonnées sont précisées en Annexe FI14. Tout changement de coordonnées bancaires doit être notifié à l'autre Partie.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

TITRE VI. PILOTAGE DE LA CONVENTION ET CONTRÔLE DE L'OPÉRATEUR

Chapitre 38. INFORMATION DE L'AUTORITE ORGANISATRICE

Article 185. Informations relatives à l'organisation et à l'exécution du Service

La transmission à l'Autorité Organisatrice des informations relatives à l'organisation et au suivi de l'exécution de la Convention se fait dans le respect des textes en vigueur, notamment de l'article L. 2121-19 du Code des transports, sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires.

L'Autorité Organisatrice établit un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, qui définit des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel et par toute personne travaillant pour son compte de l'interdiction de divulgation de ces informations.

La transmission d'informations au titre du présent article respecte les stipulations de l'Article 139. L'Autorité Organisatrice peut demander tout complément d'information nécessaire à la bonne compréhension des données transmises en termes de périmètre ou de consistance.

L'Opérateur assure la production, la mise en qualité et l'actualisation régulière des données. Il met en œuvre des processus de partage automatisés et dématérialisés, via notamment le portail d'accès sécurisé « STARTER » qui est déployé au cours de l'exécution de la Convention.

Toutes les informations, donnée et documents fournis par l'Opérateur sont transmis dans des formats lisibles, exploitables et modifiables par l'Autorité Organisatrice. Les copies de documents sur des formats images ou non modifiables sont proscrits sauf cas dument justifié par l'Opérateur (images ou formats de type PDF). Des formats exploitables sur les logiciels bureautiques les plus fréquents sont privilégiés (de type Excel ou Word). Les formules de calcul de tout fichier de calcul sont conservées ou, à défaut, les hypothèses et méthodes de calcul sont simultanément précisées.

Article 186. Informations pour la réattribution du Service

Dans le respect des dispositions légales et réglementaires en vigueur, notamment de l'article L. 2121-19 du Code des transports, les informations pour la réattribution du service sont fournies soit par application des dispositions de l'Article 32 soit en application des dispositions prévues à échéance de la Convention.

Dans ce cadre et à la demande de l'Autorité Organisatrice, l'Opérateur lui transmet les informations nécessaires à la conduite de procédures de passation de contrats de service public respectant les dispositions prévues à l'Article L. 3 du Code de la commande publique et de l'article L. 2121-16 du Code des transports.

Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un potentiel nouvel exploitant pour les Services faisant l'objet d'une procédure de réattribution est établi dans le délai prévu par l'article L. 2121-22 du Code des transports, à savoir dans un délai de neuf mois courant à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007.

Des informations relatives aux salariés concourant à la réalisation du Service sont communiquées sans préjudice des dispositions des articles L. 2121-22 et suivants et du décret n°2018-1242 du 26 décembre 2018. Ces données sont :

- Le nombre de salariés répartis par type de métier ;
- les types de contrat de travail ;
- la proportion d'emplois concourant directement à la réalisation du Service ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- la masse salariale et les charges sociales desdits personnels, Ces données sont éclairées de la pyramide des âges et des niveaux de qualification des agents concernés ;
- la description des plans de formation.

Article 187. **Information périodique**

L'Opérateur transmet périodiquement à l'Autorité Organisatrice les informations nécessaires au pilotage stratégique et opérationnel du service public. Dès leur transmission, elles demeurent accessibles en permanence à la demande de l'Autorité Organisatrice.

L'ensemble des informations périodiques et des indicateurs prévus à la Convention ainsi que leur format, leur niveau de confidentialité, leur périodicité, au moins annuelle, et leur échéance sont stipulés en Annexe PI08.

L'Opérateur met en place un dispositif de transmission dématérialisé automatique via « STARTER », comprenant l'horodatage des transmissions. Les données sont consultables à partir d'outils non exclusifs (logiciels et formats que l'Autorité Organisatrice peut acquérir et exploiter elle-même). La mise en qualité des données et de leurs processus de transmission et de gestion, en lien avec les services informatiques des Parties, est pilotée dans le cadre du Comité Technique « Gestion et Financement ».

Les indicateurs se classent en trois (3) catégories. Ils peuvent faire l'objet de transmission à l'Autorité Organisatrice sous forme de plans d'actions et des mesures correctrices envisagées :
- ceux qui visent à vérifier la conformité des prestations réalisées avec le service commandé ;
- ceux qui servent à constituer des alertes destinées à chacune des Parties dont notamment les indicateurs relatifs à la satisfaction client ;
- ceux qui servent au pilotage économique du Service.

Article 188. **Informations sur la fréquentation et la connaissance des usagers**

L'Opérateur réalise le calcul des voyages de manière systématique selon la méthode définie en Annexe PI09. Un récapitulatif par année pour toutes les OD est transmis conformément à l'Annexe PI15

L'Opérateur transmet les informations relatives à l'utilisation des facilités d'intégrations tarifaires en précisant les méthodes utilisées, y figurent au minimum les données prévues en Annexe PI11.

À partir de ces données et des comptages, l'Autorité Organisatrice doit être en mesure d'analyser les flux par section de ligne et de mesurer l'adaptation réelle de l'offre de transports et du Matériel Roulant aux besoins de déplacements. Des évolutions de l'offre pourront être décidées en conséquence par l'Autorité Organisatrice. De même, la connaissance des flux de trafic permet à l'Autorité Organisatrice de mieux analyser les conséquences pour les usagers d'une modification de l'offre.

L'Opérateur partage avec l'Autorité Organisatrice le fichier anonymisé des abonnés. Celui-ci permet des traitements statistiques sur les abonnés (tous types d'abonnements, avec civilité, date de naissance, numéro abonné). Il est correctement formaté. Le fichier comprend le code INSEE et le nom de la commune de résidence, le code UIC et le nom des gares d'origine et de destination et la période de début et de fin de validité des titres sur une année civile. Ce fichier permet d'extraire l'ensemble des profils ayant acheté un titre, incluant les abonnés des régions limitrophes (l'Autorité Organisatrice accepte de les communiquer en retour aux Autorités Organisatrices limitrophes).

L'Opérateur fournit mensuellement un fichier de synthèse du trafic et des recettes issues du système FC12K ou de tout autre système amené à lui succéder, conformément à l'Annexe PI17. Une répartition des ventes par canaux de vente est également transmise mensuellement. Dans ce document figurent les données reprises à l'Annexe PI18.

L'Opérateur partage trimestriellement :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- Les données trafic et recettes par liaison suivant l'Annexe PI19 ;
- Les données par tarif conformément à l'Annexe TF05.

Des données complémentaires sont transmises annuellement conformément à l'Annexe TF06.

L'Opérateur fournit annuellement un fichier des ventes de titres du Service par gare en différenciant les gares pour lesquelles le distributeur est l'activité Voyages ou « TER Hauts-de-France » de SNCF Mobilités conformément à l'Annexe PI20.

L'Opérateur transmet, trimestriellement, le fichier sur le baromètre de satisfaction des usagers du Service. Pour leur exploitation statistique, il comprend le code INSEE de la commune de résidence, le code UIC et le nom des gares de montée et de descente, le mode de rabattement, la fréquence, l'âge, le motif et la note de satisfaction de l'usager enquêté. L'Autorité Organisatrice peut communiquer sur les résultats de ces enquêtes.

Les données issues des comptages sont mises à disposition des Parties dans les conditions définies à l'Article 112.

Les données issues des validations de la billettique « Pass Pass » sont mises à jour régulièrement et partagées avec l'Autorité Organisatrice.

Article 189. **Information sur les mécanismes d'incitation à la performance du DRR**

Les résultats du Système d'Incitations Réciproques (SR) pour l'Opérateur, incluant le nombre de Tkm supprimés par tranche et les bonus ou malus concernés, sont communiqués à l'Autorité Organisatrice afin d'en apprécier l'évolution année par année.

Les résultats du Système d'Amélioration des Performances (SAP) pour l'Opérateur, incluant minutes perdues aux 100KM au-delà de l'objectif et les bonus ou malus concernés, sont communiqués à l'Autorité Organisatrice afin d'en apprécier l'évolution année par année.

L'Opérateur communique ses résultats relatifs au dispositif incitant à la déclaration de la composition réelle des convois.

Ces données sont communiquées dans le cadre du rapport d'activité annuel au sein de son annexe financière.

Article 190. **Rapport d'Activité Annuel de l'Opérateur**

Conformément à l'article L. 2141-11 du Code des transports et au décret n°2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités, l'Opérateur établit le rapport d'activité portant sur chaque année A et le transmet à l'Autorité Organisatrice avant le 30 juin en année A+1. Le rapport respecte les principes comptables d'indépendance des exercices notamment de permanence des méthodes retenues pour l'élaboration de chacune de ses parties, tout en permettant la comparaison entre l'année faisant l'objet du rapport et la précédente. Les données financières produites par l'Opérateur permettent à l'Autorité Organisatrice d'identifier l'emploi de la contribution financière qu'elle verse.

Le sommaire détaillé du rapport figure en Annexe PI12.

Ce rapport est composé de deux parties. Une première partie, non confidentielle, comprenant des éléments descriptifs permettant d'apprécier l'exécution au regard de la consistance des services et des objectifs fixés par l'Autorité Organisatrice. Une seconde partie, confidentielle, présente les résultats économiques et financiers et les états comptables.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

L'ensemble des indicateurs de transparence financière identifiés en tant que tel dans la liste des Annexes est transmis simultanément.

L'Opérateur fournit les commentaires et justificatifs permettant d'expliquer à l'Autorité Organisatrice, à partir des comptes, les évolutions constatées d'une année sur l'autre, tant sur les charges (à compter de l'exercice comptable 2020 sur le compte de résultat) que, le cas échéant, sur les règles de gestion appliquées. Les comptes annuels sont accompagnés d'un rappel du compte d'exploitation définitif.

Les informations transmises à l'Autorité Organisatrice sont conformes à l'arrêté du 17 mars 2016 listant les informations transmises annuellement par l'Opérateur aux autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire.

Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport sont tenues par l'Opérateur à la disposition de l'Autorité Organisatrice dans le cadre de son droit de contrôle.

Article 191. **Transparence financière**

En application de l'article L. 2141-10 du Code des transports, l'Opérateur est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Il tient, pour la présente Convention, une comptabilité permettant à l'Autorité Organisatrice d'apprécier notamment les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées.

Le compte d'exploitation définitif retrace la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la Convention sur l'année civile concernée. Il respecte la norme française en vigueur ainsi que les grands principes régissant la comptabilité des entreprises : image fidèle, comparabilité, continuité de l'activité, régularité, sincérité, prudence et permanence des méthodes. Le compte d'exploitation définitif est constitué des produits et charges directement ou indirectement liés à l'exploitation du Service, y compris les éléments financiers ou exceptionnels s'y rapportant. Les comptes d'exploitation du Service (CRN/CRD) sont établis conformément à l'Annexe FI15.

En cas de changement de méthodes entre exercices, l'Opérateur en informe l'Autorité Organisatrice selon l'Annexe FI11.

Les comptes détaillés par ligne observent les mêmes principes et respectent la décomposition par ligne définie en Annexe FI12. Ces comptes par lignes présentent une répartition des charges par destination et des recettes. Ils sont transmis à l'Autorité Organisatrice en appui du décompte définitif conformément à l'Annexe FI16.

Une Annexe (FI17) au compte d'exploitation définitif détaille et argumente le montant des provisions tel qu'il figure au compte d'exploitation arrêté au 31 décembre de l'exercice N-1. Une Annexe (FI18) sur les prêts et emprunts de Matériel Roulant détaille le bilan des locations réalisées au cours de l'exercice N-1, par autorité organisatrice, sur la base des barèmes en vigueur (distinguant les unités d'œuvre des prêts et emprunts, par série de matériels).

Une balance générale est transmise chaque année conformément au format de l'Annexe FI21.

Un tableau où figurent les effectifs propres au Service (en Équivalent Temps Plein) est transmis chaque année conformément au format de l'Annexe FI22.

Enfin, le montant des charges routières facturées au réel et des commissions de distribution répercutées au réel font l'objet d'une information annuelle conformément aux Annexes FI23 et FI24.

L'ensemble des données prévues dans le cadre de la transparence financière sont remises à l'Autorité Organisatrice dans une note détaillée et argumentée sur chaque point au plus tard au 30 juin de l'année N pour l'exercice N-1, avec le décompte définitif. L'Autorité Organisatrice dispose de la possibilité de demander des explications complémentaires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 192. **Pouvoir de contrôle et d'audit de l'Autorité Organisatrice**

L'Autorité Organisatrice dispose d'un pouvoir de contrôle sur le service public visant à s'assurer de la bonne exécution de la Convention par l'Opérateur.

L'Opérateur s'engage à faciliter ce contrôle et à donner accès à l'Autorité Organisatrice à toutes les informations relatives à l'organisation ou à l'exécution du Service et aux missions faisant l'objet de la Convention. Conformément à l'article L. 2121-19 du Code des transports, cette transmission se fait sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires.

Les contrôles peuvent se faire sur pièce et sur place.

L'Autorité Organisatrice avise l'Opérateur de tout contrôle par courrier recommandé avec accusé de réception, dans un délai minimum de quinze (15) jours précédant la date du contrôle souhaité. Ce courrier contient *a minima* le périmètre du contrôle prévu, ainsi que les prénoms, nom, fonction des personnes désignées et l'entité à laquelle elles appartiennent.

L'Autorité Organisatrice peut ainsi vérifier les méthodes, les outils et les données servant à l'établissement par l'Opérateur de tous les documents techniques, comptables et financiers nécessaires à la bonne exécution de la présente Convention.

L'Autorité Organisatrice peut mandater des experts issus de ses services ou d'une entreprise choisie à cet effet. L'Autorité Organisatrice se réserve le droit de procéder, auprès d'un conseil indépendant du Groupe Public Ferroviaire, à l'expertise de toute information transmise par l'Opérateur. La désignation par l'Autorité Organisatrice de ses mandataires doit être réalisée de manière à éviter tout conflit d'intérêt, de sorte que l'Autorité Organisatrice s'interdit de désigner tout prestataire appartenant à un groupe dont l'activité est susceptible d'entrer en concurrence avec celle de l'Opérateur.

Le contrôle réalisé par l'Autorité Organisatrice ou ses mandataires habilités se déroule dans le respect des règles de confidentialité définies à l'Article 139 de la Convention.

Les agents représentant l'Autorité Organisatrice ou les mandataires habilités par elle peuvent se faire présenter par l'Opérateur toutes pièces et tous documents pour les activités situées dans le champ de la Convention.

Préalablement à toute opération de contrôle les représentants ou personnes habilitées, à leur arrivée au sein des locaux de l'Opérateur, déclinent leur identité et demandent à contacter un membre de l'encadrement de l'Opérateur.

Les audits sont réalisés dans le respect du contradictoire, un exemplaire du rapport d'audit est remis à l'Opérateur.

En vertu de l'article L. 1263-2 du Code des transports, tout différend relatif à la communication d'informations à l'Autorité Organisatrice est susceptible de donner lieu à saisine de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre 39. PILOTAGE DU SERVICE PUBLIC

Article 193. Comité de pilotage

Le comité de pilotage est chargé de maintenir le dialogue entre l'Opérateur et l'Autorité Organisatrice, à un niveau stratégique. Ce comité a pour mission d'arrêter les orientations et d'effectuer un bilan de l'exécution de la Convention.

Le comité de pilotage est constitué de telle sorte que l'Autorité Organisatrice soit représentée par le Président du Conseil Régional et le Vice-Président en charge des transports ou leurs représentants dûment habilités, et que l'Opérateur soit représenté par le Directeur régional Hauts-de-France de SNCF Mobilités ou son représentant dûment habilité. Chaque délégation peut comprendre d'autres représentants. Le Gestionnaire d'Infrastructure et le gestionnaire des gares peuvent y être associés. Les Parties s'informent mutuellement des participants.

Le comité se réunit autant que nécessaire à la demande de l'Autorité Organisatrice. L'Opérateur peut proposer une réunion ou porter un sujet à l'ordre du jour. Au cours du comité, sont notamment évoqués :

- une présentation de la commande du Service Annuel de l'année à venir ;
- et un bilan provisoire de l'année écoulée.

Article 194. Comité d'exploitation

Le Comité d'exploitation exerce une mission de pilotage opérationnel et de suivi de l'exécution de la Convention. Il est chargé de la préparation puis de l'exécution des décisions du comité de pilotage et de veiller régulièrement à la bonne application de la présente Convention, notamment par un examen synthétique de l'activité des comités techniques et le suivi des recettes réalisées par segment de trafic par rapport aux prévisions.

Il se réunit mensuellement sur convocation de l'Autorité Organisatrice.

Il est ainsi composé :

- du Directeur des Transports de l'Autorité Organisatrice ou de son représentant ;
- des responsables des services concernés de la Direction des Transports de l'Autorité Organisatrice ou de leurs représentants ;
- du Directeur de la Convention « TER Hauts-de-France » ou de son représentant (SNCF Mobilités) ;
- du Directeur financier « TER Hauts-de-France » ou de son représentant (SNCF Mobilités) ;
- Le comité peut solliciter, en tant que de besoin, la présence de toute personne dont l'expertise est jugée utile à ses travaux. Les Parties s'informent mutuellement des participants.

Le comité d'exploitation est élargi une (1) fois par trimestre alternativement au :

- Directeur Régional du Gestionnaire des Gares ou son représentant pour la thématique « Gares », lequel fait savoir la présence de toute personne dont l'expertise est jugée utile ;
- Directeur Régional du gestionnaire d'Infrastructure ou son représentant pour la thématique « Infra », lequel fait savoir la présence de toute personne dont l'expertise est jugée utile.

Au cours des comités de direction élargis au Gestionnaire des Gares, les participants se concertent pour définir, conformément aux stipulations de la présente Convention, le niveau de services et les investissements à engager sur les gares des segments b et c en vue de maîtriser l'évolution des charges en gare.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 195. **Comités techniques thématiques**

Des comités de travail thématiques sont mis en place au niveau technique en tant que de besoin entre les Parties, afin d'évoquer tous projets en lien avec le service et de contrôler l'exécution de la Convention selon les thématiques.

La liste des thématiques des comités techniques est donnée en Annexe PI05. Cette liste n'est pas exhaustive et peut être adaptée selon les besoins, d'un commun accord entre les Parties.

Chaque comité peut solliciter, en tant que de besoin, la présence de toute personne dont l'expertise est jugée utile à ses travaux. Les Parties s'informent mutuellement des participants.

Les comités techniques se réunissent à l'initiative de l'Autorité Organisatrice, au moins une fois par trimestre, sans préjudice des rencontres supplémentaires entre techniciens qui sont nécessaires sur des sujets spécifiques.

Chaque comité technique établit une programmation annuelle de son activité, qui fait l'objet d'un examen en comité d'exploitation. Les principales conclusions de ces comités sont rapportées conjointement par les Parties lors de la réunion des comités d'exploitation.

Article 196. **Comité annuel relatif au bilan de l'exploitation**

Chaque année, après transmission du rapport d'activité de l'année A-1 et au plus tard avant la fin de l'année A, les Parties se rencontrent pour examiner ce bilan.

La composition du comité correspond au minimum au comité d'exploitation, et, si l'Autorité Organisatrice le demande, au comité de pilotage.

L'Opérateur présente un bilan synthétique du rapport d'activité.

Sont successivement examinés les thématiques suivantes :
- le service réalisé par rapport au prévisionnel,
- le trafic de voyageurs réalisé par rapport au prévisionnel,
- les objectifs de performance réalisés par rapport au prévisionnel,
- les comptes,
- le bilan de l'organisation de l'Opérateur,
- le bilan des actions pour promouvoir le réseau,
- le bilan des actions pour le développement durable,
- le bilan des biens (matériels, outils, patrimoine),
- le bilan de performance de la maintenance (dont l'avancement du programme d'opérations patrimoniale).

Article 197. **Instances de pilotage spécifiques aux capacités d'infrastructures**

Les Parties échangent autant que nécessaire avec SNCF Réseau pour examiner les questions relatives à l'affectation des capacités sur les lignes et sections de lignes intéressant l'Autorité Organisatrice et traiter tout sujet permettant d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure.

En accord avec le DRR, les Parties optimisent autant que nécessaire leur coordination pour une bonne optimisation des capacités d'infrastructures et un suivi efficient de la vie des sillons.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Article 198. **Instances de pilotage spécifiques au financement des gares**

Outre les instances de pilotage prévues à la Convention, des instances régionales de concertation (IRC) pour les gares sont organisées en vertu de l'article 14 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire modifié par le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire. Ces instances sont organisées par et sous la responsabilité du gestionnaire des gares, l'Opérateur et l'Autorité Organisatrice y participent

Article 199. **Fonctionnement des comités**

Les comités dédiés à l'exécution de la présente Convention sont décrits en Annexe PI05, comprenant les instances visées à l'Article 193, à l'Article 194, à l'Article 195, et à l'Article 196.

Ces comités permettent aux Parties de se concerter sur l'exécution du contrat et de constituer les dossiers ou de déterminer les projets de décisions devant être soumis par la suite à leurs instances décisionnelles décrites en Annexes PI01 et PI02.

Les Parties s'efforcent d'anticiper la programmation des comités de manière à assurer la bonne exécution de leurs engagements réciproques et une instruction à temps des projets soumis à leurs instances décisionnelles, conformément à l'Article 16 relatif à la modification de la présente Convention.

Les documents échangés entre les Parties pour ces comités ont un caractère préparatoire et non définitif, en ce qu'ils permettent aux agents travaillant pour leur compte de convenir, le cas échant, de propositions aux instances décisionnelles habilitées. Ces documents ne sont pas contresignés par les représentants habilités des Parties, ils ne sont donc pas communicables au public, sauf accord expresse et conformément à l'Article 139 relatif à la confidentialité.

Ces comités sont animés par les services de l'Autorité Organisatrice qui en assure le secrétariat, comprenant les convocations, l'envoi de l'ordre du jour et la rédaction du projet de compte-rendu.

L'ordre du jour des comités est fixé par l'Autorité Organisatrice, en concertation avec l'Opérateur, dans un délai de dix (10) jours ouvrés avant la date de l'instance. Les Parties s'engagent à préciser autant que nécessaire les actions attendues.

Les documents permettant la préparation des comités sont transmis par les Parties au moins cinq (5) jours ouvrés avant la date de l'instance dès lors qu'est fixé le point de l'ordre du jour auquel ils se rapportent. En cas d'impossibilité pour l'Opérateur de respecter le délai de transmission, celui-ci alerte l'Autorité Organisatrice et fait ses meilleurs efforts pour permettre à l'Autorité Organisatrice de prendre préalablement connaissance desdits documents. Les documents échangés en séance sont transmis au plus tard après le délai d'observation du projet de compte rendu.

Le projet de compte-rendu des comités est rédigé par l'Autorité Organisatrice, il est transmis à l'Opérateur au plus tard dix (10) jours ouvrés après la tenue de la réunion. L'Opérateur dispose d'un délai de dix (10) jours ouvrés pour apporter ses remarques ; passé ce délai, le projet rendu est considéré comme accepté par les Parties. En cas de désaccord, les Parties conviennent des conclusions du comité au plus tard lors de la tenue de l'instance suivante.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

TABLE DES ANNEXES

Chapitre	Article	Réf.	Libellé	Périodicité	Niveau de confidentialité
Données financières (FI)					
Chapitre 34Chapitre 34	Article 162 Article 168	FI01	Devis pour le Service à Grande Vitesse (« TERGV »)	Fixe	1
Chapitre 12	Article 58	FI02	Devis prévisionnel annuel et note d'accompagnement	Annuelle	1
Chapitre 35	Article 170 Article 172				
Chapitre 37	Article 180				
Chapitre 12	Article 64	FI03	Devis de réponse à une demande d'évolution de l'offre de transports ou de service	À chaque demande d'évolution	1
Chapitre 5	Article 22	FI04	État comptable des Matériels Roulants affectés au service	Annuelle	1
Chapitre 14	Article 71				
Chapitre 24	Article 113 Article 114				
Chapitre 26	Article 118 0				
Chapitre 34	Article 160				
Chapitre 5	Article 22	FI05	État comptable des biens affectés au service hors Matériel Roulant	Annuelle	1
Chapitre 24	Article 113 Article 114				
Chapitre 34	Article 160				
Chapitre 3	Article 18	FI06	Programme pluriannuel d'investissement (PPI) IF et MR	Fixe	1
Chapitre 24	Article 113				
Chapitre 26	0				
Chapitre 27Chapitre 27	Article 126 Article 127				
Chapitre 34Chapitre 34	Article 156 Article 157	FI07	Trajectoire financière prévisionnelle du compte conventionnel.	Fixe	2
Chapitre 34	Article 164	FI10	Description des modalités de répartition des recettes directes du trafic dont découpage des liaisons FC12K du périmètre	Fixe	2
Chapitre 38	Article 191	FI11	Impact de l'évolution des règles de gestion	Annuelle	1
Chapitre 6	Article 30	FI12	Description des regroupements de lignes utilisés pour les comptes de lignes	Fixe	3
Chapitre 38	Article 191				
Chapitre 21	Article 101	FI13	décompte définitif annuel, de la note d'accompagnement et du format des pièces justificatives des charges facturées *ad valorem* en C2	Annuelle	1
Chapitre 34	Article 163				
Chapitre 35	Article 170 Article 171 Article 172				
Chapitre 37	Article 182				
Chapitre 37	Article 184	FI14	Coordonnées bancaires des parties	Fixe	1
Chapitre 38	Article 191	FI15	Comptes d'Exploitation du Service (CRN/CRD)	Annuelle	1
Chapitre 38	Article 191	FI16	comptes de lignes	Annuelle	1
Chapitre 38	Article 191	FI17	Annexe au compte d'exploitation détaillant le montant des provisions	Annuelle	1
Chapitre 26	Article 124	FI18	Annexe au compte d'exploitation détaillant le montant des prêts et emprunts	Annuelle	1
Chapitre 38	Article 191				
Chapitre 3	Article 19	FI19	Mise à jour de la trajectoire financière prévisionnelle à 3 ans du compte conventionnel	Annuelle	2
Chapitre 34	Article 156				
Chapitre 34	Article 162 Article 169	FI20	Décomposition du forfait de charges C1 par poste	Fixe	1
Chapitre 38	Article 191	FI21	Balance comptable générale	Annuelle	1
Chapitre 38	Article 191	FI22	Effectifs utiles à la production du Service (« TER »)	Annuelle	1
Chapitre 38	Article 191	FI23	Montant des charges routières facturées au réel	Annuelle	2
Chapitre 38	Article 191	FI24	Montant des commissions de distribution	Annuelle	1
Chapitre 34	Article 163				
Chapitre 34	Article 167	FI25	Récapitulatif des avenants à la convention	Annuelle	NC
Chapitre 34	Titre V.Chapitre 34.Article 160	FI26	Impact des changements de norme comptable (CRC2 → CRC4)	Fixe	1
Chapitre 34	Article 158	FI27	Suivi des bonus / malus / pénalités / réfactions / objectif de	Trimestrielle	1

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre	Article	Réf.	Libellé	Périodicité	Niveau de confidentialité
Chapitre 36	Article 173		recettes		
Données générales (GN)					
Généralités		GN01	Carte du réseau	Fixe	NC
Généralités		GN02	Nombre de terminaux de vente physiquement présents dans les espaces de vente du Service (« TER »)	Fixe	3
Matériel (MR)					
Chapitre 7	Article 33	MR01	État physique des Matériels Roulants affectés au Service	Annuelle	2
Chapitre 14	Article 71				
Chapitre 24	Article 113				
Chapitre 26	Article 117				
	Article 118				
	0				
Chapitre 26	Article 117	MR02	Liste des constituants des Matériels Roulants	Fixe	NC
Chapitre 20	Article 98	MR04	Description technique des Matériels Roulants	Fixe	NC
Chapitre 26	Article 1180				
Chapitre 26	0	MR05	Schéma Directeur du parc Matériel Roulant	Annuelle	1
	Article 121				
Chapitre 26	Article 123	MR06	Liste des Matériels Roulants en crédit-bail	Fixe	3
Chapitre 27	Article 127	MR07	Description des installations de maintenance et de logistique	Annuelle	2
Chapitre 27	Article 127	MR09	Schéma Directeur des installations de maintenance et de logistique	Annuelle	2
Chapitre 26	Article 118	MR10	Liste des indicateurs théoriques de besoins de parc	Annuelle	1
Offre de service (OS)					
Chapitre 6	Article 26	OS01	Description des conditions de mise en œuvre du service « Accès TER »	Fixe	NC
Chapitre 15	Article 74				
0	Article 39	OS02	Description du Plan d'Information des Usagers (PIU) mis en œuvre pour assurer la continuité du Service	Fixe	NC
Chapitre 36	Article 177				
Chapitre 15	Article 73	OS03	Description des services en gare	Fixe	NC
Chapitre 16	Article 77				
Chapitre 17	Article 79				
Chapitre 17	Article 80				
Chapitre 15	Article 74	OS04	Description du phasage du déploiement du service « Accès TER » dans les gares	Fixe	NC
Chapitre 16	Article 75	OS07	Description du dispositif de distribution des titres de transport	Fixe	NC
	Article 76				
	Article 77				
Chapitre 16	Article 75	OS08	Description des supports de titre proposés	Fixe	NC
Chapitre 15	Article 74	OS10	indicateurs de pilotage du dispositif « Accès TER »	trimestrielle	3
Chapitre 17	Article 80	OS12	indicateurs de pilotage des dispositifs d'information voyageurs	trimestrielle	3
	Article 81				
Chapitre 22	Article 106				
Chapitre 28	Article 131	OS15	Description des indicateurs de pilotage du dispositif Billettique	Trimestrielle	3
Chapitre 15	Article 73	OS16	Liste des points d'arrêt (gares et haltes) du périmètre de la Convention	Fixe	NC
Chapitre 25	Article 116				
Chapitre 28	Article 129	OS17	liste des équipements billettique du Service (réseau « TER »)	Fixe	NC
Chapitre 25	Article 116	OS18	Indicateurs relatifs aux abris à vélos	annuelle	3
Chapitre 16	Article 76	OS19	Liste des dépositaires de vente	Fixe	NC
Offre de transport (OT)					
Chapitre 1	Article 10	OT01	Liste des lignes commerciales	Fixe	NC
Chapitre 6	Article 25				
	Article 26				
Chapitre 13	Article 66				
	Article 68				
Chapitre 36	Article 174				
	Article 175				
Chapitre 6	Article 30	OT02	Planning prévisionnel de fermeture des lignes ferroviaires défini par SNCF Réseau	Fixe	3
0	Article 39	OT03	Description du Plan de Transport Adapté (PTA) défini pour assurer la continuité du Service	Annuelle	3
Chapitre 12	Article 61				
Chapitre 12	Article 57	OT04	Liste des circulations ferroviaires et routières de l'offre de transport théorique au Service Annuel 2019	Fixe	3
	Article 60				
Chapitre 21	Article 105				
Chapitre 26	Article 120				

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre	Article	Réf.	Libellé	Périodicité	Niveau de confidentialité
Chapitre 26	Article 124				
Chapitre 12	Article 57	OT05	Liste des circulations ferroviaires et routières de l'offre de transport théorique à compter du Service Annuel 2020	Fixe	3
	Article 60				
Chapitre 21	Article 105				
Chapitre 26	Article 120				
Chapitre 12	Article 58	OT06	Description de l'offre de transport de référence annuelle : volume d'offre par ligne et par mois	Annuelle	3
Chapitre 12	Article 58	OT07	Grille horaire prévisionnelle de l'offre de transport de référence annuelle	Annuelle	NC
Chapitre 12	Article 58	OT08	Composition prévisionnelle des trains de l'offre de transport de référence annuelle	Annuelle	3
Chapitre 26	Article 118				
	Article 120				
Chapitre 36	Article 175				
Chapitre 12	Article 59	OT09	Description des principes applicables aux services routiers	Fixe	3
Chapitre 12	Article 62	OT10	Calendrier de construction de l'horaire de service	Fixe	NC
Chapitre 12	Article 63				
Chapitre 12	Article 62	OT11	Description des différentes catégories de travaux d'infrastructure	Fixe	NC
Chapitre 12	Article 64	OT12	Format du cahier des charges d'une étude de modification de l'offre de transport théorique	Fixe	3
Chapitre 14	Article 69	OT13	Description des dessertes du service à grande vitesse	Annuelle	3
	Article 71				
Pilotage (PI)					
Chapitre 3	Article 16	PI01	Description des instances de pilotage de SNCF Mobilités	Fixe	3
Chapitre 39	Article 199				
Chapitre 3	Article 16	PI02	Description des instances de pilotage de la Région	Fixe	3
Chapitre 39	Article 199				
Chapitre 6	Article 26	PI03	Liste des conventions passées avec des tiers au contrat	Fixe	3
	Article 29				
Chapitre 10	Article 46				
Chapitre 18	Article 86				
Chapitre 19	Article 92				
Chapitre 20	Article 96				
Chapitre 23	Article 110				
Chapitre 35	Article 170				
Chapitre 6	Article 26	PI04	Liste des services de transport assurés par l'Autorité Organisatrice en propre	Fixe	NC
Chapitre 12	Article 62	PI05	Description des Comités Techniques Dédiés	Fixe	NC
Chapitre 39	Article 195				
	Article 199				
Chapitre 23	Article 112	PI06	Description des opérations de comptage	Fixe	3
Chapitre 28	Article 135	PI07	Liste des conventions d'échange de données entre l'Opérateur et des Tiers	Fixe	3
Chapitre 36	Article 177	PI08	Description des conditions de transmission des indicateurs	Fixe	3
Chapitre 38	Article 187				
Chapitre 38	Article 188	PI09	Méthode de calcul du nombre de voyages	Fixe	3
Chapitre 38	Article 188	PI11	Bilan en matière de trafic et recettes des Intégrations Tarifaires	Fixe	2
Chapitre 38	Article 190	PI12	Sommaire détaillé du rapport d'activité annuel de l'Opérateur	Annuelle	NC
Chapitre 11	Article 48	PI13	Format des indicateurs de suivi des impacts sur l'environnement et des actions de développement durable	Annuelle	NC
Chapitre 38	Article 188	PI15	Récapitulatif annuel des OD	Annuelle	1
Chapitre 1	Article 2	PI16	Liste des Conventions de financement Particulières en cours entre l'Opérateur et l'Autorité Organisatrice	Annuelle	3
Chapitre 2	Article 15				
Chapitre 24	Article 113				
Chapitre 26	Article 117				
Chapitre 34	Article 160				
Chapitre 38	Article 188	PI17	Format des résultats trafic et recettes mensuels	Mensuelle	2
Chapitre 38	Article 188	PI18	Format de l'indicateur de suivi de la répartition des ventes par canal de distribution	mensuelle	2
Chapitre 38	Article 188	PI19	Format de l'indicateur de suivi du trafic et des recettes par liaison	trimestrielle	2
Chapitre 38	Article 188	PI20	indicateur de suivi des ventes par gare	Annuelle	2
Chapitre 16	Article 76	PI21	Liste des accords de distribution avec des tiers	Fixe	3
Chapitre 24	Article 113	PI22	Description des principales fonctions assurées par l'Opérateur dans le cadre du Service	Fixe	3

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre	Article	Réf.	Libellé	Périodicité	Niveau de confidentialité
Chapitre 7	Article 38	PI24	Liste des contrats de sous-traitance routière	Annuelle	2
Chapitre 23	Article 111	PI25	programme d'études stratégiques annuel	Annuelle	2
Promotion commerciale (PC)					
Chapitre 21	Article 100	PC01	Plan d'Action Commerciale (PAC°	Annuelle	3
Chapitre 21	Article 101				
Chapitre 21	Article 102	PC02	Format du bilan d'une action commerciale	Fixe	3
Chapitre 21	Article 103	PC03	Format d'une demande d'opération événementielle et de la réponse apportée	Fixe	3
Chapitre 21	Article 103	PC04	Format du bilan d'une opération événementielle	Fixe	3
	Article 105				
Chapitre 21	Article 105	PC05	description des opérations événementielles estivales	fixe	NC
Qualité et régularité (QR)					
Chapitre 12	Article 61	QR 02	Format du bilan des conditions de mise en œuvre du PTA et du PIU après une situation perturbée	Fixe	2
Chapitre 13	Article 66	QR03	Description des modalités de calcul des pénalités pour trains supprimés	Fixe	2
Chapitre 36	Article 173				
	Article 177				
Chapitre 13	Article 66	QR03bis	Description des modalités de suivi de l'offre réalisée	Mensuelle	NC
Chapitre 13	Article 66	QR04	Description des modalités de calcul des bonus / malus régularité et des objectifs annuels associés	Fixe	2
	Article 68				
Chapitre 36	Article 173				
	Article 174				
	Article 177				
Chapitre 13	Article 66	QR04bis	Description des modalités de suivi de la régularité	Mensuelle	NC
	Article 68				
Chapitre 36	Article 174				
Chapitre 13	Article 66	QR05	Description des modalités de calcul du bonus / malus pour respect des capacités en places assises	Fixe	2
Chapitre 36	Article 173				
	Article 175				
Chapitre 13	Article 66	QR05bis	Description des modalités de suivi de la disponibilité des places assises	Mensuelle	NC
Chapitre 36	Article 175				
Chapitre 13	Article 66	QR06	Liste des trains stratégiques	Fixe	3
Chapitre 36	Article 174				
Chapitre 36	Article 173	QR07	Description des modalités de calcul des Bonus / malus au titre de la qualité de service en gare, à bord et à distance et des objectifs associés	Fixe	2
	Article 176				
Chapitre 19	Article 93	QR07bis	dispositif de mesure de la qualité de service produite par l'Opérateur en gare, à bord et à distance	Trimestrielle	NC
Chapitre 19	Article 94	QR09	Description des modalités de calcul des bonus / malus au de la satisfaction client et des objectifs associés	Fixe	2
Chapitre 36	Article 173				
	Article 176				
Chapitre 19	Article 94	QR09bis	dispositif de mesure de la qualité perçue par les voyageurs	Trimestrielle	NC
Chapitre 13	Article 68	QR10	Description du dispositif de dédommagement des usagers	Fixe	NC
Chapitre 13	Article 68	QR11	Tableau de suivi des dédommagements accordés aux usagers	Trimestrielle	3
Chapitre 13	Article 66	QR12	Récapitulatif des objectifs de régularité, qualité et satisfaction client annuels	annuelle	2
Relations usagers (RU)					
Chapitre 19	Article 95	RU01	Tableau de suivi des réclamations usagers	Trimestrielle	2
Chapitre 22	Article 106				
Chapitre 32	Article 144	RU02	Charte graphique	Fixe	NC
	Article 147				
Chapitre 32	Article 145	RU03	Modèle d'autorisation de prise de vue	Fixe	NC
Chapitre 1	Article 10	RU04	Missions du COP	Fixe	3
0	Article 41	RU05	Procédure de diffusion de l'information par l'Opérateur à l'Autorité Organisatrice en situation de crise opérationnelle du Service (sur le « TER »)	Fixe	3
Sûreté et lutte contre la fraude (SF)					
Chapitre 20	Article 97	SF01	Barèmes de régularisation	Fixe	NC

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Chapitre	Article	Réf.	Libellé	Périodicité	Niveau de confidentialité
Chapitre 34	Article 157				
Chapitre 20	Article 96 Article 98 Article 99	SF03	Description des indicateurs de pilotage des actions de sécurisation	Trimestrielle	2
Chapitre 20	Article 97 Article 99	SF04	Description des indicateurs de pilotage des actions de lutte contre la fraude	Trimestrielle	2
Tarifaire (TF)					
Chapitre 14	Article 72	TF01	Description de la gamme tarifaire régionale	Fixe	NC
Chapitre 16	Article 76				
Chapitre 18	Article 83 Article 84 Article 85 Article 86				
Chapitre 28	Article 128				
Chapitre 34	Article 157				
Chapitre 16	Article 76	TF02	Description de la gamme tarifaire sociale nationale appliquée au périmètre du Service	Fixe	NC
Chapitre 18	Article 88 Article 89				
Chapitre 34	Article 157				
Chapitre 16	Article 76	TF03	Description de la gamme tarifaire commerciale nationale acceptée au périmètre du Service	Fixe	NC
Chapitre 18	Article 90				
Chapitre 34	Article 157				
Chapitre 38	Article 188	TF05	indicateurs de pilotage des ventes de titres par catégorie	Trimestrielle	2
Chapitre 38	Article 188	TF06	Indicateur de pilotage des ventes de titre par catégorie : éléments détaillés	Annuelle	2

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
4350675
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 18/10/2019
Retour Préfecture : 18/10/2019

CONVENTION DE FINANCEMENT SNCF MOBILITES – HAUTS-DE-FRANCE RELATIVE AUX ECHANGES D'ORGANES MAJEURS DES MATERIELS ROULANTS ENTRE 2019 ET 2021

Annexe à la délibération n°2019.00438

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 5

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION 6

ARTICLE 2 PIECES CONTACTUELLES 6

ARTICLE 3 DEFINITION DES OPERATIONS 6

ARTICLE 4 ROLE DE SNCF MOBILITES 7

ARTICLE 5 PROGRAMME DE REALISATION DES OPERATIONS 7

5.1. Programme prévisionnel 7

5.2. Devis prévisionnel 7

5.3. Bilan annuel des Opérations 8

ARTICLE 6 SUIVI DES OPERATIONS 8

ARTICLE 7 DEFINITION ET MISE EN ŒUVRE DE LA PROVISION POUR ALEAS 8

7.1. Définition 8

7.2. Montant 8

7.3. Utilisation de la provision 8

ARTICLE 8 MODALITES DE FINANCEMENT DU PROGRAMME 9

8.1. Montant de référence du programme 9

8.2. Financement de la Région 9

ARTICLE 9 MODALITES DE REGLEMENT 9

9.1. Demandes de versement 9

9.2. Appels de fonds et soldes 9

a) Appel de fonds de l'année 2019 10

b) Appels de fonds des années suivantes 10

c) Soldes annuels hors solde final 10

d) Solde final 10

9.3. Conditions de règlement 11

9.4. Bénéficiaire 11

ARTICLE 10 REGIME FISCAL 11

ARTICLE 11 ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION 12

ARTICLE 12 REGLEMENT DES LITIGES 12

ARTICLE 13 CLAUSE DE RESILIATION 12

ANNEXE A LISTE DES ORGANES 14

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE B FORMULE D'INDEXATION DES COUTS UNITAIRES DES ECHANGES D'ORGANES 15

ANNEXE C COUTS UNITAIRES FORFAITAIRES DES ECHANGES D'ORGANES 16

ANNEXE D PARC DE REFERENCE PROJETE AU 31/12 DE L'ANNEE N 17

ANNEXE E VOLUME D'OPERATIONS 18

ANNEXE F RAPPORT D'AVANCEMENT DES OPERATIONS 19

ANNEXE G DEVIS ANNUEL 21

ANNEXE H MONTANT PREVISIONNEL ACTUALISE 23

ANNEXE I MONTANT DE REFERENCE DE LA CONVENTION 25

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Vu la délibération n° _____ de la séance plénière du Conseil Régional du _____

Vu la convention d'exploitation des services TER 2019-2024 pour la Région Hauts-de-France signée le XX/XX/2019,

Vu la convention « *relative au financement de la remotorisation de 7 autorails grande capacité diesel destinées aux dessertes TER signée le 24 novembre 2015.* »

Entre

La Région Hauts-de-France, 151, Avenue du Président Hoover, 59555 Lille Cedex, représentée par Monsieur Xavier BERTRAND, agissant en qualité de Président du Conseil régional,

ci-après dénommée « La Région »,

d'une part

ET

SNCF Mobilités, établissement public industriel et commercial inscrit au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro B 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (93200) 9 rue Jean-Philippe Rameau, représenté par Monsieur Frédéric GUICHARD, Directeur Régional TER Hauts-de-France, dûment habilité aux fins des présentes en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du XX/XX/XXXX ,

ci-après dénommé « SNCF Mobilités »,

d'autre part.

La Région et SNCF Mobilités sont individuellement ou collectivement désignées ci-après par « la Partie » ou « les Parties ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

PRÉAMBULE

La Région est l'autorité organisatrice des transports d'intérêt régional. Dans ce cadre, elle est amenée à financer les opérations d'acquisition, de maintenance patrimoniale, de rénovation, de dotation en équipement des matériels roulants ferroviaires affectés au service de transport public régional.

SNCF Mobilités est l'entité chargée de la maintenance des matériels roulant dont il est le détenteur. Il définit l'organisation de la maintenance pour garantir le maintien en conditions opérationnelles du Matériel sur l'ensemble de son cycle de vie. Dans cette optique, il élabore un schéma de maintenance qui comprend notamment des opérations de maintenance patrimoniale. Ces opérations de maintenance sont destinées à maintenir la conformité des matériels roulants aux exigences réglementaires en vigueur et à garantir leur fonctionnement nominal.

Les opérations d'échange d'organes majeurs visées à la présente convention s'inscrivent dans un cycle de maintenance plus complet. Elles n'en sont qu'une composante. Des opérations de maintenance patrimoniale restent nécessaires, notamment à l'occasion d'opérations industrielles de maintenance à mi-vie, et donnent lieu à des conventions de financement distinctes.

Par convention, les termes utilisés recouvrent les définitions suivantes :

- **Convention** : la présente convention de financement ;
- **ECM** : entité en charge de la maintenance ;
- **Matériel** : le matériel roulant ferroviaire affectés au Service de transport public régional ;
- **Opérations** : les échanges d'organes majeurs du Matériel ;
- **Organes :** recouvre les organes majeurs : composants ou ensemble fonctionnel de composants indispensables au fonctionnement nominal du Matériel ;
- **Parc** : l'ensemble des Matériels objets de la convention d'exploitation entre SNCF Mobilités et la Région Hauts-de-France, y compris ceux loués à l'activité Intercités ;
- **Parties** : les signataires de la présente convention de financement ;
- **Série** : désigne une famille de Matériels issues d'un même Marché et se déclinant le cas échéant en Versions ou Variantes ;
- **Variante** : une version dans une configuration résultant d'adaptations spécifiques.

Les Parties conviennent :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet de préciser les modalités de financement et de mise en œuvre du programme pluriannuel d'échanges d'organes entre le 1er janvier 2019 et le 31 décembre 2021 sur le Parc précisé en ANNEXE D.

ARTICLE 2 PIECES CONTACTUELLES

La Convention et ses annexes sont interprétées au regard des principes et des règles générales applicables aux contrats administratifs.

Les annexes ont une valeur contractuelle. Elles présentent 2 statuts différents :

- les annexes non actualisées, qui correspondent à un engagement ferme de SNCF Mobilités entre le 1er janvier 2019 et le 31 décembre 2021 :
  - ANNEXE A : liste des Organes ;
  - ANNEXE B : formule d'indexation des coûts unitaires des échanges d'Organes ;
  - ANNEXE C : coûts unitaires forfaitaires des échanges d'Organes (annexe confidentielle) ;
  - ANNEXE I : montant de référence de la Convention (annexe confidentielle) ;

  Les évolutions de ces annexes donnent lieu à un avenant à la Convention.
- les annexes donnant lieu à la transmission de données actualisées chaque année :
  - ANNEXE D : parc de référence ;
  - ANNEXE E : volume d'Opérations ;
  - ANNEXE F : rapport d'avancement des Opérations ;
  - ANNEXE G : devis annuel / décompte annuel (annexe confidentielle) ;
  - ANNEXE H: montant prévisionnel actualisé (annexe confidentielle) ;

  Les mises à jour des données prévues dans ces annexes donneront lieu à une transmission à la Région selon les conditions définies à l'Article 5.

ARTICLE 3 DEFINITION DES OPERATIONS

Les Opérations consistent au remplacement des Organes prévus dans l'annexe A par des Organes neufs ou reconditionnés dans le cadre du schéma de maintenance conçu et mis en œuvre par SNCF Mobilités.

Ces interventions sont incontournables et visent à garantir les niveaux de performance et de sécurité des Matériels. Elles intègrent les évolutions normatives et réglementaires et éventuellement des évolutions techniques et technologiques pour améliorer les performances des Matériels. En aucun cas ces évolutions ne doivent dégrader le niveau de fiabilité des Matériels.

Les Opérations ne présument pas de futures opérations de maintenance patrimoniales dans le cadre notamment de rénovations mi-vie ou d'éventuelles prolongations de durées de vie des Matériels. Dans ce cadre, SNCF Mobilités veillera à optimiser la programmation des échanges d'Organes pour diminuer les temps et les coûts des immobilisations. Dès que l'une de ces opérations sera envisagée par l'une des Parties, SNCF Mobilités en examinera les conséquences sur la Convention. Une fois les conséquences connues, elles seront identifiées dans l'ANNEXE E.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Sans préjudice des obligations réglementaires de SNCF Mobilités en tant qu'ECM, la présente convention exclut les Organes remplacés dans le cadre de la convention de financement n°15004761 intitulée *« convention relative au financement de la remotorisation de 7 autorails grande capacité diesel destinées aux dessertes TER »*.

ARTICLE 4 ROLE DE SNCF MOBILITES

SNCF Mobilités assume la responsabilité technique et juridique de la définition, de la conduite et de la réalisation des Opérations dans le respect de ses procédures. Il est à ce titre responsable de l'ensemble des relations avec les sous-traitants et les fournisseurs.

Les échanges d'Organes sont effectués dans les sites de maintenance SNCF Mobilités.

SNCF Mobilités assume toute défaillance liée à un défaut de mise en œuvre.

ARTICLE 5 PROGRAMME DE REALISATION DES OPERATIONS

5.1. Programme prévisionnel

SNCF Mobilités élabore un programme prévisionnel pluriannuel. Dans ce cadre, SNCF Mobilités veille à l'optimisation de ce programme en tenant compte de l'utilisation réelle du Matériel. Il peut anticiper, reporter ou annuler certaines Opérations.

Les annexes D et E sont mises à jour chaque année pour tenir compte du niveau d'avancement constaté des Opérations, de l'optimisation des trames de maintenance, des changements d'offre, des évolutions du Parc et des évolutions législatives, réglementaires ou sécuritaires.

SNCF Mobilités informe la Région des montants et des volumes annuels prévisionnels des Opérations selon les termes décrits ci-dessous :

5.2. Devis prévisionnel

Pour 2019, le programme prévisionnel des Opérations est celui figurant en annexe E en vigueur à la signature de la Convention.

A partir de 2020, le programme prévisionnel des Opérations donne lieu à la transmission par SNCF Mobilités de mises à jour consécutives comme suit :

- une première estimation du montant des Opérations de l'année N donne lieu à la transmission de l'ANNEXE G au plus tard le 30 avril de l'année N-1 afin que la Région puisse faire ses prévisions budgétaires ;
- les prévisions définitives du montant et des volumes de l'année N donnent lieu à la transmission des annexes E et G mises à jour au plus tard le 30 septembre de l'année N-1 ;
- une estimation du montant et des volumes sur la durée de la convention donne lieu à la transmission des annexes D, E et H mises à jour au plus tard le 30 septembre de l'année N-1 ;
- une comparaison entre le montant de référence prévu défini à l'Annexe I et le montant figurant à l'annexe H.

Dans le cas où le montant total de l'annexe H est supérieur au montant total de l'annexe I, les Parties conviennent des suites à donner, qui sont traduite le cas échéant par voie d'avenant.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

5.3. Bilan annuel des Opérations

SNCF transmet une estimation des coûts de l'année N au plus tard le 31 mars N+1 afin que la Région puisse faire ses prévisions budgétaires. Cette estimation est basée sur les volumes constatés et sur les indices prévisionnels.

SNCF transmet au plus tard le 30 avril N+1 un bilan annuel des coûts, sur la base des indices définitifs.

Ce bilan annuel est constitué des pièces suivantes transmises à la Région sous format électronique (tableur) :

- un décompte du nombre d'Opérations menées par Matériels pendant l'année N selon le formalisme de l'ANNEXE E ;
- un tableau de suivi des indices depuis le début de la Convention ;
- un décompte annuel au format de l'annexe G.

ARTICLE 6 SUIVI DES OPERATIONS

SNCF Mobilités s'engage à :

- suivre l'exécution de la Convention ;
- présenter en COTECH les conséquences techniques, financières et calendaires d'une évolution des Opérations, liée notamment à une variation significative du nombre d'Organes à échanger, à des évolutions réglementaires majeures ou à des problèmes d'approvisionnement risquant de compromettre le planning prévisionnel ;
- établir un bilan physique et financier des Opérations chaque année ;
- transmettre à la Région trois fois par an (avril, septembre, décembre) un état d'avancement tel que défini aux ANNEXE F et H. Si l'état d'avancement fait apparaître un risque de dépassement du montant de référence en euros courants de plus de 5%, les parties conviennent des suites à donner par avenant.

La Région se réserve le droit de solliciter SNCF Mobilités pour toute information complémentaire.

ARTICLE 7 DEFINITION ET MISE EN ŒUVRE DE LA PROVISION POUR ALEAS

7.1. Définition

La provision pour aléas est destinée à prendre en compte des augmentations imprévisibles à la date de signature de la convention du volume d'échanges d'Organes. Ces augmentations peuvent notamment résulter de campagnes imposées par les considérations sécuritaires ou réglementaires.

7.2. Montant

La Convention prévoit une provision pour aléas correspondant à huit pourcents (8 %) du coût A tel que défini à l'article 8.1. Le montant de la provision est non révisable et non indexable.

7.3. Utilisation de la provision

Au regard du montant actualisé par SNCF Mobilités, la nécessité de consommer tout ou partie de la provision pour aléas est appréciée en COTECH selon les modalités suivantes :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- si le montant prévisionnel actualisé est supérieur au coût C visé à l'annexe I, SNCF Mobilités informe du niveau de consommation de la provision, accompagnée d'une mise à jour des annexes E et F ;
- si le montant prévisionnel actualisé est supérieur au coût de référence visé à l'article 8.1, les Parties conviennent d'examiner les conséquences opérationnelles et financières et décident des suites à donner par voie d'avenant.

ARTICLE 8 MODALITES DE FINANCEMENT DU PROGRAMME

8.1. Montant de référence du programme

Le montant de référence des Opérations sur la durée de la Convention se monte à 60 951 363 € aux conditions économiques de 2018, conformément à l'annexe I, soit un montant de 63 155 209 € en euros courants.

Ce montant de référence se décompose comme suit :

- coût A : coût prévisionnel des Opérations en euros constants, aux conditions économiques de 2018. Ce coût résulte :
  - du volume prévisionnel d'échanges d'Organes entre 2019 et 2021, tel que prévu à l'ANNEXE E ;
  - des coûts unitaires d'échanges d'Organes aux conditions économiques de 2018, tels que prévus à l'ANNEXE C. Ces coûts correspondent à un forfait couvrant le coût de chaque Organe ainsi que l'ensemble des frais associés pour son remplacement. Ces coûts sont fixes entre 2019 et 2021 et sont uniquement actualisés par la formule d'indexation figurant à l'ANNEXE B ;
- coût B : simulation du coût de l'indexation fixée à 1,82% par an ;
- coût D : montant de la provision pour aléas en euros courant tel que définie à l'Article 7.

8.2. Financement de la Région

Le coût est le produit entre un volume réel d'Organes échangés et les coûts unitaires indexés de chacun d'entre eux.

La Région accorde un financement à SNCF Mobilités à hauteur de 100% du coût hors taxes en euros courants des Opérations dans la limite du montant de référence.

Au cas où le montant réel, au moment du solde final de la convention, est supérieur au montant de référence, les Parties conviennent de se rapprocher pour traiter l'écart par voie d'avenant ou selon la procédure de règlement des litiges prévue à l'Article 12.

ARTICLE 9 MODALITES DE REGLEMENT

9.1. Demandes de versement

Le financement de la Région est versé à SNCF Mobilités à réception des appels de fonds émis par cette dernière.

9.2. Appels de fonds et soldes

La somme des appels de fonds sur la durée du programme défini en annexe I ne peut pas excéder le montant de référence de financement en euro courant de la Région défini à l'article 8.1., sauf accord des Parties matérialisé par voie d'avenant.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

a) Appel de fonds de l'année 2019

Au titre de l'année 2019, les montants à appeler au titres des acomptes sont basés sur le montant du devis 2019 de 14 871 162,73 euros courants diminué des sommes déjà appelées au titre de 2019 à la date de signature de la Convention. Cela constitue le solde des acomptes 2019.

Ce solde donne lieu à deux appels de fonds égaux au 1er septembre 2019 et au 15 novembre 2019.

b) Appels de fonds des années suivantes

Les années N donnent lieu à quatre appels de fonds le 1er février, 1er avril, 1er juillet, 15 novembre de l'année N. Ils correspondent chacun à 25% du devis prévisionnel de l'année N.

Dans l'attente d'accord des Parties sur le devis prévisionnel relatif à l'exercice N, les acomptes de l'année N sont identiques au montant moyen des acomptes versés au cours de l'année N-1 révisés avec les derniers indices réels connus au 31 décembre de l'année N-1.

Le premier acompte versé après accord des Parties sur le devis prévisionnel est augmenté ou diminué du montant des régularisations à intervenir sur le ou les acomptes versés depuis le début de l'année.

c) Soldes annuels hors solde final

Le paiement ou la régularisation du solde des dépenses de l'année N est effectué au vu du bilan annuel des dépenses transmis par SNCF Mobilités au plus tard le 30 avril de l'année N+1.

L'état de solde des dépenses de la Convention est constitué des pièces prévues à l'Article 5.3.

Le montant du solde annuel correspond à la différence entre :

- d'une part, le financement de la Région au titre de l'année N, calculée sur la base du bilan financier de l'année N ;
- d'autre part, les acomptes versés par la Région au titre de l'année N, sur la base du devis prévisionnel.

SNCF Mobilités présente à la Région une proposition de décompte définitif relatif à l'année N.

Les éléments ajustés sont les quantités d'Organes effectivement remplacées et les indices constatés de la formule d'indexation.

Si les montants facturés par SNCF Mobilités au titre de l'année N sont inférieurs ou supérieurs au devis sur lequel le financement a été attribué par la Région au titre de l'année N, les mécanismes de réajustements suivants sont mis en place :

- si les dépenses sont inférieures au devis sur lequel le financement a été attribuée au titre de l'année N, le montant du financement accordée par la Région au titre de l'année N est ajusté en conséquence et SNCF Mobilités devra diminuer l'acompte suivant des sommes trop perçues au titre de l'année N ;
- si les dépenses sont supérieures au devis sur lequel le financement a été attribué au titre de l'année N, le montant du financement accordé par la Région au titre de l'année N sera augmenté en conséquence.

  Dans ce cas, le montant dû par la Région est intégré dans lors de l'appel de fond suivant.

d) Solde final

Le paiement ou la régularisation du solde des dépenses à la clôture de la Convention est effectué au vu du bilan pluriannuel des sommes dues à SNCF Mobilités au plus tard le 30 avril de l'année suivant la clôture de la Convention.

L'état de solde des dépenses de la Convention est constitué des pièces prévues à l'Article 5.3.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Le montant du solde final correspond à la différence entre :

- d'une part, le financement définitif de la Région au titre de la Convention, calculé sur la base de l'état de solde ;
- d'autre part, les montants versés par la Région au titre de la Convention.

SNCF Mobilités joint l'état de solde à sa demande de règlement du dernier acompte.

Ce décompte devient, après approbation par la Région, le décompte définitif sur la base duquel est déterminé le solde versé à SNCF Mobilités par la Région ou à rembourser par SNCF Mobilités à la Région, après la prise en compte des acomptes déjà versés. Dans ce dernier cas, SNCF Mobilités paiera la Région à réception du titre de recette émis par la Région.

Au cas où le montant réel, au moment du solde final de la convention, est supérieur au montant de référence, les Parties conviennent de se rapprocher pour traiter l'écart par voie d'avenant ou selon la procédure de règlement des litiges prévue à l'Article 12.

9.3. Conditions de règlement

Les appels de fonds donnent lieu à paiement par la Région au profit de SNCF Mobilités, dans les 30 jours suivant leur réception. Le paiement du solde intervient dans les 45 jours suivant sa réception.

Le défaut de paiement dans le délai de 30 jours, justifié par l'accusé de réception de l'appel de fonds, entraîne la facturation de plein droit par SNCF Mobilités d'intérêts de retard (calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement) au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de 1 point.

Ces mêmes conditions de délai de paiement s'appliquent à SNCF Mobilités dans le cas où la Région émet un titre de recette dans le cas de l'Article 7-B.

9.4. Bénéficiaire

Les versements de subvention à SNCF Mobilités s'effectueront sur le compte suivant, ouvert au nom de SNCF Mobilités TER Hauts-de-France à l'Agence centrale de la Banque de France à Paris, avec reprise des références exactes de l'appel de fonds :

- code banque : [redacted]
- code guichet : [redacted]
- n° de compte : [redacted]
- clé RIB : [redacted]
- IBAN : [redacted]
- BIC : [redacted]

En cas de modification des coordonnées bancaires, les parties conviennent que les paiements seront effectués sur la base des nouvelles coordonnées envoyées par SNCF Mobilités.

ARTICLE 10 REGIME FISCAL

Ce financement est hors champ d'application de la TVA.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ARTICLE 11 ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La Convention, est réputée entrer en vigueur au 1er janvier 2019, nonobstant sa date effective de signature entre les parties et s'achever le 31 décembre 2021.

Les dépenses engagées par SNCF Mobilités dans le cadre de la Convention seront prises en compte à partir du 01 janvier 2019.

La Convention expire après le règlement du solde définitif le cas échéant par la Région ou par SNCF Mobilités.

Les parties conviennent de se revoir 6 mois avant l'échéance et de définir les conditions applicables pour la période 2021-2024.

ARTICLE 12 REGLEMENT DES LITIGES

Tout litige auquel pourrait donner lieu la conclusion, l'interprétation, l'exécution ou la cessation de la convention, qui ne pourrait être résolu de manière amiable entre les parties sous un délai de 3 mois suivant sa constatation par voie recommandée par la Partie la plus diligente, est de la compétence exclusive du Tribunal Administratif de Lille.

ARTICLE 13 CLAUSE DE RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, et en cas d'absence de résolution amiable, la Convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'autre Partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de son objet.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de six mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution ;
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la Convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

En cas de résiliation de la convention par l'une ou l'autre des parties, SNCF Mobilités s'engage à transmettre à la Région l'état de solde visé à l'article 9 à la date de prise d'effet de la résiliation de la Convention selon les modalités suivantes :

- la Région pourra demander le reversement de tout ou partie des subventions indûment perçues par SNCF Mobilités ;
- la Région s'engage au paiement des dépenses acquittées par SNCF Mobilités jusque la date de prise d'effet de à la date de résiliation de la convention.

En cas de résiliation, les Parties conviennent des conséquences sur la convention d'exploitation par voie d'avenant. Faute d'accord et en l'absence d'une autre convention de financement valide portant sur les échanges d'Organes, SNCF Mobilités ne peut être tenu responsable d'une suspension partielle ou complète des Opérations et est en conséquence dégagé de ses responsabilités quant à leurs conséquences directes sur le Service, notamment en cas d'immobilisation de certaines Séries.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Fait en deux exemplaires originaux.

Fait à Lille, le	Fait à , le
Pour la Région Hauts-de-France	Pour SNCF Mobilités
Le Président du Conseil Régional	Le Directeur Régional TER Hauts-de-France
Xavier BERTRAND	Frédéric GUICHARD

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE A LISTE DES ORGANES

Organes	
Essieux	essieux moteurs
	essieux porteurs
Bogie complet	bogies moteurs
	bogies porteurs
Blocs-freins	
Moteurs de traction électrique	
Powerpack	groupe électrogène du power pack
	powerpack complet
Pantographe	
Moteur de compresseur	
Moto-compresseurs	auxiliaire
	principal
Groupes de climatisation	cabine
	espaces voyageurs
Batteries	
Attelages	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE B FORMULE D'INDEXATION DES COUTS UNITAIRES DES ECHANGES D'ORGANES

Le coût unitaire des Opérations par Matériels, est aux conditions économiques 2018.

Il évoluera à compter du 1er janvier2019 par le jeu de la formule d'indexation suivante :

$$C_N = C_{N-1} * [60\% (A10BE_N / A10BE_{N-1}) + 30\% ((ICHT\text{-}IME_N / ICHT\text{-}IME_{N-1}) + K_N) + 10\% (IPC_N / IPC_{N-1})]$$

Avec :

$C_{N\ (€\ courant)}$: coût unitaire des opérations de changements d'organes majeurs, par série d'engins en euros courant pour l'année N.

$C_{N-1\ (€\ courant)}$: coût unitaire des opérations de changements d'organes majeurs de l'année N-1.

Les indices et coefficients retenus pour le calcul de l'indexation sont repris dans le tableau suivant :

	Pondération	Indice
Matières	60%	A10BE : N° Insee 010534796 - Indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français, ensemble de l'industrie, base 2015
Main d'œuvre	30%	ICHT-IME : N° Insee 001565183 - Coût horaire du travail – Industries mécaniques et électriques - Base 100 décembre 2008
Achats et prestations divers	10%	IPC : N° Insee : 001763866 - Indice mensuel de l'indice des prix à la consommation

Avec :

- $A10BE_N$: moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de l'année N, publiés par l'INSEE ;
- $A10BE_{N-1}$: moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de la période de l'année précédente publiés par l'INSEE ;
- $ICHT\text{-}IME_N$: moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de l'année N, publiés par l'INSEE ;
- $ICHT\text{-}IME_{N-1}$: moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de la période de l'année précédente publiés par l'INSEE ;
- IPC_N : moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de l'année N, publiés par l'INSEE ;
- IPC_{N-1} : moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de la période de l'année précédente publiés par l'INSEE ;
- K_N : pourcentage d'évolution de la RMPP (Rémunération Moyenne du Personnel en Place du groupe public ferroviaire SNCF) SNCF de l'année N – moyenne de l'évolution de l'indice ICHT-IME de l'année N avec K_N plafonné à 0,92.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE C COUTS UNITAIRES FORFAITAIRES DES ECHANGES D'ORGANES

Les montants sont exprimés en euros constants aux conditions économiques de 2018 hors taxes.

Organes		Forfait d'échange en euros aux conditions économiques 2018												
		Automotrices							Locomotives			Voitures		
		AGC		REGIOLIS	TER 2N 1ère génération	TER 2N 2ème génération		REGIO2N	BB22200	BB15000	BB67400	VR2N	CORAIL	V2N
		B82500	X76500	B84500	Z23500	Z24500	Z26500	Z55500 95M Z55500 135M	BB22200 BB2200RC					
Essieux	essieux moteurs	15 266	15 266	15 266	18 193	11 643	11 643	11 643	29 944	32 597	27 463			
	essieux porteurs	13 245	13 245	13 245	6 191	8 740	8 740	8 740				6 299	6 033	7 576
Bogie complet	bogies moteurs	réservé	réservé	réservé	réservé	105 742	105 742	réservé	réservé	réservé	réservé			
	bogies porteurs	réservé	réservé	réservé	réservé	101 670	101 670	réservé						
Blocs-freins		7 127	7 127	7 127	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé
Moteurs de traction électrique		réservé		réservé	9 349	6 241	6 241	6 241	52 931	46 918	67 803			
Powerpack	groupe électrogène du powerpack	89 117	89 117	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé				
	powerpack complet	174 788	189 480	292 596	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé			
Pantographe		15 344		15 344	13 262	11 325	11 325	11 325	16 066	16 224				
Moteur de compresseur					1 812	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé				
Moto-compresseur	auxiliaire	4 505	4 505	réservé	réservé	5 960	5 960	réservé	12 396	réservé	réservé			
	principal	15 308	15 308	réservé	10 639	17 230	17 230	réservé	12 628	12 071	réservé			
Groupes de climatisation	cabine	5 672	5 672	5 672	5 726	7 919	7 919	7 919	réservé	réservé				
	espaces voyageurs	4 804	4 804	réservé	6 899	13 485	13 485	13 485	réservé	réservé	réservé			
Batteries		1 254	1 254	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	1 032	1 452	réservé	2 998	1 695	3 307
Attelages		22 435	22 435	22 435	22 141	15 620	15 620	15 620	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé

A la date de signature de la Convention, certains Organes, dont l'occurrence de remplacement est faible ne sont pas chiffrés. Leur intégration à l'Annexe C donne lieu à un avenant. Ils sont identifiés dans le tableau ci-dessus par « réservé ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE D PARC DE REFERENCE PROJETE AU 31/12 DE L'ANNEE N

Famille	Série			Variante	Parc de référence au 1er janvier de l'année		
					2019	2020	2021
Automotrices	AGC	BGC	B82500		46	46	46
		XGC	X76500		34	34	34
	REGIOLIS		B84500	6 caisses "TER"	17	17	17
				6 caisses "TET"	9	10	10
	TER 2N	1ère génération	Z23500		33	33	33
		2ème génération	Z24500		46	46	46
			Z26500	4 caisses	15	15	15
				6 caisses	8	8	8
	REGIO2N		Z55500	7 caisses	18	18	18
				10 caisses "TER"	7	7	7
				10 caisses "TET"	0	0	0
Locomotives	Electriques		BB22200	BB22200	23	17	17
				BB22200 RC	15	15	15
			BB15000		16	16	16
	Diesel		BB67400		9	0	0
Voitures	VR2N				54	54	54
	VU-VTU (CORAIL)				157	120	109
	V2N				87	87	87

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE E VOLUME D'OPERATIONS

Mise à jour 31-janv-19		Quantitatif Prévisionnel - Année 2019									
		Automotrices							Locomotives		
Organes		AGC		REGIOLIS	TER 2N			REGIO2N	BB22200	BB15000	BB67400
					1ère génération	2ème génération					
		B82500	X76500	B84500	Z23500	Z24500	Z26500	Z55500 95M Z55500 135M	BB22200 BB2200RC		
Essieux	essieux moteurs	23	20	11	19	39	50	10	16	7	4
	essieux porteurs	98	20	11	20	99	0	10			
Bogie complet	bogies moteurs					0	0				
	bogies porteurs					0	0				
Blocs-freins		150	30	102							
Moteurs de traction électrique					4	10	0	0	4	5	2
Powerpack	groupe électrogène du powerpack		7								
	powerpack complet	3	1	3							
Pantographe		3		2	2	3		2	2	1	
Moteur de compresseur					2						
Moto-compresseu	auxiliaire	3				2	17		3		
	principal	2	1		2	3	8		2	1	
Groupes de climatisation	cabine	5	4	6	6	0	12	2			
	espaces voyageurs	11	6		8	12	25	4			
Batteries		21	10			0			18	8	
Attelages		4	1	1	3	2	1	2			

Organes		Voitures		
		VR2N	CORAIL	V2N
Bogies	porteurs			
Essieux	porteurs	52	109	110
Blocs-freins				
Groupes de climatisation	cabine			
	espaces voyageurs			
Batteries			4	3
Attelages				

Quantitatif Prévisionnel - Année 2020											
Automotrices									Locomotives		
AGC		REGIOLIS	TER 2N			REGIO2N	BB22200	BB15000	BB67400		
			1ère génération	2ème génération							
B82500	X76500	B84500	Z23500	Z24500	Z26500	Z55500 95M Z55500 135M	BB22200 BB2200RC				
32	25	54	27	33	43	15	17	11	0		
131	20	4	27	60	42	15					
				6	10						
				6	10						
266	62	132									
			4	2	0	0	4	0	0		
	0										
6	8	1									
3		0	2	3		2	0	0			
			2								
3				6	11		1				
2	4		3	11	8		1	1			
6	7	6	6	10	10	10					
9	10		8	12	12	12					
	0			0			0	0			
4	1	2	2	4	1	3					

Voitures		
VR2N	CORAIL	V2N
49	54	99
	4	3

Quantitatif Prévisionnel - Année 2021											
Automotrices									Locomotives		
AGC		REGIOLIS	TER 2N			REGIO2N	BB22200	BB15000	BB67400		
			1ère génération	2ème génération							
B82500	X76500	B84500	Z23500	Z24500	Z26500	Z55500 95M Z55500 135M	BB22200 BB2200RC				
36	25	11	25	26	38	63	33	11	0		
80	25	51	27	42	41	125					
				16	5						
				16	5						
26	113	228									
			4	2	3	3	4	0	0		
	0										
4	4	1									
3		0	2	3		2	0	0			
			2								
3				14	13		1				
2	4		3	11	8		1	1			
8	19	6	6	10	10	10					
9	17		8	12	12	12					
	0			0			0	0			
4	1	2	4	12	5	3					

Voitures		
VR2N	CORAIL	V2N
25	49	117
	4	3

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE F RAPPORT D'AVANCEMENT DES OPERATIONS

Organes		Matériel		Volumes constatés																				Date de mise à jour
				2019					2020						2021						2019-2021			
				1er et 2ème trimestres	3ème trimestre	4ème trimestre	total	taux de réalisation	1er trimestre	2ème trimestre	3ème trimestre	4ème trimestre	total	taux de réalisation	1er trimestre	2ème trimestre	3ème trimestre	4ème trimestre	total	taux de réalisation	total	référence	taux de réalisation	
Essieux	essieux moteurs	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
			BB67400				0						0						0		0			
	essieux porteurs	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Voitures	VB2N				0						0						0		0			
			V2N				0						0						0		0			
			VU-VTU				0						0						0		0			
Bogie Complet	bogies moteurs	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
			BB67400				0						0						0		0			
	bogies porteurs	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Voitures	VB2N				0						0						0		0			
			V2N				0						0						0		0			
			VU-VTU				0						0						0		0			
Blocs-freins		AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
			BB67400				0						0						0		0			
		Voitures	VB2N				0						0						0		0			
			V2N				0						0						0		0			
			VU-VTU				0						0						0		0			
Moteurs de traction électrique		AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
			BB67400				0						0						0		0			
Powerpack	Groupe Electrogène du Powerpack	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
	Powerpack complet	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
Pantographes		AGC	B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
moteur du compresseur		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Organes		Matériel		Volumes constatés																				
				2019					2020						2021						2019-2021			
				1er et 2ème trimestres	3ème trimestre	4ème trimestre	total	taux de réalisation	1er trimestre	2ème trimestre	3ème trimestre	4ème trimestre	total	taux de réalisation	1er trimestre	2ème trimestre	3ème trimestre	4ème trimestre	total	taux de réalisation	total	référence	taux de réalisation
Moto-compresseur	Auxilliaire	AGC	X76500				0						0						0		0		
			B82500				0						0						0		0		
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0		
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0		
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0		
			Z26500				0						0						0		0		
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0		
			Z55500 135m				0						0						0		0		
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0		
			BB22200				0						0						0		0		
			BB67400				0						0						0		0		
	Principal	AGC	X76500				0						0						0		0		
			B82500				0						0						0		0		
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0		
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0		
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0		
			Z26500				0						0						0		0		
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0		
			Z55500 135m				0						0						0		0		
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0		
			BB22200				0						0						0		0		
			BB67400				0						0						0		0		
Groupes de climatisation	cabine	AGC	X76500				0						0						0		0		
			B82500				0						0						0		0		
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0		
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0		
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0		
			Z26500				0						0						0		0		
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0		
			Z55500 135m				0						0						0		0		
		Voitures	V2N				0						0						0		0		
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0		
			BB22200				0						0						0		0		
	espaces voyageurs	AGC	X76500				0						0						0		0		
			B82500				0						0						0		0		
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0		
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0		
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0		
			Z26500				0						0						0		0		
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0		
			Z55500 135m				0						0						0		0		
		Voitures	VU-VTU				0						0						0		0		
Batteries		AGC	X76500				0						0						0		0		
			B82500				0						0						0		0		
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0		
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0		
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0		
			Z26500				0						0						0		0		
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0		
			Z55500 135m				0						0						0		0		
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0		
			BB22200				0						0						0		0		
			BB67400				0						0						0		0		
		Voitures	VB2N				0						0						0		0		
			V2N				0						0						0		0		
			VU-VTU				0						0						0		0		
Attelages		AGC	X76500				0						0						0		0		
			B82500				0						0						0		0		
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0		
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0		
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0		
			Z26500				0						0						0		0		
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0		
			Z55500 135m				0						0						0		0		
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0		
			BB22200				0						0						0		0		
			BB67400				0						0						0		0		
		Voitures	VB2N				0						0						0		0		
			V2N				0						0						0		0		
			VU-VTU				0						0						0		0		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE G DEVIS ANNUEL

Organes		Matériel		Quantités	Montants
				2019	2019
Essieux	essieux moteurs	AGC	X76500	20	305 320
			B82500	23	351 118
		REGIOLIS	B84500	11	167 926
		TER2N 1ère génération	Z23500	19	345 667
		TER2N 2ème génération	Z24500	39	454 077
			Z26500	50	582 150
		REGIO2N	Z55500 95m	10	116 430
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	7	228 179
			BB22200	16	479 104
			BB67400	4	109 852
	essieux porteurs	AGC	X76500	20	264 900
			B82500	98	1 298 010
		REGIOLIS	B84500	11	145 695
		TER2N 1ère génération	Z23500	20	123 820
		TER2N 2ème génération	Z24500	99	865 260
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m	10	87 400
			Z55500 135m		
		Voitures	VB2N	52	327 548
			V2N	110	833 360
			VU-VTU	109	657 597
Bogies complet	bogies moteurs	AGC	X76500		
			B82500		
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200		
			BB67400		
	bogies porteurs	AGC	X76500		
			B82500		
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Voitures	VB2N		
			V2N		
			VU-VTU		
Blocs-freins		AGC	X76500	30	213 810
			B82500	150	1 069 050
		REGIOLIS	B84500	102	726 954
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200		
			BB67400		
		Voitures	VB2N		
			V2N		
			VU-VTU		
moteurs de traction électrique		AGC	X76500		
			B82500		
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500	4	37 396
		TER2N 2ème génération	Z24500	10	62 410
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	5	234 590
			BB22200	4	211 724
			BB67400	2	135 606
Powerpack	Groupe électrogène du Power parck	AGC	X76500	7	623 819
			B82500		
	Power pack complet	AGC	X76500	1	189 480
			B82500	3	524 364
		REGIOLIS	B84500	3	877 788
Pantographes		AGC	B82500	3	46 032
		REGIOLIS	B84500	2	30 688
		TER2N 1ère génération	Z23500	2	26 524
		TER2N 2ème génération	Z24500	3	33 975
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m	2	22 650
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	1	16 224
			BB22200	2	32 132
Moteur de compresseur		TER2N 1ère génération	Z23500	2	3 624

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Moto-compresseurs	auxiliaire	AGC	X76500		
			B82500	3	13 515
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500	2	11 920
			Z26500	17	101 320
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200	3	37 188
			BB67400		
	principal	AGC	X76500	1	15 308
			B82500	2	30 616
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500	2	21 278
		TER2N 2ème génération	Z24500	3	51 690
			Z26500	8	137 840
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	1	12 071
			BB22200	2	25 256
			BB67400		
Groupes de climatisation	cabine	AGC	X76500	4	22 688
			B82500	5	28 360
		REGIOLIS	B84500	6	34 032
		TER2N 1ère génération	Z23500	6	34 356
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500	12	95 028
		REGIO2N	Z55500 95m	2	15 838
			Z55500 135m		
		Voitures	V2N		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200		
	espaces voyageurs	AGC	X76500	6	28 824
			B82500	11	52 844
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500	8	55 192
		TER2N 2ème génération	Z24500	12	161 820
			Z26500	25	337 125
		REGIO2N	Z55500 95m	4	53 940
			Z55500 135m		
		Voitures	VU-VTU		
Batteries		AGC	X76500	10	12 540
			B82500	21	26 334
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	8	11 616
			BB22200	18	18 576
			BB67400		
		Voitures	VB2N		
			V2N	3	9 921
			VU-VTU	4	6 780
Attelages		AGC	X76500	1	22 435
			B82500	4	89 740
		REGIOLIS	B84500	1	22 435
		TER2N 1ère génération	Z23500	3	66 423
		TER2N 2ème génération	Z24500	2	31 240
			Z26500	1	15 620
		REGIO2N	Z55500 95m	2	31 240
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200		
			BB67400		
		Voitures	VB2N		
			V2N		
			VU-VTU		
total		en euros constants 2018		1289	14 605 202
		en euros courants		1289	14 871 163

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE H MONTANT PREVISIONNEL ACTUALISE

Organes		Matériel		Quantités				Prix unitaires CE2018	Montants			
				2019	2020	2021	total		2019	2020	2021	total
Essieux	essieux moteurs	AGC	X76500	20	25	25	70	15 266	305 320	381 650	381 650	1 068 620
			B82500	23	32	36	91	15 266	351 118	488 512	549 576	1 389 206
		REGIOLIS	B84500	11	54	11	76	15 266	167 926	824 364	167 926	1 160 216
		TER2N 1ère génération	Z23500	19	27	25	71	18 193	345 667	491 211	454 825	1 291 703
		TER2N 2ème génération	Z24500	39	33	26	98	11 643	454 077	384 219	302 718	1 141 014
			Z26500	50	43	38	131	11 643	582 150	500 649	442 434	1 525 233
		REGIO2N	Z55500 95m	10	15	63	88	11 643	116 430	174 645	733 509	1 024 584
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000	7	11	11	29	32 597	228 179	358 567	358 567	945 313
			BB22200	16	17	33	66	29 944	479 104	509 048	988 152	1 976 304
			BB67400	4			4	27 463	109 852			109 852
	essieux porteurs	AGC	X76500	20	20	25	65	13 245	264 900	264 900	331 125	860 925
			B82500	98	131	80	309	13 245	1 298 010	1 735 095	1 059 600	4 092 705
		REGIOLIS	B84500	11	4	51	66	13 245	145 695	52 980	675 495	874 170
		TER2N 1ère génération	Z23500	20	27	27	74	6 191	123 820	167 157	167 157	458 134
		TER2N 2ème génération	Z24500	99	60	42	201	8 740	865 260	524 400	367 080	1 756 740
			Z26500		42	41	83	8 740		367 080	358 340	725 420
		REGIO2N	Z55500 95m	10	15	125	150	8 740	87 400	131 100	1 092 500	1 311 000
			Z55500 135m									
		Voitures	VB2N	52	49	25	126	6 299	327 548	308 651	157 475	793 674
			V2N	110	99	117	326	7 576	833 360	750 024	886 392	2 469 776
			VU-VTU	109	54	49	212	6 033	657 597	325 782	295 617	1 278 996
Bogies complet	bogies moteurs	AGC	X76500									
			B82500									
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500									
		TER2N 2ème génération	Z24500		6	16	22	105 742		634 452	1 691 872	2 326 324
			Z26500		10	5	15	105 742		1 057 420	528 710	1 586 130
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000									
			BB22200									
			BB67400									
	bogies porteurs	AGC	X76500									
			B82500									
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500									
		TER2N 2ème génération	Z24500		6	16	22	101 670		610 020	1 626 720	2 236 740
			Z26500		10	5	15	101 670		1 016 700	508 350	1 525 050
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Voitures	VB2N									
			V2N									
			VU-VTU									
Blocs-freins		AGC	X76500	30	62	113	205	7 127	213 810	441 874	805 351	1 461 035
			B82500	150	266	26	442	7 127	1 069 050	1 895 782	185 302	3 150 134
		REGIOLIS	B84500	102	132	228	462	7 127	726 954	940 764	1 624 956	3 292 674
		TER2N 1ère génération	Z23500									
		TER2N 2ème génération	Z24500									
			Z26500									
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000									
			BB22200									
			BB67400									
		Voitures	VB2N									
			V2N									
			VU-VTU									
moteurs de traction électrique		AGC	X76500									
			B82500									
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500	4	4	4	12	9 349	37 396	37 396	37 396	112 188
		TER2N 2ème génération	Z24500	10	2	2	14	6 241	62 410	12 482	12 482	87 374
			Z26500			3	3	6 241			18 723	18 723
		REGIO2N	Z55500 95m			3	3	6 241			18 723	18 723
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000	5			5	46 918	234 590			234 590
			BB22200	4	4	4	12	52 931	211 724	211 724	211 724	635 172
			BB67400	2			2	67 803	135 606			135 606
Powerpac	Groupe électrogène du Power parck	AGC	X76500	7			7	89 117	623 819			623 819
			B84500					89 117				
	Power pack complet	AGC	X76500	1	8	4	13	189 480	189 480	1 515 840	757 920	2 463 240
			B82500	3	6	4	13	174 788	524 364	1 048 728	699 152	2 272 244
		REGIOLIS	B84500	3	1	1	5	292 596	877 788	292 596	292 596	1 462 980
Pantographes		AGC	B82500	3	3	3	9	15 344	46 032	46 032	46 032	138 096
		REGIOLIS	B84500	2			2	15 344	30 688			30 688
		TER2N 1ère génération	Z23500	2	2	2	6	13 262	26 524	26 524	26 524	79 572
		TER2N 2ème génération	Z24500	3	3	3	9	11 325	33 975	33 975	33 975	101 925
			Z26500					11 325				
		REGIO2N	Z55500 95m	2	2	2	6	11 325	22 650	22 650	22 650	67 950
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000	1			1	16 224	16 224			16 224
			BB22200	2			2	16 066	32 132			32 132
Moteur de compresseur		TER2N 1ère génération	Z23500	2	2	2	6	1 812	3 624	3 624	3 624	10 872

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Moto-compresseurs	Auxiliaire	AGC	X76500					4 505				
			B82500	3	3	3	9	4 505	13 515	13 515	13 515	40 545
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500									
		TER2N 2ème génération	Z24500	2	6	14	22	5 960	11 920	35 760	83 440	131 120
			Z26500	17	11	13	41	5 960	101 320	65 560	77 480	244 360
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000									
			BB22200	3	1	1	5	12 396	37 188	12 396	12 396	61 980
			BB67400									
	Principal	AGC	X76500	1	4	4	9	15 308	15 308	61 232	61 232	137 772
			B82500	2	2	2	6	15 308	30 616	30 616	30 616	91 848
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500	2	3	3	8	10 639	21 278	31 917	31 917	85 112
		TER2N 2ème génération	Z24500	3	11	11	25	17 230	51 690	189 530	189 530	430 750
			Z26500	8	8	8	24	17 230	137 840	137 840	137 840	413 520
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000	1	1	1	3	12 071	12 071	12 071	12 071	36 213
			BB22200	2	1	1	4	12 628	25 256	12 628	12 628	50 512
			BB67400									
Groupes de climatisation	cabine	AGC	X76500	4	7	19	30	5 672	22 688	39 704	107 768	170 160
			B82500	5	6	8	19	5 672	28 360	34 032	45 376	107 768
		REGIOLIS	B84500	6	6	6	18	5 672	34 032	34 032	34 032	102 096
		TER2N 1ère génération	Z23500	6	6	6	18	5 726	34 356	34 356	34 356	103 068
		TER2N 2ème génération	Z24500		10	10	20	7 919		79 190	79 190	158 380
			Z26500	12	10	10	32	7 919	95 028	79 190	79 190	253 408
		REGIO2N	Z55500 95m	2	10	10	22	7 919	15 838	79 190	79 190	174 218
			Z55500 135m									
		Voitures	V2N									
		Locomotives	BB15000									
			BB22200									
	espaces voyageurs	AGC	X76500	6	10	17	33	4 804	28 824	48 040	81 668	158 532
			B82500	11	9	9	29	4 804	52 844	43 236	43 236	139 316
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500	8	8	8	24	6 899	55 192	55 192	55 192	165 576
		TER2N 2ème génération	Z24500	12	12	12	36	13 485	161 820	161 820	161 820	485 460
			Z26500	25	12	12	49	13 485	337 125	161 820	161 820	660 765
		REGIO2N	Z55500 95m	4	12	12	28	13 485	53 940	161 820	161 820	377 580
			Z55500 135m									
		Voitures	VU-VTU									
Batteries		AGC	X76500	10			10	1 254	12 540			12 540
			B82500	21			21	1 254	26 334			26 334
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500									
		TER2N 2ème génération	Z24500									
			Z26500									
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000	8			8	1 452	11 616			11 616
			BB22200	18			18	1 032	18 576			18 576
			BB67400									
		Voitures	VB2N					2 998				
			V2N	3	3	3	9	3 307	9 921	9 921	9 921	29 763
			VU-VTU	4	4	4	12	1 695	6 780	6 780	6 780	20 340
Attelages		AGC	X76500	1	1	1	3	22 435	22 435	22 435	22 435	67 305
			B82500	4	4	4	12	22 435	89 740	89 740	89 740	269 220
		REGIOLIS	B84500	1	2	2	5	22 435	22 435	44 870	44 870	112 175
		TER2N 1ère génération	Z23500	3	2	4	9	22 141	66 423	44 282	88 564	199 269
		TER2N 2ème génération	Z24500	2	4	12	18	15 620	31 240	62 480	187 440	281 160
			Z26500	1	1	5	7	15 620	15 620	15 620	78 100	109 340
		REGIO2N	Z55500 95m	2	3	3	8	15 620	31 240	46 860	46 860	124 960
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000									
			BB22200									
			BB67400									
		Voitures	VB2N									
			V2N									
			VU-VTU									
Total				1 289	1 480	1 534	4303	**CE 2018**	14 605 202	20 546 292	21 284 953	56 436 447
								Euros courant	14 871 163	21 301 401	22 467 729	58 640 293

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE I MONTANT DE REFERENCE DE LA CONVENTION

		%	Montants	
			€ constants 01/2018	€ courants
A	coût prévisionnel des Opérations en euros constants		56 436 447	56 436 447
B	simulation du coût de l'indexation			2 203 846
C	coût prévisionnel en euros courant des Opérations hors aléas		56 436 447	58 640 293
D	provision pour aléas	8	4 514 916	4 514 916
E	**Montant de référence**		**60 951 363**	**63 155 209**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
4350675
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 18/10/2019
Retour Préfecture : 18/10/2019

Organes	
Essieux	essieux moteurs
	essieux porteurs
Bogie complet	bogies moteurs
	bogies porteurs
Blocs-freins	
Moteurs de traction électrique	
Powerpack	groupe électrogène du powerpack
	powerpack complet
Pantographe	
Moteur de compresseur	
Moto-compresseurs	auxiliaire
	principal
Groupes de climatisation	cabine
	espaces voyageurs
Batteries	
Attelages	

Organes		Forfait d'échange en euros aux conditions économiques 2018												
		Automotrices							Locomotives			Voitures		
		AGC		REGIOLIS	TER 2N			REGIO2N	BB22200	BB15000	BB67400	VR2N	CORAIL	V2N
					1ère génération	2ÈMe génération								
		B82500	X76500	B84500	Z23500	Z24500	Z26500	Z55500 95M Z55500 135M	BB22200 BB2200RC					
Essieux	essieux moteurs	15 266	15 266	15 266	18 193	11 643	11 643	11 643	29 944	32 597	27 463			
	essieux porteurs	13 245	13 245	13 245	6 191	8 740	8 740	8 740				6 299	6 033	7 576
Bogie complet	bogies moteurs	réservé	réservé	réservé	réservé	105 742	105 742	réservé	réservé	réservé	réservé			
	bogies porteurs	réservé	réservé	réservé	réservé	101 670	101 670	réservé						
Blocs-freins		7 127	7 127	7 127	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé
Moteurs de traction électrique		réservé		réservé	9 349	6 241	6 241	6 241	52 931	46 918	67 803			
Powerpack	groupe électrogène du powerpack	89 117	89 117	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé				
	powerpack complet	174 788	189 480	292 596	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé			
Pantographe		15 344		15 344	13 262	11 325	11 325	11 325	16 066	16 224				
Moteur de compresseur					1 812	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé				
Moto-compresseurs	auxiliaire	4 505	4 505	réservé	réservé	5 960	5 960	réservé	12 396	réservé	réservé			
	principal	15 308	15 308	réservé	10 639	17 230	17 230	réservé	12 628	12 071	réservé			
Groupes de climatisation	cabine	5 672	5 672	5 672	5 726	7 919	7 919	7 919	réservé	réservé				
	espaces voyageurs	4 804	4 804	réservé	6 899	13 485	13 485	13 485	réservé	réservé	réservé			
Batteries		1 254	1 254	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	1 032	1 452	réservé	2 998	1 695	3 307
Attelages		22 435	22 435	22 435	22 141	15 620	15 620	15 620	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé	réservé

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Famille	Série			Variante	Parc de référence au 1er janvier de l'année		
					2019	2020	2021
Automotrices	AGC	BGC	B82500		46	46	46
		XGC	X76500		34	34	34
	REGIOLIS		B84500	6 caisses "TER"	17	17	17
				6 caisses "TET"	9	10	10
	TER 2N	1ère génération	Z23500		33	33	33
		2ème génération	Z24500		46	46	46
			Z26500	4 caisses	15	15	15
				6 caisses	8	8	8
	REGIO2N		Z55500	7 caisses	18	18	18
				10 caisses "TER"	7	7	7
				10 caisses "TET"	0	0	0
Locomotives	Electriques		BB22200	BB22200	23	17	17
				BB22200 RC	15	15	15
			BB15000		16	16	16
	Diesel		BB67400		9	0	0
Voitures	VR2N				54	54	54
	VU-VTU (CORAIL)				157	120	109
	V2N				87	87	87

Mise à jour 31-janv-19		Quantitatif Prévisionnel - Année 2019									
		Automotrices							Locomotives		
Organes		AGC		REGIOLIS	TER 2N			REGIO2N	BB22200	BB15000	BB67400
					1ère génération	2èMe génération					
		B82500	X76500	B84500	Z23500	Z24500	Z26500	Z55500 95M Z55500 135M	BB22200 BB2200RC		
Essieux	essieux moteurs	23	20	11	19	39	50	10	16	7	4
	essieux porteurs	98	20	11	20	99	0	10			
Bogie complet	bogies moteurs					0	0				
	bogies porteurs					0	0				
Blocs-freins		150	30	102							
Moteurs de traction électrique					4	10	0	0	4	5	2
Powerpack	groupe électrogène du powerpack		7								
	powerpack complet	3	1	3							
Pantographe		3		2	2	3		2	2	1	
Moteur de compresseur					2						
Moto-compresseur	auxiliaire	3				2	17		3		
	principal	2	1		2	3	8		2	1	
Groupes de climatisation	cabine	5	4	6	6	0	12	2			
	espaces voyageurs	11	6		8	12	25	4			
Batteries		21	10			0			18	8	
Attelages		4	1	1	3	2	1	2			

Organes		Voitures		
		VR2N	CORAIL	V2N
Bogies	porteurs			
Essieux	porteurs	52	109	110
Blocs-freins				
Groupes de	cabine			

climatisation	espaces voyageurs			
Batteries			4	3
Attelages				

Quantitatif Prévisionnel - Année 2020									
Automotrices							**Locomotives**		
AGC		**REGIOLIS**	**TER 2N**			**REGIO2N**	**BB22200**	**BB15000**	**BB67400**
			1ère génération	2ème génération					
B82500	X76500	B84500	Z23500	Z24500	Z26500	Z55500 95M Z55500 135M	BB22200 BB2200RC		
32	25	54	27	33	43	15	17	11	0
131	20	4	27	60	42	15			
				6	10				
				6	10				
266	62	132							
			4	2	0	0	4	0	0
	0								
6	8	1							
3		0	2	3		2	0	0	
			2						
3				6	11		1		
2	4		3	11	8		1	1	
6	7	6	6	10	10	10			
9	10		8	12	12	12			
	0			0			0	0	
4	1	2	2	4	1	3			

Voitures		
VR2N	**CORAIL**	**V2N**

49	54	99
	4	3

Quantitatif Prévisionnel - Année 2021									
Automotrices							Locomotives		
AGC		REGIOLIS	TER 2N			REGIO2N	BB22200	BB15000	BB67400
			1ère génération	2èMe génération					
B82500	X76500	B84500	Z23500	Z24500	Z26500	Z55500 95M Z55500 135M	BB22200 BB2200RC		
36	25	11	25	26	38	63	33	11	0
80	25	51	27	42	41	125			
				16	5				
				16	5				
26	113	228							
			4	2	3	3	4	0	0
	0								
4	4	1							
3		0	2	3		2	0	0	
			2						
3				14	13		1		
2	4		3	11	8		1	1	
8	19	6	6	10	10	10			
9	17		8	12	12	12			
	0			0			0	0	
4	1	2	4	12	5	3			

Voitures		
VR2N	**CORAIL**	**V2N**
25	49	117
	4	3

Organes		Matériel		Volumes constatés																					Date de mise à jour
				2019					2020						2021						2019-2021				
				1er et 2ème trimestre	3ème trimestr	4ème trimestr	total	taux de réalisation	1er trimestr	2ème trimestr	3ème trimestr	4ème trimestr	total	taux de réalisation	1er trimestr	2ème trimestr	3ème trimestr	4ème trimestr	total	taux de réalisation	total	référence	taux de réalisation	
Essieux	essieux moteurs	AGC	X76500				0						0						0		0				
			B82500				0						0						0		0				
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0				
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0				
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0				
			Z26500				0						0						0		0				
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0				
			Z55500 135m				0						0						0		0				
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0				
			BB22200				0						0						0		0				
			BB67400				0						0						0		0				
	essieux porteurs	AGC	X76500				0						0						0		0				
			B82500				0						0						0		0				
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0				
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0				
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0				
			Z26500				0						0						0		0				
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0				
			Z55500 135m				0						0						0		0				
		Voitures	VB2N				0						0						0		0				
			V2N				0						0						0		0				
			VU-VTU				0						0						0		0				
Bogie Complet	bogies moteurs	AGC	X76500				0						0						0		0				
			B82500				0						0						0		0				
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0				
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0				
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0				
			Z26500				0						0						0		0				
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0				
			Z55500 135m				0						0						0		0				
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0				
			BB22200				0						0						0		0				
			BB67400				0						0						0		0				
	bogies porteurs	AGC	X76500				0						0						0		0				
			B82500				0						0						0		0				
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0				
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0				
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0				
			Z26500				0						0						0		0				
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0				
			Z55500 135m				0						0						0		0				
		Voitures	VB2N				0						0						0		0				
			V2N				0						0						0		0				
			VU-VTU				0						0						0		0				
Blocs-freins		AGC	X76500				0						0						0		0				
			B82500				0						0						0		0				
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0				
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0				
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0				
			Z26500				0						0						0		0				
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0				
			Z55500 135m				0						0						0		0				
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0				
			BB22200				0						0						0		0				
			BB67400				0						0						0		0				
		Voitures	VB2N				0						0						0		0				
			V2N				0						0						0		0				
			VU-VTU				0						0						0		0				
Moteurs de traction électrique		AGC	X76500				0						0						0		0				
			B82500				0						0						0		0				
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0				
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0				
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0				
			Z26500				0						0						0		0				
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0				
			Z55500 135m				0						0						0		0				
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0				
			BB22200				0						0						0		0				
			BB67400				0						0						0		0				
Powerpack	Groupe Electrogène du Powerpack	AGC	X76500				0						0						0		0				
			B82500				0						0						0		0				
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0				
	Powerpack complet	AGC	X76500				0						0						0		0				
			B82500				0						0						0		0				
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0				
Pantographes		AGC	B82500				0						0						0		0				
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0				
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0				
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0				
			Z26500				0						0						0		0				
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0				
			Z55500 135m				0						0						0		0				
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0				
			BB22200				0						0						0		0				
moteur du compresseur		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0				

Moto-compresseur	**Auxilliaire**	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
			BB67400				0						0						0		0			
	Principal	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
			BB67400				0						0						0		0			
Groupes de climatisation	**cabine**	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Voitures	V2N				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
	espaces voyageurs	AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Voitures	VU-VTU				0						0						0		0			
Batteries		AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
			BB67400				0						0						0		0			
		Voitures	VB2N				0						0						0		0			
			V2N				0						0						0		0			
			VU-VTU				0						0						0		0			
Attelages		AGC	X76500				0						0						0		0			
			B82500				0						0						0		0			
		REGIOLIS	B84500				0						0						0		0			
		TER2N 1ère génération	Z23500				0						0						0		0			
		TER2N 2ème génération	Z24500				0						0						0		0			
			Z26500				0						0						0		0			
		REGIO2N	Z55500 95m				0						0						0		0			
			Z55500 135m				0						0						0		0			
		Locomotives	BB15000				0						0						0		0			
			BB22200				0						0						0		0			
			BB67400				0						0						0		0			
		Voitures	VB2N				0						0						0		0			
			V2N				0						0						0		0			
			VU-VTU				0						0						0		0			

Organes		Matériel		Quantités 2019	Montants 2019
Essieux	essieux moteurs	AGC	X76500	20	305 320
			B82500	23	351 118
		REGIOLIS	B84500	11	167 926
		TER2N 1ère génération	Z23500	19	345 667
		TER2N 2ème génération	Z24500	39	454 077
			Z26500	50	582 150
		REGIO2N	Z55500 95m	10	116 430
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	7	228 179
			BB22200	16	479 104
			BB67400	4	109 852
	essieux porteurs	AGC	X76500	20	264 900
			B82500	98	##
		REGIOLIS	B84500	11	145 695
		TER2N 1ère génération	Z23500	20	123 820
		TER2N 2ème génération	Z24500	99	865 260
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m	10	87 400
			Z55500 135m		
		Voitures	VB2N	52	327 548
			V2N	110	833 360
			VU-VTU	109	657 597
Bogies complet	bogies moteurs	AGC	X76500		
			B82500		
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200		
			BB67400		
	bogies porteurs	AGC	X76500		
			B82500		
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Voitures	VB2N		
			V2N		
			VU-VTU		
Blocs-freins		AGC	X76500	30	213 810
			B82500	150	##
		REGIOLIS	B84500	102	726 954
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200		
			BB67400		
		Voitures	VB2N		
			V2N		
			VU-VTU		
moteurs de traction électrique		AGC	X76500		
			B82500		
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500	4	37 396
		TER2N 2ème génération	Z24500	10	62 410
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	5	234 590
			BB22200	4	211 724
			BB67400	2	135 606
Powerpack	Groupe électrogène du Power parck	AGC	X76500	7	623 819
			B82500		
	Power pack complet	AGC	X76500	1	189 480
			B82500	3	524 364
		REGIOLIS	B84500	3	877 788
Pantographes		AGC	B82500	3	46 032
		REGIOLIS	B84500	2	30 688
		TER2N 1ère génération	Z23500	2	26 524
		TER2N 2ème génération	Z24500	3	33 975
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m	2	22 650
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	1	16 224
			BB22200	2	32 132
Moteur de compresseur		TER2N 1ère génération	Z23500	2	3 624
Moto-compresseurs	auxiliaire	AGC	X76500		
			B82500	3	13 515
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500	2	11 920
			Z26500	17	101 320
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200	3	37 188
			BB67400		
	principal	AGC	X76500	1	15 308
			B82500	2	30 616
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500	2	21 278
		TER2N 2ème génération	Z24500	3	51 690
			Z26500	8	137 840
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	1	12 071
			BB22200	2	25 256
			BB67400		
Groupes de climatisation	cabine	AGC	X76500	4	22 688
			B82500	5	28 360
		REGIOLIS	B84500	6	34 032
		TER2N 1ère génération	Z23500	6	34 356
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500	12	95 028
		REGIO2N	Z55500 95m	2	15 838
			Z55500 135m		
		Voitures	V2N		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200		
	espaces voyageurs	AGC	X76500	6	28 824
			B82500	11	52 844
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500	8	55 192
		TER2N 2ème génération	Z24500	12	161 820
			Z26500	25	337 125
		REGIO2N	Z55500 95m	4	53 940
			Z55500 135m		
		Voitures	VU-VTU		
Batteries		AGC	X76500	10	12 540
			B82500	21	26 334
		REGIOLIS	B84500		
		TER2N 1ère génération	Z23500		
		TER2N 2ème génération	Z24500		
			Z26500		
		REGIO2N	Z55500 95m		
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000	8	11 616
			BB22200	18	18 576
			BB67400		
		Voitures	VB2N		
			V2N	3	9 921
			VU-VTU	4	6 780
Attelages		AGC	X76500	1	22 435
			B82500	4	89 740
		REGIOLIS	B84500	1	22 435
		TER2N 1ère génération	Z23500	3	66 423
		TER2N 2ème génération	Z24500	2	31 240
			Z26500	1	15 620
		REGIO2N	Z55500 95m	2	31 240
			Z55500 135m		
		Locomotives	BB15000		
			BB22200		
			BB67400		
		Voitures	VB2N		
			V2N		
			VU-VTU		
total		en euros constants 2018		1289	14 605 202
		en euros courants		1289	14 871 163

Organes		Matériel		Quantités				Prix unitaires	Montants			
				2019	2020	2021	total		2019	2020	2021	total
Essieux	essieux moteurs	AGC	X76500	20	25	25	70	15 266	305 320	381 650	381 650	1 068 620
			B82500	23	32	36	91	15 266	351 118	488 512	549 576	1 389 206
		REGIOLIS	B84500	11	54	11	76	15 266	167 926	824 364	167 926	1 160 216
		TER2N 1ère génération	Z23500	19	27	25	71	18 193	345 667	491 211	454 825	1 291 703
		TER2N 2ème génération	Z24500	39	33	26	98	11 643	454 077	384 219	302 718	1 141 014
			Z26500	50	43	38	131	11 643	582 150	500 649	442 434	1 525 233
		REGIO2N	Z55500 95m	10	15	63	88	11 643	116 430	174 645	733 509	1 024 584
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000	7	11	11	29	32 597	228 179	358 567	358 567	945 313
			BB22200	16	17	33	66	29 944	479 104	509 048	988 152	1 976 304
			BB67400	4			4	27 463	109 852			109 852
	essieux porteurs	AGC	X76500	20	20	25	65	13 245	264 900	264 900	331 125	860 925
			B82500	98	131	80	309	13 245	1 298 010	1 735 095	1 059 600	4 092 705
		REGIOLIS	B84500	11	4	51	66	13 245	145 695	52 980	675 495	874 170
		TER2N 1ère génération	Z23500	20	27	27	74	6 191	123 820	167 157	167 157	458 134
		TER2N 2ème génération	Z24500	99	60	42	201	8 740	865 260	524 400	367 080	1 756 740
			Z26500		42	41	83	8 740		367 080	358 340	725 420
		REGIO2N	Z55500 95m	10	15	125	150	8 740	87 400	131 100	1 092 500	1 311 000
			Z55500 135m									
		Voitures	VB2N	52	49	25	126	6 299	327 548	308 651	157 475	793 674
			V2N	110	99	117	326	7 576	833 360	750 024	886 392	2 469 776
			VU-VTU	109	54	49	212	6 033	657 597	325 782	295 617	1 278 996

Bogies complet	bogies moteurs	AGC	X76500									
			B82500									
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500									
		TER2N 2ème génération	Z24500		6	16	22	105 742		634 452	1 691 872	2 326 324
			Z26500		10	5	15	105 742		1 057 420	528 710	1 586 130
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000									
			BB22200									
			BB67400									
	bogies porteurs	AGC	X76500									
			B82500									
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500									
		TER2N 2ème génération	Z24500		6	16	22	101 670		610 020	1 626 720	2 236 740
			Z26500		10	5	15	101 670		1 016 700	508 350	1 525 050
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Voitures	VB2N									
			V2N									
			VU-VTU									
		AGC	X76500	30	62	113	205	7 127	213 810	441 874	805 351	1 461 035

Blocs-freins	AGC	B82500	150	266	26	442	7 127	1 069 050	1 895 782	185 302	3 150 134
	REGIOLIS	B84500	102	132	228	462	7 127	726 954	940 764	1 624 956	3 292 674
	TER2N 1ère génération	Z23500									
	TER2N 2ème génération	Z24500									
		Z26500									
	REGIO2N	Z55500 95m									
		Z55500 135m									
	Locomotives	BB15000									
		BB22200									
		BB67400									
	Voitures	VB2N									
		V2N									
		VU-VTU									
moteurs de traction électrique	AGC	X76500									
		B82500									
	REGIOLIS	B84500									
	TER2N 1ère génération	Z23500	4	4	4	12	9 349	37 396	37 396	37 396	112 188
	TER2N 2ème génération	Z24500	10	2	2	14	6 241	62 410	12 482	12 482	87 374
		Z26500			3	3	6 241			18 723	18 723
	REGIO2N	Z55500 95m			3	3	6 241			18 723	18 723
		Z55500 135m									
	Locomotives	BB15000	5			5	46 918	234 590			234 590
		BB22200	4	4	4	12	52 931	211 724	211 724	211 724	635 172

			BB67400	2			2	67 803	135 606			135 606
Powerpack	Groupe électrogène du Power parck	AGC	X76500	7			7	89 117	623 819			623 819
			B84500					89 117				
	Power pack complet	AGC	X76500	1	8	4	13	189 480	189 480	1 515 840	757 920	2 463 240
			B82500	3	6	4	13	174 788	524 364	1 048 728	699 152	2 272 244
		REGIOLIS	B84500	3	1	1	5	292 596	877 788	292 596	292 596	1 462 980
Pantographes		AGC	B82500	3	3	3	9	15 344	46 032	46 032	46 032	138 096
		REGIOLIS	B84500	2			2	15 344	30 688			30 688
		TER2N 1ère génération	Z23500	2	2	2	6	13 262	26 524	26 524	26 524	79 572
		TER2N 2ème génération	Z24500	3	3	3	9	11 325	33 975	33 975	33 975	101 925
			Z26500					11 325				
		REGIO2N	Z55500 95m	2	2	2	6	11 325	22 650	22 650	22 650	67 950
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000	1			1	16 224	16 224			16 224
			BB22200	2			2	16 066	32 132			32 132
Moteur de compresseur		TER2N 1ère génération	Z23500	2	2	2	6	1 812	3 624	3 624	3 624	10 872
	Auxiliaire	AGC	X76500					4 505				
			B82500	3	3	3	9	4 505	13 515	13 515	13 515	40 545
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500									
		TER2N 2ème génération	Z24500	2	6	14	22	5 960	11 920	35 760	83 440	131 120
			Z26500	17	11	13	41	5 960	101 320	65 560	77 480	244 360
		REGIO2N	Z55500 95m									

presseurs		RÉGION	Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000									
			BB22200	3	1	1	5	12 396	37 188	12 396	12 396	61 980
			BB67400									

Moto-com	Principal	AGC	X76500	1	4	4	9	15 308	15 308	61 232	61 232	137 772
			B82500	2	2	2	6	15 308	30 616	30 616	30 616	91 848
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500	2	3	3	8	10 639	21 278	31 917	31 917	85 112
		TER2N 2ème génération	Z24500	3	11	11	25	17 230	51 690	189 530	189 530	430 750
			Z26500	8	8	8	24	17 230	137 840	137 840	137 840	413 520
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000	1	1	1	3	12 071	12 071	12 071	12 071	36 213
			BB22200	2	1	1	4	12 628	25 256	12 628	12 628	50 512
			BB67400									
oupes de climatisation	cabine	AGC	X76500	4	7	19	30	5 672	22 688	39 704	107 768	170 160
			B82500	5	6	8	19	5 672	28 360	34 032	45 376	107 768
		REGIOLIS	B84500	6	6	6	18	5 672	34 032	34 032	34 032	102 096
		TER2N 1ère génération	Z23500	6	6	6	18	5 726	34 356	34 356	34 356	103 068
		TER2N 2ème génération	Z24500		10	10	20	7 919		79 190	79 190	158 380
			Z26500	12	10	10	32	7 919	95 028	79 190	79 190	253 408
		REGIO2N	Z55500 95m	2	10	10	22	7 919	15 838	79 190	79 190	174 218
			Z55500 135m									
		Voitures	V2N									
		Locomotives	BB15000									
			BB22200									
		AGC	X76500	6	10	17	33	4 804	28 824	48 040	81 668	158 532

Gr	espaces voyageurs	AGC	B82500	11	9	9	29	4 804	52 844	43 236	43 236	139 316
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500	8	8	8	24	6 899	55 192	55 192	55 192	165 576
		TER2N 2ème génération	Z24500	12	12	12	36	13 485	161 820	161 820	161 820	485 460
			Z26500	25	12	12	49	13 485	337 125	161 820	161 820	660 765
		REGIO2N	Z55500 95m	4	12	12	28	13 485	53 940	161 820	161 820	377 580
			Z55500 135m									
		Voitures	VU-VTU									
	Batteries	AGC	X76500	10			10	1 254	12 540			12 540
			B82500	21			21	1 254	26 334			26 334
		REGIOLIS	B84500									
		TER2N 1ère génération	Z23500									
		TER2N 2ème génération	Z24500									
			Z26500									
		REGIO2N	Z55500 95m									
			Z55500 135m									
		Locomotives	BB15000	8			8	1 452	11 616			11 616
			BB22200	18			18	1 032	18 576			18 576
			BB67400									
		Voitures	VB2N					2 998				
			V2N	3	3	3	9	3 307	9 921	9 921	9 921	29 763
			VU-VTU	4	4	4	12	1 695	6 780	6 780	6 780	20 340
		AGC	X76500	1	1	1	3	22 435	22 435	22 435	22 435	67 305

Attelages	AGC	B82500	4	4	4	12	22 435	89 740	89 740	89 740	269 220
	REGIOLIS	B84500	1	2	2	5	22 435	22 435	44 870	44 870	112 175
	TER2N 1ère génération	Z23500	3	2	4	9	22 141	66 423	44 282	88 564	199 269
	TER2N 2ème génération	Z24500	2	4	12	18	15 620	31 240	62 480	187 440	281 160
		Z26500	1	1	5	7	15 620	15 620	15 620	78 100	109 340
	REGIO2N	Z55500 95m	2	3	3	8	15 620	31 240	46 860	46 860	124 960
		Z55500 135m									
	Locomotives	BB15000									
		BB22200									
		BB67400									
	Voitures	VB2N									
		V2N									
		VU-VTU									
Total			1 289	1 480	1 534	4303	**CE 2018**	14 605 202	20 546 292	21 284 953	56 436 447
							Euros courant	14 871 163	21 301 401	22 467 729	58 640 293

		quote-part	2019	2020	2021
Main d'œuvre	**IME annuel**		1,25%	1,25%	1,25%
	RMP/CMA annuel		2,17%	2,2%	2,2%
	variable k (max. 0,92%)		0,92%	0,92%	0,90%
	ICHT-IME+K	30,0%	2,17%	2,2%	2,2%
Matières	**A10BE**	60,0%	1,70%	1,7%	1,7%
Achats et prestations diverses	**IPC**	10,0%	1,50%	1,5%	1,5%
Taux indexation annuel		1,00	1,82%	1,82%	1,82%
Taux indexation cumulé vs 2018			1,82%	3,68%	5,56%

		%	Montants	
			€ constants 01/2018	€ courants
A	coût prévisionnel des Opérations en euros constants		########	########
B	simulation du coût de l'indexation			2 203 846
C	coût prévisionnel en euros courant des Opérations hors aléas		########	########
D	provision pour aléas	8	4 514 916	4 514 916
E	**Montant de référence**		**########**	**########**

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
4350675
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 18/10/2019
Retour Préfecture : 18/10/2019

CONVENTION DE FINANCEMENT SNCF MOBILITES – HAUTS-DE-FRANCE RELATIVE AUX EVOLUTIONS DES SITES DE LOGISTIQUE ET DE MAINTENANCE

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 6

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION 7

ARTICLE 2 PIECES CONTRACTUELLES 7

ARTICLE 3 CONSISTANCE DE L'OPERATION 7

ARTICLE 4 ROLE DE SNCF MOBILITES 8

ARTICLE 5 CALENDRIER DE REALISATION DE L'OPERATION 8

5.1. Plannings prévisionnels et contractuels 8

5.2. Indemnisation de la Région en cas de retard 8

ARTICLE 6 CONSEQUENCES DE L'OPERATION SUR LE SERVICE ET SUR LE MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DES MATERIELS 9

6.1. Nature des conséquences 9

6.2. Indemnisation de la Région 9

ARTICLE 7 SUIVI DE L'AVANCEMENT DES OPERATIONS 9

ARTICLE 8 DEFINITION ET MISE EN ŒUVRE DE LA PROVISION POUR ALEAS 10

8.1. Définition 10

8.2. Montant 10

8.3. Utilisation de la provision 10

ARTICLE 9 MODALITES DE FINANCEMENT DU PROGRAMME 10

9.1. Montant prévisionnel de l'Opération 10

9.2. Financement de la Région 10

9.3. Gestion des écarts 11

ARTICLE 10 MODALITES DE REGLEMENT 11

10.1. Appels de fonds hors solde final 11

10.2. Solde final 11

a) Bilan 11

b) Calcul du solde final 11

10.3. Conditions de règlement 12

10.4. Bénéficiaire 12

ARTICLE 11 REGIME FISCAL 12

ARTICLE 12 ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION 12

ARTICLE 13 COMMUNICATION EXTERNE 12

ARTICLE 14 REGLEMENT DES LITIGES 13

ARTICLE 15 CLAUSE DE RESILIATION 13

ANNEXE A CONSISTANCE DES PROJETS 15

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Annexe A.1. Installation logistiques de vidanges des toilettes 15
Annexe A.2. Installations de maintenance 18
ANNEXE B PLANNINGS PREVISIONNELS TECHNIQUES ET FINANCIERS 21
Annexe B.1. Planning des travaux 21
Annexe B.2. Echéancier prévisionnel des appels de fonds de SNCF Mobilités 22
ANNEXE C COUTS PREVISIONNELS 23
ANNEXE D FORMULE D'INDEXATION ET ETAT DES INDICES 24
Annexe D.1. Formule d'indexation 24
Annexe D.2. Suivi des indices constatés 25
ANNEXE E FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE DU COUT C3 26
ANNEXE F SUIVI ECONOMIQUE DE L'OPERATION 27
Annexe F.1. Tableau pluriannuel des dépenses comptabilisées 27
Annexe F.2. Etat justificatif des dépenses 28
ANNEXE G MODALITES D'APPLICATION DU BLOC MARQUE DE LA REGION 29

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Vu la convention d'exploitation des services TER 2019-2024 pour la Région Hauts-de-France signée le XX/XX/2019,

Entre

La Région Hauts-de-France, 151, Avenue du Président Hoover, 59555 Lille Cedex, représentée par Monsieur Xavier BERTRAND, agissant en qualité de Président du Conseil régional,

ci-après dénommée « La Région »,

d'une part

ET

SNCF Mobilités, établissement public industriel et commercial inscrit au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro B 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (93200) 9 rue Jean-Philippe Rameau, représenté par Monsieur Frédéric GUICHARD, Directeur Régional TER Hauts-de-France, dûment habilité aux fins des présentes en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du XX/XX/XXXX ,

ci-après dénommé « SNCF Mobilités »,

d'autre part.

La Région et SNCF Mobilités sont individuellement ou collectivement désignées ci-après par « la Partie » ou « les Parties ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

PRÉAMBULE

La Région est l'autorité organisatrice des transports d'intérêt régional. Dans ce cadre, elle est amenée à financer les acquisitions de matériels ferroviaires. Le déploiement de ces nouveaux matériels entraine des évolutions en termes d'organisation de la maintenance et d'adéquation des installations de maintenance :

- en termes d'organisation, le stationnement de rames pendant plusieurs heures en bout de ligne permet d'envisager des interventions de maintenance et de logistique permettant d'optimiser le temps disponible en complétant des installations existantes ;
- en termes d'adéquation technique, la plupart des appareillages (climatisation, groupes électrogènes, convertisseurs…) sont désormais en toiture, ce qui implique l'installation de passerelles adaptées. De même, la généralisation des toilettes à rétention impose d'aménager des installations de vidange et de remplissage.

Dans ce contexte SNCF Mobilités demande à la Région de financer les évolutions des installations de logistique et de maintenance pour assurer le fonctionnement nominal des matériels roulants dans les conditions définies au sein de la convention d'exploitation Hauts-de-France 2019-2024.

Les impacts de la mise en œuvre de ces dispositifs sur les charges d'exploitation sont à traiter par voie d'avenant à la convention d'exploitation Hauts-de-France 2019-2024 :

- convention de récupération et de traitement des déchets à Beauvais (à la mise en service de l'installation) ;
- convention de mise à disposition des surfaces à Saint-Quentin (à compter du début des travaux) ;
- convention d'accès au site à Lens (à compter du début des travaux).

Par convention, les termes utilisés recouvrent les définitions suivantes :

- **Convention** : la présente convention de financement ;
- **Matériel** : les matériels roulants ferroviaires affectées au Service de transport public régional ;
- **Opération** : l'ensemble des études et des travaux pour adapter les sites de maintenance et de logistique des 8 projets recensés à l'Article 3 ;
- **Projet** : une intervention correspondant à un site de maintenance ou de logistique et à une fonctionnalité recensé à l'Article 3
- **Parc** : l'ensemble des matériels roulants ferroviaires prévus dans le cadre de la convention d'exploitation entre SNCF Mobilités et la Région Hauts-de-France ;
- **Parties** : les signataires de la présente convention de financement ;
- **Région** : la Région Hauts-de-France ;
- **Version** : Matériel dans une configuration donnée ;
- **Service** : l'ensemble des prestations du périmètre fonctionnel de la Convention d'exploitation Hauts-de-France 2019-2024 ;
- **TEF** : tour en fosse : équipement fixe destiné à la maintenance préventive ou curative des roues, disques et des essieux du Matériel.

Les Parties conviennent :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION

La Convention vise à définir la consistance technique de l'Opération et ses conditions de financement.

ARTICLE 2 PIECES CONTRACTUELLES

La Convention et ses annexes sont interprétées au regard des principes et des règles générales applicables aux contrats administratifs.

Les annexes ont une valeur contractuelle.

Les évolutions de ces annexes ci-dessous donnent lieu à un avenant à la Convention :

- A : consistance des Projets ;
- B : plannings prévisionnels techniques et financiers ;
- C : coûts prévisionnels ;
- D : formule d'indexation et état des indices ;
- E : Frais de maitrise d'ouvrage du coût C3 ;
- F : Suivi économique de l'Opération ;
- G : modalités d'application du bloc marque de la Région.

ARTICLE 3 CONSISTANCE DE L'OPERATION

L'Opération vise à mener les projets suivants :

- **Beauvais** : projet 1 : acquisition et installation d'équipements mobile de vidange des toilettes, de rétention des effluents, de rinçage des toilettes et de remplissage des réservoirs d'eau ;
- **Laon** : projet 2 ;
  - acquisition et installation d'une passerelle couverte et éclairée de 160 m pour intervenir sur les équipements en toiture des REGIOLIS ;
  - construction d'un bâtiment sur une surface d'environ 150 m² pour accueillir le personnel et entreposer les pièces destinées à la maintenance des REGIOLIS et des AGC ;
  - installation d'un équipement de vidange, de rétention est de rechargement en fluides des circuits des moteurs Diesel ;
- **Lens** : projet 3 : acquisition et installation d'équipements mobiles de vidange des toilettes, de rétention des effluents, de rinçage des toilettes et de remplissage des réservoirs d'eau ;
- **Le Landy** :
  - projet 4 : adaptation de 10 passerelles mobiles pour intervenir spécifiquement sur les équipements en toiture des REGIOLIS et REGIO2N du TER Hauts-de-France;
  - projet 5 : installation d'équipements fixes de vidange des toilettes, de rétention des effluents, de rinçage des toilettes et de remplissage des réservoirs d'eau du Matériel;
- **Saint-Quentin** : projet 6 : acquisition et installation d'équipements fixes de vidange des toilettes, de rétention des effluents, de rinçage des toilettes et de remplissage des réservoirs d'eau
- **Lille** :
  - projet 7 : acquisition d'un nouveau TEF ;
  - projet 8 : désinstallation du TEF préexistant et installation du nouveau TEF.

La consistance détaillée des Projets est précisée en ANNEXE A.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ARTICLE 4 ROLE DE SNCF MOBILITES

SNCF Mobilités assume la responsabilité technique et juridique de la définition, de la conduite et de la réalisation de l'Opération dans le respect de ses procédures. Elle est à ce titre responsable de l'ensemble des relations avec les sous-traitants et les fournisseurs. Elle assure la conduite des relations avec le gestionnaire des gares et les gestionnaires d'infrastructures de façon à obtenir les autorisations préalables à la réalisation des Opérations.

SNCF Mobilités, de par son expertise, assure la maîtrise des coûts de l'Opération.

ARTICLE 5 CALENDRIER DE REALISATION DE L'OPERATION

5.1. Plannings prévisionnels et contractuels

SNCF Mobilités mène l'Opération selon un planning prévisionnel précisé à l'Annexe B.1.

En cas d'évolution du planning prévisionnel, SNCF Mobilités en informe la Région en COTECH matériel roulant quelles qu'en soient les causes.

SNCF Mobilités fait le nécessaire pour que les différents sites soient équipés au plus tard selon les jalons suivants :

- 1er juin 2020 pour les installations de vidange des toilettes de Lens (projet 3), et les installations de maintenance du Landy (projet 4) ;
- 1er janvier 2021 pour les installations de vidange des toilettes de Beauvais (projet 1) ;
- 1er juin 2021 pour les installations de maintenance de Laon (projet 2) ;
- 1er janvier 2022 pour les installations de vidange des toilettes du Landy (projet 5) ;
- 1er juin 2022 pour les installations de vidange des toilettes de Saint-Quentin (projet 6).

Ces échéances contractuelles sont mises à jour par voie d'avenant en cas de retard consécutif à un évènement externe aux prestations réalisées directement par SNCF Mobilités ou via l'un de ses sous-traitants.

Pour le TEF de Lille (projet 7), le planning prévisionnel de réalisation sera défini une fois que l'équipement et ses conditions d'installation auront été précisés. L'étude est réalisée en deux temps :

- 1ère étape : acquisition de l'équipement (définition de l'équipement et commande).
- 2ème étape : installation de l'équipement et de désinstallation de l'équipement préexistant :
  - définition du cahier des charges des prestations de génie civil ;
  - avant-projet de réalisation du génie civil (qui permet de définir l'échéance de mise en service) ;
  - réalisation.

SNCF Mobilités vise à achever la première étape avant fin 2019. Ce n'est qu'après le lancement de la commande que la deuxième étape est initiée. En conséquence, les conditions de réalisation de la deuxième étape donnent lieu à un avenant à la Convention pour finaliser à la fois les estimations financières, dont la valeur pour provision, l'échelonnement des appels de fonds de la deuxième étape et le calendrier de réalisation.

5.2. Indemnisation de la Région en cas de retard

En cas de dépassement de plus d'un mois des jalons prévus à l'article 5.1 du fait de SNCF Mobilités – sauf en cas d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure à savoir, conformément

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

à la jurisprudence administrative, d'évènements irrésistibles, imprévisibles et extérieurs aux parties – le barème suivant d'indemnisation de la Région s'applique comme suit :

- entre de 4ème et le 6ème mois inclus : 1 000 € par mois de retard supplémentaire et par projet manquant ou non opérationnel ;
- entre le 7ème mois et le 12ème : 3 000 € par mois de retard supplémentaire et par projet manquant ou non opérationnel.
- au-delà du 12ème mois : 5 000 € par mois de retard supplémentaire et par projet manquant ou non opérationnel.

Pour chacun des Projets, le calcul du nombre de mois de retard débute, sans mise en demeure préalable, dès le dépassement de l'un des jalons prévus à l'article 5.1. Les pénalités sont neutralisées projet par projet en cas de retard consécutif à un évènement externe aux prestations réalisées directement par SNCF Mobilités ou par l'un de ses sous-traitants..

Si le retard est occasionné par un tiers, SNCF Mobilités prend l'ensemble des mesures pour en minimiser les conséquences sur le projet concerné. Il informe la Région des mesures qu'il prend pour qu'elle puisse apprécier les conséquences et les moyens mis en œuvre pour minimiser les conséquences.

Si le retard d'un projet est directement à l'origine d'une non-conformité donnant à lieu à des pénalités dans le cadre de la convention d'exploitation SNCF Mobilités – Hauts-de-France en vigueur, celles-ci seront neutralisées dès que des pénalités sont appliquées dans le cadre de la Convention. SNCF Mobilités fait le nécessaire pour exposer les liens entre les non-conformités et le retard du projet.

Ces indemnisations en cas de retard sont libératoires et exclusives de toute autre réparation.

ARTICLE 6 CONSEQUENCES DE L'OPERATION SUR LE SERVICE ET SUR LE MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DES MATERIELS

6.1. Nature des conséquences

Le déroulement de l'Opération n'a aucune incidence sur le service commercial et n'altère pas le maintien en conditions opérationnelles du Matériel. Par conséquent, SNCF Mobilités ne pourra pas invoquer l'Opération pour changer unilatéralement la consistance de l'offre de transport.

6.2. Indemnisation de la Région

En cas d'impact de l'Opération sur le Service – sauf en cas d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure à savoir, conformément à la jurisprudence administrative, d'évènements irrésistibles, imprévisibles et extérieurs aux parties – les modalités d'indemnisation de la Région prévues dans la convention d'exploitation Région – SNCF Mobilités en vigueur s'appliquent.

ARTICLE 7 SUIVI DE L'AVANCEMENT DES OPERATIONS

SNCF Mobilités s'engage à :

- suivre l'exécution de la Convention ;
- transmettre à la Région chaque trimestre en COTECH matériel roulant :
  - les conséquences techniques, financières et calendaires d'une évolution de l'Opération ;
  - un état d'avancement de chaque Projet en termes d'avancement physique, de planning et de montant prévisionnel actualisé et notamment de la consommation de la provision ;
- transmettre à la Région au plus tard le 31 mars de chaque année, un état des dépenses comptabilisées tel que défini à l'Annexe F.1 ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- détailler les conséquences de l'Opération sur la disponibilité du Matériel et des toilettes. Ces éléments sont issus du suivi de la qualité de service régionale formalisé en annexe de la convention d'exploitation SNCF Mobilités – Hauts-de-France en vigueur (QR07b critère 6).

La Région se réserve le droit de solliciter SNCF Mobilités pour toutes informations complémentaires.

ARTICLE 8 DEFINITION ET MISE EN ŒUVRE DE LA PROVISION POUR ALEAS

8.1. Définition

La provision pour aléas est destinée à prendre en compte des évolutions imprévisibles lors de la signature de la Convention.

8.2. Montant

Pour les projets 1 à 7, la Convention prévoit une provision pour aléas correspondant à dix pourcents (10 %) du coût A tel que défini à l'article 9.1.

Le montant de la provision est non révisable, sauf par voie d'avenant, et non indexable.

8.3. Utilisation de la provision

Au regard du montant actualisé par SNCF Mobilités, la nécessité de consommer tout ou partie de la provision pour aléas est appréciée en COTECH dès que le montant prévisionnel du coût A actualisé est supérieur au coût A prévisionnel visé à l'ANNEXE C. Dans ce cas, SNCF Mobilités informe la Région *d*u niveau de consommation de la provision sous forme de tableur transmis par courriel.

Si le niveau de consommation de la provision de l'Opération atteint 100%, les Parties conviennent d'examiner les conséquences opérationnelles et financières et décident des suites à donner, notamment par voie d'avenant. En absence d'accord, les dispositions de l'article 9.3 s'appliquent.

ARTICLE 9 MODALITES DE FINANCEMENT DU PROGRAMME

9.1. Montant prévisionnel de l'Opération

Le montant prévisionnel de l'Opération s'établit à 10 768 286,00 € aux conditions économiques de janvier 2018, conformément à l'ANNEXE C, soit un montant de 11 249 512,10 € en euros courants.

Ce montant prévisionnel de l'Opération se décompose comme suit :

- coût A : coût prévisionnel des travaux en euros constants, aux conditions économiques de janvier 2018. Ce montant est facturé au réel ;
- coût B : montant de la provision pour aléas, tel que défini à l'Article 8 ;
- coût C : montant des frais d'ingénierie et de pilotage :
  - coût C1 : MOE facturée au réel ;
  - coût C2 : MOA facturée au réel ;
  - coût C3 : MOA facturée au forfait. Ce montant est indexé selon la formule reprise à l'annexe D.1.

Le coût prévisionnel est la somme des coûts A, B et C définis ci-dessus, en euros courants, avec un taux prévisionnel d'indexation de 2% par an, sauf pour les coûts B.

9.2. Financement de la Région

La Région accorde un financement à SNCF Mobilités à hauteur de 100% du coût hors taxes en euros courants de l'Opération.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

9.3. Gestion des écarts

Si le montant prévisionnel de l'Opération mis à jour, tenant compte des dépenses effectuées et des nouvelles prévisions de dépenses, est supérieur au coût prévisionnel visé à l'article 9.1, les Parties conviennent d'examiner les conséquences opérationnelles et financières en COTECH matériel roulant et décident des suites à donner par voie d'avenant. En absence d'un accord entre les Parties, elles engagent une procédure de règlement des litiges, conformément à l'Article 14, ou de résiliation, conformément à l'Article 15.

Si ce constat intervient au moment de l'établissement du solde final de l'Opération, les Parties se concertent et décident des suites à donner par voie d'avenant. En cas de désaccord, elles engagent une procédure de règlement des litiges, conformément à l'Article 14.

ARTICLE 10 MODALITES DE REGLEMENT

10.1. Appels de fonds hors solde final

La Région s'engage à financer l'Opération par acomptes en euros courants, à réception des appels de fonds émis par SNCF Mobilités selon l'échéancier prévisionnel prévu à l'Annexe B.2. Toute modification de cet échéancier sera validée par voie d'avenant à la Convention.

Les appels de fonds sont adressés par SNCF Mobilités à la Région par courriel.

Cet échéancier pourra être mis à jour par voie d'avenant notamment en cas de révision du calendrier de réalisation.

10.2. Solde final

a) Bilan

Le bilan des dépenses à la clôture de la Convention est effectué au vu de l'état de solde transmis par SNCF Mobilités au plus tard le 30 juin 2023 selon le formalisme de l'Annexe E.

Le bilan des montants dus par la Région au titre de la convention est constitué de l'addition des éléments suivants sous format électronique (tableur) :

- l'état des dépenses comptabilisées, selon le formalisme de l'Annexe F.1 ;
- la liste des dépenses acquittées par SNCF Mobilités, pour les coûts A, C1 et C2, pendant la durée de l'Opération, précisant pour chaque facture : le numéro de facture, l'objet, le montant HT, le fournisseur ou le prestataire et la date comptable ; conformément à l'Annexe F.2. Sur demande de la Région, SNCF Mobilités lui transmet des attestations dans le cadre de prestations internes au groupe public ferroviaire (GPF) ou des factures dans le cadre de prestations externes ;
- le détail des indexations appliquées au coût C3, tel que défini à l'Annexe D.2.

SNCF Mobilités transmet à l'issue de l'Opération un bilan des dépenses de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre internes selon le formalisme de l'Annexe F.2

b) Calcul du solde final

Le montant du solde final découle du bilan final. Il correspond à la différence entre :

- le montant dû par la Région au titre de la Convention tel qu'arrêté à Annexe F.1,
- l'ensemble des acomptes versés par la Région au titre de la Convention tel qu'arrêté à l'Annexe B.2.

Ce solde détermine le montant à verser par la Région à SNCF Mobilités ou à rembourser par SNCF Mobilités à la Région sous réserve des dispositions de l'article 9.3.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

10.3. Conditions de règlement

Les appels de fonds donnent lieu à paiement par la Région au profit de SNCF Mobilités, dans les 30 jours suivant leur réception. Le paiement du solde intervient dans les 45 jours suivant sa réception.

Le défaut de paiement dans le délai, justifié par l'accusé de réception de l'appel de fonds, entraîne la facturation de plein droit par SNCF Mobilités d'intérêts de retard (calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement) au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de 1 point.

Ces mêmes conditions de paiement s'appliquent à SNCF Mobilités dans le cas où la Région émet un titre de recette dans le cas de l'article 10.2.

10.4. Bénéficiaire

Les versements de la Région à SNCF Mobilités s'effectuent sur le compte suivant, ouvert au nom de SNCF Mobilités TER Hauts-de-France à l'Agence centrale de la Banque de France à Paris, avec la reprise des références exactes de l'appel de fonds :

- code banque : [redacted]
- code guichet : [redacted]
- n° de compte : [redacted]
- clé RIB : [redacted]
- IBAN : [redacted]
- BIC : [redacted]

En cas de modification des coordonnées bancaires, les parties conviennent que les paiements seront effectués sur la base des nouvelles coordonnées envoyées par SNCF Mobilités.

ARTICLE 11 REGIME FISCAL

Le financement de la Région est hors champ d'application de la TVA.

ARTICLE 12 ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La Convention entre en vigueur à compter de la date de signature par le dernier signataire.

Elle expire après la réalisation des trois étapes suivantes :

- mise en service du dernier projet ;
- présentation du bilan physique et financier de l'ensemble de l'Opération par SNCF Mobilités, en application des articles 6 et 9 ;
- règlement de la totalité du financement du par la Région à SNCF Mobilités.

ARTICLE 13 COMMUNICATION EXTERNE

S'agissant d'une Opération entièrement subventionnée par la Région, SNCF Mobilités doit mentionner systématiquement le financement de la Région sur l'ensemble des supports d'information et de communication externes aux Parties dans lesquels l'Opération est mentionnée :

- indication des modalités de financement et présence du bloc-marque de la Région selon les conditions définies à l'Annexe F.1 :
  - sur les panneaux réglementaires de chaque chantier ;
  - sur les affiches et supports d'information institutionnels décrivant tout ou partie de l'Opération ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

- présence du bloc-marque de la Région sur l'ensemble des photos et vidéo ;
- rappel du financement Région dans les médias audio.

ARTICLE 14 REGLEMENT DES LITIGES

Tout litige auquel pourrait donner lieu la conclusion, l'interprétation, l'exécution ou la cessation de la convention, qui ne pourrait être résolu de manière amiable entre les Parties sous un délai de 3 mois suivant sa constatation par voie recommandée par la Partie la plus diligente, est de la compétence exclusive du Tribunal Administratif de Lille.

ARTICLE 15 CLAUSE DE RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties la Convention peut être résiliée de plein droit

- en cas d'inexécution par l'autre Partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de son objet ;
- à défaut d'accord amiable lorsqu'elle intervient à la demande de l'une des Parties.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de six mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution ;
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas :

- les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la Convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation ;
- SNCF Mobilités s'engage à transmettre à la Région l'état de solde visé à l'article 10.2 à la date de résiliation de la Convention ;
- la Région demande le reversement de tout ou partie des subventions perçues par SNCF Mobilités qui n'auraient pas été engagées ;
- la Région s'engage au paiement des engagements pris par SNCF Mobilités à la date de résiliation de la convention.

La résiliation de la Convention vaut abandon de l'Opération. Dans ce cas, les Parties s'engagent à traiter, de bonne foi, par voie d'avenant les conséquences de cet abandon sur la convention d'exploitation SNCF Mobilités – Hauts-de-France en vigueur. Etant entendu entre les Parties, que l'abandon de l'Opération ne doit emporter aucune conséquence financière pour SNCF Mobilités au titre de la convention d'exploitation TER, notamment pour les projets 7 et 8.

En cas de résiliation, les Parties conviennent des conséquences sur la convention d'exploitation SNCF Mobilités – Hauts-de-France en vigueur par voie d'avenant.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Fait en deux exemplaires originaux.

Fait à Lille, le	Fait à , le
Pour la Région Hauts-de-France	Pour SNCF Mobilités
Le Président du Conseil Régional	Le Directeur Régional TER Hauts-de-France
Xavier BERTRAND	Frédéric GUICHARD

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE A CONSISTANCE DES PROJETS

Annexe A.1. Installation logistiques de vidanges des toilettes

Le renouvellement et la rénovation progressive du Parc augmentent la part du Matériel doté de toilettes à rétention. Les vidanges des toilettes doivent être réalisées au maximum tous les 3 jours.

En 2019, les sites suivants sont dotés d'équipements de vidange :

- Lille : installation fixe ;
- Calais : installation fixe ;
- Amiens : installations fixes ;
- Laon : installation mobile ;
- Le Landy : installation mobile.

Le schéma directeur logistique de SNCF Mobilités vise à anticiper l'augmentation du nombre de rames dotées de toilettes à rétention en créant un maillage de sites permettant d'intervenir sur les toilettes en fonction des opportunités (maintenance et stationnement diurne ou nocturne du Matériel). Cette approche conduit à :

- doter l'ensemble des sites de maintenance d'installations fixes de vidange des toilettes ;
- installer des équipements mobiles ou fixes sur des sites de stationnement du Matériel.

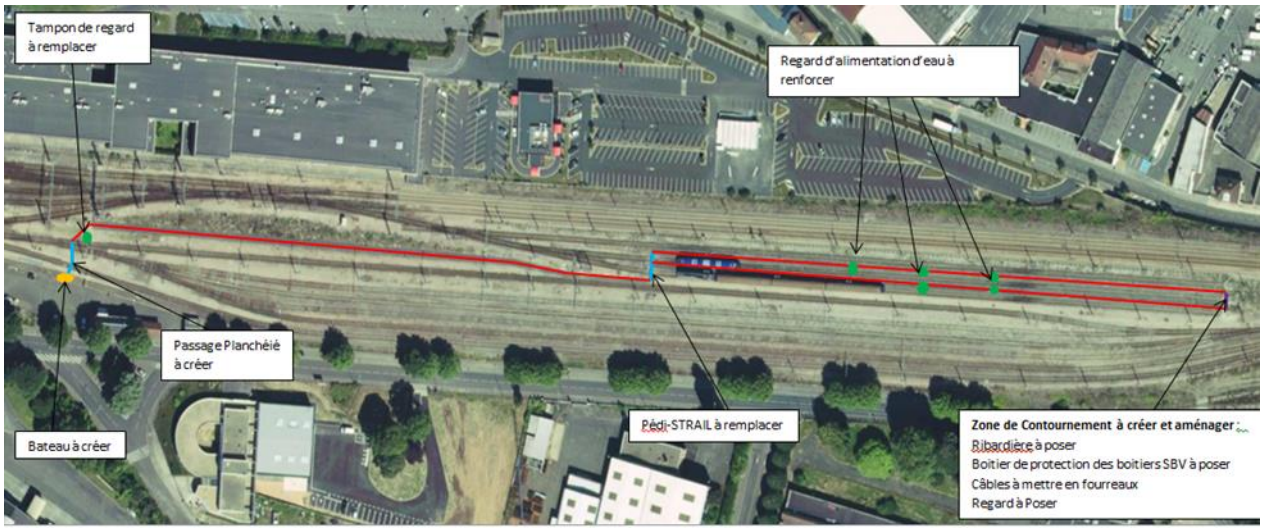
Dans le cadre de l'Opération, les sites suivants complètent le maillage des installations existantes :

♦ Beauvais – projet 1

Le Matériel affecté aux missions Paris - Beauvais est uniquement composé de TER2N NG équipées de toilettes à rétention. Les installations du Landy étant saturées, les toilettes sont fréquemment condamnées. Le site de Beauvais est destiné à compléter celui du Landy.

La Convention permet de financer :

- l'acquisition d'un équipement mobile de vidange et de rinçage des toilettes ;
- la création d'une dalle de béton de 60 m²pour recevoir une cuve de rétention des effluents ;
- le renforcement des bouches à eau existantes ;
- l'élargissement des traversées des voies ;
- la création d'une zone de retournement pour l'équipement mobile de vidange.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 - Envoi Préfecture le 18/10/2019 - Retour Préfecture le 18/10/2019

- **Lens – projet 3**

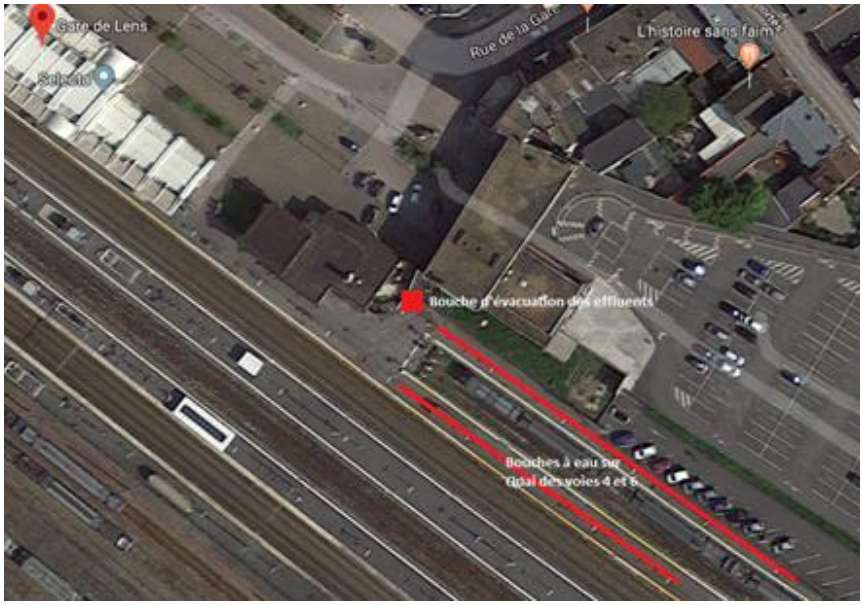
Le site de Lens devient au SA2020 un site de remisage de rames avec jusque 6 rames stationnées le jour pendant 2 à 3 heures et 4 rames stationnées la nuit.

La Convention permet de financer :

- l'acquisition d'un équipement mobile de vidange et de rinçage des toilettes ;
- l'aménagement d'un local pour stationner et recharger l'équipement mobile ;
- l'installation de bouches à eau sur les quais des voies n°4 à 6 ;
- l'installation d'une bouche d'évacuation des effluents vers le réseau collectif urbain.

Ces équipements permettent d'intervenir sur tous les Matériels dotées de toilettes à rétention.

Le projet est en majeure partie sur le domaine SNCF Mobilités mais nécessite un accès au quai imposant une convention d'emprunt du domaine public de SNCF Réseau.



- **Le Landy – projet 5**

Le Landy est équipé d'une installation mobile. Cependant cette installation est insuffisante pour couvrir l'ensemble des besoins actuels alors même que la part de Matériels pourvus de toilettes à rétention va fortement progresser dans les prochaines années (75% en 2021 puis 90% en 2023). Ce site est incontournable au regard du nombre de trains qui convergent vers Paris.

La Convention permet de financer :

- l'installation de 2 lignes de 28 modules fixes de vidange des toilettes sur les entrevoies n° 31/32 et n° 32/33 ;
- l'aménagement des installations techniques permettant le bon fonctionnement de l'installation et les cuves tampon ;
- le raccordement au réseau de collecte des eaux usées existant.

Ces équipements permettent d'intervenir sur les TER2N NG, REGIO2N, REGIOLIS pour des longueurs allant jusque 280 m.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019



- **Saint-Quentin – projet 6**

Des installations de vidange des toilettes sont nécessaires dans le cadre du déploiement des REGIO2N entre 2022 et 2023 :

- la création d'un quai en béton de 300 m entre les voies de service 13 et 15 ;
- La création d'une installation fixe de vidange des toilettes comprenant un module technique et 14 postes de traitement sur l'entrevoie n 13/15 ;
- l'aménagement des installations techniques et d'une cuve tampon ;
- l'aménagement et le renouvellement de tous les réseaux nécessaires (eau, évacuation, électricité, éclairage, air comprimé) ;
- l'installation d'une bouche d'évacuation des effluents vers le réseau collectif urbain.
- la dépose de l'impasse A et le réaménagement pour installation du module technique de vidange.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019



Le projet est en majeure partie sur le domaine SNCF Réseau et nécessite par conséquent une convention de mise à disposition qui constitue un préalable à la réalisation de l'Opération.

Annexe A.2. Installations de maintenance

- **Laon – projet 2**

Laon est un site de garage naturel des REGIOLIS qui desservent la ligne Paris-Laon. Ce site est déjà pourvu d'installation logistique (Gasoil et vidange WC mobile).

Afin d'assurer une meilleure disponibilité de ce parc et d'améliorer l'état des engins au départ de Laon, il est prévu de réaliser de la maintenance sur ce site, en priorité sur le périmètre des moteurs diésels.

La convention permet de financer :

- une passerelle couverte d'accès en toiture ;
- un local permettant le stockage des pièces de rechange ;
- la mise en place d'un circuit d'apport et de vidange pour moteurs diesel et autres fluides ainsi que le stockage des déchets ;
- les locaux de vie pour les agents.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019





- **Le Landy – projet 4**

Contrairement aux précédentes générations de matériels, de nombreux organes techniques sont placés en toiture sur les matériels de dernière génération, notamment les REGIO2N et REGIOLIS. Ces engins remplaceront les voitures Corail dont aucun organe n'est en toiture. Il faut donc des passerelles d'accès supplémentaires pour réaliser la maintenance de ces nouveaux engins sur le site du Landy.

La convention permet de financer les adaptations des installations du Landy, notamment la modification des passerelles, offrir des conditions optimales pour la maintenance des organes en toiture des REGIO2N et REGIOLIS Hauts-de-France.

- **Lille – projets 7 et 8**

La surveillance régulière de l'état des roues est réalisée en centre de maintenance par des opérateurs spécialisé lors d'une visite sous caisse (nécessité d'une fosse). Cette surveillance peut conduire à des opérations de reprise de profil des roues, des disques de freinage et des essieux appelées reprofilage.

Afin de ne pas déposer les essieux à chaque reprise de profil et d'éviter des immobilisations longues liées au levage des rames, des installations d'usinage placés en fosse, dénommées « tour en fosse » permettent de réaliser cette opération directement sur l'engin.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Le Tour En Fosse (TEF) actuel de Lille a été mis en service en 2006. Depuis fin 2015, des pannes récurrentes sur cette installation ont impacté la disponibilité du matériel, malgré la mobilisation des équipes de maintenance.

Un état des lieux, réalisé en 2016, a confirmé une dégradation de son état qui impose son remplacement à l'échéance 2021 pour permettre la bonne exécution du plan de transport.

La convention permet de financer :

- la commande du nouveau Tour en Fosse ;
- les études du génie civil qui permettra d'intégrer la nouvelle machine ;
- la dépose de la machine actuelle ;
- la réalisation des travaux de mise en place du nouveau TEF ;
- les essais et mise en service du nouveau TEF.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE B PLANNINGS PREVISIONNELS TECHNIQUES ET FINANCIERS

Annexe B.1. Planning des travaux

		n° projet	2019									2020											2021											2022						
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7
Déploiement d'Installations de vidange des toilettes	Beauvais	1																																						
	Lens	3																																						
	Le Landy	5																																						
	Saint-Quentin	6																																						
Adaptation des installations de maintenance	Laon	2																																						
	Le Landy	4																																						
	Lille acquisition du TEF	7																																						
	Lille désinstallation & installation du TEF	8																																						

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Annexe B.2. Echéancier prévisionnel des appels de fonds de SNCF Mobilités

			Déploiement d'Installations de vidange des toilettes						Adaptation des installations de maintenance						Total
	N°	échéance prévisionnelle	Beauvais	Lens	Le Landy	Saint-Quentin	MOA/MOE coût C	Sous-total	Laon	Le Landy	Lille		MOA/MOE coût C	Sous-total	
			projet 1	projet 3	projet 5	projet 6			projet 2	projet 4	projet 7	projet 8			
en euros constants (janvier 2018)	1	signature Convention	28 851	125 037	256 275	152 020	134 797	696 980	93 225	13 741	332 200	130 900	111 803	681 870	1 378 850
	2	30/04/2020	86 554	250 074	512 550	304 040	276 511	1 429 729	186 451	109 929	332 200	261 800	174 624	1 065 003	2 494 733
		31/10/2020	144 257	41 679	768 825	456 060	338 277	1 749 099	279 676	13 741	166 100	261 800	141 467	862 784	2 611 883
	3	30/04/2021	28 851	-	768 825	456 060	300 613	1 554 349	279 676	-	664 400	392 700	262 172	1 598 948	3 153 298
	4	30/04/2022	-	-	256 275	-	61 448	317 723	93 225	-	-	130 900	43 956	268 082	585 805
	5	31/11/2022	-	-	-	152 020	36 450	188 470	-	-	166 100	130 900	58 248	355 248	543 719
	Total		**288 514**	**416 790**	**2 562 751**	**1 520 200**	**1 148 096**	**5 936 351**	**932 254**	**137 411**	**1 661 000**	**1 309 000**	**792 270**	**4 831 935**	**10 768 286**
en euros courants	1	signature Convention	29 376	127 310	260 935	154 784	137 493	709 898	94 920	13 991	338 240	133 280	114 039	694 470	1 404 368
	2	30/04/2020	89 733	259 259	531 375	315 207	287 682	1 483 255	193 299	113 966	344 401	271 415	181 678	1 104 759	2 588 014
		31/10/2020	149 555	43 210	797 062	472 810	351 944	1 814 581	289 948	14 246	172 200	271 415	147 182	894 991	2 709 572
	3	30/04/2021	30 457	-	811 606	481 437	319 013	1 642 512	295 239	-	701 370	414 551	278 219	1 689 379	3 331 890
	4	30/04/2022	-	-	275 480	-	66 513	341 993	100 212	-	-	140 709	47 579	288 501	630 494
	5	31/11/2022	-	-	-	163 412	39 455	202 867	-	-	178 547	140 709	63 050	382 307	585 174
	Total		**299 121**	**429 779**	**2 676 457**	**1 587 649**	**1 202 099**	**6 195 105**	**973 617**	**142 203**	**1 734 758**	**1 372 081**	**831 748**	**5 054 407**	**11 249 512**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE C COUTS PREVISIONNELS

	Déploiement d'Installations de vidange des toilettes					Adaptation des installations de maintenance					Total
	Beauvais	Lens	Le Landy	Saint-Quentin	Sous-total	Laon	Le Landy	Lille		Sous-total	euros janvier 2018
	projet 1	projet 3	projet 5	projet 6		projet 2	projet 4	projet 7	projet 8		
A.1 Bâtiments	66 170	228 900	2 329 774	379 450	3 004 294	665 747				665 747	3 670 041
A.2.1 Voiries	50 115			602 030	652 145				1 190 000	1 190 000	1 842 145
A.2.2 Caténaire				50 000	50 000					0	50 000
A.2.3 Signalisation					0					0	0
A.2 Infrastructures	50 115	0	0	652 030	702 145	0	0	0	1 190 000	1 190 000	1 892 145
A.3 Fournitures	146 000	150 000		350 520	646 520	181 757	124 919	1 510 000		1 816 676	2 463 196
A Travaux et fournitures	**262 285**	**378 900**	**2 329 774**	**1 382 000**	**4 352 959**	**847 504**	**124 919**	**1 510 000**	**1 190 000**	**3 672 423**	**8 025 382**
B Provision pour aléas 10%	**26 229**	**37 890**	**232 977**	**138 200**	**435 296**	**84 750**	**12 492**	**151 000**	**119 000**	**367 242**	**802 538**
C.1 MOE facturée au réel					900 268					483 822	1 384 090
C.2 MOA facturée au réel					154 270					192 006	346 276
C.3 MOA fcturée au forfait					93 558					116 442	210 000
C Frais d'ingénierie et de pilotage					**1 148 096**					**792 270**	**1 940 366**
∑ Coût prévisionnel de l'Opération € constant CE 2018					**5 936 351**					**4 831 935**	**10 768 286**
∑ Coût prévisionnel de l'Opération € courant					**6 195 105**					**5 054 407**	**11 249 512**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE D FORMULE D'INDEXATION ET ETAT DES INDICES

Annexe D.1. Formule d'indexation

Les acomptes aux conditions économiques 2018 du coût C3 tels que repris à l'ANNEXE C sont actualisés au terme de l'Opération selon la formule suivante :

$C3_N$ (Courant) = $C3_N$ (CE 2018) x (ING_N / ING_o)

Où :

- $C3_{N\ (Courant)}$ correspond au coût actualisé du coût C3 l'année N ;
- N étant l'année de versement de l'acompte ;
- ING_0 est la moyenne des 12 mois de l'année 2018 de l'indice d'Ingénierie publié par Le Moniteur ;
- ING_N est la moyenne des 12 mois de l'année N de l'indice d'Ingénierie publié par Le Moniteur, N étant l'année de versement de l'acompte.

La formule d'indexation $C3_N$ s'applique au coût C3 aux conditions économiques 2018, repris par année civile à l'échéancier suivant le tableau ci-dessous :

Année $C3_N$	Montant CE 2018
2019	27 417
2020	96 556
2021	63 029
2022	22 999
Total	**210 000**

,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Annexe D.2. Suivi des indices constatés

date	indice constaté
01/2018	
02/2018	
03/2018	
04/2018	
05/2018	
06/2018	
07/2018	
08/2018	
09/2018	
10/2018	
11/2018	
12/2018	
01/2019	
02/2019	
03/2019	
04/2019	
05/2019	
06/2019	
07/2019	
08/2019	
09/2019	
10/2019	
11/2019	
12/2019	
01/2020	
02/2020	
03/2020	
04/2020	
05/2020	
06/2020	
07/2020	
08/2020	
09/2020	
10/2020	
11/2020	
12/2020	
01/2021	
02/2021	
03/2021	
04/2021	
05/2021	
06/2021	
07/2021	
08/2021	
09/2021	
10/2021	
11/2021	
12/2021	
01/2022	
02/2022	
03/2022	
04/2022	
05/2022	
06/2022	
07/2022	
08/2022	
09/2022	
10/2022	
11/2022	
12/2022	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE E FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE DU COUT C3

L'Opération est pilotée par la maîtrise d'ouvrage (MOA), en charge notamment :

- des relations avec la Région : définition de la consistance de l'Opération, obtention du financement, suivi puis clôture de l'Opération ;
- des relations avec les maîtrises d'œuvres pour veiller à l'adéquation entre les réponses proposées, les besoins, les budgets et les plannings ;
- des relations avec les sous-traitants directs de SNCF Mobilités réalisant les projets au titre des ouvrages ;
- du pilotage de l'ensemble de l'Opération sur toute sa durée. En concertation avec la Région, la maîtrise d'ouvrage rend le cas échéant des arbitrages si le coût, la consistance ou le planning tels que définis dans la Convention étaient modifiés ;
- de l'instruction et de la validation de l'Opération par les instances de décisions internes de SNCF Mobilités (Comité des engagements SNCF Mobilités et Conseil d'Administration SNCF Mobilités).

La MOA est partiellement sous-traitée. Elle est reprise en C2 au réel. La part gérée directement par le Directeur d'opération SNCF Mobilités est financée forfaitairement via le coût C3 correspondant à 75% d'un ETP (Equivalent Temps Plein chargé) sur la durée du Projet, soit 3,5 ans.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE F SUIVI ECONOMIQUE DE L'OPERATION

Annexe F.1. Tableau pluriannuel des dépenses comptabilisées

Dépenses comptabilisé (€)	Déploiement d'Installations de vidange des toilettes											Adaptation des installations de maintenance											Total
	Beauvais	Lens	Le Landy			Saint-Quentin					Σ	Laon			Le Landy			Lille				Σ	
projets	projet 1	projet 3	projet 5			projet 6						projet 2			projet 4			projet 7		projet 8			
années	2019	2019	2019	2020	Σ	2019	2020	2021	2022	Σ		2019	2020	Σ	2019	2020	Σ	2019	2020	2021	2022	Σ	
A.1 Bâtiments					0					0	0			0			0					0	0	0
A.2.1 Voiries					0					0	0			0			0					0	0	0
A.2.2 Caténaire					0					0	0			0			0					0	0	0
A.2.3 Signalisation					0					0	0			0			0					0	0	0
A.2 Infrastructures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.3 Fournitures					0					0	0			0			0					0	0	0
A Travaux et fournitures	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
B Provision pour aléas					0					0	0			0			0					0	0	0
C.1 MOE facturée au réel					0					0	0			0			0					0	0	0
C.2 MOA facturée au réel					0					0	0			0			0					0	0	0
C.3 MOA fcturée au forfait					0					0	0			0			0					0	0	0
C Frais d'ingénierie et de pilotage a	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
∑ Coût de l'Opération	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

Annexe F.2. Etat justificatif des dépenses

N° Facture/Ref. Comptable	Objet	Montant HT	Fournisseur	Date comptable
total		0		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019

ANNEXE G MODALITES D'APPLICATION DU BLOC MARQUE DE LA REGION

Sur les affiches et sur les supports de communication imprimés, le bloc marque est aligné en bas à droite sous la forme suivante :



Figure 1 : exemple support A3

La hauteur doit être au minimum la hauteur du bloc marque pour la partie basse et de sa moitié pour la partie haute ; la position verticale est modifiable selon le visuel utilisé dans l'espace possible de positionnement.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 4350675 *- Envoi Préfecture le* 18/10/2019 *- Retour Préfecture le* 18/10/2019