

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2013/503  
Séance du 11 décembre 2013**

**CONVENTION STIF-REGION CENTRE  
RELATIVE AUX PRINCIPES D'ORGANISATION ET DE PRISE EN  
CHARGE DES TRAINS ASSURANT  
DES RELATIONS INTERREGIONALES**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le Code des Transports (partie législative) ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Société Nationale des Chemins de Fer Français pour la période 2012-2015 signé le 03 mai 2012 ;
- VU** le rapport n°2013/503 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 5 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention entre le STIF et la Région Centre relative aux principes d'organisation et de prise en charge des trains assurant des relations interrégionales;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et à prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;


**ARTICLE 3 :** de demander à la SNCF de mettre en place le plus rapidement possible les arrêts supplémentaires en gares d'Angerville, Monnerville, Guillerval, Etampes, et Dourdan d'ici début mars 2014 ;

**ARTICLE 4 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20131211-2013-503-DE  
Date de télétransmission : 16/12/2013  
Date de réception préfecture : 16/12/2013

Jean-Paul HUCHON



**Convention entre le STIF et la Région Centre  
déterminant les principes d'organisation  
et de prise en charge des trains  
assurant des relations interrégionales  
et de coopération sur les sujets communs**

**ENTRE :**

- Le **SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée à cet effet par la délibération du Conseil n°2013- du 11 décembre 2013,

**ET**

- **LA REGION CENTRE**, dont le siège est \_\_\_\_\_, représentée par M \_\_\_\_\_, en sa qualité de Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_, Ci-après désignée « la Région Centre »,

## SOMMAIRE

Chapitre I - Objet et durée de la convention .....	4
article 1 - Objet de la convention .....	4
article 2 - Entrée en vigueur et durée de la convention .....	4
article 2-1 - Entrée en vigueur.....	4
article 2-2 - Durée.....	4
article 3 - Périmètre.....	4
article 3-1 - Définition des dessertes interrégionales couvertes par la présente convention	4
article 3-2 - Les liaisons ferroviaires interrégionales concernées .....	5
Chapitre II - Tarification et RECETTES : les forfaits Navigo en soudure.....	6
article 4 - Principes.....	6
article 5 - Périmètre admis commercialement par la SNCF pour la soudure.....	6
article 6 - Versements à l'activité TER Centre.....	7
Chapitre III - Conditions d'organisation des dessertes interrégionales.....	9
article 7 - Description de l'offre de référence.....	9
article 8 - Modification des services interrégionaux .....	9
article 9 - Principes de prise en charge des trains TER ayant au moins deux arrêts en Ile-de-France.....	12
article 9-1 - Le montant forfaitaire des prestations-trains versé par le STIF à la SNCF.....	12
article 9-2 - Indexation annuelle .....	12
article 9-3 - Ajustement du montant forfaitaire des prestations-trains versé par le STIF à la Région Centre .....	13
article 9-4 - Facturation des prestations-trains.....	14
article 9-5 - Valeurs convenues entre la Région Centre et le STIF relatives aux trains TER Centre ayant au moins deux arrêts en Ile-de-France .....	14
article 9-6 - Portée transactionnelle de l'article.....	15
article 9-7 - Renonciation .....	16
article 10 - Suivi de la réalisation du service .....	16
article 10-1 - Indicateurs de suivi d'offre et incitations financières des TER Centre en Ile-de-France .....	16
article 11 - Principes de gouvernance des investissements .....	18
Chapitre IV - vie de la convention .....	19
article 12 - Résiliation .....	19
article 12-1 - Résiliation pour inexécution des obligations contractuelles .....	19
article 12-2 - Résiliation conventionnelle.....	19
article 13 - Transition avec la prochaine convention.....	19
article 14 - Règlement des différends.....	19
Annexe 1 –mode de calcul des prestations trains.....	21
Synthèse des hypothèses de calcul proposées par le STIF.....	22
mode de calcul de P1 .....	24
Chapitre V - Principes .....	24

Chapitre VI - Charges de péages.....	24
Chapitre VII - Conduite.....	24
Chapitre VIII - Accompagnement.....	24
Chapitre IX - Matériel roulant.....	25
Cas des circulations en unités simples.....	25
Cas des circulations en unités multiples.....	25
Chapitre X - Energie.....	26
Chapitre XI - Structure.....	26
Chapitre XII - Coefficient de partage.....	26
Annexe 2 –OFFRE DE REFERENCE.....	27

## **CHAPITRE I - OBJET ET DUREE DE LA CONVENTION**

### **article 1 - Objet de la convention**

En matière d'organisation des services régionaux ferroviaires de voyageurs, chaque Autorité Organisatrice des Transports est appelée à intervenir sur les dessertes qui lui ont été transférées. Cependant, la réalité des besoins d'échanges de proximité entre régions voisines et la consistance du réseau ferroviaire font que les services circulent sur plusieurs régions.

Il appartient aux Autorités Organisatrices de les organiser ensemble.

La présente convention fait suite aux échanges entre le STIF et la Région Centre concernant les sujets liés aux interfaces entre les deux autorités organisatrices de transport sur les trains interrégionaux de voyageurs : la tarification, la définition des dessertes interrégionales, la prise en charge des prestations trains, le suivi de la réalisation du service et les principes de gouvernance.

La présente convention est ainsi établie afin de préciser les principes d'organisation et de prise en charge par chacune des deux Autorités Organisatrices des trains assurant des relations interrégionales, ayant vocation à s'appliquer de manière cohérente à la SNCF qui exploite ces services, et plus largement de formaliser les modalités de coopération entre les deux Autorités Organisatrices sur chacun des sujets qui leur sont communs.

### **article 2 - Entrée en vigueur et durée de la convention**

#### ***article 2-1 - Entrée en vigueur***

La présente convention entre en vigueur à compter de sa signature par les 2 parties..

#### ***article 2-2 - Durée***

La présente convention prend fin le 31 décembre 2015.

### **article 3 - Périmètre**

#### ***article 3-1 - Définition des dessertes interrégionales couvertes par la présente convention***

Deux types de dessertes interrégionales sont couverts par la présente convention :

- les trains Transilien en terminus technique hors Ile-de-France,
- les trains TER Centre, accédant à Paris, et dont certains comprennent au moins deux arrêts en Ile-de-France permettant d'assurer des dessertes internes à l'Ile-de-France au bénéfice des voyageurs franciliens.

Dans le premier cas, le STIF est l'Autorité Organisatrice de référence, responsable en dernier ressort de la commande de l'offre auprès de la SNCF.

Les Autorités Organisatrices conviennent d'un reversement à SNCF Transilien des recettes perçues par l'activité SNCF TER Centre pour les trains concernés. Le STIF couvre auprès de la SNCF, la différence entre les coûts d'exploitation et le reversement des recettes.

Dans le second cas, la Région Centre est l'Autorité Organisatrice de référence, responsable en dernier ressort de la commande de l'offre auprès de la SNCF.

Les Autorités Organisatrices conviennent d'un reversement à SNCF TER Centre d'une partie des recettes perçues par l'activité SNCF Transilien pour les trains concernés selon les modalités du chapitre 2 de cette convention.

Les contrats et conventions entre les Autorités Organisatrices et la SNCF prévoient un reversement à SNCF TER d'une participation financière du STIF, dénommée « prestation-train », dont les modalités de calcul sont fixées dans la présente convention. Les compléments de charge au sol font l'objet d'un versement distinct selon les dispositions déjà en vigueur.

La Région Centre couvre auprès de la SNCF, la différence entre les coûts d'exploitation et les recettes, parmi lesquelles figure la participation financière du STIF.

### ***article 3-2 - Les liaisons ferroviaires interrégionales concernées***

Les trains Transilien en terminus technique hors Ile-de-France en Région centre sont les suivants :

- **Réseau RER D :**
  - axe Paris-Malesherbes (ligne D Transilien)
    - gares concernées : Malesherbes
    - branche de ligne Transilien correspondante : Paris - Malesherbes
- **Réseau Paris Montparnasse :**
  - axe Paris-Dreux (ligne N Transilien)
    - gares concernées : Marchezais-Broué, Dreux
    - branche de ligne Transilien correspondante : Paris Montparnasse - Dreux
- **Réseau Paris Sud Est :**
  - axe Paris-Montargis (ligne R Transilien)
    - gares concernées : Dordives, Ferrières-Fontenay, Montargis
    - branche de ligne Transilien correspondante : Paris Gare de Lyon - Montargis

Les TER Centre qui assurent des dessertes régionales qui comprennent au moins deux arrêts en Ile-de-France sont les suivants :

- **TER Centre :**
  - axe Chartres-Le Mans (rattaché à la ligne N Transilien)
    - gares concernées : Paris Montparnasse, Versailles Chantiers, Rambouillet, Gazeran
    - branche de ligne Transilien correspondante pour le STIF : Paris Montparnasse - Rambouillet
  - axe Châteaudun - Tours (rattaché à la ligne RER C Transilien)
    - gare concernée : Paris Austerlitz, Dourdan
    - branche de ligne Transilien correspondante pour le STIF : Invalides - Dourdan
  - axe Orléans (rattaché à la ligne RER C Transilien)
    - gares concernées : Paris Austerlitz, Etampes, Guillerval, Monnerville, Angerville
    - branche de ligne Transilien correspondante pour le STIF : Invalides – Saint-Martin d'Etampes

## CHAPITRE II - TARIFICATION ET RECETTES : LES FORFAITS NAVIGO EN SOUDURE

### article 4 - Principes

La « soudure » correspond à la combinaison, sur un même trajet, hors LGV, sans obligation de rupture de charge à la gare située à la limite de l'Ile-de-France, d'un forfait Navigo et d'un abonnement de travail ou d'un forfait abonnement pour les parcours entre une gare située hors Ile-de-France et une gare en Ile-de-France.

La recette tarifaire des forfaits Navigo vendus en soudure n'étant pas distinguable à la vente des forfaits Navigo utilisés uniquement en Ile-de-France, il est apparu nécessaire de définir la méthode d'évaluation du nombre de forfaits Navigo soudés et les montants correspondants, qui doivent être reversés par la SNCF à la Région Centre.

Cette méthode figure au contrat entre le STIF et la SNCF.

### article 5 - Périmètre admis commercialement par la SNCF pour la soudure

Par dérogation au principe général d'interdiction de soudure, la SNCF accepte comme titre de transport sur les trains des réseaux TER, TET et Transilien la combinaison d'un titre Navigo et d'un abonnement de travail pour les parcours entre une gare située hors Ile-de-France et une gare en Ile-de-France dont l'extrémité en province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne, ainsi que la combinaison d'un titre Navigo et d'un forfait abonnement pour les parcours entre une gare située hors Ile-de-France et une gare en Ile-de-France. Le STIF et la Région Centre valident ce principe.

Les titres Navigo « soudables » sont les forfaits Navigo Annuel, Navigo Mois ou Navigo Semaine couvrant la zone la plus périphérique, utilisables avec un abonnement de travail ou un forfait abonnement dont une des extrémités est la première gare après l'entrée en Ile-de-France et dont la durée est précisée dans les tableaux ci-dessous :

Navigo	Abonnement de Travail
Semaine	Semaine
Mois	Mois Annuel
Annuel	Mois Annuel

Navigo	Forfait abonnement
Semaine	Semaine Mois Annuel

Mois	Semaine Mois Annuel
Annuel	Semaine Mois Annuel

### article 6 - Versements à l'activité TER Centre

L'objectif du mécanisme déterminant la valeur des versements au titre des Navigo vendus en soudure est d'assurer une continuité dans les versements effectués sur le compte de l'activité TER Centre à niveau de recettes stable ; mais si le niveau de recettes diminue (en raison, notamment, de mesures tarifaires prises par la Région Centre), le versement diminue en proportion ; à l'inverse, si le niveau de recettes dépasse le montant du versement originel, ce sera le montant des recettes qui sera versé.

Pour l'activité TER Centre, on note :

- $V(N)$ , le versement au titre des Navigo en soudure pour l'année N.
- $F(2010)^P$ , le versement au titre des Navigo en soudure en 2010 aux conditions économiques de l'année P.
- $RDb(N)^P$ , le montant des recettes directes affectables à la soudure pour l'année N aux conditions économiques de l'année P établi selon la méthode de dénombrement explicitée ci-dessous et sur la base des clés de partage applicables à partir de 2013.

\* Pour l'activité TER Centre.

- Si  $RDb(N)^N < RDb(2011)^N$  alors  $V(N) = F(2010)^N \times [RDb(N)^N / RDb(2011)^N]$
- Si  $RDb(2011)^N < RDb(N)^N < F(2010)^N$  alors  $V(N) = F(2010)^N$
- Si  $F(2010)^N < RDb(N)^N$  alors  $V(N) = RDb(N)^N$

Bénéficiaire	$F(2010)^{2012}$ soudure Navigo (M€ HT)		$RDb(2011)^{2012}$ (M€ HT)
Centre	3,03		1,385

Pour les différentes variables utilisées -  $F(N)^P$ , et  $RDb(N)^P$  - la valeur aux conditions économiques de l'année N est égale à la valeur aux conditions économiques de 2012 actualisée du cumul des hausses tarifaires advenues entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 (non compris) et le 1<sup>er</sup> janvier de l'année N (compris) pour le forfait Navigo Mois permettant l'usage des transports dans l'ensemble de la région Ile-de-France au 1<sup>er</sup> janvier de l'année N (Navigo mois 1-5 pour 2012).

#### Dénombrement des titres vendus en soudure par estimation.

L'estimation du nombre de titres vendus en soudure s'effectue selon les modalités suivantes :

- Cas A : les titres Navigo vendus hors Île-de-France sont associés à des ventes d'abonnements de travail vendus hors Île-de-France de même durée dont l'origine est la



gare de vente du titre Navigo, celle-ci étant située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne (concerne des titres hebdomadaires et mensuels).

- Cas B : les abonnements de travail mensuels vendus hors Île-de-France hors ceux pris en compte au cas A, dont l'extrémité en Île-de-France correspond à une gare limite Île-de-France, et dont l'extrémité en Province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne, sont réputés soudés à un titre Navigo annuel. Le nombre de zone des Navigo est estimé selon la proportion constatée pour les abonnements de travail du cas A.

- Cas C : les abonnements de travail hebdomadaires, mensuels vendus en Île-de-France, dont l'extrémité en Île-de-France correspond à une gare limite Île-de-France, et dont l'extrémité en province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne, sont réputés soudés à un titre Navigo de même durée pour les hebdomadaires et à un titre Navigo mois ou annuel pour les mensuels (en fonction de la proportion de titres Navigo mois et annuels constatée aux cas A et B). Le nombre de zones des Navigo est fixé par rapport au lieu de vente de l'abonnement de travail (par exemple : si l'abonnement de travail est vendu dans une gare de la zone 2, le Navigo correspondant est un Navigo couvrant les zones 2-5).

- Cas D : les abonnements de travail annuels, dont l'extrémité en Île-de-France correspond à une gare limite Île-de-France et dont l'extrémité en province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne, sont réputés soudés à un titre Navigo de même durée. Le nombre de zones des Navigo est estimé selon la proportion constatée pour les abonnements de travail du cas A.

- Cas E : les forfaits abonnement vendus en et hors Île-de-France, dont l'extrémité en Île-de-France correspond à une gare limite Île-de-France sont réputés soudés à un titre Navigo dont le nombre de zones est estimé selon la proportion constatée pour les abonnements de travail du cas A. La durée de validité des Navigo est estimée selon la proportion constatée pour les abonnements de travail des cas A, B, C et D.

La valorisation des recettes directes des titres Navigo en soudure s'effectue selon les modalités suivantes :

- titres Navigo soudés : le volume des titres est déterminé par durée et nombre couple de zones selon les modalités d'identification décrites au paragraphe ci-dessus

- valorisation des recettes directes : les recettes directes liées à la soudure sont égales au nombre de forfaits Navigo par catégorie (durée/zone) que multiplie le prix de vente (part SNCF) par catégorie.

## CHAPITRE III - CONDITIONS D'ORGANISATION DES DESSERTES INTERREGIONALES

### article 7 - Description de l'offre de référence

Le contrat entre le STIF et la SNCF prévoit que la SNCF transmet chaque année au STIF, au plus tard le 15 décembre de l'année A-1 pour le service de l'année A, une description des trains TER Centre soumis à versement d'une prestation train par le STIF.

Cette description comprend pour chaque train TER de chaque axe répertorié ci-avant :

- le numéro du train
- l'horaire gare par gare pour chaque gare desservie en Ile-de-France
- le régime d'application
- l'origine/destination et l'heure de départ/arrivée
- le type de matériel roulant affecté au train, sa composition et le nombre de places assises du train
- le volume annuel (année calendaire) de trains\*kilomètres de la première à la dernière gare desservie en Ile-de-France
- le volume annuel (année calendaire) de places\*kilomètres de la première à la dernière gare desservie en Ile-de-France

Ces données doivent être conformes à l'offre de référence validée par la Région Centre auprès de la SNCF.

### article 8 - Modification des services interrégionaux

Chaque Autorité Organisatrice des Transports définit les conditions de dessertes sur son territoire. Toutefois la mise en œuvre des services interrégionaux doit se faire de manière concertée entre les deux Autorités.

Toute modification pérenne du service, qu'elle soit à l'initiative de la Région Centre ou du STIF, devra être concertée entre les deux collectivités. Par modification pérenne est entendu tout changement d'horaires ou de dessertes ou changement de type de matériel roulant utilisé. Les deux collectivités s'engagent à ne pas modifier unilatéralement le service de ces trains.

Le processus à mettre en place pour toute modification de dessertes applicable pour le service de l'année A tient compte des jalons suivants prévus au Document de Référence du Réseau :

- En janvier A-1: transmission à RFF par la SNCF d'une demande d'étude de faisabilité sur la base d'un cahier des charges établi par l'Autorité Organisatrice
- En avril A-1 : commande à RFF des sillons du lot principal par la SNCF

Pour toute modification pérenne, les deux parties s'engagent à respecter le calendrier de travail suivant, commun entre les deux Autorités Organisatrices et les Directions déléguées de la SNCF concernées, qui est articulé autour de ces deux jalons :

Date	Autorités Organisatrices	SNCF
Janvier A-3	Note d'expression des besoins détaillant les grands principes pour l'offre des TER Centre	

Date	Autorités Organisatrices	SNCF
Janvier – Février A-3	<p>Rédaction d'un cahier des charges commun pour les trains interrégionaux, les délais nécessaires dépendant de la complexité des études à mener</p> <p>Transmission aux deux Directions déléguées TER et Transilien de la SNCF.</p>	
Février – Décembre A-3	Echanges entre le STIF et la Région Centre sur les différents projets de grilles	Travail d'élaboration de l'offre de référence des TER Centre et des trains Transilien réalisé lors de comités techniques organisés par RFF : travail commun TER/Transilien
Septembre A-2		Présentation des scénarios de desserte à étudier et évaluation des coûts y compris péages
Décembre A-2		Transmission d'un devis estimatif, détaillé train par train, des coûts de l'offre retenue
Janvier A-1		Transmission des demandes d'études de faisabilité à RFF
Février A-1	Mise à jour des études de faisabilité commandées sur la base d'un document de suivi commun TER-Transilien-Région Centre – STIF	
	Validation de l'offre retenue. Accord financier entre le STIF et la Région Centre	
Avril A-1	Transmission à SNCF de l'offre retenue	Transmission à RFF de l'offre retenue pour la commande des sillons du lot principal

Date	Autorités Organisatrices	SNCF
Juillet A-1	Région Centre : transmission au STIF du projet de grille horaire du lot principal et observations  Echange entre le STIF et la Région Centre sur l'adaptation des projets de grilles	Transmission à la Région Centre du projet de grille horaire du lot principal et observations reçu de RFF
Août A-1	Région Centre : transmission à SNCF des adaptations retenues	Transmission à RFF des adaptations retenues pour la commande des sillons
Septembre A-1	Région Centre : transmission au STIF de la grille horaire définitive	Transmission à la Région Centre de la grille horaire définitive reçue de RFF
Décembre A-1	Avenants aux contrats STIF-SNCF et convention Région Centre - SNCF	Mise en œuvre du service annuel A

Dans le cas où le calendrier pourra être accéléré, notamment lorsque les évolutions d'offre ne portent que sur des modifications de matériel roulant, les parties conviennent du calendrier adéquat qui devra respecter les jalons suivants :

- En décembre A-2 : transmission par la SNCF du projet détaillant train par train l'affectation du matériel roulant et compositions ainsi qu'un devis le cas échéant d'évolution d'offre associé
- En mars A-1 : accord financier entre le STIF et la Région Centre

Lorsqu'il s'agit de la modification du parcours d'un TER en Ile-de-France ou de la création de trains TER ou d'arrêts supplémentaires de trains TER en Ile-de-France, le STIF et la Région Centre échangeront sur la base de la transmission par la SNCF auprès du STIF et de la Région Centre d'un dossier présentant le projet (grille horaire avant / après, impacts pour les voyageurs et la charge des trains), ainsi que l'impact économique et financier de la modification envisagée pour chacune des AOT.

Lorsqu'il s'agit de la suppression d'arrêts TER en Ile-de-France sans suppression de trains dans le cadre d'une refonte de desserte, ou de la suppression de trains TER desservant l'Ile-de-France (hors gares parisiennes), le STIF et la Région Centre échangeront sur la base de la transmission par la SNCF au STIF et à la Région Centre de proposition de création de dessertes de substitution ferroviaire (arrêts nouveaux sur d'autres trains TER ou création de trains dédiés Ile-de-France). Ces modifications sont transmises à la Région Centre et au STIF pour décision sur la base d'un dossier présentant l'offre avant / après et, entre autres, l'impact économique et financier de la modification sous forme de devis « prestations trains » en cas d'arrêts en Ile-de-France d'activités TER, ou de devis « production Transilien » en cas de création de trains Transilien.

Lorsqu'il s'agit d'une évolution des matériels roulants (pouvant conduire à une réévaluation du montant des prestations trains), le STIF et la Région Centre échangeront sur la base de la transmission par la SNCF d'un projet détaillant train par train

l'affectation du matériel roulant et compositions ainsi qu'un devis le cas échéant d'évolution d'offre associé.

La Région Centre et le STIF s'engagent à respecter ce processus pour les trains interrégionaux dont ils sont l'Autorité Organisatrice de référence, et à demander à RFF et à la SNCF de respecter également ce processus.

La Région Centre et le STIF s'engagent à examiner l'ensemble des demandes de l'autre partie pour les trains interrégionaux dont ils sont l'Autorité Organisatrice de référence.

## **article 9 - Principes de prise en charge des trains TER ayant au moins deux arrêts en Ile-de-France**

### ***article 9-1 - Le montant forfaitaire des prestations-trains versé par le STIF à la SNCF***

Pour les trains TER ayant au moins deux arrêts en Ile-de-France, le STIF prend en charge une partie des charges d'exploitation, qui seront calculées par le STIF et la Région Centre, avec le support de la SNCF le cas échéant, pour chacun des trains selon les règles définies conjointement entre les deux Autorités Organisatrices et détaillées en Annexe 1.

Au regard de l'offre relative aux services interrégionaux définie par le STIF et la Région Centre à la date de signature de la présente convention, le montant forfaitaire de prestations trains versé par le STIF est constitué des deux composantes suivantes :

- $P_1$ , qui représente la part de financement du STIF relative aux TER Centre ayant 2 arrêts en Ile-de-France selon les règles convenues entre le STIF et la Région Centre (détaillées en Annexe 1) suite à l'audit réalisé en 2012,
- $P_2$ , qui constitue une compensation supplémentaire versée par le STIF à la Région Centre. Cette compensation permet de couvrir l'écart observé entre la part de financement du STIF calculée selon les règles convenues ( $P_1$ ), et la valeur en euros courants du montant versé par le STIF à la Région Centre au titre de l'exercice 2012.

Néanmoins, en cas d'absence de réponse de la Région Centre ne permettant pas de respecter le calendrier précis à l'article 8, ou en cas de désaccord de la Région Centre sur la mise en service des évolutions d'offre demandées par le STIF sans fondement avéré, le STIF se réserve la possibilité d'ajuster le montant versé au titre de cette compensation.

Les valeurs retenues figurent à l'article 9-5.

### ***article 9-2 - Indexation annuelle***

Le montant de prestations trains versé par le STIF est contractualisé en € constants.

Ces montants contractuels sont ensuite actualisés en € de l'année  $n$  par application de la formule d'indexation de la contribution d'exploitation C11 du contrat STIF-SNCF, présentée ci-dessous.

Chaque année, les composantes  $P_1$  et  $P_2$  du montant forfaitaire de prestations trains versé par le STIF sont déterminées par application de la formule d'indexation suivante :

$$P_n = P_{n0} * K_{11n}$$

$$\text{Où } K_{11n} = 0,65 * S_n/S_o + 0,06 * E_n/E_o + 0,25 * D_n/D_o + 0,04 * Fsd3n/Fsd3o$$

Avec :

- $P_{n0}$  correspond aux montants de  $P_{1n0}$  et  $P_{2n0}$  exprimés chaque année en € constants (€ 2011)
- S : indice trimestriel des salaires mensuel transport ([www.indices.insee.fr](http://www.indices.insee.fr) ; identifiant : 01567433)
- E : indice mensuel Electricité ([www.indices.insee.fr](http://www.indices.insee.fr) ; identifiant : 0638575)
- D : indice mensuel Services ([www.indices.insee.fr](http://www.indices.insee.fr) ; identifiant : 0641257)

FSD 3 : indice mensuel des frais et services divers 3 ([www.lemoniteur.fr](http://www.lemoniteur.fr) ; identifiant : FSD3)

Pour les indices S :  $S_o$  = moyenne arithmétique du 4<sup>ème</sup> trimestre de l'année 2010 et des 3 premiers trimestres de l'année 2011, et  $S_n$  = moyenne arithmétique du 4<sup>ème</sup> trimestre de l'année n-1 et des 3 premiers trimestres de l'année n.

Pour les indices I = C, E, D ou Fsd3 :  $I_o$  = moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre 2010 à septembre 2011, et  $I_n$  = moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre de l'année n-1 à septembre de l'année n.

Dans le cas où un des indices ci-dessus venait à ne plus être publié, le STIF et la Région Centre se rapprochent pour déterminer l'indice de remplacement, sur la base des recommandations éventuelles de l'INSEE. Le raccordement entre l'ancien et le nouvel indice est réalisé en utilisant la dernière valeur publiée de l'indice supprimé (et la valeur de l'indice de remplacement correspondant au mois / trimestre concerné).

Pour le calcul de l'indexation annuelle, les indices sont arrêtés avec 5 décimales (sous le format 1,xxxxx).

L'indexation annuelle est encadrée de sorte qu'à offre constante, l'augmentation du montant en € courants versé par le STIF est plafonnée à 2,5% pour 2013, 2,2 % pour 2014 et 2,1 % pour 2015.

### **article 9-3 - Ajustement du montant forfaitaire des prestations-trains versé par le STIF à la Région Centre**

Les modifications de l'offre TER Centre ayant 2 arrêts en Ile-de-France, décidées conjointement par le STIF et la Région Centre dans les conditions prévues dans la présente convention, donnent lieu à un ajustement du montant des prestations trains versées par le STIF.

Cet ajustement est fondé sur le calcul, sur la base des règles convenues entre le STIF et la Région Centre (figurant en annexe 1), de la variation du montant  $P_1$  induite par la modification de l'offre relative aux services interrégionaux STIF-Région Centre.

Un avenant à la présente convention prend en compte les conséquences de ces modifications sur le montant des prestations trains versées par le STIF.

Le montant des prestations trains versé par le STIF devra être ajusté afin d'intégrer l'impact des modifications d'offre décidées conjointement par le STIF et la Région Centre.

L'ajustement du montant des prestations trains versées par le STIF sera déterminé en fonction du montant de la variation de coût valorisée précédemment :

- En cas de suppression d'offre, le montant total des prestations trains versées par le STIF sera diminué à hauteur de la variation négative de coût associée à cette suppression d'offre,  $VP_1$ . Le montant de la compensation  $P_2$  restera identique.
- En cas de développement d'offre dont le coût est inférieur au montant de la compensation  $P_2$ , le coût supplémentaire associé à cette offre nouvelle,  $VP_1$ , sera

compensé par une diminution à due proportion du montant de la compensation  $P_2$ . Le montant total de prestations trains versé par le STIF restera identique.

- Dès lors que le coût supplémentaire associé à l'offre nouvelle  $VP_1$ , est supérieur au montant de la compensation  $P_2$ , le montant total des prestations trains versé par le STIF sera valorisé comme la somme :
  - Du coût de l'offre initiale tel qu'estimé par le STIF,  $P_1$  ;
  - Du coût supplémentaire associé à l'offre nouvelle,  $VP_1$ .

La compensation ( $P_2$ ) sera supprimée.

Par conséquent, le montant des prestations trains versé par le STIF est ajusté pour l'année  $n$ , en millions d'euros constants (€ 2011), selon la formule suivante :

$$P'n = P_1'n + P_2'n$$

Avec  $P_1'n = P_1n + VP_1n$ , où  $VP_1n$  représente la variation de coût liée à la modification d'offre, exprimé en millions d'euros constants (€ 2011)

Avec  $P_2'n$  déterminé comme suit, exprimé en € constants (€ 2011) :

- Si  $VP_1n \leq 0$ , alors  $P_2'n = P_2n$
- Si  $0 < VP_1n \leq P_2n$ , alors  $P_2'n = P_2n - VP_1n$
- Si  $VP_1n > P_2n$ , alors  $P_2'n = 0$

Les nouveaux montants des composantes  $P_1'n$  et  $P_2'n$  du montant forfaitaire de prestations trains ainsi déterminés se substituent alors contractuellement aux montants  $P_1n$  et  $P_2n$  pour la détermination du montant des prestations trains versées par le STIF selon le mécanisme décrit à l'article 9.

#### **article 9-4 - Facturation des prestations-trains**

Le montant total des prestations trains, y compris les ajustements liés aux modifications d'offre, doit être repris par avenant dans les conventions respectives Région Centre – SNCF et STIF-SNCF.

Le montant de ces prestations trains, payé par le STIF à la SNCF dans le cadre du contrat STIF-SNCF 2012-2015, est ensuite versé à la Région Centre après facturation interne entre les activités Transilien et TER de la SNCF.

#### **article 9-5 - Valeurs convenues entre la Région Centre et le STIF relatives aux trains TER Centre ayant au moins deux arrêts en Ile-de-France**

##### **1/ Volumes d'offre**

Les trains faisant l'objet de prestations trains sont ceux repris en annexe.

En trains-km commerciaux pour la période 2012-2015<sup>1</sup>

	2014		2015	
	HP	HC	HP	HC
Axe Chartres Le Mans	242 230	752 898	242 230	752 898
Axe Châteaudun	31 003	90 757	31 003	90 757
Axe Orléans	95 002	200 645	95 002	200 645

<sup>1</sup> A titre indicatif, doivent faire l'objet d'une annexe préalablement à la signature de la convention.

En places-km aux heures de pointe	2014	2015
Axe Chartres Le Mans		
Axe Châteaudun		
Axe Orléans		

## 2/ Montants financiers du versement du STIF

A titre indicatif, le montant prévisionnel de prestations trains versé par le STIF pour les TER Centre, exprimé en millions d'euros courants, se décompose de la manière suivante :

En M d'euros HT courants	2014	2015
P <sub>1</sub> : Part de financement du STIF calculée selon les règles convenues	15,475	15,846
P <sub>2</sub> : Compensation supplémentaire maximale	6,318	5,947
(P = P <sub>1</sub> + P <sub>2</sub> ) : Montant total des prestations trains versées par le STIF	21,793	21,793

A titre indicatif, le montant prévisionnel P versé par le STIF au titre de l'année 2013 (euros courants) est identique au montant versé par le STIF en 2012, soit 21,793 millions d'euros courants.

Le montant contractuel des prestations trains versé par le STIF pour les TER Centre, exprimé en millions d'euros constants (€ 2011) s'établit comme suit :

En M d'euros HT constants (€ 2011)	2014	2015
P <sub>1</sub> : Coût de l'offre relative aux services interrégionaux STIF-Région Centre	14,456	14,456
P <sub>2</sub> : Compensation supplémentaire maximale	5,902	5,425
(P = P <sub>1</sub> + P <sub>2</sub> ) : Montant total des prestations trains versées par le STIF	20,358	19,881

Pour mémoire, le montant P versé par le STIF au titre de l'année 2013 sera calculé en euros constants (€ 2011) selon les mêmes hypothèses que les années 2014 et 2015.

### **article 9-6 - Portée transactionnelle de l'article**

La présente convention, et notamment les dispositions de l'article 9, met fin à tout différend entre les parties au titre de la prise en charge des prestations trains, dans les conditions de l'article 2044 du Code civil.

Conformément aux dispositions de l'article 2052 du Code Civil, la présente convention et notamment les dispositions de l'article 9, revêt l'autorité de la chose jugée en dernier ressort et ne pourra être contesté par l'une ou l'autre des parties ni pour erreur de droit, ni pour cause de lésion.



### **article 9-7 - Renonciation**

Sans préjudice des dispositions des articles 9-2 et 9-3 ci-avant, et compte tenu de l'engagement du STIF sur le montant qui sera acquitté chaque année au titre de la prise en charge des prestations trains en application des principes fixés à l'article 9-1, la Région Centre renonce à faire valoir des préjudices supplémentaires devant toutes les juridictions concernant le règlement de sommes au titre des prestations trains antérieures à 2012, et reconnaît, par la signature de la présente convention, avoir été pleinement désintéressé.

### **article 10 - Suivi de la réalisation du service**

Chacune des deux Autorités Organisatrices suit la réalisation de l'offre des trains TER et Transilien et le niveau de qualité de service produit à travers des indicateurs contractuels définis dans leurs conventions respectives avec la SNCF et qui ne s'appliquent qu'aux trains pour lesquels elles ont autorité. Certains de ces indicateurs donnent lieu à des pénalités et incitations financières, propres à chacune des deux régions.

Le STIF et la Région Centre partagent l'intérêt de la transmission au STIF par la SNCF des indicateurs qui suivent, et de l'application des montants d'incitations financières associées selon les modalités précisées ci-dessous, et ce sans préjudice de la transmission par la SNCF à la Région Centre des indicateurs de l'application des incitations prévues par la Région Centre dans sa convention avec la SNCF.

La Région Centre s'engage à inscrire ce principe dans sa convention avec la SNCF.

#### **article 10-1 - Indicateurs de suivi d'offre et incitations financières des TER Centre en Ile-de-France**

Les indicateurs de suivi d'offre décrits ci-après se basent principalement sur les indicateurs contractuels définis dans le contrat STIF-SNCF. Ils sont considérés pour chaque train soumis à prestations trains sur le secteur circulation situé en Ile-de-France.

#### **1/ Mesure de la production de l'offre contractuelle**

##### Référence de l'indicateur :

Volume d'offre de référence annuel exprimé en trains\*km commerciaux aux heures de pointe et trains\*km commerciaux aux heures creuses prévus en Ile-de-France, tel que défini à l'article 9-5 et calculé à partir de l'offre de référence tenant compte de l'ensemble des modifications pérennes de l'offre de transport validées par le STIF et la Région-Centre.

##### Périmètre de l'indicateur :

Le suivi de production d'offre porte sur l'ensemble des trains TER commerciaux circulant sur le réseau Transilien et soumis au versement par le STIF d'une prestation-trains, mesuré par axe.

##### Calcul de la pénalité :

Une réfaction des charges appliquée au montant versé par le STIF à la SNCF dans le cadre de son contrat est appliquée si le volume du service offert par la SNCF se trouve

être annuellement inférieur au volume de référence, tel que défini à l'article 9-5, minoré de la franchise correspondante (sous réserve des cas de force majeure).

Les niveaux de franchise, appréciés par branche de ligne s'établissent à :

- Heures de pointe : 4,0%
- Heures creuses : 2,0%

L'engagement de production mesuré sur l'ensemble du service distingue:

- la période des heures de pointe, couvrant pour les Jours Ouvrables les heures de pointe du matin (arrivée du train dans la gare parisienne entre 7h00 et 9h00) et celles du soir (départ du train dans la gare parisienne entre 17h00 à 20h00), dans le sens de la charge pour chacun des axes.
- la période des heures creuses, correspondant aux autres périodes de production.

Lorsque le niveau de production constaté pour une année du contrat est inférieur à la valeur de référence de l'indicateur contractuel minorée de la franchise correspondante, une réfaction de charge est appliquée au montant versé par le STIF à la SNCF dans le cadre de son contrat pour non réalisation d'offre.

Pour chaque axe, la réfaction de charges est le produit d'un montant unitaire par le nombre de trains x kilomètres commerciaux (TKC) non produits diminués de la franchise applicable. Le montant unitaire appliqué se base sur le montant unitaire du contrat STIF-SNCF<sup>2</sup> auquel un coefficient est appliqué. Ce coefficient est constitué du rapport entre le montant de la prestation train calculée, et versée par le STIF, et l'assiette de coûts du parcours en Ile-de-France des TER concernés.

Cette réfaction de charges est calculée par axe en distinguant la production aux heures de pointe et la production aux heures creuses.

#### Reporting :

La SNCF fournira au STIF les données suivantes axe par axe:

- chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses: la production kilométrique prévue de l'offre contractuelle et la production kilométrique effectivement réalisée sur chacune des branches, exprimées en TK commerciaux
- chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses: la production kilométrique prévue de l'offre contractuelle et la production kilométrique effectivement réalisée sur chacune des lignes, exprimées en TK totaux
- chaque trimestre, et en récapitulatif annuel : l'analyse par type de causes sur le trimestre

## **2/ Suivi du respect des compositions**

#### Référence de l'indicateur :

La composition du matériel ayant effectivement roulé est considérée conforme à la composition du matériel prévu dès lors que le volume des places assises \*km en Ile-de-France théorique, tel que défini à l'article 9-5, rapporté aux trains ayant effectivement roulés est égal au volume des places assises\*km en Ile-de-France effectivement réalisé.

#### Périmètre de l'indicateur :

Le suivi de la conformité de la composition du matériel porte sur l'ensemble des trains TER commerciaux circulant sur le réseau Transilien et soumis au versement par le STIF d'une prestation train, circulant en heures de pointes des Jours Ouvrables, dans le sens

---

<sup>2</sup> 7€ au TK (euros HT 2011) dans le contrat STIF-SNCF 2012/2015

de la pointe (arrivée entre 7h et 9h à Paris, départ entre 17h et 20h00 de Paris), mesuré par axe.

#### Calcul de la pénalité :

Lorsque la composition des trains de l'offre de référence réalisés aux heures de pointes du matin et du soir, exprimée en places assises\*km en Ile-de-France, n'est pas conforme à celle prévue dans l'offre de référence, une pénalité est appliquée à la SNCF pour non-conformité de la composition matériel, qui le montant versé par le STIF à la SNCF dans le cadre de son contrat.

L'indicateur de respect de la conformité de la composition du matériel mesure le volume de places assises\*km en Ile-de-France non réalisé parmi les trains qui ont effectivement roulés.

Le montant de la pénalité est pour chaque axe le produit du nombre de places assises\*km en Ile-de-France non effectué par le montant d'une pénalité unitaire pour chaque places assises\*km non conforme.

Le montant unitaire appliqué en déduction du montant versé par le STIF à la SNCF dans le cadre de son contrat se base sur le montant unitaire du contrat STIF-SNCF auquel un coefficient est appliqué. Ce coefficient est constitué du rapport entre le montant de la prestation train calculée, et versée par le STIF, et l'assiette de coûts du parcours en Ile-de-France des TER concernés.

#### Reporting :

La SNCF fournira au STIF les données suivantes axe par axe, chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel :

- les places x kilomètres prévues de l'offre contractuelle en Jours Ouvrables aux heures de pointe
- les places x kilomètres des trains de l'offre contractuelle en Jours Ouvrables aux heures de pointe n'ayant pas circulé
- les places x kilomètres en Jours Ouvrables aux heures de pointe effectivement réalisées.

### **3/ Exonération des incitations financières**

Dans les cas de force majeure : la production non réalisée en journée et en heure de pointe est neutralisée dans le calcul de la réfaction de charges.

Le STIF étudiera les demandes de force majeure transmises par l'opérateur.

### **4/ Bilan des incitations financières**

Chaque année, au plus tard le 31 mars de l'année n+1, la SNCF transmettra au STIF un bilan annuel de ces indicateurs et montant des incitations financières correspondantes.

## **article 11 - Principes de gouvernance des investissements**

La SNCF et RFF concourent au maintien et au développement des biens nécessaires à l'exécution du service de transports de voyageurs, et plus généralement du patrimoine mis à sa disposition.

A cet effet, la SNCF et RFF ont la responsabilité d'établir les perspectives d'investissement (infrastructure, matériel roulant) à réaliser au cours des prochaines années, pour notamment :

- assurer le respect des réglementations en vigueur sur les biens affectés à l'exploitation

- garantir l'entretien, le maintien en état, la performance et le renouvellement des biens affectés à l'exploitation
- améliorer le service offert aux voyageurs, l'adapter aux évolutions du trafic et des conditions d'exploitation

Quand la SNCF et/ou RFF proposent d'engager la conception ou la réalisation d'investissements (infrastructure, matériel roulant) susceptibles de modifier directement et significativement la nature du service aux voyageurs sur les lignes empruntées par les trains interrégionaux, les deux Autorités conviennent d'étudier ensemble l'opportunité de tels investissements, sur la base des dossiers constitués par la SNCF et/ou RFF.

Concernant les matériels roulants, l'Autorité Organisatrice de référence restera in fine décisionnaire vis-à-vis de la SNCF, et s'assurera des modalités de financement de l'investissement.

Concernant les infrastructures ou les gares, le principe de territorialité prévaut, et rend chaque Autorité Organisatrice capable de ne subventionner les investissements que sur son territoire régional.

## **CHAPITRE IV - VIE DE LA CONVENTION**

### **article 12 - Résiliation**

#### ***article 12-1 - Résiliation pour inexécution des obligations contractuelles***

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, un mois après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

#### ***article 12-2 - Résiliation conventionnelle***

D'un commun accord, les parties peuvent résilier la présente convention par avenant.

### **article 13 - Transition avec la prochaine convention**

Six mois avant la date d'expiration de la présente convention, le STIF et la Région Centre s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités de renouvellement de la convention.

### **article 14 - Règlement des différends**

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont soumis à la juridiction administrative compétente.

Fait à Paris le,

**Sophie MOUGARD**

**François BONNEAU**

**Jean-Paul HUCHON**

Directrice générale  
du STIF

Président  
du Conseil Régional Centre

Président  
du STIF

## **ANNEXE 1 –MODE DE CALCUL DES PRESTATIONS TRAINS**

## SYNTHESE DES HYPOTHESES DE CALCUL PROPOSEES PAR LE STIF

Type de charge	Hypothèse proposée
Péages	Prorata kilométrique appliqué également à la redevance de circulation et application d'un coefficient de pondération pour tenir compte du coût plus élevé des péages en Ile-de-France.
Conduite	Pas de prise en compte de la densité des roulements conducteurs : application d'un barème horaire conducteur spécifique à chaque région.
Conduite Accompagnement Matériel roulant Energie	Pas de prise en compte des trains haut-le pied/à vide.
Matériel roulant	<p>Pour les matériels acquis après 2002 : participation financière sur les charges de capital réduite à 70% pour tenir compte des subventions versées par l'Etat. <b>A réévaluer avec chaque région en fonction :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>du niveau d'association du STIF dans le choix du type de matériel roulant</b></li> <li>• <b>de la part que représente la dotation de l'Etat dans le financement</b></li> </ul>
Matériel roulant	Pour les circulations en unités multiples : prise en charge totale du STIF de l'unité additionnelle sur son parcours complet uniquement

Type de charge	Hypothèse proposée
	lorsque justifié par la fréquentation en Ile-de-France (et non pas systématiquement)
Matériel roulant	Alignement des barèmes (coût à la caisse /h) théoriquement nationaux sur le prix le plus bas constaté
Coefficient K	Application d'un coefficient K simplifié indépendant des comptages voyageurs et reflétant l'attractivité de chaque train pour les voyageurs franciliens. Hypothèse de 3 taux de répartition retenus : 25% ; 50% ; 75%. <b>A réévaluer avec chaque région.</b>



## MODE DE CALCUL DE P1

### CHAPITRE V - PRINCIPES

Pour chaque poste de charges (péages, conduite, accompagnement, matériel, énergie, structure) : calcul des charges annuelles pour chaque train sur son parcours complet. Puis application d'un coefficient kilométrique <sup>(1)</sup> ou temps <sup>(2)</sup>, en fonction du type de charge, pour ramener ces coûts au parcours en Ile-de-France.

Enfin, application d'un coefficient de partage définissant la part de prise en charge par le STIF sur le coût de parcours en Ile-de-France de chacun des trains.

<sup>(1)</sup> *kilométrage IdF / kilométrage total du train*

<sup>(2)</sup> *temps de parcours IdF / temps de parcours total du train*

### CHAPITRE VI - CHARGES DE PEAGES

$\text{Coût sur parcours complet}^{(1)} * 2 * \text{kilométrage IdF} / (\text{kilométrage total du train} + \text{kilométrage IdF})^{(2)} * \text{coef. partage}$
---

<sup>(1)</sup> *calculé selon les barèmes RFF en vigueur au moment du chiffrage*

<sup>(2)</sup> *les péages en Ile-de-France étant plus élevés qu'en Région (environ 2 fois supérieurs en moyenne), le STIF propose d'ajouter un coefficient de pondération dans le calcul. A l'avenir, la SNCF devra calculer directement les péages sur le parcours Ile-de-France et non sur le parcours complet, à partir des barèmes RFF.*

### CHAPITRE VII - CONDUITE

$\text{Coût horaire conduite}^{(1)} * \text{temps de parcours annuel du train} * \text{coef. temps} * \text{coef. partage}$
---

<sup>(1)</sup> *déterminé par les barèmes SNCF et spécifiques à chaque Région. Ces barèmes sont indiqués en fin de document. Le calcul proposé ne tient pas compte de la densité des roulements spécifique à chaque train ni des circulations à vide/haut le pied.*

### CHAPITRE VIII - ACCOMPAGNEMENT

Ces charges ne sont calculées que pour les trains nécessitant du personnel d'accompagnement embarqué.

$\text{Coût horaire accompagnement}^{(1)} * \text{temps de parcours annuel du train} * \text{coef. temps} * \text{coef. partage}$
---

<sup>(1)</sup> déterminé par les barèmes SNCF et spécifiques à chaque Région. Ces barèmes sont indiqués en annexe. Le calcul ne tient pas compte du nombre de contrôleurs présents dans un train.

A ces charges viennent s'ajouter les charges de lutte anti-fraude (« brigades volantes ») : les montants considérés sont ceux transmis par la SNCF pour chaque axe, définis comme étant une quote-part du forfait annuel facturé à l'activité TER sur l'axe concerné.

## CHAPITRE IX - MATERIEL ROULANT

### CAS DES CIRCULATIONS EN UNITES SIMPLES

Coût horaire matériel <sup>(1)</sup> \* temps de parcours annuel du train \* coef. temps \* coef. partage

<sup>(1)</sup> déterminé par les barèmes nationaux SNCF et spécifiques à chaque type de matériel en tenant compte de sa composition. Ces barèmes sont indiqués en fin de document. Les barèmes distinguent la part relevant de l'exploitation (maintenance etc...) et la part relevant du capital (amortissement, frais financiers). Pour les matériels acquis après 2002, le calcul proposé diminue la part des charges de capital sur le parcours complet de 30% pour tenir compte de la dotation de l'Etat versée aux Régions pour financer l'acquisition de nouveaux matériels. Ce taux pourra être revu en fonction des éléments d'appréciations communiqués par les Régions. Le calcul ne tient pas compte des circulations à vide/haut le pied.

### CAS DES CIRCULATIONS EN UNITES MULTIPLES

Lorsqu'un train circule en unités multiples, une analyse est faite pour déterminer si le renforcement de composition est mis en œuvre spécifiquement pour les besoins en Ile-de-France.

Ainsi, si le taux de remplissage du train par des voyageurs de la région limitrophe est inférieur à 40% et que dans le même temps le taux de remplissage du train sur son parcours en Ile-de-France dépasse 40% alors on considère que le renforcement de la composition est justifié par les voyageurs franciliens <sup>(1)</sup>. Les derniers comptages SNCF permettent d'effectuer ces estimations.

Dans ce cas, le coût des unités additionnelles est calculé sur la totalité du parcours sans application d'un coefficient temps.

Coût horaire matériel pour les unités simples (y.c locomotive) \* temps de parcours annuel du train \* coef. temps \* coef. partage

+

Coût horaire matériel pour les unités multiples (hors locomotive) \* temps de parcours annuel du train \* coef. partage

*(1) Cela suppose que la gare de plus forte charge se trouve en Ile-de-France, ce qui n'est pas nécessairement le cas, notamment pour les trains Intercités.*

## **CHAPITRE X - ENERGIE**

Coût kilométrique <sup>(1)</sup> \* distance de parcours annuelle du train \* coef. km \* coef. partage

*(1) déterminé par les barèmes SNCF et spécifiques à chaque Région. Ces barèmes sont indiqués en fin de document et distinguent l'énergie diesel et l'énergie électrique. Le calcul proposé ne tient pas compte des circulations à vide/haut le pied.*

## **CHAPITRE XI - STRUCTURE**

Taux SNCF <sup>(1)</sup> \* (total des charges en IdF – coût de péages en IdF) \* coef. partage

*(1) Taux national de 5.3%*

## **CHAPITRE XII - COEFFICIENT DE PARTAGE**

Le STIF propose de déterminer le coefficient de partage des coûts en fonction de l'attractivité des trains pour les voyageurs franciliens. Le principe général proposé est le suivant :

- Train fortement attractif: 0.75
- Train moyennement attractif : 0.5
- Train faiblement attractif : 0.25

L'attractivité de chaque train pourra s'apprécier à l'aide des dernières données de comptages voyageurs disponibles. Toutefois, le mode de détermination de ces coefficients restant subjectif, ces derniers pourront être discutés avec les Régions au cas par cas.

## **ANNEXE 2 –OFFRE DE REFERENCE**

A compléter par la Région Centre.