

## RER Métropolitain

Convention relative au financement des paliers d'offre ferroviaire supplémentaire sur les axes Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau mis en place à compter du service annuel 2022 (SA 2022)



**ENTRE :**

**Bordeaux Métropole,**

représentée par son Président, Monsieur Alain ANZIANI, domiciliée Esplanade Charles de Gaulle – 33076 BORDEAUX Cedex, en application de la délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil métropolitain en date du \_\_\_\_\_ 2022, désignée dans ce qui suit par Bordeaux Métropole,

**La Région Nouvelle-Aquitaine,**

représentée par son Président, Monsieur Alain ROUSSET, domiciliée Hôtel-de-Région, 14 rue François de Sourdis – 33077 BORDEAUX Cedex, en application de la délibération de la Commission Permanente du Conseil régional n°2022.XX en date du \_\_\_\_\_ 2022, désignée dans ce qui suit par le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine,

**IL EST CONVENU CE QUI SUIT :**

## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| TITRE 1 - Stipulations générales.....   | 5  |
| 1.1 Objet de la convention .....  | 5  |
| 1.2 Rôle des parties .....  | 5  |
| 1.2.1 Région Nouvelle-Aquitaine.....  | 5  |
| 1.2.2 Bordeaux Métropole.....   | 6  |
| 1.3 Durée de la convention .....  | 6  |
| 1.4 Périmètre de la convention .....  | 6  |
| 1.5 Documents de référence .....  | 6  |
| TITRE 2 - Consistances du service et modalités d'exécution du service public..... | 7  |
| 2.1 Définition du service .....   | 7  |
| 2.2 Définition de l'offre de transport.....                                       | 7  |
| 2.2.1 L'offre de transport nominale, non financée par cette convention .....      | 7  |
| 2.2.2 L'offre de transport supplémentaire, objet de cette convention .....        | 7  |
| 2.2.3 Premier palier de renfort RER mis en place au service annuel 2021 .....     | 8  |
| 2.3 Modification du service.....  | 9  |
| 2.4 Communication .....   | 9  |
| TITRE 3 - Coopération, gouvernance et transmission de données .....               | 10 |
| 3.1 Modalités de suivi de la convention.....                                      | 10 |
| 3.2 Les données transmises à Bordeaux Métropole.....                              | 10 |
| TITRE 4 - Régime financier .....  | 11 |
| 4.1 Principes généraux .....  | 11 |
| 4.2 Part de financement de Bordeaux Métropole .....                               | 11 |
| 4.3 Versement de la participation financière de Bordeaux Métropole.....           | 13 |
| 4.3.1 Modalités de règlement des acomptes annuels.....                            | 13 |
| 4.3.2 Coordonnées bancaires .....   | 14 |
| 4.4 Clauses de réexamen.....  | 14 |
| TITRE 5 - Stipulations diverses.....  | 15 |
| 5.1 Fin de la convention.....   | 15 |
| 5.2 Litiges.....  | 15 |
| 5.2.1 Règlement à l'amiable .....   | 15 |
| 5.2.2 Procédure de conciliation.....  | 15 |
| 5.3 Notification.....   | 16 |
| 5.4 Election de domicile .....  | 17 |
| ANNEXES .....   | 18 |

## Préambule

Les présidents de Bordeaux Métropole, de la Région Nouvelle-Aquitaine et du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité, regroupés au sein d'un comité exécutif, impulsent une vision stratégique partagée et assurent les arbitrages de la démarche RER métropolitain bordelais. En décembre 2018, la Région et Bordeaux Métropole ont défini conjointement la feuille de route du RER Métropolitain bordelais qui comporte, outre le volet ferroviaire, un volet routier et un autre tarifaire.

Elle s'inscrit dans les objectifs fixés par la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019 qui ambitionne un doublement de la part modale du ferroviaire à l'horizon 2030. La feuille de route prévoit une montée en puissance progressive de l'offre de transport, tenant compte des capacités financières des partenaires pour adapter le parc de matériel roulant comme les infrastructures.

Les projets de services ferroviaires associés à la feuille de route sont :

1. Une desserte diamétralisée omnibus à la 1/2h entre Libourne et Arcachon ;
2. Une desserte diamétralisée omnibus à la 1/2h entre Saint Mariens et Langon ;
3. Une desserte omnibus à la 1/2h sur le tronç commun entre Bordeaux/Pessac et Macau.

Les principaux jalons sont, notamment :

- Des diamétralisations de missions ferroviaires, suite à des aménagements d'infrastructure :
  - Libourne <> Arcachon en 2025, avec une première étape à partir de décembre 2020 ;
  - Saint Mariens <> Langon en 2028 ;
- La modernisation des haltes et des pôles d'échanges multimodaux, ainsi que la création de deux nouvelles haltes :
  - Bouscat Sainte-Germaine prévue en 2023 ;
  - Talence Médoquine, prévue en 2025.

## TITRE 1 - Stipulations générales

### 1.1 Objet de la convention

Dans le cadre du RER Métropolitain, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine souhaitent que l'offre ferroviaire sur les axes Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau réponde encore mieux aux besoins des usagers. Les collectivités conviennent pour cela d'augmenter progressivement l'offre de transport, tout d'abord dans les limites de la capacité des infrastructures et du parc matériel actuels, puis au fur et à mesure de la concrétisation des investissements pour augmenter le parc et améliorer le réseau ferré.

La présente convention ne porte pas sur l'offre de transport nominale, financée par la Région Nouvelle-Aquitaine au titre de la convention, avec SNCF Voyageurs, pour l'exploitation, et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs 2019 – 2024 signée le 29 avril 2019. Cette offre de transport nominale constitue le socle historique à partir duquel des renforts seront opérés pour atteindre les objectifs de service du RER Métropolitain. Un premier pallier préalable de renforts, constitué par la Convention de cofinancement Sa2021, a déjà été mis en place, la présente convention s'inscrit dans la continuité de ce premier pallier.

Cette convention a pour objet de définir la constitution des paliers d'offre de transport supplémentaire successivement mis en œuvre et co-financés par Bordeaux Métropole et la Région dans le cadre du projet de RER Métropolitain, mis en place à partir du Service Annuel (Sa) 2022 et jusqu'au Service Annuel 2024 inclus, dont les modalités d'exploitation sont définies par la convention d'exploitation régionale, ainsi que leurs modalités de financement et de suivi par les parties.

Les évolutions annuelles de l'offre supplémentaire, et de manière générale toute évolution de l'offre ferroviaire (ligne concernée, offre, services annuels) relative au projet RER Métropolitain fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

### 1.2 Rôle des parties

#### 1.2.1 Région Nouvelle-Aquitaine

La Région est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires. A ce titre, l'exploitation des lignes ferroviaires entre Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau relève de la convention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional

de voyageurs 2019-24 entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs, autrement appelée « convention d'exploitation régionale ».

### 1.2.2 Bordeaux Métropole

Bordeaux Métropole est Autorité Organisatrice des mobilités pour tout le périmètre métropolitain. Elle organise et assure notamment, pour le compte de ses membres, l'exploitation des services de transports réguliers sur son réseau urbain.

### 1.3 Durée de la convention

Cette convention arrivera à son terme à l'issue du règlement par Bordeaux Métropole de sa participation financière à l'ensemble des Services Annuels 2022 à 2024 vis-à-vis des renforts d'offre de transport objets de cette convention. En cas d'évolution de la convention TER 2019-24 en cours, ou de contractualisation par la Région d'une nouvelle convention TER ayant un effet sur la présente convention de financement, les parties conviendront par avenant éventuel des modifications à instaurer à la présente convention.

### 1.4 Périmètre de la convention

Les périmètres géographique et conventionnel de la présente convention comprennent le service de transport ferroviaire régional de voyageurs des lignes ferroviaires Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau.

L'exploitation des services, l'information voyageur, la distribution ou encore la tarification relèvent de la convention d'exploitation régionale conclue entre la Région et SNCF Voyageurs.

### 1.5 Documents de référence

Les documents de référence sont :

- La convention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs 2019 – 2024 entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs, appelé la « convention d'exploitation régionale » ;
- Les annexes à la convention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs 2019 – 2024 entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs ;

La convention d'exploitation régionale et ses annexes constituent un cadre de référence, non contractuel pour Bordeaux Métropole ;

- La « Convention relative au financement de l'offre ferroviaire supplémentaire sur les axes Libourne<>Bordeaux, Bordeaux <> Arcachon, et Langon <> Bordeaux, dont le premier palier de renforts RER

Métropolitain est mis en œuvre à compter du service annuel 2021 (Sa2021) », co-signée par la Métropole et la Région en 2021.

## TITRE 2 - Consistances du service et modalités d'exécution du service public

### 2.1 Définition du service

Dans le cadre des compétences et missions respectives de Bordeaux Métropole, de la Région, et de SNCF Voyageurs, la Région définit, en concertation avec Bordeaux Métropole, les services supplémentaires à mettre en œuvre par SNCF Voyageurs sur les lignes Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau, dans le cadre de la définition des Services Annuels.

### 2.2 Définition de l'offre de transport

L'offre de transport est constituée de la prestation validée par la Région, en qualité d'autorité organisatrice, en concertation avec Bordeaux Métropole, sur la base des propositions de SNCF Voyageurs pour les services ferroviaires.

Elle correspond aux offres de transport nominale, et supplémentaires détaillées ci-dessous.

#### 2.2.1 L'offre de transport nominale, non financée par cette convention

L'offre de transport nominale correspond à celle prévue dans la convention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs 2019 – 2024 entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs, dont la consistance de l'offre de transport théorique est précisée au sein de l'annexe 2-1 de la convention susmentionnée. S'agissant du RER Métropolitain, l'offre nominale correspond à l'offre définie jusqu'au SA2020 inclus.

#### 2.2.2 L'offre de transport supplémentaire, objet de cette convention

L'offre de transport supplémentaire correspond aux circulations TER additionnelles sur les lignes du RER Métropolitain Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau convenues entre Bordeaux Métropole et la Région, venant s'ajouter à l'offre de transport nominale. L'offre de transport supplémentaire est constituée de paliers de renforts d'offre, établis annuellement au travers des Services Annuels ferroviaires.

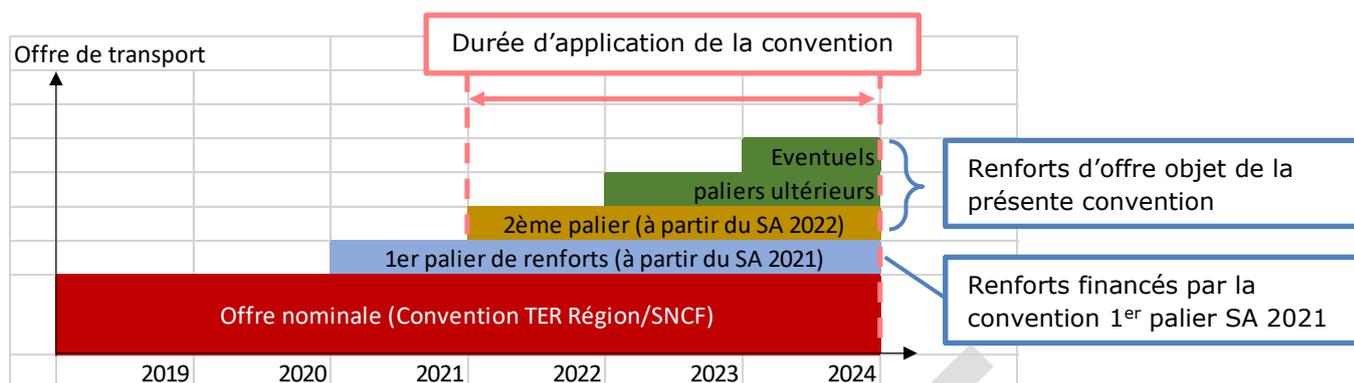


Figure 1 - Principe des paliers de renforts d'offre

A la date d'établissement de la convention, l'offre de transport supplémentaire financée par cette convention comprend le 2<sup>nd</sup> palier d'offre RER Métropolitain intégré à partir du service annuel 2022, et détaillé en annexe 1.

Cette offre de transport supplémentaire constitue la référence pour évaluer les trains kilomètres supplémentaires servant à établir la participation financière de Bordeaux Métropole.

### 2.2.3 Premier palier de renfort RER mis en place au service annuel 2021

Pour mémoire, un premier palier de renforts du RER Métropolitain a été intégré à partir du service annuel 2021. Il est constitué d'un total de 46 trains supplémentaires par semaine, représentant un volume de 111 104 Trains.Kilomètres, soit un coût global de 1 670 000€ (CE 2020). supplémentaires.

Le cofinancement entre Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle Aquitaine de ce premier palier de renfort, mis en œuvre à compter du service annuel 2021 et jusqu'en 2024, a été formalisé par convention, délibérée par la Métropole (délibération n°2021-695) et la Région (délibération n° 2021.2040.CP), cosignée en décembre 2021

### 2.3 Modification du service

L'article 9 du titre 2 de la convention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs 2019 – 2024 entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs définit le processus de modification de l'offre de transport.

Tout souhait ou nécessité de modification substantielle de l'offre ferroviaire sur les lignes du RER Métropolitain Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau (évolution de l'offre, modification significative des horaires) doit faire l'objet d'une validation préalable en comité de pilotage (CoPIL) entre Bordeaux Métropole et la Région, afin de pouvoir ensuite solliciter SNCF Voyageurs pour en évaluer la faisabilité et les impacts financiers le cas échéant, et feront l'objet d'avenants à la présente convention. Ces évaluations s'inscrivent dans le calendrier de construction horaire défini par SNCF Réseau.

A l'issue des évaluations, la décision de faire évoluer l'offre devra être prise en CoPIL.

### 2.4 Communication

Dans le respect des articles 12 et 20 de la convention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs 2019 – 2024 entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs, Bordeaux Métropole et la Région définissent conjointement les orientations de la politique de communication sur les circulations RERM créées sur les axes Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau.

Toute communication au sujet du renforcement de l'offre ferroviaire objet de cette convention, menée par Bordeaux Métropole et/ou la Région, devra faire figurer le logo de l'autre collectivité.

Chaque année, une campagne d'information et de communication pourra être élaborée conjointement pour promouvoir le nouveau service, sous pilotage de la Région Nouvelle-Aquitaine, en tant qu'autorité organisatrice du TER, en concertation avec Bordeaux Métropole.

Ces coûts seront préalablement présentés et partagés entre Bordeaux Métropole et la Région, en vue d'une validation conjointe et d'un co-financement Bordeaux Métropole-Région à parité (à l'instar de l'offre RER Métropolitain). Les coûts de ces campagnes d'information et de communication ne sont pas inclus dans les montants à financer au titre de la présente convention.

## TITRE 3 -       Coopération, gouvernance et transmission de données

### 3.1   Modalités de suivi de la convention

Autant que nécessaire, Bordeaux Métropole et la Région se réunissent en comité technique, et en comité de pilotage, afin de partager les principaux faits marquants (analyse de la fréquentation, adéquation du matériel roulant avec la fréquentation, qualité de service,...) et les principaux indicateurs des lignes Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau, tels qu'ils sont prévus dans l'annexe 9-3 dans la convention d'exploitation régionale.

Les partenaires conviennent ainsi d'organiser à minima un comité en milieu de chaque année permettant de faire un état intermédiaire et de mener éventuellement des actions ou des ajustements ; et un en fin d'année pour faire le bilan, pour ainsi préparer au mieux l'année suivante.

### 3.2   Les données transmises à Bordeaux Métropole

Les données suivantes font l'objet d'une transmission par la Région Nouvelle-Aquitaine à Bordeaux Métropole pour les lignes Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac<>Macau :

- Taux de régularité (% trains retardés > 5 min) et taux de suppression annuels ;
- Production offre kilométrique réalisée, et non réalisée ;
- Le détail des données de fréquentation réalisée des offres complémentaires, faisant l'objet de la présente convention.

Ce partage de données à Bordeaux Métropole, s'effectuera selon le cadre de confidentialité avec l'opérateur SNCF en vigueur.

## TITRE 4 - Régime financier

### 4.1 Principes généraux

Dans le cadre de leur partenariat, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine participent conjointement, à part égale, au financement de l'offre de transport supplémentaire telle qu'elle est décrite dans l'article 2.2.2 de la présente convention, selon le principe économique et financier suivant :

La Région finance 100% de l'offre supplémentaire RER Métropolitain sur les axes Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac <>Macau auprès de SNCF, dans la cadre de la convention d'exploitation régionale tandis que Bordeaux Métropole verse sa participation financière (à hauteur de 50% de l'offre supplémentaire) à la Région.

### 4.2 Part de financement de Bordeaux Métropole

La contribution de Bordeaux Métropole se basera sur le coût d'exploitation des services annuels (charges) déduit des recettes prévisionnelles des lignes du RER Métropolitain (produits). Il sera notamment fait la distinction entre le coût de péage, les charges d'exploitation, et les recettes des lignes concernées.

La contribution de Bordeaux Métropole fait annuellement l'objet de la formule d'actualisation prévue dans la convention d'exploitation régionale (article 33.1.b) ainsi que des éléments de modulation associés (articles 36.1, 36.2, 36.3 et 36.5).

#### a. Contributions annuelles prévisionnelles de Bordeaux Métropole

Les contributions annuelles prévisionnelles dues par Bordeaux Métropole au titre de la présente convention sont les suivantes.

|  | <b>Contributions annuelles prévisionnelles de Bordeaux Métropole (euros courants)</b> |                   |                   |
|--|---|-------------------|-------------------|
| <b>Palier de renfort</b>                     | <b>2022</b>   | <b>2023</b>       | <b>2024</b>       |
| 2 <sup>nd</sup> palier (à partir du SA 2022) | 930 593,72 €  | 934 399,80€       | 929 662,68€       |
| Paliers ultérieurs (à définir)               | -   | <i>A définir*</i> | <i>A définir*</i> |
| <b>Total</b>                                 | 930 593,72 €  | 934 399,80€       | 929 662,68€       |

\* *Sujet en cours de discussion, à co-définir et valider entre les co-financeurs.*

L'annexe 4 fournit une vue complète des contributions annuelles prévisionnelles de Bordeaux Métropole au titre du financement de l'offre supplémentaire RER Métropolitain, entre celles prévues dans le cadre de la présente convention et

celles prévues par la convention pour le premier palier de renforts RER Métropolitain mis en œuvre à compter du service annuel 2021.

Les contributions financières annuelles de Bordeaux Métropole s'appuient sur les devis transmis par SNCF Voyageurs joints à la convention (cf. annexe 2), déduits des recettes de trafic, dont les hypothèses de recettes auront été transmises et partagées avec Bordeaux Métropole, selon le cadre de confidentialité avec l'opérateur SNCF en vigueur.

Pour chaque palier de renfort, le montant de la contribution prévisionnelle sera actualisé annuellement de 2%, selon le principe prévu par la Convention TER 2019-24 SNCF-Région Nouvelle-Aquitaine en vigueur, article 33.1-b (« Indexation du forfait de charges C1 », voir extrait en annexe 5 de cette convention)

#### b. Contribution annuelle définitive

La contribution financière définitive pour l'année n, telle que prévue à l'article 35.3 de la convention d'exploitation régionale, sera établie par SNCF Voyageurs au plus tard le 30/04 de l'année n+1.

Elle intègrera les éléments de modulation prévus aux articles 36.1, 36.2, 36.3 et 36.5 de la convention d'exploitation TER. Après contrôle des éléments, la Région transmettra à Bordeaux Métropole le bilan définitif de l'offre réalisée, objet de cette convention, qu'elle établira selon les principes suivants :

- Les charges forfaitaires C1 seront actualisées au regard de la formule d'actualisation définitive de l'année n tel que prévu à l'article 33.1.b de la convention d'exploitation régionale.
- Les charges réelles C2 seront ajustées au prorata des Trains-km réalisés vs les théoriques de l'ensemble de la ligne. A défaut de disposer de l'offre réalisée sur l'offre supplémentaire financée dans le cadre de cette convention, il sera considéré que le pourcentage d'offre réalisée sur l'intégralité de la ligne est le même que celui de l'offre supplémentaire.
- Les produits seront ajustés au prorata des Voyageurs-km réalisés vs le prévisionnel de l'ensemble de la ligne. A défaut de disposer de la fréquentation réelle relative à l'offre supplémentaire financée dans le cadre de cette convention, il sera considéré que le taux de fréquentation réelle de l'intégralité de la ligne est le même que celui de l'offre supplémentaire.
- La contribution définitive sera ajustée des éléments de modulation prévus à l'article 36.3 de la convention d'exploitation régionale relatif à la non-réalisation de l'offre. Ils seront pondérés du taux de circulations réalisées sur les offres relevant de cette convention vs celles relevant de l'offre inscrite dans la convention d'exploitation TER.

En cas de difficulté dans l'obtention de la part de SNCF d'éléments spécifiques permettant d'évaluer les performances (charges, recettes) de l'offre

supplémentaire, la Région et la Métropole s'entendent pour formaliser avec SNCF un protocole permettant d'y répondre.

Dans le cadre d'une éventuelle évolution de plus de 10% entre les acomptes annuels, et la contribution définitive d'une même année, les parties se rencontrent en vue d'une justification de ces écarts. Dans un esprit de coopération et de recherche d'accord, ladite évolution devra faire l'objet d'un réexamen et d'une validation par les parties.

Ces modalités d'établissement du bilan s'appliquent, hors cas de force majeure et causes exonératoires au titre de l'article 41 de la convention d'exploitation TER.

### 4.3 Versement de la participation financière de Bordeaux Métropole

#### 4.3.1 Modalités de règlement des acomptes annuels

Sur la base des contributions annuelles prévisionnelles définies au 4.2.a, Bordeaux Métropole verse à la Région Nouvelle-Aquitaine une contribution trimestrielle, correspondant au douzième du montant de la participation financière cumulée par trimestre, selon les modalités suivantes, pour :

- Appel de fonds n°1 : les acomptes de janvier à mars,
- Appel de fonds n°2 : les acomptes d'avril à juin,
- Appel de fonds n°3 : les acomptes de juillet à septembre,
- Appel de fonds n°4 : les acomptes d'octobre à décembre

L'échéancier prévisionnel des acomptes ainsi constitué est détaillé en Annexe 3.

Le solde de la contribution financière consécutif au bilan annuel établi comme décrit au 4.2.b, sera notifié par courrier adressé avec accusé réception à l'attention de Bordeaux Métropole – Direction de la multimodalité (DG Mobilités). En parallèle une copie du courrier sera communiquée à la Direction d'appui administrative et financière, de la DG Mobilités sur l'adresse mail suivante : [finances.mobilité@bordeaux-metropole.fr](mailto:finances.mobilité@bordeaux-metropole.fr)

Le paiement du solde interviendra dans les 30 jours à compter de la notification du courrier précité.

Si le montant des sommes annuelles versées par Bordeaux Métropole est supérieur au montant définitif par année, Bordeaux Métropole émettra un titre de recettes à l'ordre de la Région d'un montant correspondant au trop versé.

Si le montant des sommes versées par Bordeaux Métropole est inférieur au montant définitif, Bordeaux Métropole procédera au règlement du solde annuel dû à la Région.

#### 4.3.2 Coordonnées bancaires

Les paiements de Bordeaux Métropole à la Région sont effectués sur le compte X XXXX XXXXX XXXX XXXXXXXX XX ouvert au nom de la Région à la Banque XXXX, à la suite de l'émission d'un titre de recettes.

Tout changement de coordonnées bancaires doit être notifié à l'autre Partie par lettre recommandée, avec avis de réception.

#### 4.4 Clauses de réexamen

Sous réserve des conditions exposées au paragraphe précédent, un réexamen des stipulations de la présente Convention peut intervenir notamment en cas :

- d'évolution législative, réglementaire, jurisprudentielle émanant d'une autorité publique ou d'une juridiction française ou communautaire, ou acte émanant d'une administration publique ;
- de la survenance d'un cas de force majeure, ou cause exonératoire (ou événements assimilés tel que visé à l'article 41 de la convention d'exploitation régionale) ;
- d'une évolution de plus de 10% entre les acomptes annuels et la contribution définitive d'une même année ; en effet ces 10% constituent le palier à partir duquel un échange entre les partenaires doit être organisé, afin notamment de définir les causes des écarts. Dans un esprit de coopération et de recherche d'accord, des éventuels ajustements à opérer pourront être décidés par les parties ;
- d'une fréquentation jugée insuffisante à bord des TER supplémentaires faisant l'objet de la présente convention de cofinancement. Le suivi et l'analyse de la fréquentation seront notamment abordés lors des comités de suivi à mi- et fin d'année. Des adaptations des circulations pourront être convenues le cas échéant.

## TITRE 5 - Stipulations diverses

### 5.1 Fin de la convention

A l'expiration normale ou anticipée de la présente convention, il est procédé à un apurement des comptes entre les Parties.

A défaut d'accord entre les Parties sur l'apurement des comptes, il est fait application de l'article 5.2 de la présente convention, relatif au règlement des litiges.

### 5.2 Litiges

#### 5.2.1 Règlement à l'amiable

Les parties conviennent de mettre en œuvre en priorité un règlement à l'amiable de tout litige relatif à l'existence, la validité, l'interprétation, l'application ou l'exécution de la présente convention.

La partie la plus diligente adresse sa demande à l'autre Partie, en exposant succinctement l'objet du litige et mentionnant son désir de le régler à l'amiable.

La procédure à l'amiable suppose une ou plusieurs réunions de concertation formalisées entre les Parties sur les motifs du désaccord et la recherche d'une solution partagée.

Les Parties établissent un compte-rendu partagé des réunions de concertation par lesquelles le désaccord a été, soit résolu, soit tenté de l'être.

#### 5.2.2 Procédure de conciliation

Si le litige n'a pas pu être résolu, au cours des réunions de concertation, dans un délai de trois (3) mois suivant sa constatation par la Partie la plus diligente, une procédure de conciliation peut être engagée par l'une des parties.

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 calendaires 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 dudit conciliateur par la Partie sollicitée.

A défaut d'accord des Parties sur la désignation d'un conciliateur dans un délai de quinze (15) jours calendaires 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. Dans cette dernière hypothèse, chaque partie est libre de saisir la juridiction administrative compétente.

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 de la tentative de conciliation.

Le conciliateur dispose d'un délai de quarante (40) jours calendaires 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 calendaires.

Faute d'accord des parties dans ce délai de vingt (20) jours calendaires ou à défaut pour le conciliateur de proposer une solution amiable dans le délai de quarante (40) jours calendaires précités, chaque Partie a la possibilité de saisir la juridiction administrative compétente.

Chaque partie prend à sa charge les honoraires et autres coûts afférents aux travaux de l'expert qu'elle a désigné. Les honoraires et autres coûts afférents aux travaux de l'expert désigné conjointement et tous les autres frais liés à la mise en œuvre de la procédure de conciliation sont partagés à part égales entre les Parties.

### 5.3 Notification

Toute notification effectuée dans le cadre de l'exécution de la présente convention doit être réalisée par lettre recommandée avec avis de réception, aux adresses auxquelles les Parties font élection de domicile.

#### 5.4 Election de domicile

Pour l'exécution de la présente convention et de ses avenants éventuels, les Parties font élection de domicile aux adresses suivantes, pour :

**La Région Nouvelle-Aquitaine**

14, rue François de Sourdis  
33077 Bordeaux Cedex

**Bordeaux Métropole**

Esplanade Charles de Gaulle  
33 076 Bordeaux Cedex

En cas de changement de domiciliation de Bordeaux Métropole, ou de la Région, et à défaut pour la partie concernée de l'avoir signifiée à l'autre par lettre recommandée avec accusé de réception, il est expressément convenu que toute délivrance sera valablement faite si elle l'a été au domicile susvisé.

## ANNEXES

**Annexe 1** - Horaires des renforts sur lignes ferroviaires Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac <>Macau constituant le 2nd palier de renforts RER Métropolitain, intégrés à partir du SA 2022, co-financés à parité par Bordeaux Métropole

**Annexe 2** - Devis de SNCF Voyageurs correspondant au 2nd palier d'offre supplémentaire (hors weekend) mis à place à partir du service annuel 2022

**Annexe 3** - Echancier de versement de Bordeaux Métropole à la Région des contributions annuelles pour les paliers de renfort RER M couverts par la présente convention

**Annexe 4** - Pour mémoire – Synthèse des renforts d'offre mis en place au titre du RER Métropolitain, cofinancés par Bordeaux Métropole

**Annexe 5** – Extraits de la convention Ter Nouvelle-Aquitaine 2019-2024 relatifs à la définition des charges C1 et C2

**Annexe 1** – Horaires des renforts sur lignes ferroviaires Libourne<>Arcachon, Saint-Mariens<>Langon, et Bordeaux/Pessac <>Macau constituant le 2<sup>nd</sup> palier de renforts RER Métropolitain, intégrés à partir du SA 2022, co-financés à parité par Bordeaux Métropole

| <b>SYNTHESE DES RENFORTS DU 2<sup>nd</sup> PALIER<br/>INTEGRES A PARTIR DU SA 2022, DU LUNDI AU VENDREDI</b> |   |   |                                      |
|--|---|---|--------------------------------------|
| <b>Lignes</b>  | <b>Départ</b>   | <b>Arrivée</b>  | <b>Nombre de circulations créées</b> |
| 41.1 U Bordeaux- Libourne  | 7:05*<br>14:56*<br>16:56<br>17:25*<br>17:56<br>22:05* | 7:35*<br>15:35*<br>17:30<br>18:03*<br>18:30<br>22:34* | + 8/ JOB                             |
| 41.1 U Libourne-Bordeaux   | 6:25*<br>20:25*                                       | 6:53*<br>20:53*                                       |                                      |
| 41.2 U Bordeaux Arcachon   | 21:35<br>22:35  | 22:25<br>23:25  | + 2/ JOB                             |

JOB = « Jour Ouvré de Base »

\*train sur une liaison diamétralisées Libourne-Bordeaux-Arcachon

TOTAL : 50 circulations/semaine = 111 080 Trains.Kilomètres (Tkm).

**ANNEXE 2** - Devis de SNCF Voyageurs correspondant au 2<sup>nd</sup> palier d'offre supplémentaire (hors weekend) mis à place à partir du service annuel 2022

| CE 2021  |                        | € | semaine           |
|--|------------------------|---|-------------------|
| Période de circulation                           |                        |   | SA 22             |
| Total Km-Trains créés                            |                        |   | 111 080           |
| Offre commerciale créée (en Km)                  |                        |   | 95 200            |
| <b>CHARGES C1</b>                                |                        |   | <b>1 018 274</b>  |
| <b>CHARGES C2</b>                                |                        |   | <b>910 402</b>    |
|  | Péages RFF             |   | 430 725           |
|  | droit de sécurité EPSF |   |                   |
|  | droit ARAF             |   |                   |
|  | Prestations de base    |   | 479 677           |
|  | Sûreté                 |   |                   |
|  | Autres charges C2      |   |                   |
| <b>TOTAL CHARGES</b>                             |                        |   | <b>1 928 676</b>  |
| Offre commerciale créée (en Km)                  |                        |   | 95 200            |
| PMVK   |                        |   | 0,0848            |
| Voyageurs km                                     |                        |   | 2 082 118         |
| <b>TOTAL RECETTES ANNEE CIBLE</b>                |                        |   | <b>176 592</b>    |
| <b>contribution d'exploitation - année cible</b> |                        |   | <b>-1 752 084</b> |

après montée en charge sur 3 ans

|                       |            |
|-----------------------|------------|
| Année 2022 en CE 2021 | -1 840 380 |
| Année 2023 en CE 2021 | -1 796 232 |
| Année 2024 en CE 2021 | -1 752 084 |

Pour rappel : toute adaptation de l'offre nécessitera une révision de l'étude technique et du chiffrage fi  
L'offre construite proposée constitue un tout, organisé à partir d'un dispositif industriel imbriqué.

Lexique : RFF = Réseau Ferré de France, EPSF = Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, ARAF = Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires, PB = Prestation de base, RQ = Redevance Quai (la somme PB+RQ représente la « redevance gares »), PMVK = Prix Moyen par Voyageur Kilomètre

Chiffrage réalisé en année pleine, Conditions Economiques (CE) 2021 sur la base d'une offre théorique (hors effets calendaires)

Charges C1 tenant compte du dispositif conduite/accompagnement nécessaire à la réalisation de l'offre étudiée, d'une couverture matériel assurée Regio 2N US et de frais de distribution des recettes générées par l'offre.

C1 au train kilomètre (tkm) = 9,2 euros

Charges C2 valorisées selon :

- Barème Document de Référence des Gares (DRG) 2020
- Barème Document de Référence du Réseau (DRR) 2020

C2 au tkm = 8,2 euros

Recettes valorisées sur la base d'un prix moyen par voyageur kilomètre 2019 projeté, avec majoration tarifaire au 1<sup>er</sup> juillet.

La part de recettes intégrée à ce chiffre tient compte d'une montée en charge progressive des fréquentations sur les nouveaux services, et se base sur une hypothèse de fréquentation la première année à 50% de sa valeur cible, envisagée d'être atteinte la troisième année.

PROJETÉ

### **Annexe 3 – Echancier de versement de Bordeaux Métropole à la Région des contributions annuelles pour les paliers de renfort RER M couverts par la présente convention**

Sur la base des échanciers repris ci-dessous, Bordeaux Métropole verse à la Région Nouvelle-Aquitaine une contribution trimestrielle, correspondant au douzième du montant de la participation financière cumulée par trimestre, à dates fixes selon les modalités suivantes. Pour la première année de mise en œuvre, un échancier adapté est utilisé.

#### **Echancier 2022-2023-2024**

Basé sur le devis en annexe 2 (établi aux conditions économiques de 2021) en tenant compte d'une actualisation de 2% par an, ainsi que d'une progressivité des recettes des paliers d'offre selon les prévisions suivantes :

- année 2022 → 50% des recettes (montant intégré au devis annexe 2)
- année 2023 → 75% des recettes
- années 2024 → 100% des recettes

| <b>Dates d'appels de fonds 2022-23-24</b>     | <b>2022</b>         | <b>2023</b>        | <b>2024</b>        |
|---|---------------------|--------------------|--------------------|
| 15 février                                    | 232 648,43€         | 233 599,95€        | 232 475,67€        |
| 15 mai  | 232 648,43€         | 233 599,95€        | 232 475,67€        |
| 15 août                                       | 232 648,43€         | 233 599,95€        | 232 475,67€        |
| 15 novembre                                   | 232 648,43€         | 233 599,95€        | 232 475,67€        |
| <b>TOTAL (euros courants de chaque année)</b> | <b>930 593,72 €</b> | <b>934 399,80€</b> | <b>929 662,68€</b> |

Cet échancier pourra être adapté pour tenir compte du temps nécessaire à la mise en application de la présente convention ou de ses avenants ultérieurs.

**Annexe 4 – Pour mémoire – Synthèse des renforts d’offre mis en place au titre du RER Métropolitain, cofinancés par Bordeaux Métropole**

| <b>EVOLUTION OFFRE SEMAINE RER M- SA 2020 à SA 2022, DU LUNDI AU VENDREDI<br/>(nombre de circulations par JOB)</b> |                |                           |                |                           |
|--|----------------|---------------------------|----------------|---------------------------|
| <b>Ligne</b>   | <b>SA 2020</b> | <b>SA 2021</b>            | <b>SA 2022</b> | <b>Total renforts RER</b> |
| 41.1 U Bordeaux<>Libourne  | 23             | 27 (+4)                   | 35 (+8)        | +12                       |
| 41.2 U Bordeaux<>Arcachon  | 50             | 53 (+3)                   | 55 (+2)        | +5                        |
| <i>Dont diamétralisations Libourne&lt;&gt;Arcachon</i>   | 0              | 7                         | 32             |                           |
| 43.1 U Bordeaux<>St Mariens  | 22             | 22                        | 22             | +2 à +3                   |
| 43.2 U Bordeaux<>Langon  | 29             | 31 à 32(Ven)<br>(+2 à +3) | 31 à 32(Ven)   |                           |
| 42 U Bordeaux-Pointe de Grave  | 21             | 21                        | 22             |                           |
| 42 U Pessac<>Macau   | 21             | 21                        | 22             |                           |
| <b>Total des renforts</b>  | -              | +9 à +10                  | +10            | +19 à +20                 |

JOB = « Jour Ouvré de Base »

Convention 1<sup>er</sup> palier de renforts (non couverts par la présente convention)

Convention actuelle (2<sup>nd</sup> palier et paliers ultérieurs)

**Total des renforts RER :**

+19 circulations/JOB (+1 le vendredi)  
soit +96 circulations/semaine

Contributions annuelles totales versées par Bordeaux Métropole au titre du financement des renforts d'offre ferroviaire (toutes conventions prises en compte) :

|   | <b>Contributions annuelles prévisionnelles</b><br>(euros courants de chaque année) |                       |                       |
|---|--|-----------------------|-----------------------|
| <b>Palier de renfort</b>  | <b>2022</b>  | <b>2023</b>           | <b>2024</b>           |
| 1 <sup>er</sup> palier (à partir du SA 2021) non couvert par cette convention | 833 066,93 €   | 812 438,31€           | 828 267,07€           |
| 2 <sup>nd</sup> palier (à partir du SA 2022)                                  | 930 593,72 €   | 934 399,80€           | 929 662,68€           |
| <b>Total</b>  | <b>1 763 660,65 €</b>  | <b>1 746 838,11 €</b> | <b>1 757 929,75 €</b> |

## **Annexe 5 – Extraits de la convention Ter Nouvelle-Aquitaine 2019-2024 relatifs à la définition des charges C1 et C2**

### **TITRE 8- REGIME FINANCIER**

#### **Article 32. PRINCIPES GENERAUX**

SNCF Mobilités assure la gestion du Service et fait ses meilleurs efforts pour en améliorer l'efficacité. Outre ses obligations résultant de la réglementation comptable qui lui est applicable, il tient une comptabilité analytique permettant d'apprécier les coûts économiques relatifs aux missions qui lui sont confiées par la Région et établit annuellement un compte d'exploitation, selon les conditions précisées par le présent chapitre.

La Région exerce sa compétence en matière de tarification du service public régional de voyageurs, définie en Annexe 3-1 à la Convention, dans le respect de la législation applicable.

Le régime financier détaillé ci-après a été établi par les Parties afin d'assurer l'équilibre économique de la Convention, en tenant compte des obligations supportées par chacune d'elles dans le cadre de l'exécution du Service.

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 toute décision ou acte émanant d'une administration publique, ou d'une entité autonome au sein du Groupe Public Ferroviaire ou au sein de SNCF Mobilités pour les documents ayant un caractère opposable (par exemple : DRR, DRG, DRS), dont les effets négatifs pour SNCF Mobilités entreraient en vigueur postérieurement au 01 janvier 2019 est supportée par la Région selon sa nature, dans le cadre du C1, du C2, du C3 ou de conventions spécifiques, sur la base des justifications. De même, si l'incidence financière d'une telle évolution s'avère positive pour SNCF Mobilités, ce dernier s'engage à faire bénéficier la Région du même mécanisme. En tout état de cause, les Parties s'engagent à identifier les leviers permettant de minimiser l'impact de ces événements.

Le régime financier repose sur les principes suivants :

- SNCF Mobilités perçoit les produits d'exploitation (recettes et autres produits définis ci-après) et acquitte les charges liées à ladite exploitation ;
- un mécanisme de bonus/malus incite au respect des objectifs de qualité ;
- un mécanisme de dédommagement des usagers dans le cadre de la Garantie Fiabilité
- un mécanisme de bonus/pénalités relatif à la refonte de l'offre OPTIM'TER décrite à l'Article 9.4.2 est mis en œuvre
- un mécanisme de partage des recettes directes du trafic entre SNCF Mobilités et la Région est appliqué;
- un mécanisme de réfaction de charges et de pénalités relatif à la non réalisation de l'Offre de transport est mis en œuvre;
- un mécanisme de pénalités lié à la remise tardive de documents

- la Région verse une Contribution Financière à SNCF Mobilités.

Sauf stipulation contraire, tous les montants de la Convention et de ses Avenants sont exprimés en euros H.T (conditions économiques de 2018).

Toute modification du Service ayant une incidence financière (C1, C2, C3, et/ou recettes) fera l'objet d'un avenant.

Le compte d'exploitation du TER Nouvelle Aquitaine respecte la norme comptable française.

### Article 33. DETERMINATION DES CHARGES

Les charges, qui couvrent l'ensemble des dépenses supportées par SNCF Mobilités pour l'exploitation du Service sur le Périmètre défini aux Articles 5.1 et 5.2, sont composées :

- d'un montant de charges C1, forfaitisé, regroupant l'ensemble des charges sur lesquelles SNCF Mobilités assume le risque industriel ;
- d'un montant de charges C2, facturé *ad valorem*, regroupant l'ensemble des charges dont SNCF Mobilités n'a pas la maîtrise.
- D'un montant de charges C3, facturé *ad valorem*, regroupant les charges d'amortissements et les frais financiers relatifs aux investissements réalisés dans les gares de Nouvelle-Aquitaine financés par SNCF Gares & Connexions.

#### 33.1. Détermination des éléments constitutifs du C1

##### a) Définition

SNCF Mobilités s'engage sur un montant C1 de charges forfaitisées.

Le montant de C1 forme un tout indissociable couvrant notamment les éléments suivants :

- La circulation des trains :
  - Conduite et le cas échéant accompagnement ;
  - Energie
- Le Matériel Roulant:
  - La location, (prêt et emprunt) ;
  - Le nettoyage, l'entretien et, la maintenance (hors opérations couvertes par la convention de financement relative aux organes majeurs et par d'autres conventions spécifiques) ;
  - Les manœuvres de rames ;
  - Le vandalisme

- Les charges suivantes afférentes aux Services Routiers :
  - Charges liées aux Services Routiers de Complément ;
  - Charges liées aux Services Routiers Réguliers ;
  - Charges de gestion et de suivi des contrats ;
- Les prestations régulées, autres que la prestation de base, fournies par Gares & Connexions (ou toute autre entité qui viendrait à lui succéder), telles que définies à l'Article 25 ;
- Les prestations spécifiques non régulées définies à l'Article 25 ;
- Les autres charges, relatives notamment :
  - Aux études courantes et comptages, dans la limite du périmètre et du volume définis à l'Article 8 ;
  - Aux opérations de lutte anti-fraude définie à l'Article 14 ;
  - A l'information des voyageurs, tels que décrits à l'Article 20;
  - A la commercialisation et distribution des titres de transport telles que définies à l'Article 13 ;
  - Aux commissions de distribution versées à d'autres entités de SNCF Mobilités que la Direction régionale TER Nouvelle Aquitaine net des commissions reçues d'autres entités de SNCF Mobilités ;
  - Aux actions de communication commerciale et événementielle du ressort de SNCF Mobilités, telles que définies à l'Article 12 ;
  - Aux loyers, achats externes de fournitures et prestations ;
  - Aux fonctions support SNCF Mobilités ;
  - A la Redevance Complémentaire de Transport d'Electricité ;

Le montant des charges forfaitaires C1 est établi pour les années 2019 à 2024 aux conditions économiques (CE) 2018 à :

|  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Forfait de charges C1 en M€ constants 2018 | 270,9 | 268,1 | 263,4 | 258,7 | 254,0 | 249,9 |

Le montant des charges forfaitaires C1:

\* n'intègre pas les charges relatives à la décision de la Région intervenue fin décembre 2018 de garer bon état 10 automoteurs X72500 prévus initialement comme faisant l'objet d'une radiation. Le montant prévisionnel annuel exprimé en conditions économiques 2018 s'élève à 0,24 M€ en C1

\* n'intègre pas les charges relatives aux comptages supplémentaires décidés pour l'année 2019 pour 0.11M€.

\* intègre au titre de l'année 2019 la baisse de forfait de charge relative aux travaux réalisés sur l'infrastructure ferroviaire de la ligne Bordeaux-Sarlat (travaux de janvier à septembre) pour un montant de 2.3M€

Après prise en compte de ces évolutions du Service, la trajectoire des charges forfaitaires C1 établie pour les années 2019 à 2024 en millions d'euros constants 2018 devient :

|  | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Forfait de charges C1 en M€ constants 2018 | 271.25 | 268,34 | 263,64 | 258,94 | 254,24 | 250.14 |

Le montant du C1 est en outre indexé conformément aux modalités précisées ci-après.

## b) Indexation

### i. Indexation du forfait de charges C1

Le montant du forfait de charges C1 défini à l'Article 33.1 est indexé chaque année par une formule d'indexation qui s'appuie sur la structure des charges par grandes catégories. A chacune des catégories s'applique un indice représentatif de l'évolution de ces coûts.

L'indexation des charges C1 est appliquée chaque année à deux temporalités au titre de l'année A : pour l'établissement du Devis Prévisionnel Annuel défini à l'Article 35.2 et pour la détermination de la Contribution Financière Définitive définie à l'Article 35.3.

A partir de l'année 2019 incluse, le montant du forfait de charges C1 est indexé selon la formule suivante, à appliquer autant d'années que nécessaire :

$$C1_A^{CE A} = (1 + P_A) \times C1_A^{CE A-1}$$

avec :

$C1_A^{CE A}$  : le montant du forfait de charge C1 de l'année A (€ CE de A), ajusté, le cas échéant, par voie d'avenant

$C1_A^{CE A-1}$  : le montant du forfait de charge C1 de l'année A (€ CE de A-1), ajusté, le cas échéant, par voie d'avenant

$P_A$  : le coefficient de majoration de  $C1_A^{CE A-1}$  calculé selon la formule suivante :

$$P_A = \left( 18\% \times \frac{IPC A}{IPC A-1} \right) + 8\% \times \left( 56\% \times \frac{FODC4 A}{FODC4 A-1} + 19,8\% \times \frac{ARENH A}{ARENH A-1} + 24,2\% \times \frac{Spot A}{Spot A-1} \right) + 74\% \times \frac{IMS A}{IMS A-1}$$

Avec IMS l'indice de la masse salariale, défini comme suit :

$$\frac{\text{IMS A}}{\text{IMS A} - 1} = k + 80\% \times \frac{\text{ICHT} - \text{IME A}}{\text{ICHT} - \text{IME A} - 1} + 20\% \times \frac{\text{SMB} - \text{EV A}}{\text{SMB} - \text{EV A} - 1}$$

Dans cette formule :

- les valeurs des indices retenues pour l'année A-1 correspondent à la moyenne arithmétique des valeurs des indices constatées de janvier à décembre de l'année A-1 (à l'exception de l'indice Spot dont le calcul est précisé ci-dessous),
- les valeurs des indices retenues pour l'année A correspondent à la moyenne arithmétique des valeurs des indices constatées de janvier à décembre de l'année A (à l'exception de l'indice Spot dont le calcul est précisée ci-dessous).
- Où la constante k est fixée à 1%.  
Dans l'hypothèse où l'écart entre l'évolution de la Rémunération Moyenne du Personnel en Place (RMPP) entre A et A-1 communiquée dans le Panorama Social SNCF annuel de A+1 et l'évolution entre A-1 et A de (80% ICHT-IME + 20% SMB-EV) serait inférieure à 1%, la valeur de la constante k serait révisée à hauteur de cet écart, dans la limite de 1.

Cette formule se base sur les indices suivants :

- 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.

- 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 Electricité de France aux fournisseurs de consommateurs finals sur le territoire métropolitain continental ou de gestionnaires de réseaux 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](https://www.epexspot.com/fr/donnees_de_marche/dayaheadfixing)

Données de marché – Day-Ahead Fixing – EpexSpotAuction - Prix €/MWh.

- ICHT-IME :

Coût horaire du travail – Industries mécaniques et électriques - Base 100 décembre 2008

Source : **Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.** 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 :

Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés depuis 1998 - Tertiaire (GZ à RU) - Base 100 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>

## ii. Calcul de l'indexation prévisionnelle et définitive

Pour l'établissement en Année A-1 du Devis Prévisionnel Annuel de l'année A défini à l'Article 35.2, les Parties conviennent d'utiliser pour chaque série d'indices contenue dans la formule d'indexation ci-dessus, des valeurs prévisionnelles sur lesquelles elles s'entendent. Concernant la RMPP, les Parties conviennent d'utiliser la dernière valeur publiée. Dans le cas où les Parties ne parviennent pas à un accord sur les valeurs prévisionnelles d'indexation à prendre en compte dans l'établissement du devis prévisionnel de l'année A+1, le Devis Prévisionnel Annuel est réputé non approuvé conformément à l'Article 37.

A la détermination de la Contribution Financière Définitive de l'année A en année A+1 définie à l'Article 35.3, la régularisation portera sur les indices et la RMPP définitivement publiés par les organismes de référence.

## iii. Modification d'indice et modification de la formule d'indexation

La formule d'indexation est revue pour définir le choix d'autres indices et de leur formule de raccordement :

- en cas de disparition ou de suspension de publication des indices définis ci-dessus,
- en cas de modification conséquente d'un des indices ou de leurs composants,

Toute modification de la formule d'indexation est ainsi régularisée par voie d'avenant à la Convention.

### 33.2. Détermination des charges C2 facturées ad valorem

Les charges C2, sont facturées selon le DRG, DRR, DRS en vigueur et selon les règles de gestion afférentes et en vigueur de SNCF Mobilités, qui sont décrites à la Région sur sa demande.

Ces charges couvrent :

- Les charges de capital du Matériel Roulant conformes aux normes comptables en vigueur (charges financières, dotations aux amortissements et reprises sur subvention) sur le périmètre des matériels visé à l'Annexe 7-1-a ;
- Les charges liées au Matériel Roulant suivantes :
  - Les charges de démantèlement telles que définies à l'Article 28.3.a
  - les frais de transfert en cas de reprise du Matériel Roulant par la Région telle que définie à l'Article 28.1 ;
- La redevance versée à l'EPSF ou tout autre organisme qui s'y substituerait, sur la base des justificatifs présentés par SNCF Mobilités à la Région ;
- La redevance versée à l'ARAFER ou tout autre organisme qui s'y substituerait sur la base des justificatifs présentés par SNCF Mobilités à la Région ;
- Les impôts et taxes dont, notamment :
  - La Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait sur la base des justificatifs présentés par SNCF Mobilités à la Région;
  - La Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait sur la base des justificatifs présentés par SNCF Mobilités à la Région;
  - La Taxe pour Frais de Chambre de Commerce et d'Industrie (TFCCI) ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait sur la base des justificatifs présentés par SNCF Mobilités à la Région;

- L'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait sur la base des justificatifs présentés par SNCF Mobilités à la Région;
- La Taxe sur les salaires ;
- Tout autre impôt ou taxe appelés à succéder à l'un d'entre eux ou tout autre impôt ou taxe qui s'y substituerait, sur la base des justificatifs présentés par SNCF Mobilités à la Région
- Les prestations de réservation et de fonctionnement du service Accès TER et les Services Routiers de Transports des Personnes à Mobilité Réduite;
- Les redevances pour l'usage des infrastructures ferroviaires telles qu'elles figurent au DRR. A la date de signature de la Convention, ces redevances comprennent :
  - la redevance de marché ;
  - la redevance de circulation ;
  - la redevance complémentaire d'électricité ;
  - la redevance quai ;
 Toute modification de ces redevances au cours de l'exécution de la Convention est répercutée à la Région ;
- Les charges relatives au vandalisme au-delà d'un montant de 600 K€ HT tel que visé à l'Article 31 le cas échéant ;
- Les charges relatives à la sûreté telles qu'elles figurent au DRS;
- Les redevances liées à la prestation de base définie à l'Article 25 fournie par Gares & Connexions (ou toute autre entité qui viendrait à lui succéder), diminuées du montant associé repris en charges C3 tel que décrit à l'Article 33.3.
- Les études prévues à l'Article 8 le cas échéant

Pour l'établissement en année A-1 du Devis Prévisionnel Annuel de l'année A défini à l'Article 35.2, les Parties conviennent d'utiliser, pour chaque poste de charge du C2, des valeurs prévisionnelles sur lesquelles elles s'entendent.

A la détermination de la Contribution Financière Définitive de l'année A en année A+1 définie à l'Article 35.3, les charges de C2 seront répercutées à la Région par SNCF Mobilités sur la base des dépenses comptabilisées par cette dernière et sur présentation des pièces justificatives. L'élaboration des justificatifs respecte un principe de bonne foi et de sincérité quant aux informations qui y sont portées.