

Transports et aménagement du territoire

Schémas régionaux de transports

Rapport du Groupe interministériel de coordination

© La Documentation Française, Paris, 1978.

ISBN : 2-11-000187-9

Paris, le 30 MARS 1978

AT/AP - 1052 -

Monsieur le Président,

Vous m'avez adressé, au début du mois de février, le rapport du groupe interministériel qui a été créé et placé sous votre présidence en mai 1974 pour coordonner l'étude et la mise en place de schémas régionaux de transports collectifs de voyageurs.

J'ai pu ainsi mieux mesurer le succès rencontré par cette politique auprès de ses divers correspondants qu'ils soient locaux ou nationaux, techniciens ou politiques. Ce succès, allié à la difficulté propre du sujet traité, souligne la justesse des impulsions que vous avez su leur donner grâce aux travaux que vous avez dirigés.

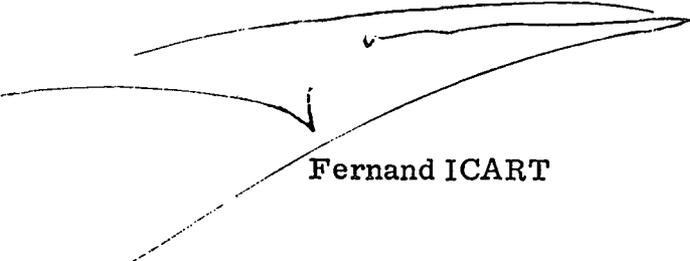
Vous avez bien voulu, également, comme je vous l'avais demandé, évoquer dans ce rapport les conditions principales du développement futur de cette politique.

Vos conclusions portent sur l'élargissement de l'expérience de régionalisation à mesure de l'adoption de nouveaux schémas, et sur les aménagements nécessaires du contrôle administratif de leur mise en œuvre.

J'ai le plaisir de vous annoncer que le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, auquel je les ai soumises, a adopté ces conclusions.

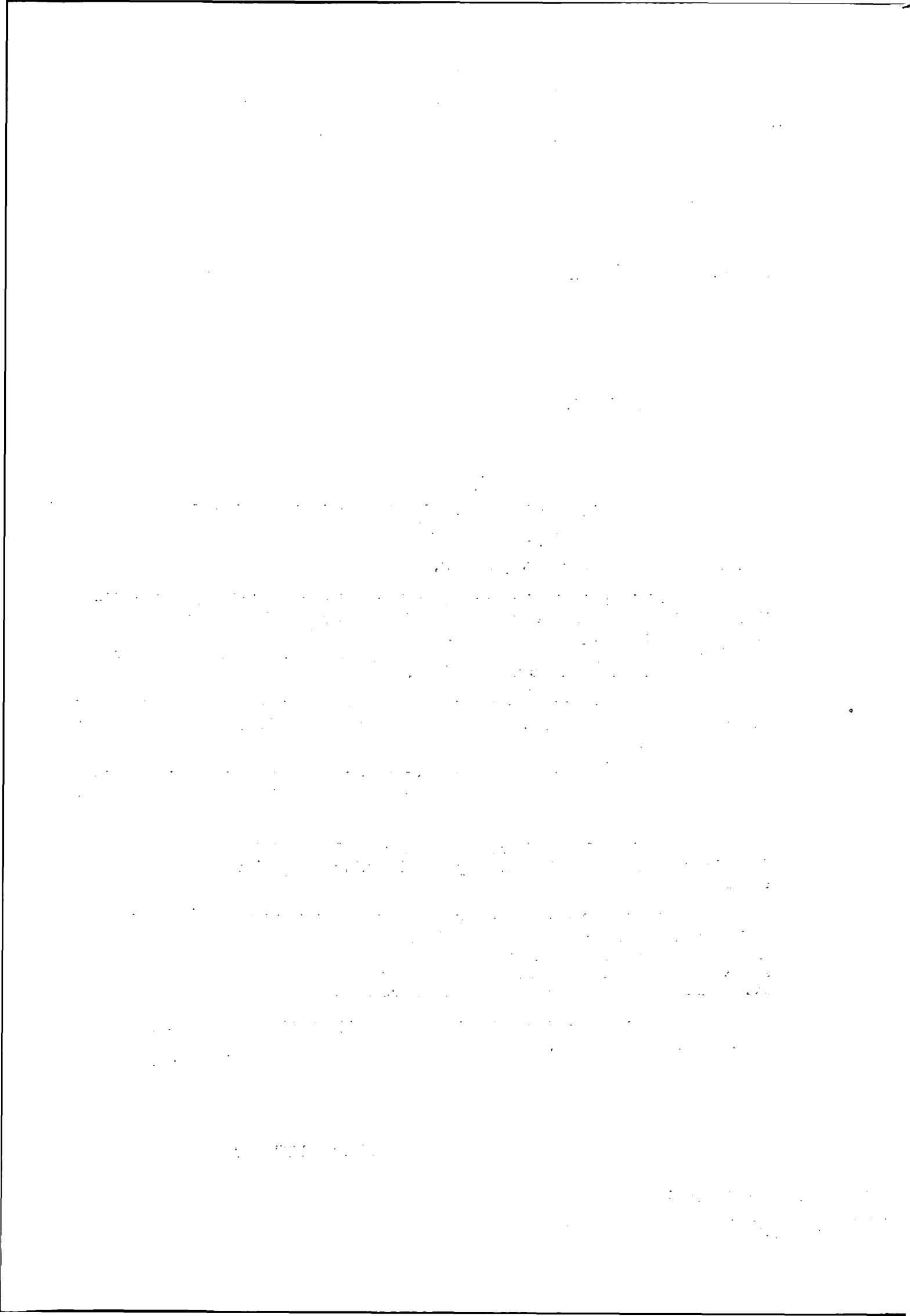
Je tiens à vous remercier pour la qualité et l'importance de la tâche que vous avez ainsi accomplie à la tête du groupe interministériel pour la coordination des schémas régionaux de transports. Au-delà de cette mission achevée, je n'en continuerai pas moins de compter en cette matière sur vos avis éclairés de Président de la section des Travaux Publics du Conseil d'Etat.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Fernand ICART

Monsieur Roger GREGOIRE
Président de Section
au Conseil d'Etat



**RAPPORT DU GROUPE INTERMINISTERIEL
DE COORDINATION DES SCHEMAS REGIONAUX
DE TRANSPORTS**

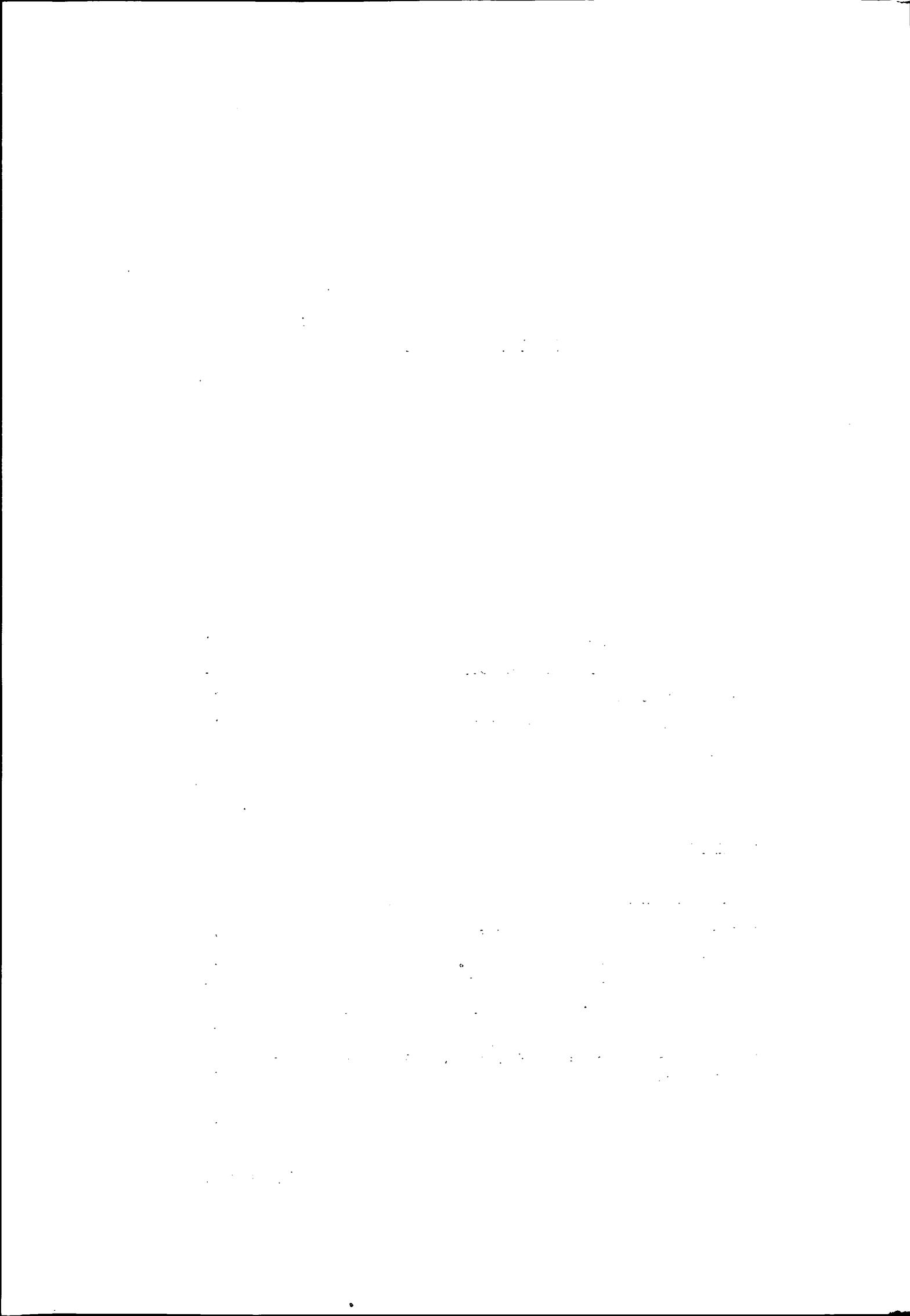
SOMMAIRE

	Pages
Introduction	7
I - Conception des schémas	7
II - Régionalisation des compétences	9
III - Premiers schémas	12
IV - Aperçus sur le développement de la politique régionale	18
Conclusion	18

ANNEXES :

1. Lettre de mission	21
2. Composition du Groupe de Travail	23
3. Directives aux régions du 28 février 1975	24
4. Décret du 30 août 1977	27
5. Réseaux des liaisons retenues par les schémas approuvées au 1 ^{er} janvier 1978	29
6. Convention type entre un Etablissement Public Régional et un transporteur routier	35
7. Convention type entre un Etablissement Public Régional et la SNCF	49

Février 1978



INTRODUCTION

Les progrès et la diffusion de l'automobile — et accessoirement des vélomoteurs — ont réduit considérablement, hors des villes et sur les courtes et moyennes distances, le recours aux transports collectifs de voyageurs. En présence de cette évolution, les pouvoirs publics ne sont pendant longtemps intervenus que pour aider financièrement les transporteurs et réduire les effets de la concurrence. Au cours des trente dernières années peu de mesures ont été prises en vue d'une meilleure adaptation des services, notamment des services publics, aux besoins de la population.

La situation n'a cessé de s'aggraver notamment sur deux points :

- d'une part, la qualité des prestations s'est progressivement dégradée aux dépens de la fraction très importante de la population active qui ne peut disposer d'un véhicule individuel ainsi que des populations rurales que l'isolement pousse à l'exode ;
- d'autre part, les services omnibus ferroviaires accusent un déficit croissant supporté par l'Etat en vertu des accords conclus avec la SNCF.

Dès le début des années 70, des études et des actions expérimentales ont été entreprises, au niveau de certaines circonscriptions d'action régionale (Lorraine et Centre notamment) en vue de mieux connaître les besoins des usagers et de tenter de les satisfaire (par exemple par la mise en place de « dessertes cadencées »). De ces initiatives est née l'idée des schémas régionaux de transports, documents prospectifs « non datés » où seraient inscrites par avance les réalisations souhaitables.

C'est la crise de l'énergie et le désir de limiter la part des transports individuels sur les trajets à courte et à moyenne distance qui ont conduit le gouvernement à décider, au cours du conseil restreint sur l'énergie, du 5 mars 1974, la mise à l'étude de schémas régionaux de transports collectifs ferroviaires et routiers offrant un bon service pour un coût minimum pour la collectivité. Dans un premier temps, un essai devait être mené dans un certain nombre de « régions pilotes », Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Centre, Alsace, Lorraine, Limousin.

Le groupe interministériel, auteur du présent rapport, créé le 7 mai 1974 reçut alors pour mission :

- de mettre au point des directives pour l'élaboration des schémas régionaux de transports,
- d'aider les régions intéressées dans le choix des méthodes d'étude et la préparation tant des schémas régionaux que les programmes d'action envisagés pour l'application de ces schémas,
- de veiller à la coordination des moyens d'exécution relevant de l'Etat ou de tout organisme public ou privé agissant sous le contrôle de l'Etat.

I. CONCEPTION DES SCHEMAS

1. Directives pour l'élaboration des schémas Participation régionale

Dès sa première réunion, le 17 juin 1974, le groupe interministériel soulignait la nécessité de confier progressivement aux mêmes instances l'appréciation des besoins et l'adoption des schémas. Il estimait notam-

ment indispensable que les assemblées régionales assurent la direction des études, participent à leur coût et en tirent les conclusions.

Les préfets des six régions pilotes, réunis avec les membres du groupe, précisèrent que les instances régionales s'intéresseraient aux schémas dans la mesure où elles disposeraient à l'avenir des moyens réglementaires et financiers nécessaires pour en assurer la mise en œuvre. Il n'était, par exemple, guère concevable de les convier à définir une meilleure organisation des dessertes si la fermeture et le transfert des lignes omnibus ferroviaires continuaient à être décidés par l'Etat.

En exposant aux conseils régionaux le principe des schémas à élaborer, les préfets des régions pilotes purent laisser entendre que des mesures de décentralisation étaient envisagées. La décision, prise par le Premier Ministre, le 1^{er} juillet 1974, de suspendre les fermetures ou transferts de lignes omnibus ferroviaires, bien que répondant à des considérations étrangères à cette décentralisation, leva une difficulté majeure.

Ainsi les directives, adressées le 28 février 1975 (annexe 3) par le groupe interministériel furent-elles bien accueillies. Dans l'ensemble, les régions pilotes acceptèrent de contribuer pour un tiers au coût des études, les deux autres tiers étant pris en charge par l'Etat. Ces régions se dotèrent d'un « comité directeur », composé de représentants du Conseil Régional et du Comité Economique et Social et, à titre consultatif, de fonctionnaires et de représentants des transporteurs et des usagers. Les services régionaux de l'Equipement (*) furent chargés de conduire, avec l'aide éventuelle des OREAM, et pour le compte de l'établissement public régional, l'étude des transports collectifs régionaux, que d'ailleurs la plupart d'entre eux avait déjà entreprise.

2. Assistance méthodologique aux régions

Définition d'un schéma

Pour assurer cet aspect de sa mission et en l'absence de toute préparation, le groupe interministériel a confié à ses rapporteurs le soin de constituer et d'animer un collège d'experts, dit « groupe technique ».

Avant même que les directives du 28 février aient pu être édictées, il avait été convenu que dans les six régions pilotes les services techniques entreprendraient des études selon les méthodes qui leur paraîtraient les plus appropriées. Aussi le groupe technique a-t-il été composé des experts chargés de ces études, auxquels ont été adjoints des fonctionnaires des administrations centrales concernées et des représentants des transporteurs.

De juillet 1974 à décembre 1975, ce groupe s'est réuni régulièrement pour échanger des informations sur les diverses méthodes employées et confronter ces méthodes et les résultats obtenus. Ses travaux ont permis non seulement de proposer une méthodologie et des exemples d'expériences, mais aussi de préciser certains aspects essentiels de la définition et du contenu des schémas. Ses conclusions, adoptées par le groupe interministériel le 6 février 1976, ont été publiées à la fin de la même année et largement diffusées sous le titre de « Références méthodologiques pour l'élaboration des schémas régionaux de transports collectifs ».

(*) Aujourd'hui Directions Régionales de l'Equipement.

Une définition du schéma régional de transports a pu ainsi être mise au point :

- le schéma sélectionne, et définit comme d'intérêt régional, un réseau constitué de lignes routières et ferroviaires de transport collectif ;
- le schéma fixe les objectifs à atteindre par l'organisation des services assurés sur ce réseau, dans un souci de cohérence, d'efficacité, de conformité aux besoins et aux objectifs régionaux d'aménagement et de développement ;
- le schéma est établi compte tenu de l'état des infrastructures disponibles ; des aménagements coûteux de celles-ci ne peuvent pas être incorporés au schéma, ni posés comme préalable ;
- quoique non daté, le schéma appelle une réalisation aussi rapide que possible ; à titre indicatif, son horizon est limité à cinq ans ; sa faisabilité est vérifiée par une évaluation de son coût total à la charge des diverses collectivités publiques (dans l'hypothèse théorique de sa réalisation immédiate) ;
- il peut être détaillé sur l'aménagement de chaque ligne ou sur les mesures générales de promotion du réseau mais le schéma ne peut être discuté et approuvé que globalement ; il est révisable ou actualisable dans les mêmes conditions ;
- l'approbation du schéma est du seul ressort de l'établissement public régional.

Enjeux, définitions et références méthodologiques des schémas régionaux de transport ont été résumés dans une brochure illustrée éditée par la Direction des Transports Terrestres et la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale. Sa diffusion a coïncidé avec l'envoi, le 16 avril 1976, de directives du groupe interministériel aux dix nouvelles régions qui avaient décidé de leur propre initiative, dès la fin de 1975, l'élaboration d'un schéma.

Cette généralisation de l'expérience a fait suite à des échanges de vue sur le résultat des premières études, sur les difficultés rencontrées, sur les directives émanant des instances nationales. Un premier colloque avait réuni à Lille, en septembre 1975, des élus régionaux des administrations, des techniciens et des transporteurs. Un second colloque, tenu à Aix-en-Provence en janvier 1977, permit d'approfondir les confrontations. Celles-ci ont fait ressortir non seulement l'intérêt technique et économique porté aux schémas régionaux, mais encore leur réalité administrative et politique.

Restait à fixer les modalités de mise en œuvre de ces nouveaux instruments et, en premier lieu, à définir les compétences qui seraient conférées aux régions à cette fin.

II. REGIONALISATION DES COMPETENCES

A la suite d'une décision du Gouvernement, le groupe interministériel avait invité les régions pilotes à travailler dans l'hypothèse où l'effort financier consenti par l'Etat en faveur des transports régionaux, notamment des lignes ferroviaires omnibus, serait maintenu, mais où les sommes correspondantes pourraient être utilisées différemment à l'initiative des instances régionales.

La perspective d'une décentralisation avait été à l'origine de l'intérêt porté par ces instances à l'élaboration des schémas.

Les travaux préparatoires à cette régionalisation furent animés par le Secrétariat d'Etat aux Transports sur les instructions du Premier Ministre, dans des réunions distinctes de celles du groupe interministériel, mais composées de manière à permettre la meilleure coordination.

1. Le cadre institutionnel

Le cadre institutionnel dans lequel doit être menée la politique régionale de transports collectifs est défini par la loi du 5 juillet 1972. Il appartient au conseil régional de déterminer cette politique, après avis du Comité Economique et Social et au préfet de région de la mettre en œuvre, en utilisant pour cela les services de l'Etat. En d'autres termes, l'autorité régionale de transport est l'établissement public régional.

Entre les sessions un groupe de travail désigné par le conseil régional peut être chargé de suivre les réalisations. Le conseil peut aussi déléguer, soit à son bureau, soit à une commission élue en son sein, le pouvoir de prendre des décisions ou de formuler des avis en la matière (article 12 de la loi). Rien n'interdit, par ailleurs, le maintien des « comités directeurs » constitués pour l'étude des schémas et où sont représentés, à côté des services de l'Etat, les transporteurs et les usagers ; mais ces comités ne sauraient jouer qu'un rôle de conseil auprès des assemblées régionales.

Ce dispositif peut être complété. Ainsi la région Provence-Côte d'Azur a fait appel à une association, constituée sous le régime de la loi de 1901, pour mener une campagne d'information sur les transports collectifs. On peut souhaiter la constitution, à un stade ultérieur, de syndicats mixtes associant l'établissement public régional et les départements de la région.

2. Le décret du 30 août 1977

Le cadre institutionnel qui vient d'être décrit a permis l'élaboration des schémas : la mise en œuvre de ces derniers nécessitait un véritable transfert de compétences. Cette réforme, préparée en 1975, annoncée le 24 février 1976 par une déclaration du Premier ministre, fait l'objet du décret n° 77-992 du 30 août 1977 (annexe 4).

Il s'agit encore d'une expérience, qui s'appliquera aux seules régions dont le conseil régional sera demandeur et qui seront désignées par décret. Bien qu'elle constitue un pas sensible dans le sens de la décentralisation, cette expérience reste partielle.

Les établissements publics régionaux bénéficiaires de l'expérience pourront non seulement financer des dépenses d'études, d'aménagement et de fonctionnement des transports collectifs dans le cadre régional, mais encore :

- proposer à l'Etat des mesures de réorganisation et de simplification des services omnibus ferroviaires qui leur paraîtraient opportunes ;
- passer avec les transporteurs des conventions d'exploitation de services de transport ou, pour les lignes qui ne sont pas déjà exploitées sous le régime de la concession, de contrats de concession. Les conventions et contrats de concession devront être conformes à des modèles types arrêtés par le ministre chargé des transports ;

— acquérir du matériel roulant tant ferroviaire que routier en vue de sa mise à la disposition de la Société Nationale des Chemins de Fer Français ou des transporteurs routiers, conformément aux dispositions des conventions types arrêtées par le ministre chargé des transports.

Ces établissements disposeront pour ce faire de leurs ressources propres, mais surtout d'un versement annuel de l'Etat égal au montant en valeur actualisée des économies réalisées dans le financement des services omnibus et résultant des décisions prises sur leur proposition en application du schéma régional de transport.

Cette manière de calculer la contrepartie financière des responsabilités transférée de l'Etat aux régions tend à éviter que ces dernières ne consacrent des sommes croissantes à des transports de moins en moins adaptés aux besoins et à les inciter, au contraire, à promouvoir une organisation de ces transports locaux compatibles avec des objectifs cohérents d'aménagement régional. On peut en effet espérer que le conseil régional sera plus que l'autorité gouvernementale à même de négocier avec les instances locales les réorganisations approfondies qui s'imposent et que les schémas définissent.

Au reste, l'Etat peut décider d'accorder une aide financière spéciale de manière temporaire et dégressive, pour faciliter certaines opérations (dessertes cadencées, expérimentation en zone rurale, etc.). Ces interventions ont un caractère temporaire et prennent la forme de subventions calculées selon un taux dégressif (en général 50 % du déficit pour la première année, 30 % pour la seconde, 20 % pour la troisième).

Tout en reconnaissant les possibilités ouvertes par la réforme, le groupe interministériel a noté :

— d'une part, qu'aucune articulation n'a été établie entre le décret du 30 août 1977 et les textes de 1949 sur la coordination des transports, lesquels confèrent aux autorités départementales le soin d'organiser les services de transport routier. Peut-être eût-il été souhaitable de prévoir explicitement dans le nouveau décret l'inscription d'office et à titre provisoire des services réorganisés par la région aux plans départementaux en vigueur ;

— d'autre part, que le mode de calcul du versement annuel de l'Etat retenu par le décret du 30 août 1977 pour efficace qu'il soit crée une inégalité certaine entre les régions riches d'un potentiel d'économies à réaliser parce que peu de dessertes ferroviaires omnibus y ont été supprimées avant 1974 et les autres. Le groupe souhaite que les textes qui seront adoptés au terme de la période expérimentale prévoient l'adaptation de la présente formule de financement.

3. Les mesures complémentaires

Ces mesures de décentralisation demandent à être complétées sur divers plans.

D'une part, il faut un cadre pour les négociations à mener entre les établissements publics régionaux et les transporteurs publics régionaux. Le décret du 30 août 1977 prévoit des conventions types qui auront un caractère obligatoire. Il ne s'agit pas d'établir un cadre rigide ou trop contraignant, mais au contraire de donner aux régions des moyens souples d'action. Il est, en effet, nécessaire de permettre aux régions de s'engager dans des conditions clairement définies dans des opérations d'amélioration des services de transport. A cet égard, les négociations ne peuvent qu'être facilitées par la définition de systèmes préétablis de calcul de charges et recettes.

En matière de convention avec la SNCF, il n'existe à l'heure actuelle qu'une convention type collectivités locales-SNCF applicable aux services omnibus et qui règle les modalités de calcul des charges et recettes. L'adaptation et la redéfinition de ces clauses pour traiter le cas des relations Région-SNCF viennent d'être achevées. Elles constituent un préalable indispensable à la mise en œuvre d'un schéma régional de transport. Par ailleurs, une convention type d'acquisition du matériel roulant, rendue nécessaire par certaines améliorations de desserte demandées par des collectivités, a été préparée ; cette convention prévoit les conditions de mise à disposition du matériel à la SNCF par la collectivité et les conditions de rachat éventuel par la SNCF.

Parallèlement, des clauses types portant sur l'amélioration ou la mise en place de services routiers ont été mises à l'étude. Elles doivent faciliter les négociations en ce qui concerne l'inscription des services, les durées d'exécution, le contrôle par la collectivité, la responsabilité financière, la rémunération des transporteurs.

D'autre part, il apparaît nécessaire d'adapter les textes de 1949 sur la coordination des transports. Cette réglementation est aujourd'hui inadaptée sur divers points ; elle risque de compromettre l'amélioration des services régionaux, ainsi que certaines régions le signalent déjà.

III. PRESENTATION DES SCHEMAS REGIONAUX DE TRANSPORTS APPROUVES PAR LES ASSEMBLEES REGIONALES DIFFICULTES RENCONTREES PAR CERTAINES REGIONS PILOTES

Huit régions se sont prononcées sur un projet de schéma régional de transport collectif :

- six pour l'adopter purement et simplement : Centre, Limousin, Lorraine, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Provence-Côte d'Azur,
- une, l'Alsace pour l'adopter avec réserve,
- une enfin, Poitou-Charentes, pour le repousser et demander des études complémentaires.

Toutes ces régions, sauf le Nord-Pas-de-Calais et Provence-Alpes-Côte d'Azur, avaient été au nombre des « régions pilotes » au titre des études de schéma.

Les résultats des délibérations sont résumés ci-dessous. Comme on le constatera, certains des schémas adoptés (Centre, Provence-Alpes-Côte d'Azur) comportent des projets d'infrastructures ferroviaires ; or de telles opérations ne relèvent pas des schémas dont la définition a été rappelée plus haut et l'Etat ne saurait les subventionner. Le schéma du Nord constitue un cas particulier, la région souhaitant contracter pour acheter du matériel roulant ferroviaire ; le recours aux caisses de crédit public n'a été admis qu'à titre exceptionnel.

1. Les régions de Lorraine, du Nord-Pas-de-Calais et des Pays de la Loire peuvent bénéficier dès à présent des dispositions du décret du 30 août 1977

En effet, au vu de la demande qu'elles ont formulée en même temps qu'elles approuvaient leur schéma au début de l'été 1977, un décret du

7 décembre 1977 les a désignées comme régions d'expérience. Les principes généraux retenus par chacune d'elles sont d'ailleurs très différents.

La Lorraine (schéma adopté le 6 juin 1977)

Le schéma régional de transport de la Lorraine est sans doute le plus « classique ». Il comporte des transferts sur route d'omnibus ferroviaires inadaptés, des modifications d'autres services omnibus, des refontes ou création de services routiers, ainsi que des actions « horizontales » (information des usagers, etc.)... Les dépenses supplémentaires sont financées annuellement par les économies réalisées (pour 14 millions de F/an environ) et sur ressources propres de l'établissement public régional (pour 2 millions de F/an environ).

Une action portant sur le transport à la demande en zone rurale a été lancée dans le secteur de Gondrecourt en septembre 1977. Une opération test de desserte à la fois ferroviaire et routière sur la liaison Nancy-Château-Salins a été mise en œuvre le 23 janvier 1978.

Les difficultés administratives rencontrées pour la réaliser soulignent notamment l'urgence d'une harmonisation des tarifs sociaux des nouveaux services routiers avec ceux de la SNCF : l'établissement public régional n'a finalement admis de supporter son coût que pour une première année.

Pays de la Loire (schéma adopté le 4 juillet 1977)

Le schéma prévoit des restructurations de dessertes, des créations et des améliorations de services sur les axes du réseau régional préalablement défini en fonction du réseau national SNCF existant. Il entraîne à la fois un accroissement de l'usage de la voie ferrée et des transferts sur route adaptés aux besoins.

Le financement des actions nouvelles qui comporte, en outre, des mesures concernant l'information des usagers, l'accueil du public, et l'acquisition de matériel ferroviaire fera appel à certaines économies prévisibles dans l'exploitation du réseau omnibus existant et à diverses participations de l'établissement public régional, des collectivités locales et des transporteurs pour un montant annuel d'environ 6 MF, base 1975.

Une opération pilote de desserte ferroviaire remplaçant une desserte mixte entre Nantes et Cholet a été réaménagée, après une première année d'expérience, par un doublement des services.

Le Nord-Pas-de-Calais (schéma adopté le 5 juillet 1977)

Le schéma du Nord-Pas-de-Calais présente des caractères très originaux, qui tiennent d'ailleurs au type de région concernée. C'est ainsi qu'il repose sur une refonte totale des services omnibus ferroviaires de la région : par un renouvellement complet du matériel roulant, des rendements très supérieurs seraient obtenus et 20 % de services supplémentaires pourraient être assurés. Le coût de ce renouvellement est estimé à 200 millions de francs. Il est assuré par l'établissement public régional.

Compte tenu de ces caractères particuliers, le schéma du Nord sera mis en œuvre selon des modalités spécifiques. L'établissement public régional achètera le matériel roulant nécessaire grâce à une autorisation d'emprunt auprès des caisses de crédit public. Par ailleurs, une convention ayant exceptionnellement un caractère tripartite (Etat, EPR, SNCF)

déterminera les conditions de fonctionnement des services ferroviaires correspondant à ce volet du schéma et la façon dont seront prises en compte leurs incidences financières.

Le volet « routier » du schéma devrait permettre par le jeu de conventions entre les transporteurs et l'établissement public régional d'adapter progressivement l'offre de transport routier.

2. Trois autres régions, Centre, Provence-Alpes-Côtes d'Azur et Limousin, sont candidates à l'expérience de décentralisation

Le Centre (schéma adopté le 30 septembre 1977)

Le schéma tient compte de la situation géographique particulière de la région Centre ; région très étendue, parcourue par de puissants courants de transit, et de ce fait, fortement polarisée vers Paris. Il propose d'utiliser au mieux cette conjoncture par un « maillage » approprié des transports collectifs de niveau régional ; c'est le « réseau d'armature » (carte jointe en annexe) qui sera lui-même obtenu :

- en rétablissant, là où elles ont périclité, des liaisons transversales efficaces ;
- en tirant mieux parti des grandes liaisons nationales traversant la région.

Le premier volet comporte trois actions : pour deux d'entre elles l'option ferroviaire est retenue conjointement avec un transfert sur route des dessertes omnibus ; pour la troisième, il est fait appel à un service de cars de très bonne qualité. Le second volet consiste en un ensemble de mesures qui tendent à remplacer par de bons trains « régionaux » des services omnibus plus lents. Les actions d'accompagnement comprennent notamment l'étude immédiate d'un important réseau de rabattement par services de cars express, le stationnement près des gares, l'accueil du public, un indicateur horaire régional.

Le schéma nécessite la réhabilitation de deux infrastructures ferroviaires, ce qui conduit à un coût d'investissement élevé de 24 millions de francs.

Les charges de fonctionnement qui seraient de 14 MF par an environ, si toutes les opérations étaient mises en œuvre simultanément sont réparties entre les économies sur services omnibus (7,3 MF), des subventions d'Etat et des collectivités. Au bout de quelques années l'équilibre d'exploitation doit être obtenu pour la plupart des opérations.

Provence-Alpes-Côte d'Azur (schéma adopté le 5 décembre 1977)

Le schéma prévoit d'une part un programme pluri-annuel d'actions globales (information des usagers, programme d'implantation d'abris-bus...) et une série d'actions ponctuelles telles que l'organisation d'une desserte Nice-Digne. Le Conseil régional s'oppose en principe à toute fermeture de ligne ferroviaire et demande à l'Etat de « transférer aux régions des ressources spécifiques pour le service public des transports collectifs régionaux ».

Du point de vue financier deux variantes sont prévues (coût de fonctionnement et d'investissement cumulés sur 4 ans : 58,9 MF et 91,4 MF) et c'est au cours de la programmation des actions que leur montant sera précisé.

Le Limousin (schéma approuvé le 14 novembre 1977)

La procédure d'adoption du schéma du Limousin a été légèrement différente de celle des autres régions. Ici, en effet, les options essentielles ont été approuvées par le Conseil Régional en janvier 1977, les dispositions précisées par la commission déléguée en novembre.

En raison de sa présentation, de son pragmatisme et de son réalisme, ce schéma mérite d'être cité en modèle. Son premier but est d'aboutir, sans moyens supplémentaires importants, à une réorganisation des transports collectifs, par des transferts sur route, des modifications d'horaires et d'itinéraires et quelques créations de services ; accessoirement des actions horizontales, comme l'édition d'un indicateur régional, sont envisagées.

La variante la plus complète aboutit à un coût de 5,4 MF, par an, dont une part (2,7 MF) serait financée par les économies dues aux transferts ; cette somme suffirait à équilibrer la variante moyenne.

Trois expériences pilotes ont déjà été lancées : amélioration de desserte de l'axe ferroviaire Limoges-Ussel, desserte de Guéret par la gare de la Souterraine en car, circuits de desserte de la zone rurale et touristique de Vassivière-en-Limousin. Le succès global de ces expériences mérite d'être souligné.

3. Deux régions : l'Alsace et Poitou-Charentes doivent être examinées à part

L'Alsace

Le schéma présenté au Conseil régional prévoit, outre une série d'améliorations des dessertes ferroviaires ou routières, l'organisation d'une desserte cadensée Nord-Sud (Métralsace). En ne retenant que les premières actions, le bilan est positif (+ 1 MF) grâce aux économies dues à certains transferts sur route ; si l'on tient compte de Métralsace, il devient nettement déficitaire.

La délibération du Conseil régional du 4 novembre 1977 approuve le schéma sous réserve de la nature exacte des conventions types à paraître et notamment des conditions financières dans lesquelles elles permettront de réaliser Métralsace. Le Conseil régional charge son groupe technique d'étudier ces textes et de participer si possible à leur élaboration. Il ne demandera à bénéficier de la régionalisation qu'après examen des conclusions de ce groupe.

Les problèmes spécifiques posés par Métralsace, opération située financièrement hors du schéma, mais dont le schéma dépend presque entièrement, ont certainement contribué aux difficultés rencontrées pour adopter sans réticence le schéma proposé.

Le Poitou-Charentes

Le schéma présenté à l'examen du Conseil régional, limité essentiellement au réseau d'armature suivant les instructions du groupe de travail, a vu sa consistance se restreindre au fur et à mesure des diverses concertations auxquelles il a donné lieu. Il manquait d'ambition et témoignait d'une concertation insuffisante avec les élus et les transporteurs.

Le Conseil, hostile au principe du transfert de responsabilité, ne l'a cependant pas rejeté définitivement. Il a décidé de surseoir à sa décision et a demandé : que soit complétée l'étude du réseau d'armature par l'examen des transports de rabattement, particulièrement en zone rurale ; que les conseils généraux des quatre départements soient consultés et qu'enfin soit précisée la politique des pouvoirs publics sur la politique globale des transports dans l'Ouest.

Un nouvel examen pourrait avoir lieu à la session d'automne. En tout état de cause, le Conseil régional a précisé dans sa délibération qu'il n'accepterait aucun transfert de charges qui ne serait pas assorti d'un transfert de ressources de l'Etat. Compte tenu de cette position et de son hostilité aux transferts sur route, la marge de manœuvre est très étroite.

IV. APERÇUS SUR LES CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT DE LA POLITIQUE REGIONALE DE TRANSPORTS

Compte tenu des principes dégagés et des résultats obtenus depuis bientôt quatre ans, le groupe interministériel estime que la politique décentralisée des transports collectifs peut se développer grâce

- à un aménagement de l'expérience en cours dans les régions qui ont adopté un schéma,
- à l'extension des mesures de décentralisation à l'ensemble des régions,
- à une réorganisation des transports réguliers au niveau départemental.

Il serait vain de dissimuler que ces trois séries de mesures se heurtent à des difficultés que les régions d'expériences n'ont pas manqué de signaler.

1. Aménagement de l'expérience de régionalisation

L'application du décret du 30 août 1977 est quelque peu freinée par les comportements acquis tant des autorités de tutelle que des transporteurs, par des divergences d'interprétation sur le mode de calcul des versements annuels de l'Etat, enfin par la complexité des règles tarifaires.

a) Sur le premier point, la publication des conventions types qui viennent d'être arrêtées et qui sont jointes en annexe réduira les délais et les points de friction : ces conventions donnent aux instances régionales une marge de manœuvre suffisamment large dans leurs rapports avec les transporteurs ; leurs dispositions financières sont néanmoins assez précises pour que les autorités de tutelle ne soient pas conduites à remettre en cause les accords régulièrement conclus.

D'une manière générale, il est souhaitable que les contrôles a priori, d'ordre technique et financier, interviennent rapidement et se limitent à l'essentiel. En régime définitif l'intervention des autorités centrales sur les schémas régionaux de transports collectifs devra être réduite au minimum.

A ce sujet, le groupe a noté avec satisfaction l'évolution des structures de la SNCF qui accorde plus d'autonomie aux directions régionales. Il souhaite que la capacité d'initiative commerciale y soit développée à la

mésure des compétences dévolues aux autorités régionales pour l'organisation des transports collectifs.

b) Les dispositions du décret du 30 août 1977 relative au transfert de ressources de l'Etat aux régions ont fait l'objet d'interprétations divergentes. Le groupe interministériel croit devoir affirmer les principes suivants :

— les économies d'exploitation obtenues à la suite d'une meilleure organisation ou d'une promotion des services omnibus prévues au schéma régional doivent sans conteste être attribuées à la région ; elles seront donc prises en compte pour le calcul des versements prévus à l'article 2 du décret :

— en revanche les économies qui pourraient résulter du remplacement de matériel ferroviaire ancien par un matériel plus performant acquis par la région ne doivent pas être en principe retenues dans ce calcul ; elles représentent en effet une anticipation sur des aménagements que la SNCF aurait été à même de réaliser plus ou moins vite ; chaque cas devra faire l'objet d'un examen particulier ;

— chaque région doit pouvoir, si nécessaire, conclure avec la SNCF une convention portant sur la réorganisation de plusieurs dessertes et présenter en conséquence un bilan financier unique pour l'ensemble de ces dessertes.

c) Des biais regrettables sont introduits dans l'arbitrage opéré par les régions entre transport routier et transport ferroviaire du fait du cloisonnement et de la disparité des systèmes tarifaires. En particulier, le bénéfice de réductions sociales à la charge de l'Etat apparaît comme la dernière incitation objective des régions au maintien d'une option ferroviaire que condamnerait autrement son rapport qualité-prix.

Il n'appartient pas au groupe de se prononcer sur l'opportunité ou l'étendue des différentes réductions pratiquées sur les tarifs voyageurs de la SNCF, ni sur les demandes d'extension de ces réductions formulées par les transporteurs routiers privés. La question ne concerne d'ailleurs pas seulement les transports collectifs régionaux.

Le groupe se borne donc à signaler que les schémas régionaux ne répondront pleinement à la rationalité économique qu'on peut en attendre, qu'une fois harmonisés les systèmes tarifaires des services ferroviaires et des services routiers.

2. Extension de la décentralisation à l'ensemble des régions

a) Le succès rencontré par les expériences rapportées dans le présent rapport et par les perspectives de régionalisation qu'elles ouvrent, a conduit toutes les régions métropolitaines, sauf l'Ile-de-France, à mettre à l'étude un schéma de transports collectifs. Il faut s'attendre à ce qu'en 1979 la plupart des régions disposent d'un schéma approuvé. Quelle suite pourront-elles y donner avant le terme de la phase expérimentale, qui sera marqué, vers 1980, par l'adoption des textes de régionalisation définitifs ?

Le groupe est d'avis que soit étendu aux nouvelles régions qui le souhaiteraient le bénéfice du décret du 30 août 1977.

b) La vétusté des textes sur les transports publics d'intérêt local et la refonte nécessaire du décret du 14 novembre 1949 sur la coordination des transports devraient conduire l'administration à proposer leur modification à brève échéance. Le groupe a été informé du bon avancement de ces travaux au 1^{er} janvier 1978.

Il souhaite que les textes législatifs ou réglementaires touchant les transports collectifs de voyageurs, qui seraient publiés aux cours des prochaines années, tiennent compte de l'expérience et, si possible, marquent une accentuation de cette dernière et lèvent les difficultés mentionnées plus haut.

Enfin, le groupe recommande le maintien d'une concertation, peu formelle, avec des représentants des divers niveaux de responsabilité concernés (régions, départements, communes, transporteurs) à tous les stades de préparation des textes de portée générale qui régiront dans l'avenir leurs rapports entre eux et avec l'Etat.

3. Mesures complémentaires au niveau départemental

L'élaboration des schémas régionaux a progressivement mis en évidence la nécessité de procéder aussi à des réorganisations des services de transport d'intérêt départemental et local, lesquels ne peuvent pas être traités dans leur ensemble par les schémas régionaux.

Des études de restructuration ont d'ailleurs été entreprises dans un certain nombre de départements. Il paraît à cet égard tout à fait souhaitable qu'elles n'interviennent qu'une fois les études régionales suffisamment avancées pour pouvoir leur fournir un cadre global et certaines données. D'autre part, l'expérience maintenant acquise au niveau régional démontre la nécessité de les faire diriger dès le départ par les conseils généraux.

Le groupe insiste par ailleurs sur le rôle essentiel du préfet de département non seulement pour assurer la coordination nécessaire au lancement de cette procédure complémentaire, mais, dès maintenant, pour contribuer en ce qui le concerne à la bonne mise en place préalable des opérations prévues par le schéma régional. Il conviendrait que l'administration centrale attire l'attention des préfets sur les aspects les plus délicats de la mise en œuvre de ces nouvelles politiques.

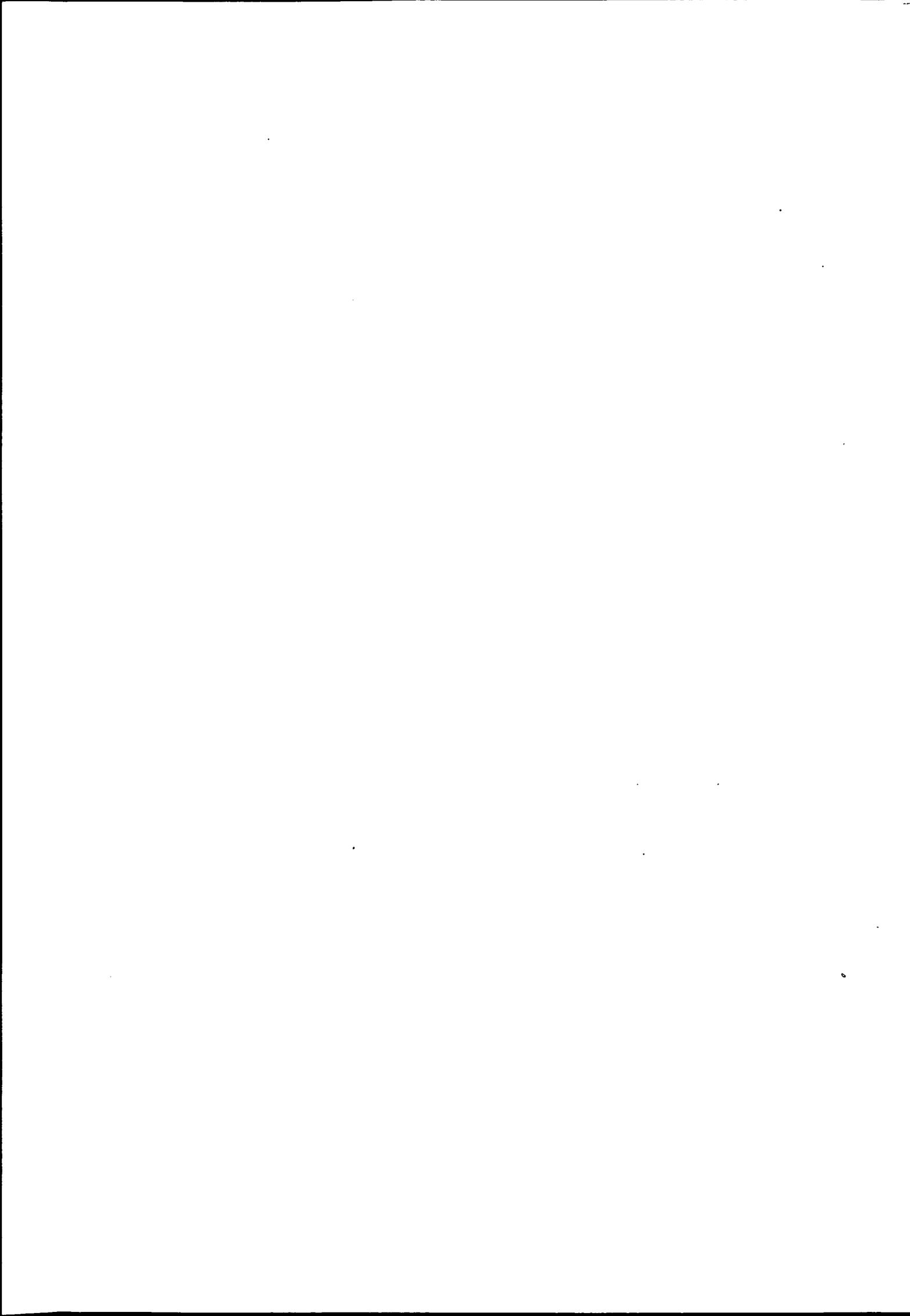
CONCLUSIONS

La présentation du présent rapport marque la fin des travaux du groupe interministériel de coordination des schémas régionaux de transports. Les orientations sont désormais assez clairement définies et le mouvement est suffisamment lancé pour qu'une telle instance ait perdu son utilité.

Son président croit être l'interprète de tous ses membres en formulant, après une expérience de quatre années, une double conclusion. D'une part, les réalités économiques et sociales comme le désir de participation des usagers conduisent à décentraliser la politique des transports collectifs de voyageurs à moyenne distance : le cadre départemental, adapté aux transports à petite distance, s'avérant trop étroit, le cadre régional s'imposait. Pour lui donner vie, le décret du 30 août 1977 a tiré le maximum de la loi de 1972 ; à la fin de la période expérimentale, des dispositions plus fondamentales devront sans doute intervenir.

D'autre part, le domaine des transports de voyageurs est l'un de ceux auxquels les instances régionales sont appelées à porter le plus d'intérêt et à l'aménagement duquel elles peuvent dès à présent le plus utilement contribuer. Le groupe interministériel a donc le sentiment d'avoir œuvré tout à la fois dans l'intérêt des innombrables usagers des services de transports collectifs et dans le sens d'une décentralisation attendue par un nombre croissant de Français.

LE PRESIDENT.



Annexe 1

LE MINISTRE D'ETAT
MINISTRE DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE
DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

LE SECRETAIRE D'ETAT
AUPRES DU MINISTRE
DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE
DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS
CHARGE DES TRANSPORTS

DECISION

OBJET : SCHEMAS REGIONAUX DE TRANSPORTS

Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Equi-
pement et des Transports,

Le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Equipement et des Transports, chargé des Transports,

Vu le relevé de décision du Conseil restreint du 5 mars 1974,

DECIDENT

Article 1^{er} :

Il est créé auprès du Ministre d'Etat, Ministre de l'Aménagement du Ter-
ritoire, de l'Equipement et des Transports un groupe central de coordi-
nation pour l'étude et la mise en œuvre de schémas régionaux de trans-
ports.

Article 2 :

Le groupe central de coordination est composé des représentants des
services ci-après :

- Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale ;
- Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Equipement et des
Transports :
 - Direction des Transports terrestres,
 - Direction des Routes et de la circulation routière,
 - Service des Affaires Economiques et Internationales.
- Ministère de l'Intérieur :
 - Direction Générale des Collectivités locales.

COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

PRESIDENT :

M. Roger GREGOIRE, Président de Section au Conseil d'Etat.

RAPPORTEURS :

Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale :
M. Alain PLAUD, chargé de mission.

Direction des Transports Terrestres : Mlle Chantal LECOMTE, Chef de la
Division des Schémas régionaux de transport.

**Ont participé aux travaux du Groupe les représentants des services
suivants :**

Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire :

- Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale,
- Direction des Transports Terrestres,
- Direction des Routes et de la Circulation Routière,
- Service des Affaires Economiques et Internationales.

Ministère de l'Intérieur :

- Direction Générale des Collectivités Locales.

Ministère de l'Economie et des Finances :

- Direction du Budget,
- Direction du Trésor.

GROUPE CENTRAL
DE COORDINATION
DES SCHEMAS REGIONAUX
DE TRANSPORT

Paris, le 28 février 1975.

Monsieur le Préfet,

Une décision conjointe de M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports et de M. le Secrétaire d'État aux Transports, en date du 7 mai 1974, a instauré un Groupe Central de Coordination des Schémas Régionaux de Transports de voyageurs.

M. GUICHARD, alors Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports a bien voulu m'en confier la présidence.

Ce groupe est constitué de représentants du Ministère de l'Intérieur, du Ministère de l'Économie et des Finances, du Ministère de l'Équipement et du Secrétariat d'État aux Transports.

La décision créant le groupe central précise que celui-ci devra veiller à ce que les schémas régionaux soient entrepris en priorité dans six régions parmi lesquelles figure la vôtre.

Elle donne au groupe central une mission d'élaboration des directives concernant la réalisation des schémas, d'assistance aux régions et de coordination des différents moyens d'exécution de ces études.

Cette décision vient d'être récemment confirmée par Monsieur le Premier Ministre.

Je suis amené à vous préciser ici les conditions dans lesquelles le groupe central de coordination propose que soit élaboré le schéma régional de transport de votre région.

La réalisation des schémas correspond à un objectif général : améliorer la qualité du service fourni aux usagers par les transports collectifs ferroviaires et routiers au niveau de la région, dans le respect des objectifs globaux de développement régional, tant au plan économique que social, et avec la préoccupation de faire les meilleurs choix économiques possibles.

Il est bien évident que cette décision et ces travaux ne seront réellement efficaces que dans un cadre de travail décentralisé. Le groupe central se conçoit comme un organe de coordination et d'assistance technique des travaux régionaux, sachant qu'une grande initiative pour l'élaboration des schémas devra être laissée au niveau régional.

Destinataires :

MM. les PREFETS des régions de :

ALSACE - LORRAINE - POITOU-CHARENTES
PAYS DE LA LOIRE - CENTRE - LIMOUSIN

Il vous appartient de déterminer quelles sont les structures régionales les mieux adaptées à l'animation et à la réalisation des schémas régionaux. Il n'est pas nécessaire que ces structures soient les mêmes dans chacune des régions, pas plus, bien entendu, que la méthodologie détaillée d'élaboration des schémas régionaux.

Ce n'est qu'à travers la confrontation des travaux qui auront ainsi été menés dans les six régions qu'il sera possible au groupe central de coordination de proposer un cadre général de réalisation des schémas régionaux à toutes les régions. L'association de la SNCF et des transporteurs routiers à ces travaux vous paraîtra peut-être nécessaire. Je ne vois, quant à moi, que des avantages à ce qu'elle ait lieu, sous la forme qui vous paraîtra la plus appropriée.

En ce qui concerne le financement des études, il a été assuré conjointement en 1975 par la Direction des Transports Terrestres, la DATAR et, dans certaines régions, l'Etablissement Public Régional.

Pour les études qui devraient se prolonger en 1976, je propose de rechercher une répartition égal des dépenses entre la D.T.T., la DATAR et l'Etablissement Public Régional.

Cette participation pour un tiers de l'Etablissement Public Régional me semble souhaitable tant sur le plan financier que comme manifestation de l'intérêt de la région à l'établissement du schéma.

Compte tenu des dépenses déjà engagées, elle ne me paraît pas devoir dépasser 300 000 à 400 000 F.

Le délai d'élaboration des schémas variera d'une région à l'autre, selon l'ampleur des travaux déjà réalisés.

Il me semble qu'un achèvement des travaux, incluant l'approbation des Assemblées régionales avant le 31 juillet 1976, est réaliste.

Je vous demande, en conséquence, d'informer dès leur prochaine session, si vous ne l'avez pas déjà fait, les Assemblées régionales de l'élaboration des schémas régionaux.

Dès la mise en œuvre des travaux d'élaboration des schémas régionaux, il apparaîtra probablement à certaines régions pilotes qu'un certain nombre d'expérimentations d'amélioration et éventuellement de réorganisation des transports régionaux collectifs seront souhaitables. La Direction des Transports Terrestres ainsi que la DATAR sont favorables au principe de telles expérimentations.

Le groupe central de coordination des schémas régionaux sera tenu informé par vos soins des expérimentations projetées dans votre région. Ces expérimentations devront être justifiées par des études sectorielles et être cohérentes avec les orientations générales du schéma, telles qu'elles auront été définies à ce stade.

Plus généralement, le schéma sera établi dans le contexte réglementaire actuel. Chaque difficulté suggérant une modification de ce contexte devra m'être indiquée, afin que j'en saisisse le groupe central ou les administrations compétentes.

Le Gouvernement a, par ailleurs, décidé d'étudier l'éventualité de mesures de décentralisation des moyens administratifs et financiers permettant la mise en œuvre des schémas.

Sans préjuger des décisions qui seront prises, je vous propose de prendre comme hypothèse centrale de travail pour l'élaboration des schémas, le maintien des dépenses de l'Etat actuellement consenties pour les transports régionaux, notamment ferroviaires et la possibilité d'une autre utilisation de ces dépenses pour une meilleure promotion des transports collectifs régionaux.

Les efforts de promotion qui seraient globalement générateurs de déficits supplémentaires d'exploitation devraient dans cette hypothèse être pris en charge par les collectivités locales.

Je vous rappelle cependant que l'Etat est actuellement susceptible, pour un nombre limité d'opérations, de participer à cette prise en charge, selon un taux dégressif, pendant une courte période initiale.

Je souhaite recevoir un document, même provisoire, avant le 31 DECEMBRE 1975, portant sur le schéma envisagé et les projets d'expérimentations de votre région.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération.

Le Conseiller d'Etat,
Président du Groupe
Central de Coordination :

Roger GREGOIRE.

J.O. du 2 septembre 1977.

Décret n° 77-992 du 30 août 1977 relatif à une expérience de décentralisation en matière de transports collectifs régionaux.

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre de l'Intérieur, du Ministre délégué à l'Economie et aux Finances et du Ministre de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire,

Vu la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 portant création et organisation des régions, et notamment son article 4-III,

Vu la loi du 10 août 1871 modifiée sur les conseils généraux,

Vu le code des communes, chapitre VII, titre VII, livre III, le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

DECRETE :

Article 1^{er} :

A titre expérimental et sous réserve des compétences dévolues aux collectivités locales, les établissements publics régionaux qui seront désignés par décret après accord du conseil régional, pourront, dans le cadre de leur schéma régional, de transport, adopté par le conseil régional :

1° Proposer à l'Etat des mesures de réorganisation et de simplification des services omnibus ferroviaires qui leur paraîtraient opportunes ;

2° Passer avec les transporteurs des conventions d'exploitation de services de transport ou, pour les lignes qui ne sont pas déjà exploitées sous le régime de la concession, des contrats de concession. Les conventions et contrats de concession doivent être conformes à des modèles types arrêtés par le ministre chargé des transports ;

3° Acquérir du matériel roulant tant ferroviaire que routier en vue de sa mise à la disposition de la Société Nationale des Chemins de Fer Français ou des transporteurs routiers, conformément aux dispositions des conventions types arrêtées par le ministre chargé des transports.

Article 2 :

L'Etat versera chaque année aux établissements publics régionaux une somme égale au montant en valeur actualisée des économies réalisées dans le financement des services omnibus et résultant des décisions prises sur leur proposition en application du schéma régional de transport.

L'actualisation du montant des économies sera déterminée par référence à l'évolution de l'indice des prix du produit intérieur brut marchand, l'année de référence étant celle qui précède la mise en œuvre des décisions prises sur propositions de l'établissement public régional au titre du schéma régional de transport.

Article 3 :

Ces établissements publics régionaux pourront financer des dépenses d'étude, d'aménagement et de fonctionnement des transports collectifs de personnes dans le cadre régional. Ils utiliseront à cet effet les contributions qu'ils recevront, notamment celles prévues à l'article 2 ainsi que, le cas échéant, leurs ressources propres.

Article 4 :

S'il est mis fin à l'expérience avant que les conventions et contrats de concession passés par une région, en application de l'article 1^{er} ci-dessus, soient venus à leur terme, l'Etat maintiendra à la région, tant que celle-ci ne pourra mettre fin aux obligations financières contractées par elle, et dans la limite de celles-ci, le versement prévu à l'article 2 ci-dessus.

Article 5 :

Le ministre de l'Intérieur, le ministre délégué à l'Economie et aux Finances, le ministre de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire (Transports) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 30 août 1977.

Par le Premier ministre : RAYMOND BARRE.

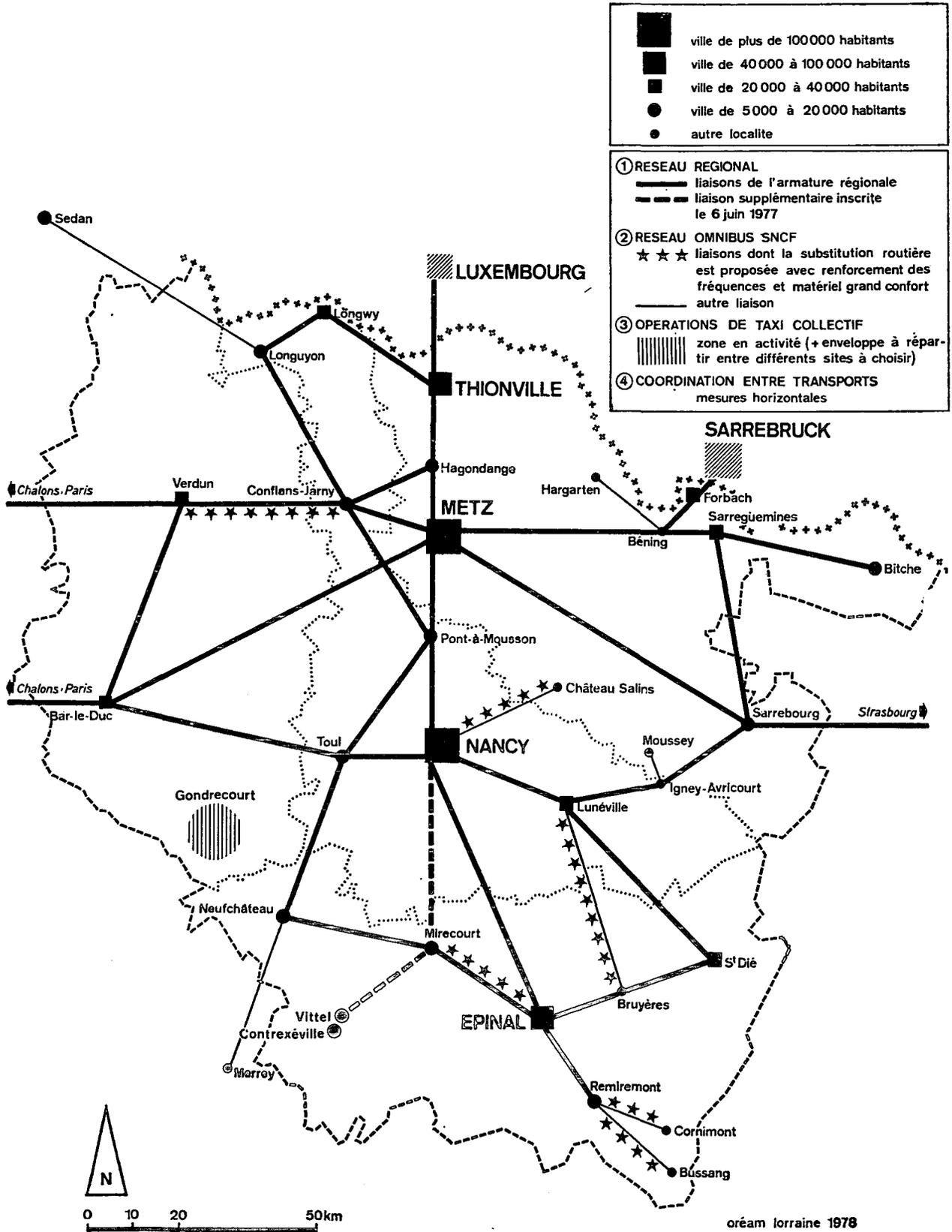
Le ministre de l'Equipement
et de l'Aménagement du Territoire,
JEAN-PIERRE FOURCADE.

Le ministre de l'Intérieur,
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre délégué
à l'Economie et aux Finances,
ROBERT BOULIN.

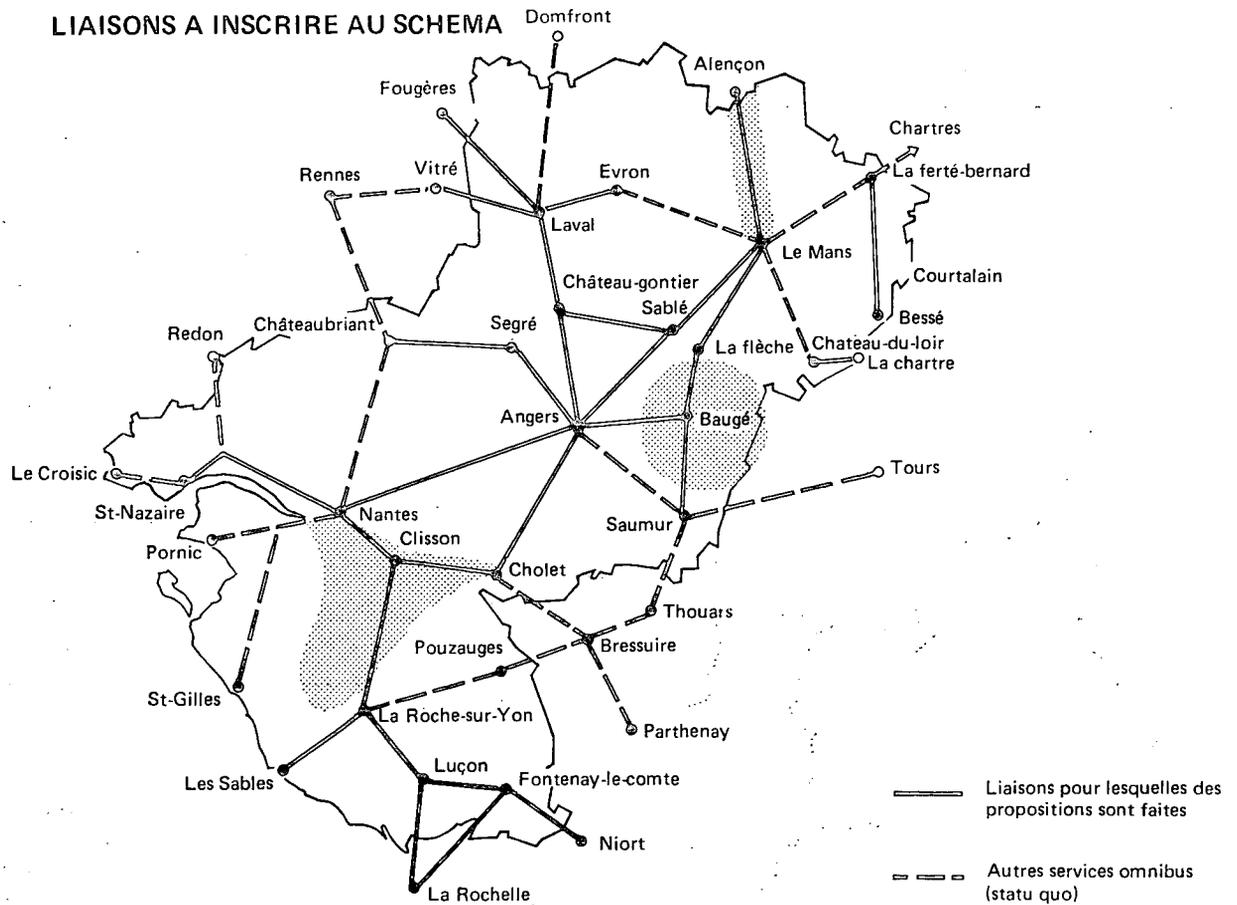
Le secrétaire d'Etat
auprès du ministre de l'Equipement
et de l'Aménagement du Territoire (Transports),
MARCEL CAVAILLE.

SYNTHESE DES LIAISONS PRISES EN COMPTE PAR LE SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS COLLECTIFS REGION DE LORRAINE



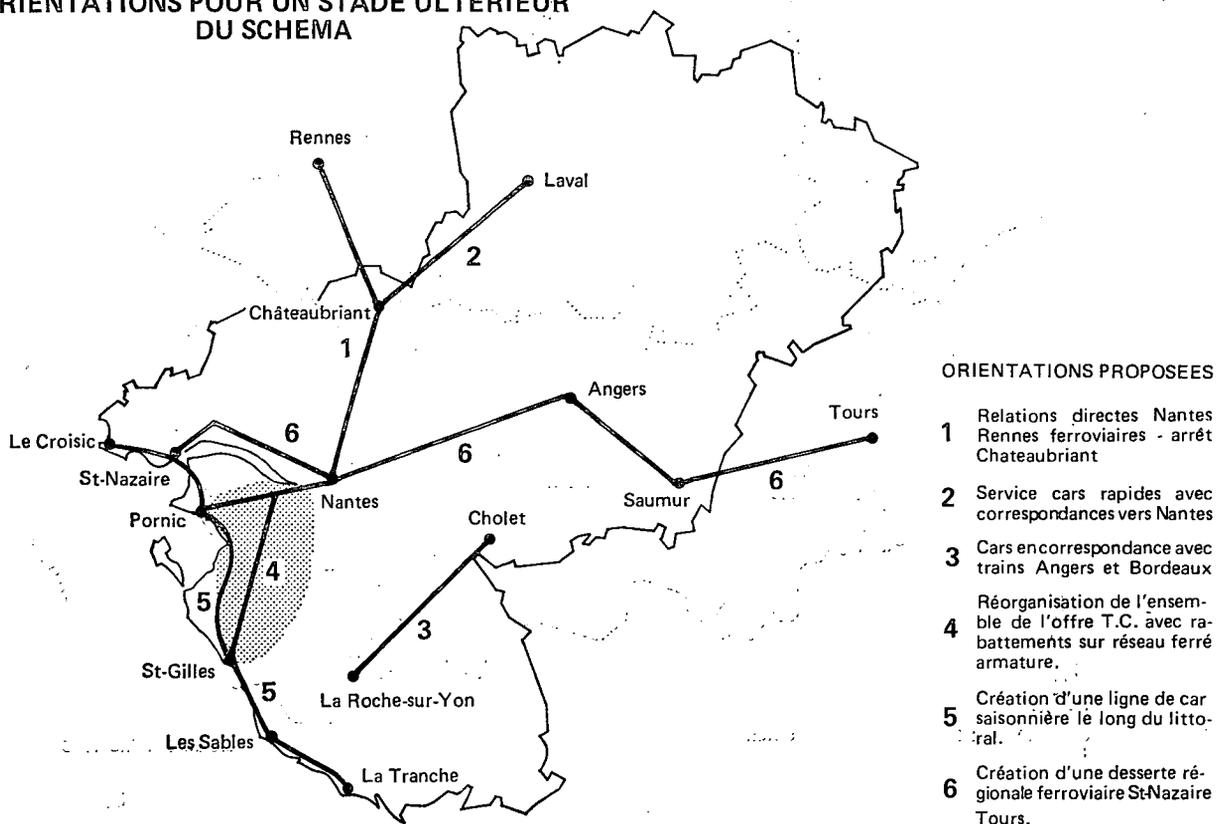
SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS COLLECTIFS DES PAYS DE LA LOIRE

LIAISONS A INSCRIRE AU SCHEMA



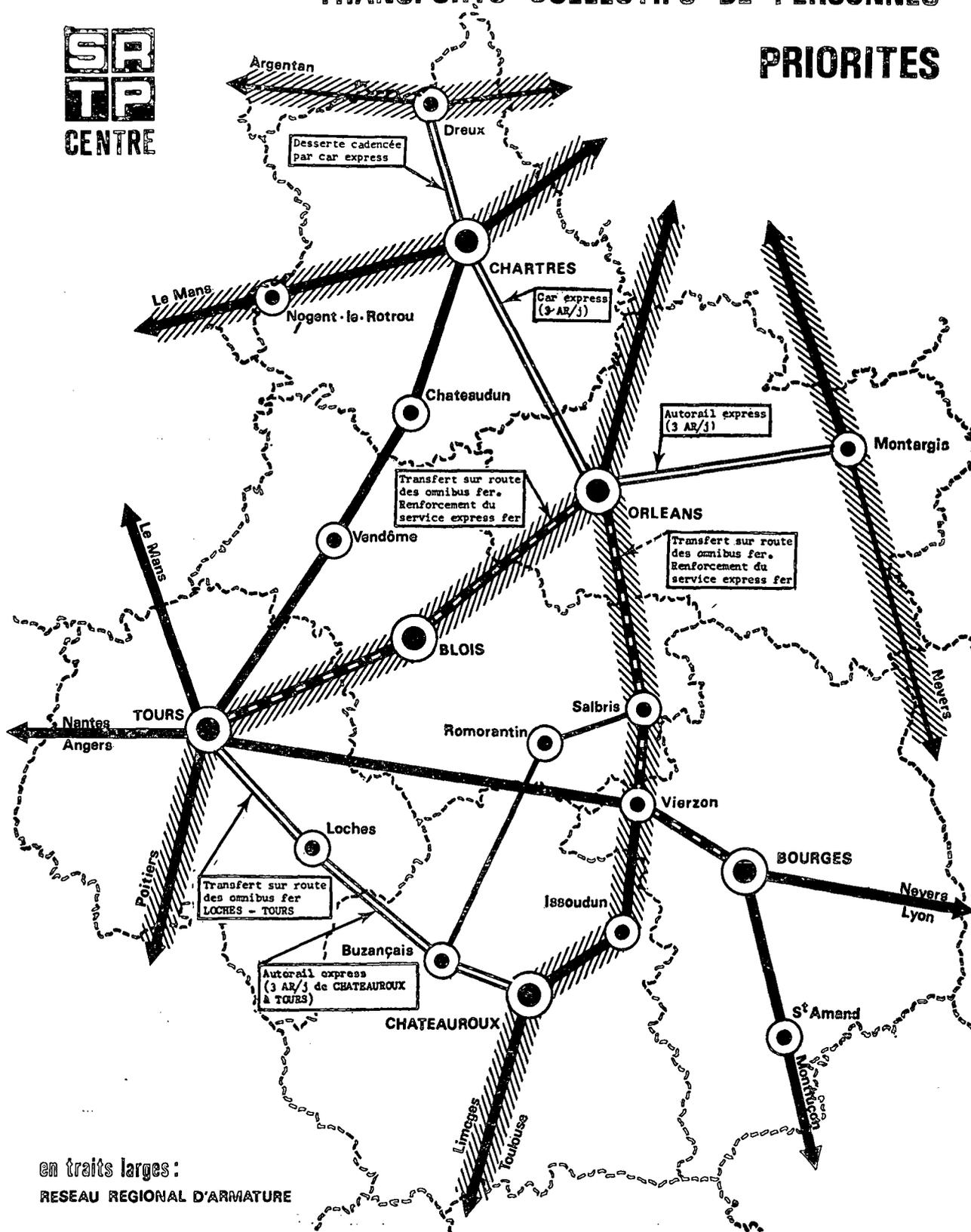
SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS COLLECTIFS DES PAYS DE LA LOIRE

ORIENTATIONS POUR UN STADE ULTERIEUR DU SCHEMA



TRANSPORTS COLLECTIFS DE PERSONNES

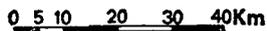
PRIORITES



en traits larges :
RESEAU REGIONAL D'ARMATURE

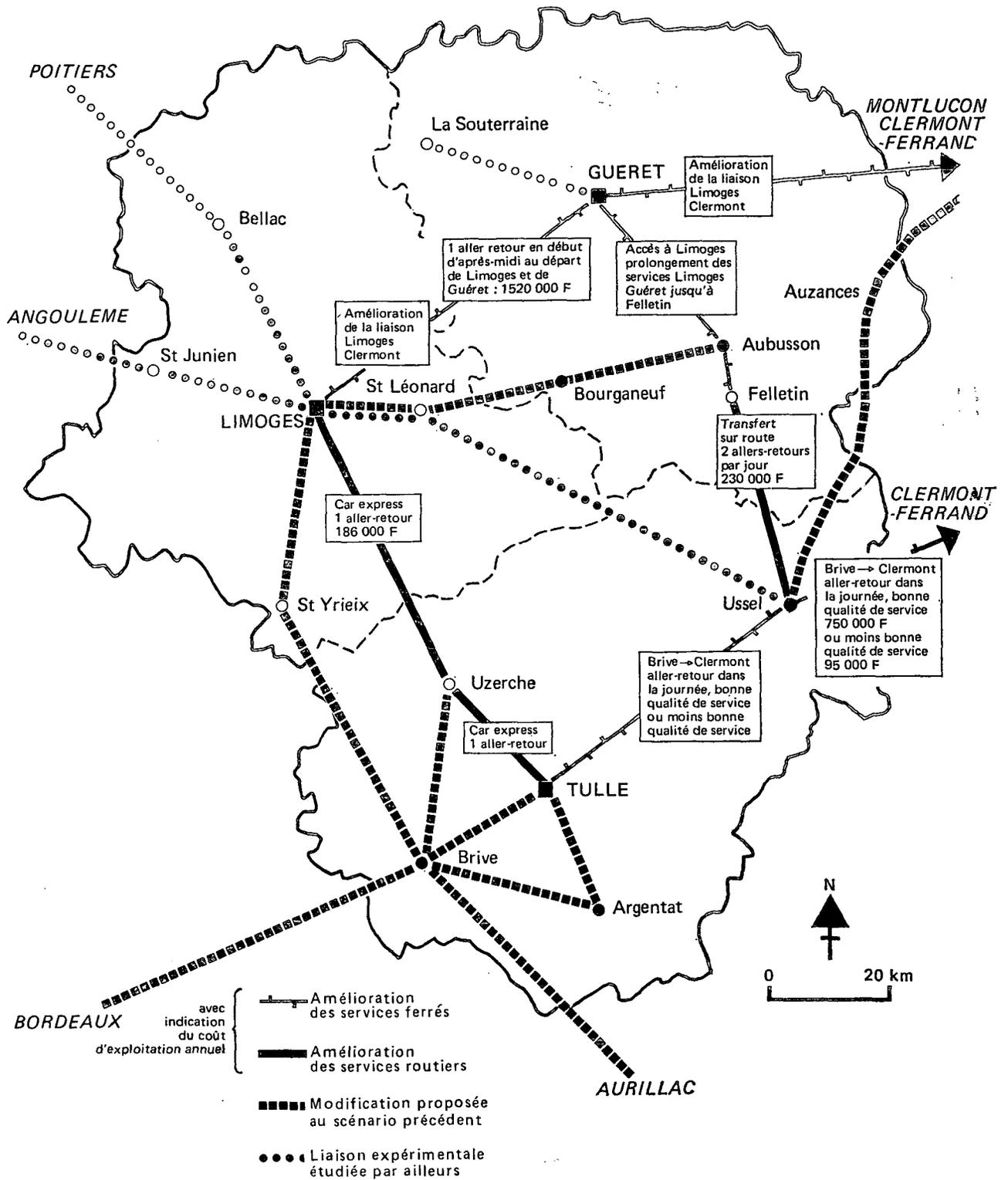
Priorités :

- Rétablir des liaisons transversales efficaces.
- Mieux tirer parti des liaisons nationales existantes.
- Grands couloirs nationaux de communication (rail).



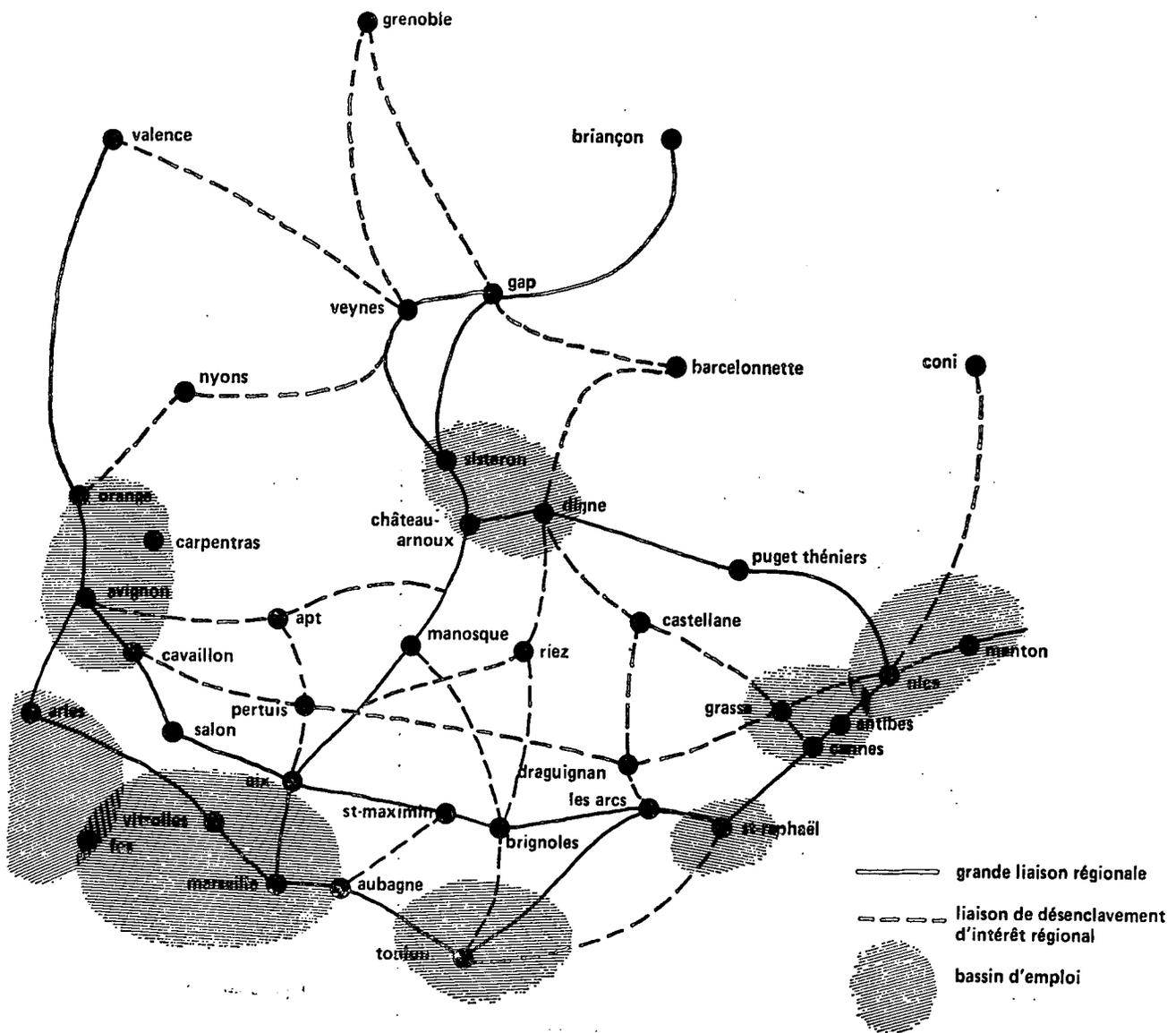
LIMOUSIN

SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS
 BILAN FINANCIER EQUILIBRE SUR LA REGION
 (non compris les liaisons expérimentales étudiées par ailleurs)



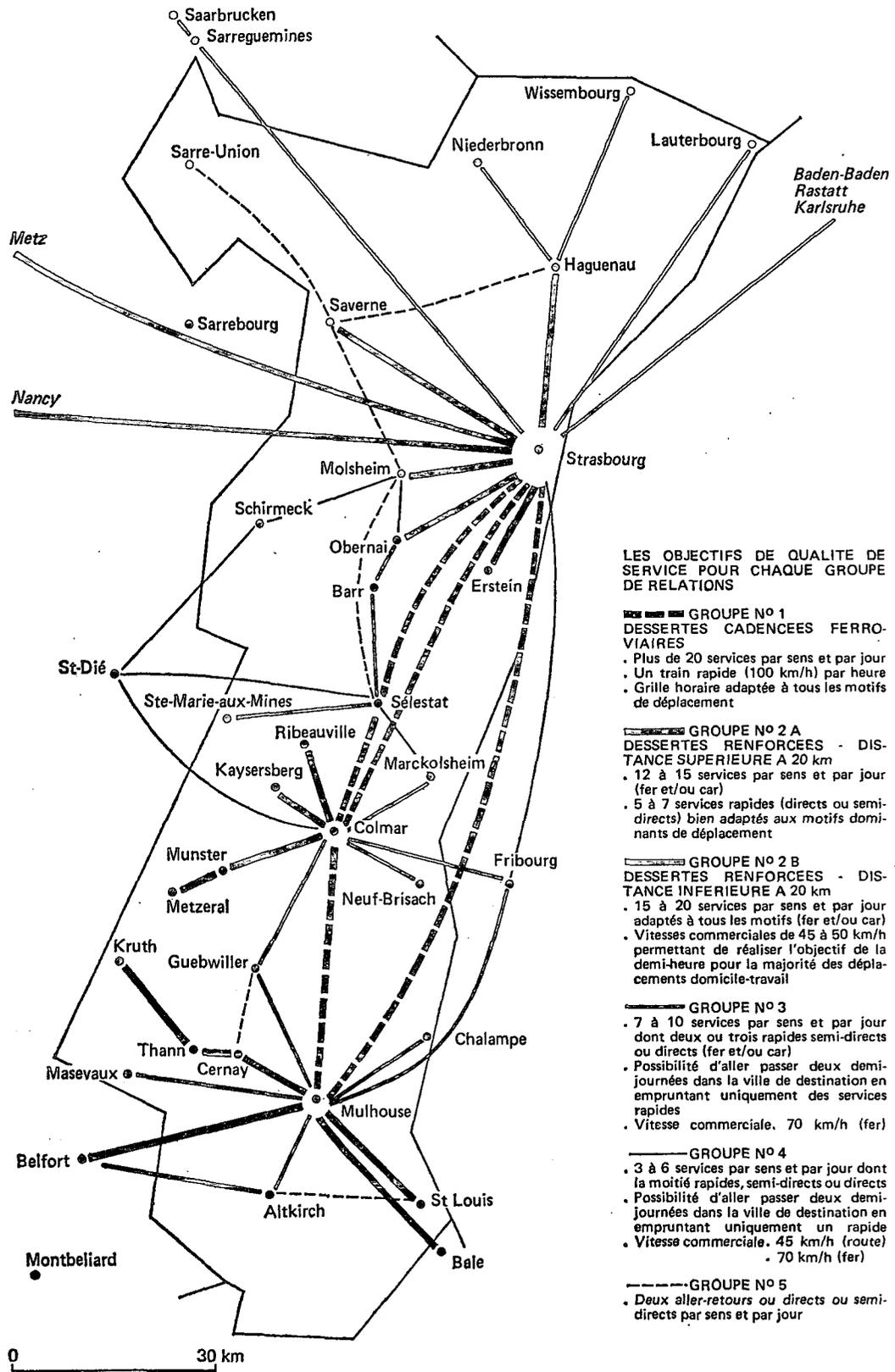
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

LE RESEAU REGIONAL DE TRANSPORTS



ALSACE

LIAISONS RETENUES ET OBJECTIFS DE NIVEAU DE SERVICE PROPOSÉS.



LES OBJECTIFS DE QUALITE DE SERVICE POUR CHAQUE GROUPE DE RELATIONS

■ ■ ■ GROUPE N° 1 DESSERTES CADENCEES FERROVIAIRES

- Plus de 20 services par sens et par jour
- Un train rapide (100 km/h) par heure
- Grille horaire adaptée à tous les motifs de déplacement

— — — GROUPE N° 2 A DESSERTES RENFORCEES - DISTANCE SUPERIEURE A 20 km

- 12 à 15 services par sens et par jour (fer et/ou car)
- 5 à 7 services rapides (directs ou semi-directs) bien adaptés aux motifs dominants de déplacement

— — — GROUPE N° 2 B DESSERTES RENFORCEES - DISTANCE INFÉRIEURE A 20 km

- 15 à 20 services par sens et par jour adaptés à tous les motifs (fer et/ou car)
- Vitesses commerciales de 45 à 50 km/h permettant de réaliser l'objectif de la demi-heure pour la majorité des déplacements domicile-travail

— — — GROUPE N° 3

- 7 à 10 services par sens et par jour dont deux ou trois rapides semi-directs ou directs (fer et/ou car)
- Possibilité d'aller passer deux demi-journées dans la ville de destination en empruntant uniquement des services rapides
- Vitesse commerciale. 70 km/h (fer)

— — — GROUPE N° 4

- 3 à 6 services par sens et par jour dont la moitié rapides, semi-directs ou directs
- Possibilité d'aller passer deux demi-journées dans la ville de destination en empruntant uniquement un rapide
- Vitesse commerciale. 45 km/h (route)
• 70 km/h (fer)

— — — GROUPE N° 5

- Deux aller-retours ou directs ou semi-directs par sens et par jour

0 30 km

**CLAUSES TYPES DES CONVENTIONS A PASSER
ENTRE ETABLISSEMENTS PUBLICS REGIONAUX
ET TRANSPORTEURS ROUTIERS**

**A) RÉGIME DE LA GARANTIE FINANCIÈRE ASSURÉE PAR
L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC RÉGIONAL**

NOTE DE PRÉSENTATION

La garantie financière de l'Etablissement public régional se limite au seul équilibre du compte d'exploitation. La rémunération de l'exploitant n'est pas comprise dans la garantie. Si la convention concerne des services précédemment inscrits au plan départemental des transports, il s'ajoute à cette garantie financière une marge dont le montant est égal à la marge actualisée que l'exploitant tirait des services précédemment inscrits au plan.

Si le montant des recettes est supérieur au montant de la garantie accordée par l'Etablissement public régional, il est prévu d'affecter cet excédent en priorité au remboursement des sommes versées par l'Etablissement public régional pour combler les déficits d'exploitation éventuels des quatre années antérieures. Le solde éventuel et les excédents ultérieurs étant ensuite répartie à égalité entre l'Etablissement public régional et l'exploitant.

Dans le cas où l'Etablissement public régional met à la disposition de l'exploitant tout ou partie du matériel roulant, une convention spéciale sera conclue entre les parties.

**CLAUSES TYPES
(Régime de la Garantie financière)**

Entre l'Etablissement public régional (ci-après dénommé « l'EPR »), représenté par (fonction) dûment autorisé à cet effet par les délibérations du Conseil régional en date du d'une part.

Et (l'exploitant, entreprise ou groupement d'entreprises) inscrit(s) au registre du commerce de sous le(s) numéro(s), numéro(s) de l'INSEE, dont le siège est à, représenté(s) par, en vertu des pouvoirs à lui conférés d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er} :

Pendant la durée et aux conditions de la présente convention, (l'EPR) a demandé à (l'exploitant), qui l'accepte, d'effectuer les services décrits à l'annexe 1-A, services qui se substituent à ceux existant antérieurement et décrits à l'annexe 1-B, conformément aux principes définis par l'EPR dans le cadre de son schéma régional de transport.

Ces services sont inscrits au plan départemental des transports de chaque département concerné au nom de l'EPR et (le cas échéant) de (l'exploitant).

Article 2 :

Il ne peut être fait appel à un sous-traitant qu'avec l'accord exprès de l'EPR ; dans ce cas l'exploitant reste seul responsable devant l'EPR de la bonne exécution des services et de l'observation des clauses de la présente convention.

Article 3 :

La présente convention est passée pour (durée maximum de 7 ans non compris une éventuelle période expérimentale préliminaire d'un an au cas où les parties l'estimeraient utile) à compter de la date de la délibération d'approbation prise par le Conseil régional.
Sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties par lettre recommandée avec accusé de réception au plus tard trois mois avant la date d'expiration de la période en cours, elle se poursuit ensuite par tacite reconduction par périodes d'une année.

Article 4 :

L'annexe II décrit les moyens nécessaires à la mise en œuvre des services définis à l'annexe 1-A.

Pour les véhicules à emploi exclusif et permanent, l'EPR peut imposer des couleurs de carrosseries. Dans le cas d'utilisation de matériel déjà existant, cette mise en peinture est à la charge de l'EPR.

Aucune publicité ne doit être faite sur les véhicules à moins que l'EPR en fasse la demande ou qu'elle y ait donné son accord. Dans tous les cas, les conditions de pose de cette publicité sont à déterminer entre l'EPR et l'exploitant.

L'exploitant affecte au service le personnel qualifié nécessaire qui doit être aussi stable que possible ; il veille à sa bonne tenue et à sa parfaite correction.

Si l'affluence constatée nécessite un renforcement de capacité, le transporteur assure la mise en service des renforts ou doublages en affectant des véhicules suffisants en nombre et en capacité ainsi que le personnel qualifié nécessaire. Dans ce cas, la justification de ce renforcement de capacité s'effectue par la remise à (l'EPR) d'une photocopie de la feuille de route.

Dans tous les cas où les modifications de la consistance du service, ou les besoins de renforcement de capacité nécessitent l'intervention permanente de moyens supplémentaires en matériel ou en personnel de conduite, l'accord exprès de l'EPR est nécessaire.

L'exploitant est tenu de modifier la consistance du service selon les demandes qui lui sont faites par l'EPR, dans un délai de 2 mois ; ces délais peuvent, le cas échéant, être prolongés en fonction des délais de livraison du matériel nouveau.

Les modifications et leurs conséquences financières font l'objet d'un avenant à la présente convention et, le cas échéant, d'une transformation ou nouvelle inscription au plan départemental des transports.

Article 5 :

..... (l'exploitant) doit assurer la continuité de ces services sauf cas de force majeure ou de grève.

Article 6 :

L'EPR se réserve le droit de faire procéder à ses frais par la direction régionale de l'Équipement (ou la direction départementale), au contrôle des conditions d'exécution du service nécessaires pour en assurer la qualité : état d'entretien du matériel, respect des horaires

En cas d'insuffisance d'entretien, l'EPR peut mettre en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, l'exploitant d'y remédier dans un délai d'un mois. A défaut d'exécution, il est fait application des sanctions prévues à l'article 14.

En cas de non respect des horaires, il est fait application des sanctions prévues à l'article 14.

Article 7 :

L'exploitant est chargé de la perception des recettes.

Il est tenu d'appliquer à l'occasion de l'exécution des services définis en annexe I les tarifs définis, conformément à la réglementation en vigueur, en annexe III.

Dans la mesure où l'EPR impose une réduction tarifaire sur certains services ou pour certaines catégories de voyageurs, des dispositions particulières précisent le calcul des compensations spécifiques dues à l'exploitant au titre de chaque obligation.

Article 8 :

Si l'exploitant a d'autres activités que celles faisant l'objet de la présente convention, sa comptabilité retrace distinctement toutes les opérations relatives à l'activité sous convention et doit être accompagnée de tous les documents nécessaires.

Toutes vérifications sur ces documents peuvent être opérées à ce sujet par toute personne mandatée à cet effet par l'EPR.

De même, toutes vérifications peuvent être opérées à bord des véhicules par les personnes mandatées à cet effet par l'EPR.

Article 9 :

L'exploitant supporte toutes les charges nécessaires au bon fonctionnement des services objet de la présente convention ainsi que les impôts et taxes y afférents. L'exploitant perçoit toutes les recettes liées à l'exploitation des services définis à l'article 1^{er} et les versements compensatoires de l'article 7.

Article 10 :

L'EPR garantit chaque année n, à l'exploitant, une recette minimale G égale au montant de l'ensemble des charges réelles d'exploitation de l'année n.

Article 10 bis :

(A prévoir dans le cas où les services objet de la présente convention, ou une partie de ceux-ci, concernant des services qui étaient précédemment inscrits au plan départemental)

Si les services ou partie des services visés à l'annexe I de la présente convention étaient, avant signature de celle-ci, inscrits au plan départemental des transports, l'EPR garantit chaque année à l'exploitant une recette minimale G telle qu'elle est définie à l'article 10 majorée d'un montant M égal à la marge bénéficiaire brute avant impôts, dégagée par ces services pendant l'année civile précédant la mise en œuvre de la présente convention. Le montant M est actualisé à l'année n, à partir de l'évolution de l'indice des prix du produit intérieur brut marchand, et payé à l'exploitant un mois plus tard après la date d'envoi du compte de gestion définitif prévu à l'article 12 B.

Au cas où les résultats de l'exercice de référence auraient été notablement perturbés, une normalisation préalable de ces résultats intervient pour corriger, autant que faire se peut, cette perturbation.

Article 11 :

Avant le 1^{er} octobre de chaque année, l'exploitant soumet à l'EPR un compte de gestion prévisionnel annuel faisant apparaître le coût des charges résultant des sujétions particulières imposées par l'EPR. Ce compte de gestion prévisionnel doit être établi sur la base des données d'exploitation des années précédentes et être agréé par l'EPR.

L'exploitant reçoit de l'EPR au début de chaque trimestre un acompte égal à 25 % du montant estimé des charges incombant à l'EPR du fait de ces sujétions particulières.

Article 12 :

A) Chaque trimestre, l'exploitant établit un compte de gestion relatif à l'exploitation des services objet de la présente convention. Ce compte comprend :

- les recettes d'exploitation au titre de l'exploitation des services visés dans la présente convention ;
- les dépenses d'exploitation.

Ce compte de gestion trimestriel est adressé à l'EPR au plus tard deux mois après la fin du trimestre considéré.

B) L'exploitant présente au plus tard deux mois après la fin de l'année, le compte de gestion définitif concernant les services sous convention pour l'année écoulée ainsi qu'un compte rendu d'exploitation comportant les éléments afférents à l'exercice, énumérés à l'annexe V et les éléments statistiques énumérés à l'annexe VI. Ce compte fait apparaître un solde qui donne lieu à règlement définitif compte tenu des acomptes trimestriels éventuellement versés par l'EPR.

1) Règlement des comptes

— Dans le cas où l'insuffisance des recettes par rapport aux charges d'exploitation est supérieure aux acomptes trimestriels éventuellement versés à l'exploitant au titre de l'article 11, le solde est payé par l'EPR, au plus tard un mois après la date d'envoi du compte de gestion définitif.

— Dans le cas où l'insuffisance est inférieure aux acomptes trimestriels éventuellement versés à l'exploitant au titre de l'article 11, le solde est payé par l'exploitant au plus tard un mois après la date d'envoi du compte de gestion définitif.

— Si le compte de gestion fait apparaître un excédent, l'exploitant reverse à l'EPR, un mois au plus tard après la date d'envoi du compte de gestion définitif, les acomptes trimestriels qu'il a éventuellement perçus.

— Lorsque le compte de gestion définitif fait apparaître un bénéfice, celui-ci est affecté en priorité au remboursement des sommes versées par l'EPR pour combler les déficits d'exploitation éventuels des quatre années antérieures. Le solde éventuel est ensuite réparti à égalité entre l'exploitant et l'EPR.

2) Règlement de la TVA

En outre, l'EPR rembourse à l'exploitant le montant de la TVA correspondant au déficit qui apparaît éventuellement au pied du compte de gestion définitif, déduction faite de la TVA éventuellement payée sur les acomptes, un mois au plus tard après la date d'envoi de ce compte.

Article 13 :

Tout dépassement des délais de règlement stipulés aux articles 10 et 12 entraîne le versement à la partie créditrice par la partie débitrice d'intérêts moratoires au taux d'escompte de la Banque de France majoré d'un point.

Article 14 :

En cas d'irrégularités ou d'inexécution des clauses de la présente convention, ne risquant pas de compromettre la sécurité publique, l'EPR peut appliquer les pénalités suivantes :

- véhicule mis en service en mauvais état d'entretien ou de propreté :
- inobservation des horaires :
- carence dans la remise en état du matériel, par jour de retard :
- non perception des recettes :

Pénalités auxquelles s'ajoutent éventuellement les frais de constat.

La constatation des faits entraînant les sanctions prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de l'EPR, par la direction régionale (ou départementale) de l'équipement.

Article 15 :

La convention peut être résiliée à tout moment dans les conditions suivantes :

1° Par l'EPR, sous préavis minimum d'un mois, l'exploitant ayant été préalablement invité, par lettre recommandée avec accusé de réception, à présenter ses observations dans le délai maximum de quinze jours :

a) après avis de la Commission des sanctions administratives du CTDI en cas de fraude ou de malversation de la part de l'exploitant au détriment de l'EPR, en cas d'interruption de service non motivée par force majeure, ou grève, en cas de non fourniture des documents prévus aux articles 11 et 12, ou en cas d'inobservations graves ou de transgressions répétées des dispositions de la présente convention ;

b) en cas de défaut d'entretien du matériel dûment constaté, et auquel l'exploitant n'aurait pas remédié dans le délai d'un mois après la mise en demeure qui lui aura été faite par l'EPR.

La présente convention est par ailleurs résiliable par mutuel accord des parties.

En cas de résiliation par manquement de l'une des parties à ces obligations, la partie invoquant la résiliation en sa faveur perçoit une indemnité d'un montant équivalent à

Article 16 :

L'exploitant est déchu de plein droit, s'il est déclaré en état de règlement judiciaire ou de liquidation de biens, s'il cède à un tiers les droits et obligations nés de la présente convention sans accord de l'EPR ou s'il vient à cesser définitivement son exploitation.

L'exploitant est tenu de prévenir l'EPR au moins trois mois avant la date à laquelle il cédera les droits et obligations nés de la présente convention ou la date à laquelle cessera son exploitation.

Article 17 :

Dans tous les cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application des dispositions de la présente convention, il est procédé, avant tout début d'exécution ou tout recours, et à l'initiative de la partie la plus diligente, à une recherche de conciliation sous l'égide de (arbitre agréé des deux parties à désigner dans la convention).

En cas de désaccord sur la désignation de l'arbitre, l'EPR désigne un arbitre et l'exploitant en désigne un.

Si ces arbitres ne peuvent s'entendre, un tiers arbitre est désigné par le directeur régional de l'équipement.

Ce n'est qu'en cas d'échec de ces arbitres que les parties peuvent saisir le tribunal administratif. La juridiction administrative territoriale compétente pour connaître en premier ressort des contestations relatives à l'application de la présente convention est le tribunal administratif de

Article 18 :

Si cette convention est conclue avec un groupement de transporteurs, ses clauses s'appliquent exclusivement aux relations entre l'EPR et le groupement sans qu'il puisse intervenir de relations directes entre membres du groupement et EPR.

Article 19 :

Les parties font élection de domicile :

- l'Etablissement public régional :
- l'exploitant :

Annexe I A : Consistance des services faisant l'objet de la convention.

Annexe I B : Consistance des services antérieurs.

Annexe II : Moyens nécessaires à la mise en œuvre des services définis à l'annexe I A.

Annexe III : Tarifs.

Annexe IV : Charges d'exploitation.

Annexe V : Compte rendu d'exploitation annuel.

Annexe VI : Eléments statistiques.

Annexe II

Moyens nécessaires à la mise en œuvre des services définis à l'annexe I A :

- Nombre de véhicules.
- Type de véhicules.
- Spécifications diverses.
- Obligation éventuelle de munir les véhicules d'un chronotachygraphe.

Nombre de kilomètres par cars correspondant aux services :

- en charge,
- à vide.

Nombre de conducteurs (facultatif).

Annexe IV

Les charges réelles d'exploitation comprennent les dépenses relatives à l'exploitation des services visés à l'annexe I A et notamment :

- Les dépenses concernant le matériel roulant : amortissement, intérêt du capital immobilisé, entretien, assurances.

La rémunération du capital immobilisé sera calculée sur la valeur comptable du matériel au taux de \times %.

- Les dépenses de personnel de conduite ainsi que les charges sociales.
- Les dépenses de roulement : carburant, lubrifiant, pneumatiques.

Il s'y ajoute des frais généraux, dont le pourcentage est fixé, pour la durée de la convention, à \times % des charges, sauf amortissement et intérêt du capital.

Annexe V

Eléments à fournir pour le compte rendu annuel d'exploitation :

- Compte de gestion.
- Comptabilité analytique permettant, pour les services décrits en annexe I, d'apprécier les résultats d'exploitation ligne par ligne.

— Définition du tarif moyen qui aurait assuré l'équilibre du compte d'exploitation au titre de l'exercice considéré, marge non comprise.

Annexe VI

Eléments statistiques à fournir avec le compte de gestion :

Par ligne :

- Le nombre de kilomètres-car, en charge et à vide, pour le service régulier d'une part, pour le service de renfort ou doublage d'autre part.
- Le nombre d'heures de mise à disposition des cars (lorsque les cars ne sont pas à usage exclusif des services conventionnés).
- Le nombre d'heures de conduite et d'amplitude de conducteur.
- Les indemnités salariales diverses.
- Le nombre de voyageurs transportés, par catégories de tarif (billets, cartes, etc.).

B) REGIME DES RISQUES ET PERILS

NOTE DE PRESENTATION

L'exploitant exploite les services, objet de la présente convention, à ses risques et périls. Le niveau des tarifs est calculé par l'exploitant pour lui assurer l'équilibre de son compte d'exploitation et sa rémunération ou son bénéfice dans le cadre de la réglementation en vigueur.

L'Etablissement public régional peut néanmoins imposer à l'exploitant un niveau tarifaire inférieur à celui nécessaire à l'équilibre financier et à la rémunération de l'exploitant. Dans ce cas, le coût de cette obligation est calculé dans une exploitation particulière et est compensé sur la base de la différence entre le tarif commercial appliqué par l'entreprise et le tarif imposé, corrigé de l'élasticité du trafic par rapport aux prix.

CLAUSES TYPES

(régime des risques et périls)

Entre l'Etablissement public régional (ci-après dénommé « l'EPR »)
....., représenté par (fonction) dûment autorisé à cet effet par les délibérations du Conseil régional en date du
d'une part,

Et (l'exploitant, entreprise ou groupe d'entreprises)
inscrit(s) au registre du commerce de sous le(s) numéro(s)
....., numéro(s) de l'INSEE, dont le siège est à
....., représenté(s) par, en vertu des pouvoirs à
lui conférés d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er} :

Pendant la durée et aux conditions de la présente convention, l'EPR a demandé à (l'exploitant), qui l'accepte, d'effectuer les services décrits à l'annexe I A, services qui se substituent à ceux existant antérieurement et décrits à l'annexe I B, conformément aux principes définis par l'EPR dans le cadre de son schéma régional de transport.

Ces services sont inscrits au plan départemental des transports de chaque département concerné au nom de (EPR) et de (l'exploitant).

Article 2 :

La présente convention est passée pour (durée maximum de 7 ans non compris une éventuelle période expérimentale préliminaire d'un an au cas où les parties l'estimeraient utile) à compter de la date de la délibération d'approbation prise par le Conseil régional.

Sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties par lettre recommandée avec accusé de réception au plus tard trois mois avant la date d'expiration de la période en cours, elle se poursuit ensuite par tacite reconduction par périodes d'une année.

Article 3 :

Si l'affluence constatée nécessite un renforcement de capacité, le transporteur assure la mise en service des renforts ou doublages, en affectant des véhicules suffisants en nombre et en capacité ainsi que le personnel qualifié nécessaire.

L'exploitant est tenu de modifier la consistance du service selon les demandes qui lui sont faites par l'EPR, dans un délai de deux mois.

Article 4 :

..... (l'exploitant) doit assurer la continuité de ces services, sauf cas de force majeure, ou de grève.

Article 5 :

L'EPR se réserve le droit de faire procéder à ses frais, par la direction régionale de l'équipement (ou la direction départementale), au contrôle des conditions d'exécution du service nécessaires pour en assurer la qualité : état d'entretien du matériel, respect des horaires

En cas d'insuffisance d'entretien, l'EPR peut mettre en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, l'exploitant d'y remédier dans un délai d'un mois. A défaut d'exécution, il est fait application des sanctions prévues à l'article 9.

En cas de non respect des horaires, il est fait application des sanctions prévues à l'article 9.

Article 6 :

L'exploitant est tenu d'appliquer, à l'occasion de l'exécution des services définis en annexe I, les tarifs définis, conformément à la réglementation en vigueur, en annexe III.

Dans la mesure où l'EPR impose une réduction tarifaire sur certains services ou pour certaines catégories de voyageurs, des dispositions particulières précisent le calcul des compensations spécifiques dues à l'exploitant au titre de chaque obligation ainsi que les documents comptables devant être fournis par l'entreprise et permettant de calculer ces compensations.

Article 7 :

L'exploitant est tenu de fournir à l'EPR tous documents lui permettant d'être informé sur les conditions de fonctionnement des services : la liste de ces documents est définie en annexe II.

Article 8 :

L'exploitation des services énumérés à l'annexe I est assurée aux risques et périls du transporteur.

L'exploitant supporte toutes les charges, nécessaires à l'exploitation des services ainsi que les impôts et taxes y afférents. Il perçoit à son profit toutes les recettes liées à l'exploitation des services définis à l'article 1^{er} et les versements compensatoires de l'article 6.

Article 9 :

En cas d'irrégularités ou d'inexécution des clauses de la présente convention, ne risquant pas de compromettre la sécurité publique, l'EPR pourra appliquer les pénalités suivantes :

- pour un véhicule mis en service en mauvais état d'entretien ou de propreté :
- pour inobservation des horaires :
- pour carence dans la remise en état du matériel, par jour de retard :

pénalités auxquelles s'ajoutent éventuellement les frais de constat.

La constatation des faits entraînant les sanctions prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de l'EPR, par la direction régionale (ou départementale), de l'équipement.

Article 10 :

La convention peut être résiliée à tout moment dans les conditions suivantes :

1° Par l'EPR, sous préavis minimum d'un mois, l'exploitant ayant été préalablement invité, par lettre recommandée avec accusé de réception, à présenter ses observations dans le délai maximum de quinze jours :

a) après avis de la commission des sanctions administratives du CTDI en cas de fraude ou de malversation de la part de l'exploitant au détriment de l'EPR, en cas d'interruption de service non motivée par force majeure, ou grève, ou en cas d'inobservations graves ou de transgressions répétées des dispositions de la présente convention ;

b) en cas de défaut d'entretien du matériel dûment constaté, et auquel l'exploitant n'aurait pas remédié dans le délai d'un mois après la mise en demeure qui lui aura été faite par l'EPR.

2° Par l'exploitant, sous préavis minimum de deux mois s'il estime ne pas pouvoir modifier la consistance du service ou ne pas pouvoir continuer à exploiter le service dans la consistance telle qu'elle lui a été demandée par l'EPR en vertu de l'article 3 ci-dessus.

La présente convention est par ailleurs résiliable par mutuel accord des parties.

Article 11 :

L'exploitant est déchu de plein droit, s'il est déclaré en état de règlement judiciaire ou de liquidation de biens, s'il cède à un tiers les droits et obligations nés de la présente convention sans accord de l'EPR, ou s'il vient à cesser définitivement son exploitation.

L'exploitant est tenu de prévenir l'EPR au moins trois mois avant la date à laquelle il cèdera les droits et obligations nés de la présente convention ou la date à laquelle cessera son exploitation.

Article 12 :

Dans tous les cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application des dispositions de la présente convention, il est procédé, avant tout début d'exécution ou tout recours, et à l'initiative de la partie la plus diligente à une recherche de conciliation sous l'égide de (arbitre agréé des deux parties à désigner dans la convention).

En cas de désaccord sur la désignation de l'arbitre, l'EPR désigne un arbitre et l'exploitant en désigne un.

Si ces arbitres ne peuvent s'entendre, un tiers arbitre est désigné par le directeur régional de l'équipement.

Ce n'est qu'en cas d'échec à ces arbitres que les parties peuvent saisir le tribunal administratif.

La juridiction administrative territoriale compétente pour connaître en premier ressort des contestations relatives à l'application de la présente convention est le tribunal administratif de

Article 13 :

Si cette convention est conclue avec un groupement de transporteurs, ses clauses s'appliquent exclusivement aux relations entre l'EPR et le groupement sans qu'il puisse intervenir de relations directes entre membres du groupement et l'EPR.

Article 14 :

Les parties font élection de domicile :

- l'Etablissement public régional :
- l'exploitant :

Annexe I A : Consistance des services faisant l'objet de la convention.

Annexe I B : Consistance des services antérieurs.

Annexe II : Eléments statistiques à fournir.

Annexe III : Tarifs.

Annexe II

Eléments statistiques à fournir

Descriptions des moyens utilisés pour la mise en œuvre des services, objet de la convention

- Nombre et type de véhicules.
- Nombre de kilomètres par car, en charge et à vide, pour le service régulier d'une part, pour le service de renfort ou doublage, d'autre part.
- Nombre de voyageurs transportés, par catégorie de tarifs (billets, cartes, etc.).
- Spécifications diverses.

C) ACQUISITION DE MATERIEL ROULANT PAR L'ETABLISSEMENT PUBLIC REGIONAL

CLAUSES TYPES

(Ces clauses ne sont applicables que si, parallèlement, est conclue entre l'Etablissement public régional et un transporteur une convention d'exploitation comportant un régime de garantie financière par l'Etablissement public régional.)

Entre l'Etablissement public régional représenté par (fonction) dûment autorisé à cet effet par les délibérations du Conseil régional en date du, d'une part,

Et (l'exploitant, entreprise ou groupement d'entreprises), inscrit(s) au registre du commerce de sous le(s) numéro(s), numéro(s) de l'INSEE, dont le siège est à, représenté(s) par, en vertu des pouvoirs à lui conférés, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er} :

En vue d'assurer l'amélioration des dessertes voyageurs dans la région de l'Etablissement public régional et (exploitant) ont conclu une convention d'exploitation prévoyant les modalités d'exploitation des services conventionnés décrits à l'article 1^{er} de ladite convention.

L'Etablissement public régional met à la disposition de l'exploitant tout ou partie du matériel nécessaire pour assurer l'exploitation des services conventionnés.

La présente convention a pour objet de préciser les conditions juridiques et financières de mise à la disposition de (l'exploitant) du matériel décrit à l'article 2 ci-dessous.

Article 2 :

Le matériel mis par l'Etablissement public régional à la disposition de l'exploitant consiste en (description du matériel et valeur) :

Article 3 :

L'entretien et le nettoyage du matériel sont assurés par (l'exploitant) qui les effectue selon ses normes, comme pour son propre matériel, sauf spécifications complémentaires particulières précisées dans la convention d'exploitation visée à l'article 1^{er}. Le coût de l'entretien et du nettoyage est à la charge de (l'exploitant).

..... (l'exploitant) en qualité de gardien détenteur de ce matériel et d'exploitant est responsable de tout dommage causé par lui ou à l'occasion de son emploi, à des personnes ou à des biens (l'exploitant) fait son affaire personnelle de ces risques pour lesquels il est tenu de s'assurer.

Article 4 :

Le matériel décrit à l'article 2 est utilisé pour assurer les services faisant l'objet de la convention visée à l'article 1^{er} (ou d'une autre convention qui s'y substituerait).

Au cas où (l'exploitant) aurait l'emploi de ce matériel en dehors du service décrit à l'article 1^{er} et sans répercussion aucune sur celui-ci, il aura à s'assurer avant un tel emploi de l'accord de l'Etablissement public régional, le surcroît de productivité en résultant devant être répercuté dans les comptes d'exploitation du service conventionné.

Article 5 :

En cas de destruction partielle ou totale du matériel à l'occasion de son exploitation (l'exploitant) s'engage à fournir un matériel de remplacement de qualité équivalente.

Article 6 :

A partir de la mise en service du matériel pour l'exécution des services décrits à l'article 1^{er} (l'exploitant) verse à l'Etablissement public régional, tant que celui-ci reste propriétaire du matériel, une redevance d'usage dont le montant annuel est égal à

Article 7 :

Après que la convention d'exploitation ait pris fin et à condition qu'un délai minimum de année se soit écoulé depuis l'entrée en service du matériel, celui-ci peut être transféré en toute propriété à (l'exploitant) par voie de rachat, après accord des parties.

**CONVENTION TYPE FIXANT LES CONDITIONS FINANCIERES
DES AMELIORATIONS DE SERVICE FERROVIAIRE
DANS LES REGIONS FAISANT L'OBJET D'UNE EXPERIENCE
DE DECENTRALISATION EN MATIERE
DE TRANSPORTS COLLECTIFS REGIONAUX**

NOTE DE PRESENTATION

Le projet ci-joint de convention type vise à régler les rapports financiers entre la SNCF et les établissements publics régionaux (EPR) qui demanderont à la Société nationale d'assurer l'exploitation de dessertes ferroviaires améliorées dans le cadre de leur schéma régional de transport.

Des collectivités locales pourront également être parties dans le cadre de cette convention type.

Celle-ci a, pour ses clauses non facultatives, valeur obligatoire en application de l'article 1 point 2 du décret du 30 août 1977.

Dans la situation particulière évoquée à l'article 7-2°, où des services anciens sont incorporés dans la réorganisation définie par convention, et où ceux-ci comprennent des services routiers de stricte substitution (remplacement d'une circulation d'un train ou autorail par une circulation d'autocar sur un même parcours et la même distance, avec les mêmes arrêts, et approximativement les mêmes horaires), ces derniers sont susceptibles d'être pris en compte au même titre que les services ferroviaires, pour le calcul, du déficit du service ancien actualisé, dont l'Etat décide de conserver la charge. Il ne pourra être fait application de cette situation particulière en cas d'avis contraire de la Mission de Contrôle Financier des Transports.

Normalement, les résultats d'exploitation des services anciens et nouveaux modifiés, créés ou supprimés à l'initiative de l'EPR sont individualisés.

Toutefois, sur proposition de l'EPR, et sauf avis contraire de la Mission de Contrôle Financier, lorsque les services nouveaux ou modifiés entraînent des modifications de trafic sur des services existants, sur la même ligne ou sur d'autres lignes voisines, il peut être procédé à une comparaison pour cet ensemble de lignes des déficits avant et après réorganisation.

En règle générale cette dernière procédure implique dans les rapports juridiques et financiers entre l'Etat et la SNCF :

- une suppression des services omnibus voyageurs maintenus à la charge de l'Etat ;
- leur incorporation dans un service nouveau réorganisé ;
- la suppression de la compensation versée par l'Etat dans le cadre de l'article 18 quater de la convention Etat-SNCF, au titre du service antérieurement maintenu ;
- le versement de l'Etat à la SNCF d'une somme qui vient en déduction des charges supportées par l'EPR et qui représente l'incorporation des services anciens dans le service sous convention. Ce versement revêt le

caractère d'une subvention indirecte au bénéfice de l'EPR et relève dans le budget de l'Etat d'une imputation distincte de celle de la compensation antérieurement versée dans le cadre de l'article 18 quater.

Les réductions à caractère social sont prises en charge par l'Etat pour les nouveaux services ferroviaires conventionnés. Pour les services routiers conventionnés, les réductions sont prises en charge par l'EPR ou les collectivités. Toutefois lorsque sur l'initiative d'une région un service ferroviaire sur une liaison est supprimé et qu'est établi sur cette même liaison un ensemble des services routiers sans qu'il soit possible de distinguer les services se substituant au service ancien et les services nouveaux, l'Etat verse à l'EPR une subvention couvrant le coût des réductions tarifaires accordées sur l'ensemble de ces services, sous réserve que les taux de ces réductions ne dépassent pas ceux accordés sur les lignes de la SNCF, et dans la limite de la subvention versée au titre des tarifs réduits ferroviaires, sur les services supprimés à l'année de référence et actualisés en fonction des variations des tarifs SNCF.

La présente convention type ne traite pas du cas des services de banlieue, qui feront l'objet d'un texte ultérieur.

Si l'EPR met en place des services de rabattement sur des lignes rapides ou express, l'EPR et la SNCF pourront déterminer d'un commun accord les conditions dans lesquelles les gains de recettes constatés sur les services rapides ou express ou sur les services de rabattement pourront être pris en compte.

Pour toutes les modifications importantes survenant en cours d'application de la convention, notamment en ce qui concerne le contenu du service ou le calcul des coûts, un avenant à la convention devra être conclu entre les parties. En particulier il est souhaitable qu'il y ait une information permanente sur l'évolution du déficit et la participation de l'EPR. Le seuil de 20 % indiqué à l'article 7, a, 2 ne doit pas dispenser de cette concertation permanente. Une commission permanente EPR-SNCF peut être créée à cet effet.

Seules n'exigeront pas la conclusion d'un avenant les « légères adaptations » du service visées à l'article 2, notamment les modifications d'horaires, d'arrêts, de composition des trains ainsi que les changements de matériel liés aux besoins du service visés à l'article 3, sous réserve que ces modifications et ces changements de matériel aient reçu l'accord exprès de l'établissement public régional et, le cas échéant, des collectivités locales qui seraient également parties à la convention.

Au cas où l'EPR demanderait des comptages ou enquêtes plus fréquents ou plus fins que ceux antérieurement effectués par la SNCF, et pris en compte dans les coûts en application du règlement FC 12 J, le coût du contrôle, de la collecte et du traitement de ces renseignements statistiques supplémentaires sera imputé au compte d'exploitation du service conventionné.

En toute hypothèse la présente convention type n'engagera les parties que pour une durée limitée (trois ans).

La lettre par laquelle la présente convention type sera notifiée aux régions comportera les précisions utiles quant au calcul des économies transférées par l'Etat, au mode et au calendrier de transfert de ces économies, notamment dans le cas de mise en service progressive du schéma régional de transport. Dans cette hypothèse les économies feront l'objet d'un transfert progressif par tranche de mise en œuvre des services inscrits au schéma régional, sous réserve d'une régularisation à intervenir après application complète du schéma.

CONVENTION TYPE

Entre l'établissement public régional de la région représenté par dûment autorisé à cet effet par les délibérations du Conseil régional en date du désigné ci-après par l'EPR (ainsi, éventuellement, que les collectivités publiques suivantes représentées par dûment autorisé à cet effet par les délibérations du désignées ci-après par « les collectivités »)

d'une part

et la Société nationale des chemins de fer français, société anonyme inscrite au registre du commerce de Paris sous le numéro B 552 049 dont le siège est à Paris (IX^e), 88, rue Saint-Lazare, ci-après dénommée « la SNCF », représentée par

d'autre part.

Vu la convention du 31 août 1937 modifiée entre l'Etat et la SNCF ;

Vu le décret n° 77-992 du 30 août 1977 relatif à une expérience de décentralisation en matière de transports collectifs régionaux ;

Vu le décret n° (1) du portant désignation de régions d'expérience de décentralisation en matière de transports collectifs régionaux ;

Vu le schéma régional de transports collectifs de la région de approuvé le,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}. — Objet de la convention

Sur les lignes énumérées ci-après de la région et afin de rendre mieux adaptées aux besoins les possibilités de déplacements des personnes l'EPR (et les collectivités), a demandé à la SNCF de mettre en place le service, décrit à l'annexe 2, défini par la région dans le cadre de son schéma régional de transport.

L'EPR (et les collectivités) compensera à la SNCF les coûts supplémentaires non compensés par des recettes supplémentaires qui résulteraient éventuellement pour elle de l'exécution de ce service.

Alinéa facultatif :

« Par ailleurs, l'exécution du service conventionné exigeant des aménagements d'installations fixes et (ou) la fourniture de matériel roulant supplémentaire, des conventions particulières définissent les conditions de financement correspondantes. »

La présente convention a pour objet de constater les accords intervenus en conséquence entre l'EPR (et les collectivités) et la SNCF.

Article 2. — Description des services

Avant l'entrée en vigueur de la présente convention, la SNCF assurait la (les) ligne(s) visée(s) à l'article 1^{er} un service omnibus, compensé dans le cadre de l'article 18 quater de la Convention du 31 août 1937 modifiée, décrit à l'annexe 1.

(1) Pour les régions Lorraine, Pays de la Loire et Nord-Pas-de-Calais il s'agit du décret n° 77-1346 du 7 décembre 1977 publié au J.O. du 9 décembre 1977.

A partir du, ce service sera remplacé par celui décrit à l'annexe 2.

La programmation année par année de la mise en œuvre du nouveau service est également décrite à l'annexe 2. Cette programmation définit le service que la SNCF accepte d'assurer chaque année n, et qui sera appelé par la suite service conventionné de l'année n.

Si l'EPR (les collectivités) ou la SNCF souhaite des aménagements au service conventionné défini ci-dessus, les mesures sur lesquelles les parties se seront mises d'accord donneront lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

Le service conventionné pourra toutefois faire l'objet de légères adaptations, d'un commun accord entre l'EPR (les collectivités) et la SNCF, sans qu'il soit nécessaire de recourir à un avenant.

La SNCF s'attachera, si nécessaire et dans la mesure où cela lui paraîtra possible et n'entraînera pour elle ni surcroît de charge ni diminution de recettes qui ne serait pas compensé par l'EPR (les collectivités), à aménager les horaires de ses autres services ferroviaires et routiers pour assurer leur mise en correspondance avec les horaires du service nouveau.

Article 3. — Exécution du service conventionné

Le service conventionné sera exécuté par la SNCF conformément aux prescriptions de son cahier des charges et aux dispositions réglementaires auxquelles est soumise son exploitation.

Le service conventionné figurera dans l'indicateur officiel de la SNCF, et plus généralement, dans tous les documents contribuant à la publicité du service.

Les matériels utilisés (nature et composition) pour l'exécution initiale du service conventionné sont indiqués à l'annexe 2.

Alinéas facultatifs (cas où le matériel est fourni par la SNCF) :

« La SNCF maintiendra un matériel adapté aux besoins de ce service, en fonction du parc disponible et des besoins généraux sur l'ensemble du territoire.

« Si les besoins du service amènent la SNCF à effectuer un changement de matériel entraînant des répercussions financières ou sur la qualité du service, elle devra en aviser la région, six mois au moins avant la date envisagée pour le changement de matériel ; celui-ci ne pourra être effectué que si la région y consent expressément ; en cas de désaccord les clauses de l'article 9 sur la résiliation seront applicables.

Article 4. — Contrôle de l'exécution du service

L'EPR (et les collectivités) pourra à tout moment s'assurer, par contrôle exercé par ses représentants dûment habilités à cet effet, que les conditions d'exploitation du service sont conformes aux spécifications particulières de la présente convention (matériel utilisé, horaires...).

Le contrôle exercé par l'EPR ne pourra en aucun cas s'étendre au domaine couvert par le contrôle de l'Etat.

« En outre, au cours de chaque exercice, la SNCF effectuera ou fera effectuer sous sa responsabilité et son contrôle des comptages des voyageurs sur chaque ligne et dans chacune des circulations du service conventionné, en application du règlement FC 12 J (sinon des dispositions particulières seront à arrêter entre la SNCF et l'EPR (et les collectivités)).

Article 5. — Conditions tarifaires d'admission des voyageurs

La tarification appliquée au service ferroviaire conventionné est la tarification applicable à l'ensemble des lignes de la SNCF.

Article 6. — Calcul des charges et des recettes

a) le calcul des charges C_n occasionnées par le service conventionné pour l'année n est effectué conformément au règlement FC 12 J de la SNCF dont l'EPR déclare avoir pris connaissance, sauf en ce qui concerne les charges de conduite et d'accompagnement et les charges financières du matériel.

1. — Dans la situation visée à l'article 7, a, 1 (situation générale) les charges prises en considération pour ces trois derniers postes correspondent aux variations de charges de personnel et de matériel résultant de la demande de la collectivité, évaluées après avis de la mission de contrôle financier des transports à partir de variation des nombres de journées d'utilisation du personnel, et du matériel, avant et après introduction du service conventionné décrit à l'article 2.

2. — Dans la situation visée à l'article 7, a, 2 (situation particulière) les charges prises en considération pour ces trois derniers postes seront la somme de deux termes, calculés ou évalués après avis de la mission de contrôle financier des transports :

— le premier correspond aux charges de conduite et d'accompagnement ainsi qu'aux charges financières de matériel relatives au service existant l'année précédant le démarrage du service conventionné, dite l'année O, calculées selon la méthode FC 12 J et revalorisées pour l'année n ;

— le second correspond aux variations de charges de personnel et de matériel résultant de la demande de la collectivité, évaluées à partir des variations des nombres de journées d'utilisation du personnel, et du matériel, avant et après introduction du service conventionné décrit à l'article 2. Si pour ces trois postes (charges de conduite et d'accompagnement et charges financières du matériel) il apparaît en cours d'exécution de la présente convention que certains coûts ne sont pas pris en compte, la SNCF pourra demander une concertation immédiate avec l'EPR. Le nouveau calcul des coûts résultant de cette concertation sera constaté normalement par un avenant. Il ne pourra valoir que pour les exercices à venir, et l'EPR pourra se prévaloir le cas échéant de la faculté de résiliation de la convention prévue à l'article 7, § a) ci-après.

En outre, les coûts relatifs à n'étant pas pris en compte par le règlement FC 12 J sont déterminés en annexe 3 (alinéa facultatif).

« Sur les lignes suivantes les circulations supplémentaires créées sous couvert de la présente convention diminuent la capacité résiduelle. De ce fait, l'EPR versera à la SNCF une participation financière qui sera calculée par actualisation des anticipations des investissements de capacité qui seront nécessaires sur ces lignes, dans les conditions prévues en annexe 3 » (alinéa facultatif).

b) Le calcul des recettes R_n de l'année n est effectué conformément aux dispositions prévues par le règlement FC 12 J de la SNCF, compte tenu des transferts éventuels de trafic en provenance des services omnibus, ainsi que du trafic éventuellement induit au bénéfice de ces derniers par le service conventionné.

Article 7. — Dispositions financières

Les calculs prévus pour l'application des dispositions financières exposées ci-après sont effectués par année civile.

a) Participation de l'EPR (et des collectivités) à l'insuffisance de recettes

1) Situation générale

L'EPR prend en charge le déficit annuel $C_n - R_n$ du service nouveau. A cet effet, il dispose des économies qui lui sont transférées par l'Etat en contrepartie d'économies réalisées par ailleurs.

2) Situation particulière

(la clause ci-dessous est applicable lorsque l'EPR crée des services conventionnés avec une modification substantielle des services omnibus existants, et que les éléments déterminant les charges et les recettes des services créés y compris celles qui sont liées aux transferts de trafic ne peuvent être nettement identifiés sans recours à des hypothèses contestables).

Le déficit du service modifié $C_n - R_n$ doit être comparé :

° au déficit du service ancien actualisé, $K_n A_o$, dans lequel A_o correspond à la compensation par l'Etat du déficit du service omnibus pour l'exercice de référence O , dernier exercice ayant précédé le service conventionné, dont le montant est fixé après avis de la mission de contrôle financier des transports, K_n étant un coefficient d'actualisation fonction des variations, de l'année O à l'année n , des charges d'une part, et des recettes d'autre part, de l'ensemble des lignes ferroviaires omnibus compensées par l'Etat reportées au train-kilomètre ou le cas échéant de l'ensemble des lignes routières omnibus de stricte substitution compensées par l'Etat, rapportées au car-kilomètre.

$$K_n = \frac{\frac{a_n}{a_o} Co - \frac{b_n}{b_o} R_o}{Co - R_o}$$

$\frac{a_n}{a_o}$ = rapport des charges au train-kilomètre ou au car-kilomètre entre l'année n et l'année o ;

$\frac{b_n}{b_o}$ = rapport des recettes au train-kilomètre ou au car-kilomètre entre l'année n et l'année o ;

* au montant actualisé de l'économie réalisée par l'Etat dans le financement des services omnibus pour les sections de ligne visées par le service conventionné et résultant des décisions prises sur proposition de la région en application du schéma régional de transport.

Cette économie E_n est pour chaque année n égale à l'économie initiale E_i valorisée par l'application du rapport $\frac{P_n}{P_i}$ des prix du produit intérieur

brut marchand aux années n et i.

— Si la différence entre le déficit du service ancien actualisé $K_n A_o = K_n (C_o - R_o)$ et le déficit du service nouveau $C_n - R_n$ est positive et supérieure ou égale à E_n , la région n'est redevable d'aucun versement à la SNCF.

— Si la différence entre le déficit du service ancien actualisé $K_n (C_o - R_o)$ et le déficit du service nouveau $C_n - R_n$ est positive mais inférieure à E_n , la région doit verser à la SNCF une somme S_n égale à l'excédent du déficit du service nouveau sur déficit ancien actualisé diminué de l'économie E_n ,

$$S_n = C_n - R_n - K_n A_o + E_n.$$

Si le déficit du service nouveau $C_n - R_n$ excède le déficit ancien actualisé $K_n A_o$, l'EPR devra également verser à la SNCF $S_n = C_n - R_n - K_n A_o + E_n$.

Au cas où une évaluation prévisionnelle ou un compte définitif ferait apparaître que le déficit du service nouveau pour l'année n est supérieur de plus de 20 % au déficit initialement envisagé (*) pour l'année i première année de mise en œuvre complète de l'ensemble du service conventionné actualisé par l'application du rapport P_n/P_i des prix du produit intérieur brut marchand aux années n et i, les parties en cause devraient se concerter immédiatement et l'établissement public régional (et les collectivités) pourrait demander la résiliation de la convention, sous réserve d'un préavis minimum de six mois avant les dates de changement du service.

b) Comptabilisation des pertes ou gains de recettes dues aux transferts de trafic

La réorganisation des services, objet de la présente convention, peut entraîner des transferts de trafic, à l'intérieur de la section de ligne, des services rapides et express vers les services conventionnés (ou des services conventionnés vers les services rapides et express).

(*) Tel qu'il apparaît à l'annexe 3.

Ces pertes (ou gains) de recettes feront l'objet de remboursement de l'EPR (et des collectivités) à la SNCF (ou de la SNCF à l'EPR) (et aux collectivités) dont le montant sera égal à la totalité des pertes ou gains de recettes pour les douze premiers mois d'application de la présente convention. Il sera égal à 66 % et 33 % respectivement pour les deux périodes de douze mois suivantes. Il sera nul ensuite.

Le montant de la perte ou du gain de recettes sera calculé par application des tarifs de l'année n considérée à la différence des trafics de l'année n et de l'année 0 de référence corrigée de l'augmentation générale des trafics constatés sur les services rapides et express.

c) Partage de l'excédent éventuel du service conventionné

Si le service nouveau devient bénéficiaire, la région ne sera redevable d'aucun versement à la SNCF et l'excédent sera attribué :

- ° dans un premier temps, à l'EPR (et aux collectivités) dans la limite du montant cumulé de ses contributions antérieures au titre du paragraphe a) ci-dessus, chacune étant revalorisée, de l'année i où elle a été versée, à l'année n, par application du rapport des indices des prix du PIB marchand entre les années n et i concernées ;

- ° dans un deuxième temps, à l'Etat dans la limite du montant cumulé de ses versements à l'EPR au titre des économies, chacun de ces versements étant revalorisé, de l'année i où il a été versé, à l'année n, par application du rapport des indices des prix du PIB marchand entre les années n et i concernées ;

- ° dans un troisième temps, à la SNCF en couverture des charges indivises qu'elle se trouvera avoir assumées et continuera à assumer.

d) Dispositions transitoires

Au cas où la mise en œuvre du service conventionné est échelonnée sur plusieurs années, l'année 0 de référence est celle précédant toute organisation, l'économie initiale E_i de l'année i, première année de mise en œuvre complète de l'ensemble du service conventionné, est calculée par différence entre le déficit de l'année 0 et le déficit $C_i - R_i$ de l'année i,

ramené à l'année 0 par application du rapport $\frac{1}{\frac{K_i}{P_i}}$ cette différence étant ensuite réactualisée par application du rapport $\frac{1}{P_0}$.

Pour les années j intermédiaires entre l'année 0 et l'année i, l'économie réalisée est calculée à titre transitoire par différence entre le déficit initial $C_0 - R_0$ et le déficit de l'année j ramené à l'année 0 $(C_j - R_j) \frac{1}{K_j}$ actua-

lisée par l'application du coefficient $\frac{P_j}{P_0}$.

Pendant la période transitoire

1° Si le service nouveau partiel est déficitaire mais représente une économie E_j par rapport au service ancien, la région ne devra rien à la SNCF.
2° Si le service nouveau partiel est plus déficitaire que le service ancien, la région devra verser le surplus de charge $(C_j - R_j) - K_j A_0$ à la SNCF.

3° Si le service nouveau partiel est bénéficiaire, l'excédent sera provisoirement conservé à un compte d'attente de la SNCF et ne pourra être réparti que si l'ensemble de la période transitoire et de la première année d'exploitation de l'ensemble du service nouveau est globalement bénéficiaire. Dans le cas contraire, les excédents antérieurs seront à déduire des premiers déficits enregistrés.

Article 8. — Modalités de versement du remboursement de l'EPR (et des collectivités)

La SNCF étant tenue d'acquitter la TVA sur les versements qu'elle recevra de l'EPR (et des collectivités) le montant de ces versements sera majoré de la TVA au taux applicable aux recettes des services voyageurs lors de la facturation des sommes dues.

A) La SNCF procédera pour les années n d'application de la convention, à des évaluations prévisionnelles du montant de la contribution à percevoir de l'EPR (et des collectivités) au titre du déficit du service conventionné éventuellement corrigé par les pertes ou gains de recettes provenant des transferts de trafic avec les services rapides et express concernés pour l'année n . Les résultats de ces évaluations, présentés conformément au modèle joint en annexes 4 et 5, seront communiqués à l'EPR (et aux collectivités) :

- le de l'année $n - 1$ pour la première,
- le de l'année n pour la deuxième.

L'EPR (et les collectivités) mandateront au profit de la SNCF au titre de l'année :

- avant le, une première provision égale à la moitié de la première évaluation désignée ci-dessus ;
- avant le, une seconde provision égale à la différence entre le montant de la seconde évaluation désignée ci-dessus et le montant de la première provision versée.

Le montant réel de la contribution afférente à l'exercice n donnera lieu à l'établissement par la SNCF d'un décompte définitif. Ce décompte, également établi conformément au modèle joint en annexe 5 et accompagné d'un rapport sur l'exécution du service, sera notifié à l'EPR (et aux collectivités) pour le 15 avril de l'année $n + 1$, après visa de la mission de contrôle financier des transports.

Le reliquat des sommes restant dues à la SNCF pour l'année n après déduction des deux provisions déjà perçues, devra être mandaté au plus tard pour le de l'année $n + 1$.

Au cas où la mission de contrôle financier des transports serait appelée à présenter des observations qui conduiraient à une modification du décompte définitif ainsi établi pour l'exercice, un nouveau mémoire serait présenté pour en tenir compte.

Tout retard apporté à la communication des résultats des évaluations, à la notification du décompte définitif et du rapport sur l'exécution du service ou à la régularisation éventuelle des documents initialement fournis

séra pris en considération à due concurrence pour déterminer la nouvelle date limite de mandatement de la provision ou du reliquat correspondant.

A défaut de mandatement aux dates indiquées ci-dessus ou à fixer dans les conditions qui précèdent, la SNCF bénéficiera du versement d'intérêts moratoires calculés au taux d'escompte de la Banque de France majoré d'un point et pour la période commençant à partir du 45^e jour qui suit l'échéance ou la date de demande de versement si elle est postérieure et se terminant au jour du mandatement.

Dans l'hypothèse où le montant cumulé des provisions excéderait le montant résultant du décompte définitif de l'année « n » considérée, le reliquat des sommes à reverser par la SNCF à l'EPR au titre du trop perçu devra faire l'objet :

— de titres de perception délivrés par l'EPR (et les collectivités) dont les avis d'émission seront notifiés à la SNCF au plus tard le 15 mai de l'année n + 1 ;

— de mandats de paiement établis au profit de l'EPR (et les collectivités) par la SNCF au plus tard le 30 juin de l'année n + 1.

Tout retard apporté à la notification des titres de perception précités entraînera un report d'égale durée de la date limite d'émission des mandats de paiement.

A défaut de mandatement à la date fixée ou reportée dans les conditions indiquées aux deux alinéas précédents, l'EPR (et les collectivités) bénéficiera du versement d'intérêts moratoires calculés au taux d'escompte de la Banque de France majoré d'un point et décomptés pour la période commençant à partir du 45^e jour qui suit cette date et se terminant au jour du mandatement.

Ce défaut de paiement ne saurait en tout état de cause excéder un an, faute de quoi la convention serait annulée de plein droit.

B) Pour la première année civile d'application de la présente convention, le montant prévisionnel des versements à effectuer par l'EPR à la SNCF est évalué à : F au titre du déficit du service conventionné.

Ce montant prévisionnel est corrigé s'il y a lieu par le montant de francs, en plus ou moins selon le résultat prévu pour les pertes ou les gains de recettes correspondant à des transferts de trafic avec les services rapides et express.

Ces versements prévisionnels seront effectués le (dates déterminées en fonction de la date de démarrage du service conventionné).

— Les comptables chargés des paiements et, éventuellement, des recouvrements sont :

Article 9. — Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une période allant de à (en principe trois ans) sans possibilité de résiliation pour autre motif que l'inexécution par l'autre partie des clauses de la présente convention ou les modifications apportées, par voie législative ou réglementaire, au régime de compensation des obligations de service public ou autre motif de résiliation d'office reconnu par le droit public.

Toutefois, les parties auront la faculté de demander la résiliation de la présente convention :

— dans le cas de modification du règlement FC 12 J de la SNCF et l'EPR (et les collectivités) pourra également en demander la résiliation sous réserve d'un préavis minimum de six mois avant les dates de changement de service ;

— en cas d'application du dernier alinéa de l'article 7 a 2 - situation particulière ;

— en cas de désaccord dans l'application de l'article 3, dernier alinéa.

Dans le cas où la convention serait résiliée ou ne serait pas reconduite, il appartiendra à l'Etat (ou à la SNCF, selon la nature des services), d'apprécier les dispositions à prendre et de définir la consistance des services à assurer.

Article 10. — Litiges

Tous litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution des clauses du présent contrat seront de la compétence exclusive des tribunaux administratifs de

Annexe 1 : Description du service antérieur à la convention.

Annexe 2 : Description du service conventionné.

Annexe 3 : Méthode et base d'évaluation des deuxièmes termes de la somme dans le calcul des charges de conduite d'accompagnement et des charges financières du matériel.

Calcul des coûts non (ou insuffisamment) pris en compte par le règlement FC 12 J.

Calcul du coût financier de l'anticipation d'investissement de capacité.

Annexe 4 : Evaluation de la perte ou du gain de recettes des services rapides et express.

Annexe 5 : Présentation des évaluations prévisionnelles et des décomptes définitifs.

Imprimeries A. HUMBLOT et C^{ie}
21, rue Saint-Dizier, Nancy
3^e trimestre 1978
Dépôt légal n° 3117