

Service instructeur

N° 30108-07

TRANSPORTS SCOLAIRES

Service consulté

DJU

**CONVENTION AVEC LA REGION ET LE SITRAM  
POUR L'ORGANISATION DU TRAM-TRAIN**

Résumé : La Région Alsace nous propose la signature d'une convention pour définir les principes d'organisation de la future liaison tram-train Mulhouse - Vallée de la Thur.

Le Haut-Rhin est partenaire du projet tram-train Mulhouse - Vallée de la Thur, avec la Région et le SITRAM. L'objectif de la Région est de mettre en œuvre une tarification intermodale sur l'axe du tram-train. Elle nous propose à cette fin la signature d'une "convention pour la définition des objectifs et des modalités d'exploitation du réseau de transport en commun de la Vallée de la Thur dans le cadre de la mise en service du tram-train Mulhouse - Vallée de la Thur".

1. La convention

La convention a pour objet de définir les principes d'organisation de la future liaison tram-train. Elle associe la Région, le SITRAM et le Département.

Chacune de ces trois autorités organisatrices conserve la maîtrise d'ouvrage des transports relevant de sa compétence et en assure le financement :

- Région : train
- SITRAM : tram-train et tramways
- Département : autocars interurbains

Une tarification intermodale sera mise en œuvre sur l'axe Vallée de la Thur -Mulhouse. Le découpage en zones se conformera au projet régional d'intégration tarifaire.

La gamme des titres de transport comportera des billets et un abonnement mensuel. Ils seront utilisables sur l'ensemble des services fonctionnant sur la ligne Kruth - Mulhouse. Les autocars interurbains seront concernés pour le rabattement vers les gares.

La tarification intermodale sera complétée par une politique de communication commune à bord des véhicules et aux points d'arrêts (fiches horaires, plan de réseau).

La convention fixe aussi les principes de coordination entre les trains classiques (conducteurs SNCF) et les futurs tram-train (conducteurs de trams urbains). Ces dispositions concernent plus particulièrement la Région et le SITRAM. Sa durée est de trois ans, tacitement reconductible. Le projet est joint en annexe. La mise en œuvre du tram-train est prévue pour 2010.

## 2. Le rôle du Département dans la convention

Le Département est principalement concerné pour les lignes 519 Wildenstein - Thann et 553 Thann - Wittelsheim - Mulhouse.

Conformément à la convention, ces lignes resteront prioritairement adaptées aux besoins scolaires mais elles seront aménagées autant que possible pour permettre le rabattement sur les gares (Kruth, Saint-Amarin, Cernay, Graffenwald).

Le Département reste toutefois maître d'ouvrage de ces lignes et passe les marchés afférents.

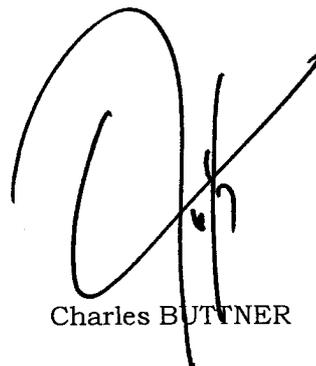
Le tarif actuel de ces lignes sera maintenu pour les trajets "monomodaux" (voyageurs n'utilisant que le car).

Mais les billets et abonnements intermodaux émis sur l'axe Kruth - Mulhouse seront reconnus à bord de ces lignes moyennant partage des recettes. Les modalités sont à préciser avec les transporteurs.

Cette convention n'a pas d'incidence sur les coûts d'exploitation des lignes régulières interurbaines.

Elle ne nécessite pas d'inscription budgétaire.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER



**Convention pour la définition  
des objectifs et des modalités d'exploitation  
du réseau de transport en commun de  
la vallée de la Thur  
dans le cadre de la mise en service  
du tram-train Mulhouse - vallée de la Thur**

**Sommaire des articles**

|                     |   |           |
|---------------------|---|-----------|
| <i>Article 1 :</i>  | <i>L'objet de la présente convention</i>  | <i>4</i>  |
| <i>Article 2 :</i>  | <i>Les partenaires du projet et leurs rôles respectifs</i>  | <i>4</i>  |
| <i>Article 3 :</i>  | <i>Les modalités de collaboration entre les AOT</i>   | <i>5</i>  |
| <i>Article 4 :</i>  | <i>La définition de la desserte</i>   | <i>5</i>  |
| <i>Article 5 :</i>  | <i>Les modalités de financement de l'exploitation de la desserte de la vallée de la Thur en transports collectifs</i> | <i>7</i>  |
| <i>Article 6 :</i>  | <i>L'engagement des partenaires pour un objectif partagé de service</i>   | <i>7</i>  |
| <i>Article 7 :</i>  | <i>L'organisation de l'exploitation des trains, des trams-trains et des tramways sur la ligne Kruth - Mulhouse</i>    | <i>8</i>  |
| <i>Article 8 :</i>  | <i>Les principes de coopération entre les exploitants</i>   | <i>8</i>  |
| <i>Article 9 :</i>  | <i>La tarification</i>  | <i>9</i>  |
| <i>Article 10 :</i> | <i>La distribution, la validation et le contrôle des titres de transport</i>  | <i>11</i> |
| <i>Article 11 :</i> | <i>La communication</i>   | <i>11</i> |
| <i>Article 12 :</i> | <i>L'accompagnement</i>   | <i>12</i> |
| <i>Article 13 :</i> | <i>Les services à bord des véhicules et dans les stations</i>   | <i>12</i> |
| <i>Article 14 :</i> | <i>L'information des voyageurs</i>  | <i>12</i> |
| <i>Article 15 :</i> | <i>L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite</i>  | <i>13</i> |
| <i>Article 16 :</i> | <i>Le remisage et la maintenance des rames de tram-train</i>  | <i>13</i> |
| <i>Article 17 :</i> | <i>Dispositions diverses</i>  | <i>13</i> |
| <i>Article 18 :</i> | <i>Durée de la convention</i>   | <i>13</i> |

### Préambule

Le projet de tram-train Mulhouse – vallée de la Thur est un des projets majeurs du contrat de plan Etat – Région 2000 – 2006 et du contrat de projets 2007 - 2013. Le montant de sa première phase est de 84,4 M€ pour les infrastructures en c.e. de réalisation pour une mise en service en décembre 2010. Il repose sur une analyse fine des besoins en déplacements dans la vallée de la Thur, tant en interne à la vallée qu'en relation avec l'agglomération mulhousienne et les métropoles voisines.

Ce projet, novateur et ambitieux, a été déclaré d'utilité publique le 11 octobre 2004. Il permet, outre une desserte fortement augmentée et une image de modernité :

- d'assurer une continuité entre le réseau ferré national et le réseau de tramway de Mulhouse grâce à l'interconnexion ;
- d'offrir une desserte plus fine, plus fréquente grâce aux performances du futur matériel roulant (accélération/décélération, confort/design, accessibilité et sécurité).

Dès 2010, la première phase de ce projet alliera une desserte en tram-train entre Mulhouse et Thann et un renforcement significatif de la desserte en autorails TER de la haute vallée. Le succès de ce projet et son efficacité reposent à la fois sur un concept technique, le tram-train, et sur une organisation de la desserte dont le cadencement est un point fort pour la lisibilité et l'attractivité du service offert.

Outre le volet infrastructure, ce projet comprend également des éléments connexes tels que les programmes d'aménagement des gares et de leurs abords, une meilleure articulation des dessertes ferroviaires et routières... Il s'agit de mettre en œuvre des outils facilitant les échanges entre les modes par :

- une tarification commune à tous les transports collectifs et distribuée le plus largement possible,
- l'organisation de l'intermodalité,
- la lisibilité de la desserte grâce à une information des voyageurs commune et articulée entre les exploitants...

Ainsi, c'est la mise en place simultanée d'un transport collectif performant alliant fréquence et temps de parcours, de son articulation avec les autres modes de transport, des services associés et des projets connexes qui permettra d'offrir une alternative performante à la voiture particulière, répondant aux besoins en déplacement dans la vallée.

Afin d'assurer dans les meilleures conditions la mise en service de ce projet innovant réalisé avec des matériels nouveaux spécifiques, la Région Alsace a souhaité confier l'exploitation de la partie relevant de sa compétence – cf. art 6 - à la SNCF, pour une durée fixée aujourd'hui aux trois années suivant la mise en service du tram-train, nonobstant la durée de la convention d'exploitation du TER Alsace qui expire le 31 décembre 2009, et sous réserve d'une éventuelle obligation qui pourrait incomber à la Région de mettre en concurrence la dévolution de l'exploitation du service tram-train et TER résultant d'éventuelles modifications législatives, nationales ou européennes à venir.

En ce qui concerne le SITRAM, l'exploitation de la partie relevant de sa compétence – cf. art 6 - fera l'objet d'une mise en concurrence selon les règles en vigueur et dans le cadre du renouvellement de la Délégation de Service Public (DSP) portant sur l'ensemble de son réseau urbain à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Dans la présente convention on entendra par « les exploitants », les délégataires (ou équivalents) des services publics de transports définis à l'article 4.

## **Article 1 : L'objet de la présente convention**

La présente convention, entre la Région Alsace, le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne (SITRAM) et le Département du Haut-Rhin, ci-après dénommées « les AOT », définit les principes de collaboration entre les Autorités Organisatrices des Transports desservant la vallée de la Thur, ainsi que les objectifs qu'elles fixeront à leurs exploitants. Cette collaboration vise à établir conjointement et en articulation étroite :

- les principes généraux de l'exploitation du tram-train Mulhouse – vallée de la Thur (TTMVT), en vue de garantir la bonne articulation entre les réseaux urbain de l'agglomération mulhousienne et périurbain de la vallée de la Thur, prenant en compte les évolutions possibles quant à la désignation des exploitants,
- le niveau de service attendu à l'horizon de la mise en service du tram-train et pour les années suivantes,
- les moyens à mettre en œuvre au niveau des AOT pour y parvenir, ainsi que les objectifs de résultats fixés aux exploitants.

Cette convention s'inscrit dans la continuité du protocole d'accord relatif aux principes de financement, de réalisation et d'exploitation du tram-train Mulhouse – vallée de la Thur signé en 2003, dont il précise les principes concernant l'exploitation.

## **Article 2 : Les partenaires du projet et leurs rôles respectifs**

L'ensemble des partenaires du projet de tram-train Mulhouse – vallée de la Thur ainsi que leurs rôles respectifs sont détaillés en annexe 1 de la présente convention.

Les partenaires de la présente convention sont les autorités organisatrices de transport.

- La Région Alsace est l'autorité organisatrice des transports collectifs de voyageurs d'intérêt régional qui comprennent notamment les services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux. Elle définit à ce titre, en étroite collaboration avec son exploitant et dans le respect du cadre réglementaire, la consistance du service ferroviaire de la ligne Mulhouse – Thann - Kruth ainsi que des autocars de substitution, la tarification, les modalités de distribution, de validation et de contrôle des titres de transport ainsi que l'information des voyageurs.
- Le Département du Haut-Rhin est l'autorité organisatrice des transports collectifs scolaires et interurbains. Il définit à ce titre la consistance du service d'autocars interurbains desservant la vallée ainsi que la tarification, les modalités de distribution et l'information des voyageurs.
- Le SITRAM est l'autorité organisatrice des transports collectifs urbains. Il définit à ce titre le service de transports collectifs dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération mulhousienne. Il définit à ce titre, en étroite collaboration avec son exploitant et dans le respect du cadre réglementaire, la consistance du service, la tarification, les modalités de distribution, de validation et de contrôle des titres de transport ainsi que l'information des voyageurs.

### Article 3 : Les modalités de collaboration entre les AOT

Les instances suivantes sont constituées pour la durée de la présente convention :

- le Comité de pilotage,
- le Comité technique.

Le Comité de pilotage est composé d'élus désignés par les exécutifs des trois autorités organisatrices de transport que sont la Région Alsace, le SITRAM et le Département du Haut-Rhin. Sont associés, selon les besoins, les exploitants et/ou les maîtres d'ouvrage du projet de tram-train ou tout autre partenaire. Ce Comité de pilotage débat des décisions qui sont à prendre concernant la définition du service de transport collectif dans la vallée et les moyens afférents à mettre en œuvre. Les décisions reviennent aux instances ayant le pouvoir de les prendre, après avoir été débattues au sein du Comité de pilotage.

Le Comité technique constitue l'instance de préparation des réunions du Comité de pilotage. Il comporte les mêmes partenaires que le Comité de pilotage, mais au niveau des services.

La Région Alsace est chargée de l'organisation de ces Comités. Elle en assure le secrétariat.

Ce mode de collaboration ne nécessite pas, pour la durée de la présente convention, la création de structure spécifique pour l'organisation des transports collectifs dans la vallée de la Thur. Chaque AOT reste compétente dans son domaine, sauf décision commune expresse des trois AOT.

### Article 4 : La définition de la desserte

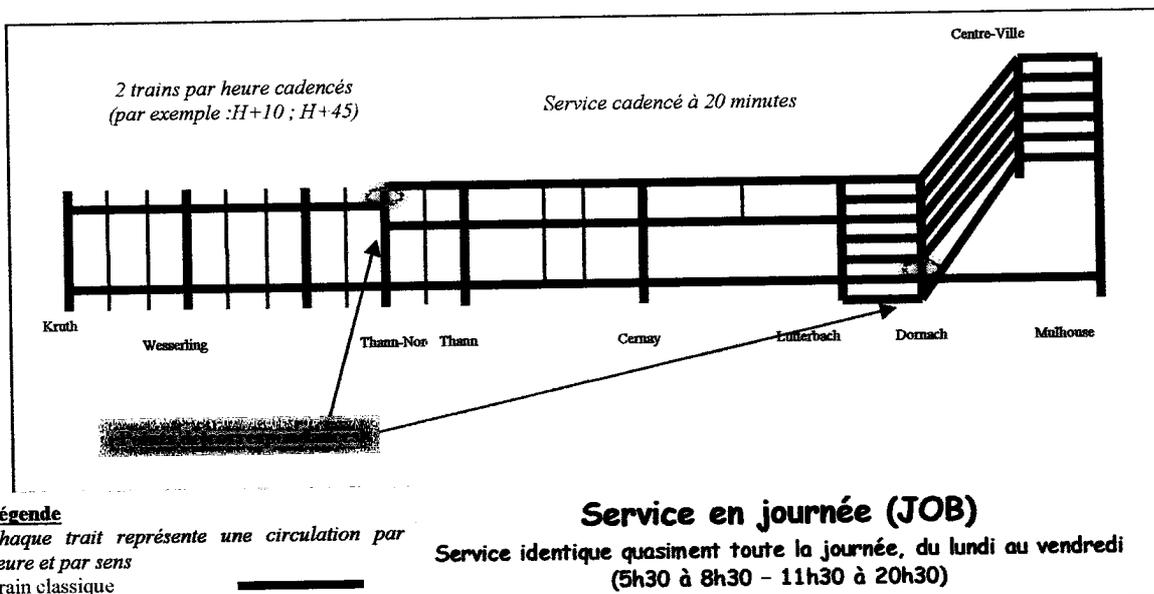
L'offre de transports collectifs de l'agglomération mulhousienne et de la vallée de la Thur prévue à l'horizon de la mise en service du TTMVT comprend :

- les trains entre Mulhouse et Kruth, les trams-trains entre Mulhouse et Thann, les tramways entre Mulhouse et Lutterbach,
- les autocars interurbains desservant le couloir du TTMVT,
- les transports urbains de l'agglomération mulhousienne en correspondance avec les trains, les trams-trains et les autocars interurbains desservant la vallée.

La desserte en tramways, en trams-trains et en trains de la ligne ferroviaire Mulhouse - Kruth est d'ores et déjà définie dans le cadre de la première phase du projet de tram-train qui sera mise en service en 2010. Elle est fondée sur un principe de desserte mixte assurée par des tramways, des trams-trains et des trains, selon le schéma de desserte ci-après pour un jour ouvrable de base. Ce principe de desserte a été validé en Comité de pilotage du 26 novembre 2005. Il repose sur une desserte cadencée, une amplitude horaire élargie, des temps de parcours réduits, de bonnes correspondances.

Le principe de desserte du week-end est le suivant :

- d'une part, l'offre totale du week-end doit correspondre à un jour ouvrable de base (JOB),
- d'autre part, cette offre doit répondre aux besoins de déplacements domicile - travail et domicile - étude le samedi matin et le dimanche soir, domicile - achats le samedi, loisirs et tourisme plus globalement.

Schéma de service 1<sup>ère</sup> phase

Cette desserte est assurée par le matériel roulant appartenant à la SNCF et au SITRAM, tel que défini ci-après et sous réserve de toute modification utile au service :

- 6 autorails type Alstom X73500 ou autorails à grande capacité, propriété de la SNCF, entretenus au sein des installations de maintenance du matériel TER-Alsace,
- 12 rames de tram-train Siemens Avanto, propriété de la SNCF, entretenues au sein de l'atelier du SITRAM situé sur le site de la Mertzau,
- 3 rames de tramway Alstom Citadis, appartenant au SITRAM, entretenues au sein de l'atelier du SITRAM situé sur le site de la Mertzau,

La desserte en autocars interurbains vise prioritairement à satisfaire les besoins scolaires. Elle sera articulée autant que possible avec l'offre en train et en tram-train de manière à favoriser un report modal des voitures particulières vers les transports collectifs.

La desserte urbaine correspond aux services tramways et autobus de l'ensemble du périmètre des transports urbains du SITRAM. Les services sont réalisés avec des fréquences élevées et avec une couverture spatiale importante ; les correspondances entre services permettant de se rendre de tout point de l'agglomération à un autre dans un temps réduit. Les services tram-train complètent les autres services urbains dans le périmètre des transports urbains avec lesquels ils font correspondance en plusieurs points.

Les lieux d'intermodalité entre différents modes de transports, collectifs ou non, seront identifiés et feront l'objet d'aménagements spécifiques quant à leur organisation afin d'en optimiser l'usage, dans le cadre des politiques existantes et des compétences de chacune des AOT. Des partenariats complémentaires seront mis en oeuvre, en particulier avec les maîtres d'ouvrage du tram-train que sont RFF et la SNCF, les exploitants et les collectivités locales afin de définir pour chaque lieu, l'aménagement le plus efficient en matière de transport en veillant à son intégration urbaine.

D'ores et déjà, les gares de Kruth, Saint-Amarin, Cernay, Graffenwald peuvent être identifiées comme des lieux d'intermodalité entre les autocars interurbains et la desserte ferroviaire en trains et en tram-trains. Les gares de Lutterbach et Dornach, dans le PTU, feront également l'objet d'aménagements spécifiques facilitant les articulations entre les

autobus urbains et la desserte ferroviaire (trains, trams-trains et tramways). Les stations de tramway desservies par les trams-trains ont déjà fait l'objet d'aménagements dans ce sens dans le cadre du projet de tramway.

**Article 5 : Les modalités de financement de l'exploitation de la desserte de la vallée de la Thur en transports collectifs**

On entendra par « coûts d'exploitation », au sens de la présente convention, l'ensemble des coûts afférents à la production (maintenance, traction, accompagnement, énergie, péages, impôts et taxes), à la distribution, à la communication, au management de l'offre de transports collectifs concernée.

Les AOT s'accordent sur le principe de prise en charge des coûts d'exploitation par chacun des partenaires pour les transports relevant de sa compétence.

Les coûts engagés par la mise en service de l'offre en transports collectifs liée au projet de TTMVT seront donc partagés selon les modalités suivantes :

- Les coûts d'exploitation liés aux transports interurbains de voyageurs relevant de l'autorité organisatrice départementale seront supportés par le Département du Haut-Rhin.
- Les coûts d'exploitation relevant de la circulation des tramways dans le PTU, y compris sur le tronçon Lutterbach – Mulhouse sont à la charge du SITRAM.
- Les coûts d'exploitation des trains desservant la vallée de la Thur, de Kruth à Mulhouse, sont assumés par la Région Alsace.
- La contribution publique supplémentaire liée à la mise en service de la desserte en tram-train telle que définie à l'article 4 de la présente convention, par rapport au coût de la desserte TER de la ligne Mulhouse – Kruth avant la mise en service du TTMVT sera partagée entre la Région Alsace et le SITRAM à raison d'un tiers à la charge du SITRAM, deux tiers à la charge de la Région Alsace. Cette répartition est arrêtée d'un commun accord au pro-rata des temps passés par les trams-trains sur chacun des périmètres de compétence.

Les AOT exigeront, de la part de leurs exploitants, et chacun pour ce qui le concerne, un compte d'exploitation spécifique à la ligne permettant d'identifier clairement le service en tram-train et les coûts afférents.

**Article 6 : L'engagement des partenaires pour un objectif partagé de service**

Sur la base de principes énoncés dans la présente convention, les AOT s'engagent à mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires pour faire respecter le délai de mise en service, en particulier, les échéances suivantes pour garantir une mise en service commerciale fin 2010 :

- définition détaillée du Service (nombre et positionnement horaire des circulations, tarification, services à bord et au sol...) et évaluation du coût du Service : mi 2007
- définition détaillée des modalités de coopération entre exploitants : mi 2008
- définition des modalités de financement du Service : fin 2008
- mise au point des différentes conventions entre partenaires : 31/12/2009
- mise au point des règles techniques de coopération entre exploitants et gestionnaires d'infrastructure : mi 2010 pour intégration au Dossier de Sécurité.

**Article 7 : L'organisation de l'exploitation des trains, des trams-trains et des tramways sur la ligne Kruth - Mulhouse**

En octobre 2003, les 2 AOT que sont la Région Alsace et le SITRAM ont demandé aux deux exploitants SNCF et Soléa d'étudier plusieurs scénarios d'exploitation et d'en rendre compte à un groupe technique. Le travail des deux exploitants a donné lieu à un rapport remis aux AOT en février 2005 et intitulé « Etude de scénarii d'exploitation du système interconnecté et de maintenance du matériel roulant » et portant sur l'exploitation de la seule partie tram-train du projet (circulation des trains, trams-trains et tramways sur la ligne de Kruth à Mulhouse - place de la gare). Cette étude a été réalisée avant la définition de la 1<sup>ère</sup> phase du projet et porte donc sur le projet de tram-train dans son intégralité, soit avec une desserte totale de la ligne en trams-trains jusqu'à Kruth.

Par la présente convention, les AOT valident les éléments proposés dans ladite étude. Ils sont intégrés aux articles 7 et 8 de la présente convention. Les AOT solliciteront néanmoins les exploitants afin d'adapter l'étude à la mise en service la 1<sup>ère</sup> phase du projet en décembre 2010.

La partie de l'exploitation incombant au SITRAM sera incluse dans le contrat de délégation de service public conclu pour l'exploitation du réseau urbain. Cette partie sera spécifiquement identifiée au sein de la DSP quant à ses coûts, notamment sur les périmètres suivants : accompagnement, traction, maintenance du matériel roulant, exploitation de l'infrastructure, management de la ligne ...

La Région établira, pour les services relevant de sa compétence sur le périmètre de la vallée de la Thur, une convention d'exploitation spécifique avec la SNCF pour les trois années d'exploitation suivant la mise en service de la 1<sup>ère</sup> phase du tram-train. Pour les années suivantes, la Région Alsace procédera à la désignation de son exploitant dans le cadre de la réglementation en vigueur.

Il est convenu que les principes régissant la gestion et l'exploitation de la ligne seront inscrits dans les contrats d'exploitation passé par les autorités organisatrices avec leurs exploitants respectifs. Cette mesure sera limitée aux échéances contractuelles pour les contrats en cours.

Une cohérence dans les échéances contractuelles sera également recherchée entre les différentes autorités organisatrices lors des renouvellements des contrats. De même il sera demandé aux exploitants d'ajuster leurs dates de changement de service afin de limiter ces changements à un, voire deux par année civile

Une charte de prévisibilité de service en cas de mouvement sociaux des agents des exploitants (grève) sera signée entre les AOT et les exploitants afin de définir ensemble les principes de plans de transport et les modalités de leur mise en œuvre.

**Article 8 : Les principes de coopération entre les exploitants**

Phase d'études

Compte tenu du court laps de temps entre, d'une part, la signature des nouvelles conventions d'exploitation au 1<sup>er</sup> janvier 2010 (entre le SITRAM et son délégataire de service public d'une part et entre la Région Alsace et la SNCF d'autre part), d'autre part, le dépôt du Dossier de Sécurité en juin 2010 et la mise en service commerciale, il convient que le partenariat entre exploitants ait été défini avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Aussi, les deux AOT que sont la Région Alsace et le SITRAM demanderont à leurs exploitants de proposer des scénarios de modalités techniques d'exploitation commune avant la fin 2009 de telle manière que la proposition retenue puisse être transcrite dans les conventions d'exploitation avant leur signature.

### Principes relatifs à la conduite des véhicules

La conduite des tram-trains sera effectuée par des conducteurs de chacun des exploitants, de bout en bout, c'est-à-dire sans changement de conducteur lié au changement de réseau.

La conduite des tram-trains par des agents de l'exploitant ferroviaire sur le réseau urbain de tramway se fera sous la responsabilité de l'exploitant urbain. La conduite des trams-trains et des tramways par des personnels de l'exploitant urbain sur le RFN se fera sous la responsabilité de l'exploitant ferroviaire.

Les AOT solliciteront la SNCF et SOLEA afin de déterminer une répartition exacte de la charge de travail entre les deux exploitants pour la mise en service de l'offre de décembre 2010, optimisant les coûts.

La gestion des circulations se fera alternativement sous l'autorité de l'un ou l'autre exploitant selon le réseau sur lequel elles se situent et en fonction du point de césure entre les réseaux à définir en collaboration avec les exploitants.

### Structure de coopération – direction de ligne

Le SITRAM et la Région Alsace conviennent de la nécessité d'une organisation entre l'exploitant urbain et l'exploitant ferroviaire permettant d'assurer le management global du service tel que proposé dans l'étude des scénarii réalisée par Soléa et la SNCF. Cette organisation, dont la forme est à préciser, devra nécessairement être articulée avec les modalités de prise de décision des AOT. Cette organisation permettra en particulier la gestion des fonctions suivantes :

- Animation de la production de la ligne (nécessite une connaissance fine des outils de production des deux exploitants) ;
- Reporting de la ligne (régularité, disponibilité des rames, fréquentation, recettes et charges (différenciées selon leur nature, 1<sup>ère</sup> approche des comptes par ligne), taux de fraude, surcharges, incidents divers liés à la production, etc.);
- Amélioration continue : mise en place des actions correctives, en lien avec les acteurs concernés des deux exploitants responsables de la mise en œuvre de la production ;
- Adaptation (à la marge) de l'offre, en lien avec les AOT et les exploitants (rôle d'impulsion, de proposition et « facilitation » de la mise en œuvre) ;
- Certification « NF Services » ;
- Production des comptes de la ligne ;
- Relations avec élus locaux concernés par le Service.

Pour éviter toute dilution des responsabilités liée à la présence de deux exploitants et deux AOT, le management de la ligne sera confié à une équipe dédiée, responsable de la production du service et dont le contour des missions, des responsabilités et du pouvoir décisionnaire sera défini en collaboration avec les exploitants.

### **Article 9 : La tarification**

Les AOT s'engagent à mettre en place, au plus tard à la mise en service commercial du tram-train, une tarification intégrée zonale, sur la base de l'étude de tarification intégrée menée à l'échelle alsacienne avec l'ensemble des autorités organisatrices de la région. Les zones de tarification, ci-après nommées « zones de tarification Mulhouse – vallée de la Thur » s'appuient sur celles définies dans ladite étude.

Carte des zones de tarification : en cours de réalisation par la Région Alsace

La tarification intégrée s'appliquera notamment pour les titres suivants :

- Titre à l'unité (voyage aller),
- Titre aller-retour et /ou titre 24 heures,
- Carnet de billets,
- Abonnement mensuel tout public.

Dans un premier temps, cette intégration tarifaire serait limitée au cadre spécifique du projet de TTMVT, soit le PTU et les communes des zones de la vallée telles que définies ci-dessus. Elle concernera les trains et trams-trains de la ligne Mulhouse – Thann – Kruth, les autocars interurbains desservant la vallée de la Thur ainsi que les transports urbains de l'agglomération mulhousienne. Pour les lignes radiales en rabattement sur les trams-trains ou les trains (telles que l'autocar TER desservant la vallée de la Doller en rabattement vers la gare de Cernay), l'intégration dans le périmètre tarifaire de la vallée sera limitée aux communes des zones définies ci-dessus. Les extensions potentielles de cette tarification seront à étudier ultérieurement au regard de leur pertinence et dans le cadre régional.

Parallèlement à la mise en place de la tarification intégrée et zonale, les tarifs monomodaux actuellement en vigueur seront maintenus pour les transports interurbains et ferroviaires, en particulier en raison de l'obligation faite de maintenir les tarifs sociaux sur le réseau ferroviaire national. Une étude spécifique des avantages / inconvénients du maintien du titre monomodal Soléa ou de sa transformation en titre multimodal dans le PTU sera menée par le comité technique.

### Modalités de fixation des tarifs

Les AOT s'engagent à valoriser les titres intégrés. En ce sens, elles chercheront à adopter un niveau tarifaire attractif pour les voyageurs, qui visera notamment à :

- Maintenir l'économie globale des contributions publiques nécessaires à la production des services définis à l'article 4 ;
- Maximiser l'effet d'induction et le report de la voiture particulière vers les transports publics.

### Le titre mensuel intégré

Concernant le titre mensuel zonal intégré, certains principes sont d'ores et déjà énoncés :

- L'abonnement mensuel est calendaire. Il est valable pour un mois donné, du 1<sup>er</sup> au 31.
- L'abonné est muni d'une carte personnelle unique numérotée avec photo, au format ISO, fournie par les exploitants. Cette carte est valable sans limite dans le temps (sauf décision de changement de format par l'ensemble des AOT et transporteurs ou passage à des supports billétiques).
- Muni de sa carte, l'abonné achète un coupon mensuel auprès du réseau de distribution en vigueur, sur lequel il reporte le numéro de sa carte personnelle. Ce coupon n'est pas validé et reconnu à vue par l'ensemble des transporteurs. Il peut donc être sur tout support identifiable à vue (format ISO de la SNCF ou Edmondson de Soléa ou thermique des autocars interurbains)
- Un fichier unique des abonnés sera constitué et partagé selon des modalités à définir. Il servira notamment à l'élaboration d'études et de statistiques.

- Les modalités de distribution des coupons seront les plus larges possibles (transporteurs, distributeurs automatiques, dépositaires, internet, courrier...) selon des règles à définir sachant que toutes les possibilités de zonages ne sont pas distribuées dans tous les points de vente pour en limiter la complexité.

Les AOT s'engagent à suspendre le titre Alsa+ dans le secteur géographique concerné.

### **Article 10 : La distribution, la validation et le contrôle des titres de transport**

Compte tenu de la diversité des systèmes de distribution et des formats des titres de transport existant à ce jour, les AOT s'accordent sur la nécessité de rechercher un minimum d'harmonisation des titres ainsi que des modes de distribution et de validation. Il est également acté que chacun des trois réseaux de transport distribue sa propre tarification et les titres intégrés.

En l'absence de solution technique permettant une harmonisation des supports des titres, chaque réseau conserverait son format et il serait appliqué le principe de la reconnaissance mutuelle des titres d'un réseau à l'autre.

Outre les réseaux habituels de distribution actuellement en vigueur, des formes de distribution des titres de transport souples et innovantes seront recherchées et, le cas échéant, expérimentées dans le cadre du projet de tram-train : commerces locaux, services de proximité... en plus d'une distribution, soit à bord, soit au point d'arrêt.

### **Article 11 : La communication**

Les AOT s'engagent à conférer une identité de réseau spécifique des transports collectifs de la vallée de la Thur permettant à la fois :

- d'apporter une image d'unité du réseau, intégrant l'ensemble de ses composantes et des complémentarités entre les modes ;
- d'identifier chacune des composantes à la hauteur de sa contribution à ce réseau commun et à son efficacité.

La communication commune concernera les fiches horaires communes aux trois réseaux, les plans de réseau, les plaquettes de communication sur la tarification intégrée, tant pour l'affichage aux points d'arrêt, l'information à bord des véhicules et les documents distribués aux voyageurs. Cette communication pourra également être réalisée « à distance » (site internet). Ces documents d'accompagneront la tarification intégrée telles que définie dans les articles 9 et 10 de la présente convention (plan du réseau, zonage, renseignements, numéros de téléphones utiles, points de distribution, tarifs et horaires... dans le secteur concerné). Cette communication commune sera réalisée en sus de la communication de chacun des partenaires pour son réseau et dans le cadre de ses compétences propres.

Il est également convenu que la Région Alsace et le SITRAM confieront à l'artiste Peret, retenu par le SITRAM dans le cadre de la commande artistique, l'élaboration et l'assistance à la réalisation de la ligne graphique des rames de tram-train (livrée extérieure et intérieure des rames) afin de répondre aux objectifs visés ci-dessus mais également afin de préserver la cohérence avec les réseaux TER et Soléa. Cette mission fera l'objet de conventions séparées.

### **Article 12 : L'accompagnement**

Seule la question de l'accompagnement des trains et des trams-trains entre Mulhouse et Kruth et dans le cadre du projet de TTMVT sera abordée dans la présente convention. Les AOT concernées que sont la Région Alsace et le SITRAM retiennent le principe de la mise en place d'un accompagnement non systématique des trams-trains et d'un contrôle aléatoire des titres de transport.

Dans une logique d'homogénéité et de cohérence du service de transport tout au long de la ligne, la Région souhaite que le projet de TTMVT se traduise également par un accompagnement non systématique à bords des trains classiques circulant entre Kruth et Mulhouse et Kruth et Thann.

Les AOT s'engagent à conduire une étude portant sur la mixité des équipes de contrôle et d'accompagnement entre les exploitants urbains et ferroviaires.

### **Article 13 : Les services à bord des véhicules et dans les stations**

Les services proposés aux voyageurs à bord des trains, des trams-trains, des tramways et des autocars interurbains comprennent notamment, selon les cas, l'information des voyageurs, l'achat et la validation des titres de transport, ...

Aux points d'arrêts, ces services peuvent concerner l'achat et la validation des titres de transport, l'information des voyageurs, les toilettes...

Les services de transport présents à bord des trams-trains (l'information de voyageurs, la validation des titres de transport) seront rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite au sens de la loi de février 2005. L'ensemble des équipements à créer contribuera à assurer progressivement un accès aux transports collectifs à tous en toute autonomie. Il s'agit en particulier de l'information des voyageurs, de la distribution et de la validation des titres de transport, ...

### **Article 14 : L'information des voyageurs**

Trois vecteurs d'information seront utilisés :

- L'information fixe, aux points d'arrêt, à bord des véhicules, à distribuer (fiches horaires, plan du réseau...)
- L'information en temps réel, à bord des véhicules, dans les points d'arrêt
- L'information à distance (Internet – cette dernière sera notamment déclinée à partir du système d'information multimodal appelé à se mettre en place à l'échelle de la Région Alsace - vocale ou orale)

Les AOT s'entendront pour définir le niveau de service rendu à l'utilisateur :

- en situation normale,
- en situation faiblement perturbée,
- en situation fortement perturbée

Les AOT s'engagent à mettre en place une information commune, au plus tard à la mise en service de la desserte tram-train, afin de faciliter la lecture du réseau et d'accroître son attractivité. Cette information portera notamment sur les horaires, le plan du réseau, la tarification, la distribution, intégrant l'ensemble des composantes des transports collectifs de

la vallée et identifiant chacune d'entre elles. Cette information sera en particulier mutualisée et déployée dans tous les points d'accès au réseau

### **Article 15 : L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**

Les trams-trains seront rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite au sens de la loi de février 2005. Pour en faciliter la mise en oeuvre, un groupe de concertation avec les associations de personnes handicapées sera animé par la Région Alsace, en étroite collaboration avec le SITRAM et le Département du Haut-Rhin.

### **Article 16 : Le remisage et la maintenance des rames de tram-train**

Une partie des rames de tram-train, dont le nombre est à préciser au regard de l'organisation des roulements et de la place disponible, est remise dans le dépôt de la Mertzau, les autres rames étant remisées en ligne.

La maintenance des trams-trains, propriétés de la SNCF, sera effectuée au sein de l'atelier du SITRAM, situé à Mulhouse, site de La Mertzau. Les AOT mandateront les exploitants, SNCF et Soléa afin de définir les règles de maintenance, compte tenu de l'expérience acquise dans le cadre de la maintenance des 15 rames de tram-train AVANTO de la ligne « T4 » en Île-de-France.

Sous réserve de la réglementation applicable en la matière, toutes les optimisations possibles seront recherchées, notamment concernant la mutualisation du stock de pièces de rechange avec le parc de matériel similaire circulant sur la ligne T4, ainsi qu'en matière d'utilisation du personnel. Ces optimisations seront notamment recherchées avec le personnel de l'exploitant de la DSP du SITRAM à compter de 2010 affecté à la maintenance des tramways du SITRAM. Les AOT solliciteront les exploitants SNCF et Soléa afin de produire les études de maintenance et d'en évaluer le coût.

Le coût de la maintenance fera l'objet d'un budget prévisionnel et d'un compte de résultat spécifique intégré dans le compte de la ligne.

### **Article 17 : Dispositions diverses**

En fonction de l'avancée du projet, des conventions d'application successives préciseront, le cas échéant et en cas de besoin, chacune des dispositions de la présente convention.

Afin de clarifier les attentes des AOT vis-à-vis de leurs exploitants dans le cadre de la préparation de la mise en service de l'offre de transports collectifs de décembre 2010, la présente convention sera transmise aux exploitants par les AOT, munie d'une lettre de commande des éléments nécessaires à la mise en application des principes définis dans la présente convention.

### **Article 18 : Durée de la convention**

La présente convention entre en vigueur le jour de sa signature. Sa première échéance est fixée trois années à compter de la date de mise en service du tram-train. Elle est ensuite reconduite tacitement pour des périodes de 2 ans sauf dénonciation de l'un des partenaires. Le cas échéant, chacun des partenaires s'engage à veiller à maintenir la pérennité du service visé à l'article 4.

Les AOT concernées par l'exploitation du tram-train conviennent de la nécessité de prendre en compte et d'anticiper les évolutions possibles quant à la désignation des exploitants, au

mode de conventionnement de leurs réseaux respectifs et au pilotage commun de l'exploitation.

Les AOT s'engagent à conduire une réflexion commune sur ce sujet afin d'assurer les conditions favorables à une adaptation de l'organisation de l'exploitation commune qui pourrait être rendue nécessaire par ces perspectives d'évolution.

En cas de création, de modification ou d'évolution substantielle, après l'entrée en vigueur de la présente convention, de toutes dispositions législatives, réglementaires, nationales ou européennes, administratives ou techniques, ou encore dues à tout acte ayant force obligatoire, concernant directement ou ayant un impact sur les modalités de la présente convention, notamment sur les conditions d'attribution de l'exploitation des services visés à l'article 4, ou les conditions de l'exploitation elle-même, les AOT se rapprocheront à la demande de l'une ou l'autre des parties, pour examiner si ces modifications ou évolutions ont un impact significatif sur les dispositions de la présente convention, notamment en termes financiers, et en matière de désignation des exploitants.

Dans l'affirmative, les parties arrêteront par voie d'avenant à la présente convention, les nouvelles mesures à prendre, notamment les modalités permettant d'assurer la continuité du service visé à l'article 4.

## Annexe 1 : Les partenaires du projet de Tram-Train Mulhouse – Vallée de la Thur

### Les autorités organisatrices :

| Organisme                | Statut   | Compétences   |
|--------------------------|--|---|
| Région Alsace            | Collectivité locale                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional</li> </ul>   |
| Département du Haut-Rhin | Collectivité locale                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Autorité organisatrice des transports collectifs routiers interurbains et scolaires départementaux</li> </ul>                      |
| SITRAM mandataire : SERM | Etablissement public de coopération intercommunale | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Organisation des transports collectifs urbains dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération mulhousienne</li> </ul> |

### Les maîtres d'ouvrage des investissements et les gestionnaires des infrastructures :

| Organisme                | Statut   | Compétences   |
|--------------------------|--|---|
| RFF                      | Etablissement public industriel et commercial      | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré national (compétence de gestion du réseau déléguée à la SNCF)</li> <li>■ Maître d'ouvrage de la modernisation des infrastructures du RFN</li> </ul>   |
| SNCF                     | Etablissement public industriel et commercial      | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Propriétaire et gestionnaire des bâtiments voyageurs et des équipements des gares et points d'arrêt</li> <li>■ Maître d'ouvrage des travaux concernant les gares et les points d'arrêt sur son périmètre</li> <li>■ Gestionnaire de l'infrastructure RFN pour le compte de RFF</li> </ul>  |
| SITRAM Mandataire : SERM | Etablissement public de coopération intercommunale | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Propriétaire et gestionnaire du réseau urbain et des points d'arrêt</li> <li>■ Maître d'ouvrage du réseau de tramway urbain (notamment la partie du réseau de tramway empruntée par le tram-train)</li> <li>■ Maître d'ouvrage de l'atelier-dépôt des matériels roulants (maintenance des tramways et des tram-trains, remisage des tramways, remisage de quelques tram-trains)</li> </ul> |

### Maîtres d'ouvrage des investissements connexes aux infrastructures du tram-train :

| Organisme                                  | Statut   | Compétences   |
|--|--|---|
| Communautés de communes ou d'agglomération | Etablissement public de coopération intercommunale | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Maître d'ouvrage des aménagements autour des stations et de l'accessibilité d'intérêt intercommunal</li> </ul>   |
| Communes                                   | Collectivité locale                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Maître d'ouvrage des aménagements autour des stations et de l'accessibilité aux stations</li> <li>■ Maître d'ouvrage des aménagements de voirie aux abords des passages à niveaux sur les routes communales</li> <li>■ Maître d'ouvrage des aménagements de traversées de la RN66 dans la partie agglomérée de leur commune</li> </ul> |
| Département du Haut-Rhin                   | Collectivité locale                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Maître d'ouvrage des aménagements de voirie aux abords des passages à niveaux sur les routes départementales (PN14bis)</li> </ul>  |
| ETAT                                       |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Maître d'ouvrage des aménagements de voirie nationale aux abords des passages à niveaux sur la RN66</li> <li>■ Maître d'ouvrage d'aménagements de sécurité</li> </ul>  |

**Les exploitants (pour le compte de l'autorité organisatrice) :**

| Organisme                 | Statut  | Compétences   |
|---------------------------|---|---|
| SNCF                      | Etablissement public industriel et commercial | <ul style="list-style-type: none"> <li>Exploitant pour le compte de l'autorité organisatrice Région de la partie RFN</li> </ul>               |
| SOLEA jusqu'au 31.12.2009 | Société d'économie mixte locale               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Exploitant pour le compte de l'autorité organisatrice SITRAM de la partie urbaine (tramway)</li> </ul> |

La gestion de la partie du réseau accueillant des trams-trains et des tramways en mixité pourra faire l'objet d'accords entre la SNCF, le SITRAM et SOLEA.

**Rôles particuliers dans le projet :**

| Organisme                | Compétences   |
|--------------------------|---|
| ETAT                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Contrôle la sécurité</li> <li>Veille à la cohérence du projet vis-à-vis des politiques de transport dans le cadre des schémas de service collectif et de la loi SRU</li> </ul> |
| Pays Thur-Doller         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Coordination des politiques menées par les communautés de communes du Pays (Saint-Amarin, Thann, Cernay et Masevaux)</li> </ul>  |
| Région Alsace            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsion et coordination du projet</li> </ul>   |
| Département du Haut-Rhin | <ul style="list-style-type: none"> <li>Réorganisation des lignes d'autocars en synergie avec le projet de tram-train</li> </ul>   |

**Pour le matériel roulant**

| Matériel            | Propriétaire      | Maître d'ouvrage | Autorité organisatrice <sup>1</sup> et financeur |
|---------------------|-------------------|------------------|--|
| Tramway de Mulhouse | SITRAM            | SITRAM           | SITRAM   |
| TER                 | SNCF              | SNCF             | Région Alsace                                    |
| Tram-train          | SNCF <sup>2</sup> | SNCF, SITRAM     | Région Alsace                                    |

1 : l'autorité organisatrice définit les spécificités fonctionnelles du matériel roulant avec le maître d'ouvrage, notamment le niveau de confort, l'accessibilité, le design...