

**REGION
AQUITAINE LIMOUSIN POITOU-CHARENTES**

COMMISSION PERMANENTE

lundi 10 octobre 2016

D - EQUIPEMENT, INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS

FASCICULE

D01

D01.01 A D01.14

D01 - INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS

**PROJET DE DÉLIBÉRATION DU
CONSEIL REGIONAL
AQUITAINE LIMOUSIN POITOU-CHARENTES**
Commission permanente du lundi 10 octobre 2016

N° délibération :	
D - EQUIPEMENT, INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS D01 - INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS SECTEUR 4	N° Ordre : D01.14 Réf. Interne : 119228
Montant Proposé AE : 0,00 €	Montant Proposé AP : 0,00 €

**OBJET : Transport de voyageurs : rapports annuels d'activité 2015
des 3 conventions Ter**

Vu le Code Général des Collectivités territoriales et notamment ses articles L4221-1 et L4221-5,

Vu le code des transports et notamment ses articles L2121-3 à L2121-8,

Vu la loi du 4 août 2014 n°2014-872 portant réforme ferroviaire, son décret d'application n°2016-327 du 17 mars 2016 relative à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités et l'arrêté du 17 mars 2016 listant les informations transmises annuellement par SNCF Mobilités aux autorités organisatrices Régionales de transport ferroviaire,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional n° 2009.1438 (P) du 9 juillet 2009, la convention pour l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs en Aquitaine en date du 16 juillet 2009, ses avenants et ses annexes,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional n° SP12-10-0060 du 16 octobre 2012, la convention d'exploitation du service public régional de transport de voyageurs TER Limousin en date du 4 décembre 2012, ses avenants et ses annexes,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional n° 06CR075 du 18 décembre 2006, la convention du 17 janvier 2007 pour l'exploitation des transports publics ferroviaires régionaux de voyageurs Poitou-Charentes, ses avenants et ses annexes,

VU le GIA "infrastructures, transports, intermodalité, mobilités" réuni et consulté,

Le service public du Ter, relevant de la compétence de la région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes, fait l'objet de trois conventions Ter distinctes avec la SNCF, correspondant aux périmètres des trois anciennes régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes.

Ces trois conventions prévoient la communication par la SNCF d'un bilan d'activité technique et financier à chaque fin d'exercice.

Dans un contexte de dégradation du service et d'augmentation des contributions financières, la Région a engagé des actions volontaires en appliquant depuis 2014 un gel de l'augmentation de la contribution Ter Aquitaine, ainsi qu'une réfaction de contribution en 2016 en réponse à la mise en place par SNCF d'un plan de transport dégradé en raison de la pénurie de conducteurs, en obtenant des dédommagements financiers pour les usagers

et en exigeant un plan de relance pour améliorer le niveau de qualité de service et reconquérir les usagers.

Pour l'année 2015, voici les données clés de la grande Région :

- **L'offre réalisée représente plus de 16,5 millions de trains-km**, en quasi-stabilité (-0,03%) par rapport à 2014 ;
- **Le recul du trafic de -2,75% par rapport à 2014** avec 884 729 000 voyageurs.kilomètres s'explique par un contexte difficile lié aux travaux et à la mauvaise qualité de production de SNCF, mais également par l'essor de nouvelles alternatives de la mobilité comme le covoiturage et les autocars librement organisés ;
- **La ponctualité s'est dégradée en 2015** sur les trois réseaux, pour atteindre un niveau global de 89,3% ;
- Le compte de résultat définitif 2015 cumulé des trois activités (résultat comptable) affiche un **résultat net de +4 370 k€** (soit 1,08% de marge) contre un résultat de +2 810 k€ en 2014, soit un écart de +1 560 k€ par rapport à 2014 ;
- **La contribution d'exploitation cumulée des trois conventions, hors mécanismes financiers (bonus, malus, réfaction, bonification et pénalités), s'élève, selon SNCF, à 273 804 k€,** soit un écart de + 9 149 k€ par rapport à 2014 (soit +3,3%).

Il est à noter que les résultats économiques et financiers présentés dans les rapports d'activité de la SNCF n'engagent pas la Région qui en conteste certains éléments.

I. Evénements régionaux communs aux trois conventions Ter

1. Concertation

L'information et la participation des usagers ont été assurées notamment par l'organisation des 23 comités de lignes et de pôles, lors desquels les usagers ont été invités à s'exprimer librement.

2. Sud Europe Atlantique (SEA 2017)

La mise en service de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique (LGV SEA) le 2 juillet 2017 se traduira par la remise à plat de l'ensemble de la desserte ferroviaire de la Région.

Depuis la fin du second semestre 2014, les équipes des activités Ter et de la Région travaillent ensemble à la construction du Service Annuel (SA 2017) post SEA avec comme objectifs l'amélioration des relations Intervilles à l'échelle de la grande Région, l'optimisation de la desserte ferroviaire dans son ensemble par une mise en cohérence des offres régionales et nationales et la recherche d'une utilisation efficace des moyens humains et matériels.

3. Livraison et commande des nouveaux matériels

Le parc neuf a considérablement évolué en 2015 avec la livraison de 12 rames Régiolis et 9 rames Régio2N (soit un total de 24 Régiolis livrés sur 32 commandés et 9 Régio2N livrés sur 24 commandés).

Ces nouveaux matériels, financés par la Région, auxquels s'ajouteront, en 2018, 5 Régiolis supplémentaires pour la liaison Limoges-Bordeaux, circuleront à terme sur l'ensemble du réseau Ter de la Région.

II. Rapport d'activité de la SNCF pour le Ter Aquitaine

2015 est la septième année de la convention d'exploitation Ter Aquitaine du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs, signée entre la Région et la SNCF pour une durée de 10 ans (2009-2018).

1. Les faits marquants

L'année 2015 a été marquée par plusieurs événements de nature différente :

- Des créations d'offres pour le service d'été
Le service annuel 2015 s'inscrit dans la stabilité avec quelques créations de circulations l'été visant à renforcer l'offre périurbaine en pointe sur la ligne 33 Bordeaux - Pointe de Grave et la ligne 47 Bordeaux - Agen.
- Des actions de promotion de l'offre Ter Aquitaine
 - Tarification spécifique FEST'TER reconduite pour l'accès en train à certains festivals de la région sélectionnés par le Conseil Régional d'Aquitaine,
 - Le nouveau forfait DEGUS'TER en partenariat avec des châteaux girondins valable tout l'été 2015,
 - La création de nouveaux tarifs jeunes SPRIN'TER destiné aux jeunes de moins de 28 ans avec une offre disponible de 1 000 billets libérés chaque mois, le billet Loisirs scolaires et le tarif Groupes scolaires.
- Une amélioration de l'information
 - Déploiement et mise en service des Afficheurs légers (AFL) sur les lignes Bordeaux - Le Verdon et Dax - Bayonne.
 - De nouveaux services et outils en gare : Flash code personnalisé, dématérialisation du billet avec le NFC, service e-livre, la création des Jeudis de Ter permettant la rencontre des usagers avec les agents SNCF.
- Les travaux en gare de Bordeaux St-Jean
Des travaux ont été réalisés ou engagés dans le cadre des 14 grands chantiers de la gare de Bordeaux, parmi lesquels la création d'une station de maintenance TGV, la construction d'un nouvel atelier de maintenance Ter Aquitaine (création d'un nouveau bâtiment de 2 voies, adaptation d'un bâtiment existant de 4 voies, création d'une aire de lavage), la rénovation de la grande halle voyageurs ou encore l'extension de la gare coté Belcier.

2. Le bilan d'activité technique et financier 2015 remis par la SNCF

- **Chiffres clés du rapport d'activité :**

En ce qui concerne les éléments techniques d'activité, l'année 2015 affiche :

- **une évolution du trafic de -2,8% par rapport à 2014** avec 591 972 912 voyageurs.kilomètres qui s'explique pour SNCF par des travaux sur les voies et la concurrence du covoiturage et des autocars librement organisés. Pour la Région, cette baisse du trafic résulte surtout de la dégradation de la qualité du service rendu par l'exploitant, altérant la confiance des usagers, et d'une politique commerciale déficiente.
- **une évolution de +0,1% de l'offre commerciale théorique** avec 10 020 279 trains-km, et **une évolution de l'offre réalisée de -0,56%** avec 8 880 795 trains-km ;

- **un taux de ponctualité voyageurs de 87,4%, en baisse par rapport à 2014 (-2,5 points), et en deçà de l'objectif conventionné de 91%** (à noter que les retards de -10 minutes sont stables et que l'année 2015 est marquée par un fort accroissement des « petits retards »). Complexifiée par le nombre important de chantiers en simultané et des évènements conjoncturels inédits, la production du service Ter a connu un niveau de performance en retrait par rapport à 2014.
 - **un taux de suppression pour aléas de 7,2%, en hausse par rapport à 2014 (6,9%), soit 10 627 trains** (nombre de trains supprimés sur trains inscrits au service prévisionnel), dont 2,4% pour mouvements sociaux.
 - **un taux de disponibilité moyen du matériel de 82,85%**, en hausse par rapport à 2014 (+0,16 point) ;
 - **un indicateur global de satisfaction client de 84%**, issu de deux vagues d'enquêtes annuelles (été/hiver).
- En ce qui concerne les résultats économiques et financiers, il convient de noter les évolutions suivantes :
 - Le compte de résultat définitif 2015 (résultat comptable de la Délégation Régionale Ter Aquitaine) affiche un **résultat net de +590 k€** contre un résultat de -2 340 k€ en 2014, soit un écart de +2 930 k€ par rapport à 2014.
 - **La contribution d'exploitation conventionnelle hors mécanismes conventionnels (bonus, malus, réfaction et bonification) s'élève, selon SNCF, à 146 062 k€,** soit un écart de + 9 133 k€ par rapport à 2014 (**soit +6,7%**) liés principalement au rebasage des charges de maintenance des matériels roulants et de redevances gares (éléments de la trajectoire revoyure présentés par SNCF).
 - **Les charges d'exploitation s'élèvent à 222 647 k€ HT**, en augmentation de 9 220 k€ HT par rapport au montant prévisionnel 2015 de la SNCF.
 - **L'objectif contractualisé sur les recettes directes (48 799 k€ HT) n'a pas été atteint** et donne lieu, conformément à la convention, à un partage de l'écart entre l'objectif et les recettes réellement perçues à parité entre la SNCF et la Région, soit - 404 k€ HT. Il convient de noter que **les recettes directes enregistrées sont en baisse de 1,08% par rapport à 2014.**
 - Les autres produits, composés en majorité des compensations pour tarifs sociaux, qui constituent des charges pour la région Aquitaine, **s'élèvent à 25 095 k€ HT et sont inférieurs de 174 k€ HT par rapport au montant prévisionnel 2015.**
 - Enfin, la convention d'exploitation Ter comprend un certain nombre de mécanismes financiers (bonus, malus, réfaction, bonification, pénalités) en matière de ponctualité, de continuité de service, d'information et de qualité du service. Ces mécanismes conventionnels ont donné lieu aux résultats suivants sur l'exercice 2015 et représentent un impact financier venant **diminuer la contribution d'exploitation définitive d'un montant de 1 149 k€ HT :**
 - Un malus sur la « qualité perçue » d'un montant de 4,9 k€ (résultat de 84%, inférieur de 1 point à l'objectif annuel (85%)).
 - Un malus qualité produite à hauteur de 43,5 k€. Quatre objectifs « qualité spécifique », sur les 6 contractualisés avec la SNCF pour 2015, n'ont pas été atteints.
 - Un malus ponctualité à hauteur de 266,7 k€, correspondant à un écart de 3,1 points entre l'objectif ponctualité corrigée 2015 (93,9%) et le réalisé (90,8%). Les malus sont versés au compte qualité.
 - Un solde en faveur de la Région de 833,9 k€ au titre de la continuité de service (réfaction pour offre non réalisée, bonification pour offre substituée et pénalités pour offre non réalisée et non substituée).

Il est à noter que ces données financières n'engagent pas la Région qui en conteste certains éléments.

Le montant de la contribution d'exploitation définitive de l'année 2015 s'établit selon la SNCF à 145 316,8 k€ HT et fait donc apparaître, du point de vue de la SNCF et

compte tenu des acomptes déjà versés, un solde en faveur de SNCF de 21 842,2 k€ HT.

III. Rapport d'activité de la SNCF pour le TER Limousin

2015 est la troisième année de la convention d'exploitation TER Limousin du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs, signée entre la Région et la SNCF pour une durée de 5 ans (2013-2017), pour laquelle le principe de prorogation d'un an a été acté.

1. Les faits marquants

Le service rendu aux voyageurs sur le réseau TER Limousin a principalement évolué en 2015 dans trois dimensions :

• Une nouvelle gamme tarifaire et la mise en place de boutiques en ligne

La nouvelle gamme tarifaire régionale mise en place en mai 2015 est plus simple, plus lisible et accessible à tous.

Les recettes générées par ces nouveaux produits tarifaires sont en progression de 5,6 % par rapport aux recettes correspondantes de l'ancienne gamme.

Les nouveaux canaux de distribution via les boutiques en ligne mises en place en même temps que la nouvelle gamme tarifaire, offrent de nouvelles opportunités d'achat aux clients du TER Limousin. Ces ventes sont encore peu significatives mais se développent toutefois, tant sur le site Internet TER Limousin que sur l'application TER mobile pour les smartphones.

• Des adaptations de l'offre de transport permettent de mieux répondre aux besoins des usagers

En 2015, les adaptations d'offre ont porté essentiellement sur la refonte de l'offre de week-end sur l'ensemble des lignes TER Limousin, ainsi que sur celle du plein été sur les lignes Limoges-Brive via St Yrieix et Limoges-Ussel.

Des ajustements d'offre mineurs ont également été mis en place à la suite de demandes d'usagers formulées lors des comités de pôles.

• La poursuite de la modernisation du matériel roulant

La Région a poursuivi en 2015 sa politique de modernisation du matériel roulant TER Limousin : 3 autorails X73500 supplémentaires, en provenance du TER Poitou-Charentes, sont venus compléter le parc de cette série d'engins particulièrement bien adaptés à l'exploitation de certaines lignes du TER Limousin, portant ainsi leur nombre à 30.

Cette acquisition a permis la réforme de 6 autorails X2200 obsolètes, dont le nombre est désormais limité à 4.

2. Le bilan d'activité technique et financier 2015 remis par la SNCF

• Chiffres clés du rapport d'activité (éléments techniques d'activité)

L'année 2015 affiche :

- **Une évolution du trafic de -2,5% par rapport à 2014 avec 94 024 000 voyageurs-km,**

- **Une stabilité de l'offre commerciale programmée avec 4 292 210 trains-km, et une évolution de l'offre réalisée de +1,96% avec 4 223 599 trains-km,**
- **Un taux de régularité** (part des trains arrivant à l'heure ou avec un retard inférieur à 5 mn sur l'ensemble des trains qui ont circulé) **de 91,75%, en baisse par rapport à 2014 (92,74%), et en deçà de l'objectif de 92,8%,**
- **Un taux de suppression** (nombre de trains supprimés sur trains devant circuler) **de 1,9% (905 trains supprimés sur 47 636), dont 0,8% pour grèves (381 trains supprimés).**

Les causes structurelles de la baisse du trafic sont les suivantes :

- Le recul du trafic de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), dont la clientèle est principalement de type privée-loisirs, pèse sur les lignes du TER Limousin. Plus de 30 % des clients du TER Limousin sont des voyageurs en correspondance.
- L'année 2015 a été chargée en travaux. Cela n'a pas engendré une production optimale et a pesé sur le degré de satisfaction des clients. Les lignes Limoges-Périgueux, Limoges-Brive via St Yrieix et Limoges-Montluçon ont particulièrement souffert des travaux cette année.
- Le covoiturage demeure un concurrent sérieux, notamment sur l'autoroute A20. Il participe à la désaffection du transport ferroviaire, en particulier au niveau des jeunes.

La chute du trafic concerne toutes les catégories tarifaires, sauf les abonnements de travail, dont le trafic progresse.

Les recettes totales 2015 de la convention TER Limousin sont en diminution de 1,84 % par rapport à 2014 : elles s'élèvent à 10 518 k€ HT, contre 10 715 k€ HT en 2014. Cette valeur est inférieure à ce qui était prévu dans le devis 2015 (11 123 k€ HT).

Les recettes directes (encaissées auprès des voyageurs) s'élèvent à 8 138 k€ HT, en retrait de 3,3 % par rapport aux recettes directes réalisées en 2014 (8 416 k€ HT).

NB : à périmètre constant (la Région ayant récupéré en 2015 deux lignes routières auparavant gérées par la SNCF), la baisse du trafic est limitée à -1,5%, et celle des recettes directes à -1,9 %.

•.Résultats économiques et financiers : la Contribution Financière Régionale (CFR)

La CFR de la convention TER Limousin est calculée par différence entre les charges, en partie forfaitisées et indexées (C1), en partie payées au réel (C2), et les recettes réelles constatées. S'y ajoutent un système de bonus/malus qualité et des réfections et pénalités éventuelles.

- **La contribution d'exploitation conventionnelle hors mécanismes financiers complémentaires** (bonus/malus qualité, réfections et pénalités pour trains supprimés) **s'élève, selon SNCF, à 64 728 k€, soit un écart de - 1 195 k€ par rapport à la valeur acceptée par la Région en 2014 (soit -2%).**
- **Les charges d'exploitation s'élèvent à 75 246 k€ HT**, en baisse de 827 k€ HT par rapport au montant prévisionnel 2015 de la SNCF avec une baisse du C1 de 1 546 k€ partiellement compensée par une augmentation des charges C2 (payées au réel) de 712 k€, et de la rémunération SNCF de 7 k€ ; la faiblesse des charges C1 par rapport aux prévisions s'explique par le résultat de la formule paramétrique d'indexation des charges forfaitaires, qui s'est avéré négatif en 2015 (-1,26% alors que l'indexation prévisionnelle s'élevait à +1,48%).

- **Les recettes, d'un montant de 10 518 k€ HT sont constatées en baisse de -605 k€** par rapport aux prévisions (devis 2015) et -197 k€ par rapport à 2014.
- La convention d'exploitation TER Limousin comprend un certain nombre de **mécanismes financiers** (bonus qualité, réfections pour trains supprimés...), dont **l'ensemble vient diminuer la CFR définitive de 180 k€ HT**.
 - Le bonus-qualité s'élève à + 140 k€ à verser à la SNCF
 - Inversement, les réfections pour l'offre train non réalisée s'élèvent à 70 k€ selon la SNCF
 - Enfin, « l'effet synergie » (rétrocession d'une partie des efforts de productivité engagés par la SNCF, obtenue par la Région lors de la négociation de la convention) diminue la CFR de 250 k€.

L'avenant n° 2 à la convention d'exploitation, portant sur le contrat d'objectifs et le devis 2015, prévoyait une CFR de 64 300 k€. Le montant définitif s'établit selon la SNCF à 64 548 k€ HT et fait donc apparaître, du point de vue de la SNCF et compte tenu des acomptes déjà versés, un solde en sa faveur de 248 k€ HT.

Il est à noter que ces données financières n'engagent pas la Région qui en conteste certains éléments.

IV. Rapport d'activité de la SNCF pour le Ter Poitou-Charentes

2015 est la neuvième année de la convention d'exploitation Ter Poitou-Charentes du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs, signée entre la Région et la SNCF pour une durée de 10 ans (2007-2016), pour laquelle le principe de prolongation de 2 ans a été acté.

Il convient de préciser que le présent rapport d'activité concerne la convention TER Poitou-Charentes dont le périmètre inclus les dessertes ferroviaires régionales (hors Nord Deux-Sèvres, faisant l'objet d'une convention interrégionale avec les régions Centre Val de Loire et Pays de la Loire) et des dessertes routières.

1. Les faits marquants

Pour l'exploitant SNCF, l'année 2015 a été marquée par :

- la livraison d'une première tranche du chantier d'adaptation des installations de maintenance du matériel de Saintes (une voie spécialisée pour la maintenance des Régiolis).
- une évolution d'offre sur l'axe Poitiers Châtelleraut par la desserte de la gare du Futuroscope depuis décembre 2014. Cette offre s'appuie sur :
 - 22 trains TER par jour en semaine (24 le lundi), soit 11 allers-retours cadencés à l'heure en pointe et avec une couverture horaire de 7h à 20h ; la gare continue d'être desservie par 4 TGV par jour ;
 - une offre des autobus urbains de Poitiers reliant la gare du Futuroscope à l'ensemble de la zone d'activités qui permet d'assurer 16 correspondances (+2 le vendredi), avec un temps de parcours compétitif porte à porte : 15' depuis la gare de Poitiers / 20 à 30' depuis la gare de Châtelleraut ; cette offre bénéficie d'une tarification TER+bus sur un seul support et des abonnements attractifs ;
 - La modernisation du parc matériel TER avec le remplacement de vieux matériels roulants par 23 AGC récents.

- des opérations promotionnelles à 10 € l'aller-retour, dans le cadre d'événements particuliers, ont été mises en œuvre en 2015 avec le cas échéant des créations de circulations supplémentaires par trains TER ou cars spéciaux, en complément des offres proposées dans le cadre de la gamme tarifaire et pour inciter le plus grand nombre d'habitants à utiliser le train.

2. Le bilan d'activité technique et financier 2015 remis par la SNCF

- **Chiffres clés du rapport d'activité :**

En ce qui concerne les éléments techniques d'activité, l'année 2015 affiche :

- **une évolution du trafic de -2,5% par rapport à 2014** avec 198 732 000 voyageurs.kilomètres : la dégradation du réseau ferroviaire a conduit à une dégradation sensible de la régularité, qui s'ajoute à l'atonie de l'économie, la baisse du prix du carburant et à la concurrence croissante du co-voiturage et des autocars librement organisés pour les déplacements occasionnels.
 - **une évolution de +0,1% de l'offre commerciale ferroviaires théorique** avec 3 607 757 trains-km (principalement lié aux effets calendaires), et **une évolution de l'offre réalisée + 0,75%** avec 3 477 907 trains-km,
 - **un taux de régularité** (trains arrivées avec 5 minutes maximum de retard) **de 90,70%, en baisse par rapport à 2014 (-2,2 points), et en deçà des objectifs conventionnés (-2,3 points)**. Les Limitations temporaires de Vitesse (LTV) mise en œuvre quand l'état de la voie ne permet pas une circulation à la vitesse habituelle ont été très présentes en 2015 et ont fortement impacté la production. L'irrégularité due aux LTV représente 1,9% sur l'ensemble de l'année 2015, soit une régularité hors LTV de 92,6%.
 - **un taux de suppression des trains de 4,01%** (en amélioration par rapport à 2014 avec 4,66%) dont 2,37 % pour des travaux programmés et 0,89 % pour cause de mouvements sociaux ; les causes directement imputables au transporteur (défaut d'agent ou de matériel roulant) représentent 0,44% ;
 - **un taux de respect des compositions de trains** (conformité de capacité voyageurs) **de 93,9% pour l'ensemble des séries** (contre 91,9% en 2014).
 - **une moyenne globale de satisfaction des usagers de 90%** issu du suivi barométrique (2 groupes clients, 2 enquêtes panels et 1 enquête quantitative) contre 93% en 2014.
- En ce qui concerne les résultats économiques et financiers, il convient de noter les évolutions suivantes :
 - Le compte de résultat définitif 2015 (résultat comptable de la Délégation Régionale Ter Poitou-Charentes) affiche un **résultat net de +2 920 k€** contre un résultat de +2 290 k€ en 2014.
 - **La contribution d'exploitation conventionnelle hors mécanismes conventionnels** (réfaction pour services non-faits, intéressement au trafic, bonus-malus qualité), **s'élève, selon SNCF, à 63 014 k€,** soit un écart de + 1 211 k€ par rapport à 2014 (**soit +2%**).
 - **Les charges d'exploitation s'élèvent à 78 239 k€ HT,** en augmentation de 1 570 k€ HT par rapport au montant prévisionnel 2015 de la SNCF avec une augmentation des charges C2 (payées au réel) de 2 203 k€ partiellement compensée par une baisse du C1 de 632 k€,
 - **Les recettes sont constatées en baisse de -322 k€** par rapport aux prévisions (devis 2015) et -144 k€ par rapport à 2014, du fait notamment de la baisse de trafic,
 - La convention d'exploitation TER Poitou-Charentes comprend un certain nombre de mécanismes financiers en matière d'intéressement au trafic (négatif si le trafic constaté est inférieur à l'objectif), de trains supprimés (réfaction forfaitaire), de ponctualité, d'information et de qualité du service (bonus-malus). Ces mécanismes

