

# Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2008/0447**

**Séance du 9 juillet 2008**

## **PROTOCOLE STIF – SNCF – RFF**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le rapport n ° 2008/0447 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de Service du 3 juillet 2008 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 7 juillet 2008 ;

Après en avoir délibéré,

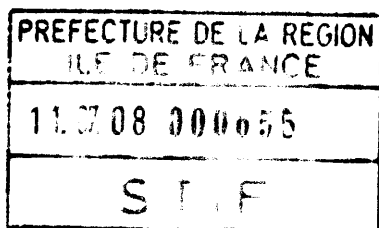
### **DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le protocole STIF – SNCF – RFF pour une meilleure qualité de service des transports au quotidien en Ile de France.

**ARTICLE 2 :** d'engager l'élaboration des conventions particulières que ce protocole appelle.

**ARTICLE 3 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

## **Protocole SNCF-RFF-STIF**

### **Pour une meilleure qualité de service des « trains du quotidien » en Ile de France**

#### **Préambule**

- 1- Les parties sont déjà engagées dans un processus contractuel novateur et important pour une amélioration forte de la qualité de service et de l'offre de transport en Ile de France à court et moyen terme**

Le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France, a traduit sa politique ambitieuse d'offre et de qualité de service à l'attention des voyageurs dans le cadre d'un contrat d'exploitation signé avec la SNCF le 21 février 2008.

Ce contrat couvre les années 2008 à 2011. Il porte sur les conditions de l'exploitation par la SNCF, dans le cadre de sa mission générale de service public pour les transports ferroviaires en Ile de France. Il fixe l'ensemble des objectifs de service au transporteur, dont ceux qui concernent la qualité de service. Il représente une contribution de 6 milliards d'euros versée par le STIF à la SNCF sur la période du contrat. Il intègre notamment la mise en place d'un programme important d'investissements, pour un montant prévisionnel de 1 661,3 M€ courants dont 691 M€ courants pour la part STIF et 789 M€ courants pour la part SNCF.

Il contient des améliorations importantes de services aux voyageurs, dont :

- L'amélioration de l'information des voyageurs, en particulier en cas de perturbation du trafic, par la mise en œuvre d'une information hiérarchisée, de la plus générale – état général du trafic sur le réseau du transport public ou sur l'ensemble d'une ligne – à la plus locale, mais aussi par le remplacement des écrans d'affichage par des équipements plus lisibles et résistants aux intempéries et aux agressions ;
- L'amélioration de la tranquillité et de la sécurité, notamment en créant un numéro unique d'appel d'urgence pour les voyageurs dans les trains et dans les gares, en achevant l'installation de la vidéo protection des gares, en développant les programmes de prévention (médiation, interventions en milieu scolaire) ;

- L'amélioration de l'accessibilité des gares et des trains pour les personnes en situation de mobilité réduite, en accompagnement de l'arrivée des matériels neufs et dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité en cours d'élaboration par le STIF ;
- La mise à la disposition des voyageurs de nouveaux moyens pour l'achat des titres de transport (en particulier Internet et le téléphone portable), de nouveaux supports pour leurs billets et de nouvelles modalités de paiement d'un déplacement.

Par ailleurs, le STIF a entrepris un travail préparatoire à la mise en place d'une nouvelle contractualisation avec RFF d'ici la fin de l'année 2008. La contribution de l'infrastructure à la qualité du service sera au cœur de ce contrat, qui devrait prendre en compte notamment la maintenance et le renouvellement du réseau, ses performances en matière de capacités et de régularité, d'accessibilité et de disponibilité des équipements mécaniques en gare, ainsi que la modernisation du système de télécommande des postes, pour une meilleure gestion des circulations. Ce contrat, totalement nouveau en France, visera également à renforcer la concertation entre les deux parties en matière de programmation des investissements et de mobilisation des ressources financières adaptées.

**2- Les parties sont également engagées, à plus long terme, sur des projets d'infrastructure, qui sont des étapes essentielles pour le développement des transports franciliens.**

L'avancement rapide de ces projets doit permettre d'obtenir des améliorations déterminantes du service offert aux voyageurs, en facilitant de nouveaux trajets pour les voyageurs pour tenir compte, dans le cadre du SDRIF, de l'évolution des déplacements des franciliens, ou en soulageant les lignes actuellement les plus chargées de flux de voyageurs significatifs.

Dès à présent, le STIF, la SNCF et RFF, ainsi que de nombreuses collectivités territoriales franciliennes sont engagées dans la recherche rapide de solutions de long terme, et notamment :

- L'amélioration de la ligne B du RER : mise en œuvre, dans un premier temps, de l'interopérabilité complète des circulations, en supprimant la relève des conducteurs à la Gare du Nord. Cette nouvelle modalité d'exploitation, qui apportera un gain de régularité important, sera progressivement mis en service à partir de juillet 2008, jusqu'en mars 2009. L'ensemble du matériel roulant de la ligne fait par ailleurs l'objet d'une opération de rénovation. Enfin, à l'horizon 2012, le projet RER B Nord +, approuvé par le STIF en 2006, permettra de dédier des voies à cette ligne et de simplifier l'offre, pour un coût d'investissement de 240 M€.
- L'amélioration de la ligne C du RER : des aménagements de pôles et la rénovation du matériel roulant sont prévus dans un premier temps. Pour le plus long terme, un schéma

directeur de la ligne est en cours d'élaboration, afin de définir les améliorations très significatives de l'offre et de la qualité de service pour répondre aux besoins exprimés au cours d'une concertation menée par le STIF en 2007.

- L'amélioration de la ligne D du RER : mise en œuvre, à partir de décembre 2008, de retournements de trains en gare souterraine de Chatelet depuis le Sud, afin de limiter le nombre de trains sur le tronçon commun aux RER B et D entre Chatelet et Gare du Nord. Dans le cadre du plan D-Maintenant dont la SNCF a pris l'initiative, des mesures nouvelles d'exploitation seront mises en œuvre dans les 18 prochains mois. A plus long terme, l'élaboration du schéma directeur intégrera les observations formulées dans le cadre de la concertation menée par le STIF en vue de son adoption fin 2008 ;
- La réalisation de la Tangentielle Nord, liaison nouvelle de banlieue à banlieue, de type métro de surface, exploitée sur des voies dédiée parallèle à la grande ceinture fret, de Noisy-le-Sec (93) à Sartrouville (78) via Argenteuil. Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 27 mai 2008. Une première phase entre Epinay et Le Bourget est estimée à 450 M€ (hors matériel) en coûts d'investissement.
- Le prolongement de la ligne E du RER à l'Ouest, a pour objectif, à terme, de relier le Mantois et le périmètre de l'OIN Seine Aval au secteur de La Défense et au terminus actuel d'Hausmann St Lazare. Les études relatives à l'élaboration du Dossier des Objectifs et Caractéristiques Principales sont en cours, financées par l'Etat et la Région à hauteur. Cette opération est de nature à soulager le réseau existant (RER A, gare St Lazare, pôle de Châtelet Les Halles) et à améliorer les déplacements régionaux Est-Ouest.
- Le projet de prolongement du tram-train T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil permettra de désenclaver la deuxième plus grande zone urbaine sensible d'Ile de France, avec ses 30 000 habitants. Le coût du projet s'inscrit dans une enveloppe estimée à 150 M€. Les études et les travaux seront financés dans le cadre du Contrat de Projets et du plan banlieue.
- Le projet de tram-train Massy-Evry a pour objectif de créer une liaison entre les 2 pôles importants d'emploi que sont Massy et Evry, tout en renforçant le maillage avec les liaisons ferroviaires radiales (RER B, C, et D). 40M€ d'études et de travaux sont inscrits au CPER, avec une participation importante du Conseil Général de l'Essonne.

A ces projets s'ajoutent les autres opérations du CPER et, dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains en Ile de France, les schémas directeurs de services élaboré par le STIF à travers lesquels s'exprime une volonté politique forte d'améliorer la qualité de service perçue par les voyageurs : l'accessibilité, l'information aux voyageurs, l'inter-modalité (gares routières, parking relais, etc.)

**3- Ces contrats ambitieux et ces projets nombreux sont porteurs d'une perspective d'amélioration du transport public en Ile de France. Pour autant, la qualité de service reste globalement très insuffisante.** Les « transports du quotidien », singulièrement en Ile de France, souffrent d'un retard persistant dans la qualité de service due aux voyageurs.

**Consciente de cette situation, la SNCF entend conduire un projet d'entreprise qui place Transilien au cœur de son ambition** pour une éco-mobilité en Ile-de-France ; pour cela, elle engagera des moyens techniques, humains et financiers supplémentaires qui sont nécessaires pour répondre aux attentes exprimées.

**Le STIF et RFF entendent accompagner cet effort supplémentaire.**

L'ensemble des parties SNCF, STIF et RFF conviennent, par le présent protocole, de mettre en œuvre des mesures supplémentaires visant à améliorer davantage la qualité de service proposé aux voyageurs en Ile de France. Ces mesures ont été retenues pour leur efficacité et leur rapidité de mise en place, pour des résultats visibles pour les voyageurs. Elles se distinguent également par leur complémentarité aux engagements figurant déjà dans le contrat liant le STIF et la SNCF pour les années 2008 à 2011 .

Ces mesures portent sur les trois volets suivants :

- La rénovation du matériel roulant
- la performance de l'infrastructure vis à vis de la régularité
- L'amélioration de l'accueil des voyageurs dans les gares

Le présent accord fixe les principes communs d'amélioration et indique les mesures et les moyens mis en place par chacun des partenaires, en vue d'une réalisation rapide. Il sera décliné dans des conventions spécifiques (bi ou multipartites), précisant les modalités de réalisation et de suivi sur chacun des volets.

## **Article 1 : Rénovation du matériel roulant**

La qualité du matériel roulant est une des premières attentes des voyageurs. Il contribue à la qualité du service par son confort, son niveau de sécurité et la disponibilité de l'information à bord. Sa fiabilité et sa disponibilité sont des éléments déterminants de la régularité.

### **1.1 – Un effort sans précédent engagé ces deux dernières années**

Depuis la décentralisation du STIF aux collectivités locales en 2006, un programme sans précédent d'acquisition et de rénovation de matériel roulant a été engagé. La convention du 17 novembre 2006 entre le STIF et la SNCF prévoit ainsi :

- L'acquisition de 172 rames de matériel roulant neuf, dans le cadre de la tranche ferme du programme de la Nouvelle Automotrice Transilienne (« Programme NAT »), soit 55 rames courtes, et 117 rames longues, pour un montant de 1,85 milliards d'euros courants, avec une subvention du STIF à hauteur de 50%,
- L'achat de 24 rames de matériel roulant thermique et électrique, dit Autorail Grande Capacité Bimode Bicourant (« Programme AGC bi-bi»), pour un montant de 136 M€ courants, avec une subvention STIF à hauteur de 35%,
- Le programme de rénovation Confort de 137 rames de type Z20500, soit 635 voitures (« Programme Confort »), pour un montant de 108 M€ courants, avec une subvention du STIF à hauteur de 69%.

En outre, le contrat STIF-SNCF pour les années 2008-2011 prévoit :

- l'acquisition de 65 locomotives BB27300, qui remplacent d'anciennes locomotives pour un montant de 60M€ courants,
- la rénovation de l'ensemble des 119 éléments MI79 du RER B (dont 51 appartiennent à la SNCF) pour un montant total de 353 M€ courants (dont 85 M€ sur le périmètre SNCF),, avec une subvention STIF à hauteur de 50%.

### **1.2 - Un objectif nouveau : en 2016, tout le parc de matériel roulant en Ile de France sera neuf ou aura fait l'objet d'une rénovation importante.**

A cette fin, les parties conviennent du programme suivant :

- Rénovation des matériels les plus anciens des lignes C et D (Z 5600 et Z8800) : les automotrices à deux niveaux de ce type feront l'objet d'une rénovation complète de leurs aménagements intérieurs (changement de sièges, revêtement de sols, de parois, de plafonds, de la cabine de conduite...) et de leur livrée extérieure. Elles seront dotées d'un

système de vidéo protection embarqué et d'un système d'information voyageurs annonçant les gares de façon visuelle et sonore.

Le programme des rénovations débutera en janvier 2009 pour s'achever en 2015. Il concerne 110 rames pour un total de 512 véhicules.

**Son coût est évalué à 75M€** aux conditions économiques 2008. Il sera financé par le STIF à hauteur de 50% et par la SNCF sur ses ressources propres à hauteur de 50%.

- Rénovation des autres automotrices à deux niveaux (Z 20500), principalement utilisées sur les lignes C et D : les automotrices à deux niveaux de ce type feront l'objet d'une rénovation complète de leurs aménagements intérieurs (changement de sièges, revêtement de sols, de parois, de plafonds, de la cabine de conduite, ...) et de leur livrée extérieure. Elles seront dotées d'un système de vidéo-protection embarqué et d'un système d'information voyageurs annonçant les gares de façon visuelle et sonore.

Ce nouveau programme de rénovation des Z20500, **d'un coût de 120M€** aux conditions économiques 2008, sera financée par le STIF à hauteur de 50% et par la SNCF sur ses ressources propres à hauteur de 50%.

A l'issue de ce programme, fin 2016, toutes les automotrices à deux niveaux auront été modernisées. Les matériels les plus anciens seront alors les Z20900 livrés entre 2001 et 2004, et les MI2N livrés entre 1996 et 2000.

- L'accélération de la livraison du Francilien, par rapport au rythme initialement prévu de 30 rames nouvelles mises en service tous les ans. L'accélération pourrait porter sur un rythme de livraison de 40 rames par an permettant d'anticiper le retrait des matériels les plus anciens. Les modalités précises de cette accélération seront arrêtées quand les capacités de production du constructeur auront été suffisamment vérifiées. Elles tiendront compte des capacités de l'infrastructure à les accueillir, notamment en ce qui concerne l'alimentation électrique.

Ces programmes donneront lieu à l'établissement d'une convention de financement particulière.

### **1.3 – Une ambition de plus long terme : un véritable schéma directeur du matériel roulant, établi par le STIF en association avec les opérateurs (RFF, SNCF, RATP) sera réalisé d'ici la fin de l'année.**

Cette réflexion permet au STIF et à ses partenaires, de développer une vision globale du matériel roulant sur l'Île de France, à partir d'un diagnostic partagé. Les affectations de matériels, le plan des radiations, la part de rénovation des matériels anciens par rapport au renouvellement par des matériels nouveaux, les caractéristiques des matériels nouveaux ont vocation à trouver des réponses dans le cadre de cette réflexion d'ensemble, dont l'horizon temporel portera au moins jusqu'en 2030. Celle-ci sera menée en étroite relation avec l'avancement du Schéma Directeur de l'Accessibilité, en vue de la mise en cohérence des deux approches.

## **Article 2 : Amélioration de la performance de l'infrastructure vis-à-vis de la régularité**

La densité du réseau ferré francilien et l'intensité de son utilisation (5700 trains par jour) confèrent à l'infrastructure une importante responsabilité dans la régularité du trafic.

**2.1 – Dans le cadre du plan de modernisation du réseau, RFF et la SNCF agiront selon les trois orientations suivantes :**

- L'amélioration de la qualité de l'exploitation, et donc la régularité des circulations, en regroupant les 256 postes d'aiguillages franciliens en 5 postes de Commande Centralisée du Réseau (CCR),
- L'amélioration de la capacité des lignes et de la régularité des circulations, en mettant en œuvre un système de contrôle-commande (KVBP) permettant une meilleure succession des trains
- L'augmentation de la productivité de l'entretien des infrastructures, en concentrant les travaux sur quelques semaines de l'année (massification).

Chaque année, RFF investit en régénération, indépendamment des grands projets, de 130 à 150M€ pour renouveler son réseau en Ile de France:

- 60 à 70 M€ permettent de renouveler voies et aiguillages
- 40 à 45M€ servent à renouveler les ponts anciens et à moderniser les tunnels
- 10 M€ sont investis pour changer les caténaires
- 10 à 15 M€ servent à moderniser la signalisation et les postes d'aiguillage
- 8 M€ permettent une fiabilisation des installations

**2.2 – RFF et la SNCF conviennent d'efforts supplémentaires en vue d'une amélioration du service et de la régularité en Ile de France :**

- En développant les infrastructures pour augmenter la fluidité du trafic (aménagement des plans de voie, création d'itinéraire ...), ce qui nécessite des études longues et des aménagements importants. Plusieurs schémas directeurs sont d'ores et déjà entrepris.
- En fiabilisant les installations actuelles pour réduire leur taux de défaillance et les rendre moins vulnérables à la malveillance.

Les actions de fiabilisation des infrastructures relèvent de 3 catégories :

- la régénération (c'est-à-dire le remplacement) anticipée de certains constituants vieillissants,
- un renforcement des petits investissements de modification et d'amélioration de l'infrastructure ou de sa sécurisation,



- la mise en œuvre d'une maintenance renforcée pour les composants les plus sollicités et les plus fragiles.

Pour les années 2008 et 2009, la SNCF assurera, à titre exceptionnel et compte tenu de l'urgence, le financement d'opérations de fiabilisation complémentaires à celles déjà financées par RFF. **Cette contribution s'élèvera à 50M€/an** en engagements, qui feront l'objet de dépenses effectives avant fin 2010.

A partir de 2010, cet accroissement de l'effort en faveur de la fiabilisation de l'infrastructure entrera dans le cadre plus général du contrat actuellement en cours d'élaboration entre RFF et le STIF. La participation supplémentaire de RFF de l'ordre de 50 M€ par an s'inscrira dans la trajectoire financière ainsi tracée.

RFF et la SNCF conviendront ensemble d'une procédure accélérée pour définir, décider et mettre en œuvre ces actions, dans le cadre des mesures générales de simplification des rapports entre les deux entreprises.

RFF et SNCF établiront annuellement et conjointement la liste des opérations prévues dans ce cadre, pour 2008 et 2009 à l'initiative de SNCF et au-delà à l'initiative de RFF.

Ces programmes seront présentés au STIF avant leur validation définitive.

### **Article 3 : Amélioration de l'accueil des voyageurs dans les gares**

La qualité des lieux d'accès au réseau ferré et de l'intermodalité reste une préoccupation quotidienne des voyageurs dans leurs déplacements. Leur amélioration passe par la rénovation des lieux et leur adaptation aux évolutions urbaines importantes ayant un impact direct sur le trafic.

#### **3.1 – Les nombreuses actions déjà menées ou programmées**

Dans la continuité du précédent contrat entre le STIF et SNCF et en complément du programme plus ambitieux de réaménagement des pôles d'échanges PDU, le contrat entre le STIF et la SNCF pour les années 2008 – 2011 a mis l'accent sur l'amélioration de l'accueil des voyageurs dans les gares.

Il prévoit à cet effet la poursuite des programmes en grande couronne (20 gares et labellisation Transilien de 136 gares) et des programmes de rénovation légère des gares en proche couronne (56 gares avec la rénovation des salles d'échanges, de l'information voyageurs, de la signalétique, des quais, de l'éclairage...).

Ce programme nécessite déjà un renforcement des capacités de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie de RFF et de la SNCF.

L'enveloppe globale consacrée à la **rénovation des gares** représente un **montant de 100 M€** auxquels s'ajoutent environ 115 M€ consacrés à l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, dans l'attente des orientations et de la programmation des investissements à arrêter dans le cadre du Schéma Directeur de l'Accessibilité.

Le contrat prévoit également la poursuite du déploiement du système d'information dynamique INFOGARE avec le renouvellement des panneaux anciens et l'enrichissement des fonctionnalités ainsi que l'amélioration des conditions d'information en situation perturbée par le regroupement d'une partie des PIVIF (points d'information voyageurs) et la rénovation de la sonorisation.

L'enveloppe globale consacrée à l'**information des voyageurs** représente un **montant de 65 M€**.

**3.2 - Des mesures complémentaires sur 6 ans qui visent une amélioration de l'accueil et de l'information des voyageurs dans les gares (bâtiment voyageurs et accès aux quais).**

#### **A - Amélioration de l'accueil dans les bâtiments voyageurs :**

##### **1 – La restructuration de gares de banlieue dans le cadre d'opérations urbanistiques**

La dynamique de développement urbain autour des gares, qui s'est notamment accélérée depuis les années 2000 en proche couronne, peut contribuer localement à la saturation de certaines gares de banlieue souvent faiblement dimensionnées, ou dont les accès ne sont pas orientés pour permettre la desserte des nouvelles zones en développement.

Les investissements à retenir dans le cadre de ce volet devront privilégier les gares concernées par des opérations de développement urbain, tout en s'inscrivant dans une perspective de réalisation à court ou moyen terme. Des financements complémentaires seront donc prioritairement recherchés auprès des collectivités et des aménageurs lorsque leurs projets urbains contribuent significativement à générer de nouveaux besoins de déplacements par les transports publics ou d'accès à ces gares.

Les travaux pourront consister à traiter les problèmes de flux et de dimensionnement des installations, à créer de nouveaux accès en lien avec l'évolution de l'urbanisation, à améliorer l'aménagement et la visibilité des accès secondaires inadaptés desservant ces zones et la correspondance avec les autres modes de transport.

**Une enveloppe de 100 M€** sera consacrée à l'adaptation d'un nombre limité de gares de banlieue à ces nouveaux besoins, dont 50M€ à la charge du STIF, et 50M€ à la charge de la SNCF. Un travail commun SNCF-STIF permettra de définir des critères objectifs de programmation des gares concernées (importance des flux, potentiel de développement, degré de formalisation et d'avancement du projet d'aménagement, synergie avec les scénarios de mise en accessibilité PMR de ces gares...).

## 2 – La modernisation de gares parisiennes du RER C porteuses de l'image du transport

Cinq gares du tronçon central de la ligne C le long de la Seine (Champ de Mars – Tour Eiffel, Pont de l'Alma - Musée du Quai Branly, Invalides, Musée d'Orsay, Saint Michel – Notre Dame) assurent à la fois un trafic de la vie quotidienne important, tout en desservant des sites touristiques majeurs. Elles feront l'objet d'opérations de modernisation approfondies, afin de les rendre plus agréables et plus lumineuses. **Une enveloppe de 100 M€** maximum sera consacrée à ces gares.

**Une enveloppe de 20 M€** maximum sera par ailleurs consacrée aux 11 autres gares intra-muros de la ligne C pour une rénovation plus légère.

### B - Amélioration des conditions d'accès aux quais (hors des bâtiments voyageurs) :

L'équipement des quais et de leurs accès immédiats, sous maîtrise d'ouvrage RFF, peut nécessiter dans certaines gares de banlieue, une remise à niveau ou un réaménagement plus favorable à une meilleure répartition des voyageurs montant dans les trains.

Les investissements à retenir dans le cadre de ce volet devront privilégier les gares concernées par des opérations de développement urbain, tout en s'inscrivant dans une perspective de réalisation à court ou moyen terme.

Les investissements visés concernent la création d'abris filants, la rénovation du mobilier de quai, de l'éclairage, de la signalétique, de souterrains, de passerelles, d'accès secondaires, les abords des quais, les escaliers mécaniques, les ascenseurs, ou encore la pose de clôtures.

**Une enveloppe de 80 M€ est prévue**, dont une subvention du STIF de 40 M€ et un apport de la SNCF de 40 M€ sur ressources propres, pour des investissements d'amélioration des accès aux quais de gares principalement situées en banlieue tant sur le périmètre RFF que SNCF.

RFF s'engage par ailleurs à maintenir son effort actuel soit un montant de 6 M€ sur 6 ans.

De la même manière un travail commun SNCF-STIF permettra de définir des critères objectifs de choix d'investissements (importance des flux concernés, potentiel de développement, retard pris dans le projet d'aménagement par exemple) pour la réalisation de ce programme.

### C - Amélioration de l'information des voyageurs et de l'intermodalité:

L'information sur l'offre de transport est une attente forte et légitime des voyageurs, dès lors que le réseau connaît des problèmes d'irrégularité. Elle permet en outre d'améliorer l'intégration des réseaux dans une perspective de multimodalité. La SNCF met en œuvre des mesures permettant d'améliorer à la fois l'information en situation perturbée et l'information multimodale. Elle poursuit enfin l'équipement des gares en information dynamique.

#### 1 - L'information des voyageurs à bord des trains en cas de situation perturbée :

L'information des voyageurs en situation perturbée est beaucoup plus limitée à bord des trains qu'en gare en raison de flux d'information différents. La SNCF s'engage à étudier et mettre en œuvre les mesures d'organisation permettant de renforcer les synergies entre les fonctions de régulation des trains et d'information des voyageurs à leur bord.

Elle accélère le rythme de regroupement des PIVIF pour des résultats visibles en ce sens (environ 5 PIVIF supplémentaires seront regroupés sur 2009-2012). L'ensemble de ces mesures d'organisation représentent un montant de 10 M€ financés par la SNCF.

#### 2 - Information multimodale en gare :

La SNCF s'engage à jouer un rôle moteur pour accélérer l'équipement des pôles multimodaux en information dynamique en partenariat avec les transporteurs routiers et collectivités locales maîtres d'ouvrage : écrans Infogare sur les quais des gares routières, échanges de données temps réels avec les transporteurs routiers leur permettant notamment de mieux gérer les temps d'attente et de déporter leur information dans les gares. Elle améliorera la qualité de l'information statique en gare (plans de situation, points d'information multimodale, guides horaires des bus aux guichets...).

L'équipement des pôles en information multimodale représente un effort d'investissement supplémentaire de 12 M€ d'ici 2011 financés en totalité par le STIF.

L'enrichissement de l'information statique est pris en charge par la SNCF à hauteur de 3 M€ d'ici 2011.

La SNCF s'engage à procéder à l'équipement en information temps réel des gares situées en extrémité de lignes, en accélérant notamment le choix technologique qui s'impose (ces gares n'étant pas équipées en balises de repérage des trains) La SNCF équipera ainsi 30 gares supplémentaires en écrans d'information dynamique au-delà des 30 gares prévues dans le contrat d'exploitation pour un montant de 7,5 M€ (financement STIF) d'ici 2011.

#### Article 4 : Modalités de financement et de suivi

##### 4.1 – Principes financiers

Les engagements financiers pris au titre du présent accord pour l'ensemble des actions sont les suivants :

En M€ 2008	Nature	Montant total				Période
		SNCF	STIF	Autres	Total	
<b>Rénovation du matériel roulant</b>						
Rénovation Z 5600 et Z 8800	Invt	37,5	37,5		75	2009-2015
Rénovation Z 20500	Invt	60	60		120	2010-2016
<b>Amélioration de l'infrastructure</b>						
Fiabilisation des infrastructures	Invt et expl <sup>o</sup>	100			100	2008-2010
<b>Accueil des voyageurs dans les gares</b>						2008-2014
Grandes Gares parisiennes RER C	Invt	25	25	50	100	
Autres gares parisiennes ligne C	Invt	5	5	10	20	
Gares franciliennes hors Paris	Invt	50	50		100	
Amélioration des conditions d'accès aux quais	Invt	40	40		80	
<b>Information des voyageurs et intermodalité</b>						
Regroupement des PIVIF	Invt et expl <sup>o</sup>	10			10	2009-2012
pôles multimodaux	Invt		12		12	2009-2011
Amélioration de l'information statique	Expl <sup>o</sup>	3			3	2008-2011
Infogare en extrémité de ligne	Invt		7,5		7,5	2009-2011
<b>Total</b>		<b>330,5</b>	<b>237</b>	<b>60</b>	<b>627,5</b>	

Cet accord traduit un effort particulier des signataires, s'ajoutant à celui figurant dans le contrat d'exploitation 2008-2011 conclu entre le STIF et la SNCF. En particulier, la SNCF entend par ce moyen apporter à l'activité Transilien des ressources propres, dégagées par l'entreprise nationale sur l'ensemble de ses activités.

Dans ces conditions il est impératif que des modalités particulières de suivi financier des opérations soient définies. Elles seront précisées dans le cadre des conventions particulières qui déclineront les principes suivants :

1. La SNCF et RFF s'engagent à assurer dans leurs comptes la traçabilité des opérations concernées, en emplois comme en ressources.

En particulier le compte financier annuel prévu au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF fait apparaître distinctement les produits et charges relatifs à ces opérations.

La liste de ces investissements réalisés et les plans d'amortissement correspondants seront remis au STIF lors de la mise en service des investissements. Le coût financier des investissements est identifié spécifiquement dans le compte financier annuel remis au STIF.

2. S'agissant de RFF, les modalités comptables et financières garantissant la traçabilité et la réalité de l'engagement de financement propre des opérations seront définies dans le contrat en préparation.

3. Pour la période 2008-2011, la SNCF fait son affaire de la partie des dépenses qui correspondent à des charges d'exploitation ainsi que des dotations aux amortissements des investissements.

Les parties conviennent de réexaminer de manière spécifique les conditions de prise en charge de ces charges dans le cadre du prochain contrat d'exploitation à compter de 2012.

4. Les bilans comptables et financiers de l'application du présent accord seront produits au minimum une fois par an et examinés par l'instance de suivi.

#### **4.2 – Suivi et évaluation**

Pour l'évaluation globale de l'application de l'accord et le suivi des engagements financiers, une instance de suivi réunissant le STIF, la SNCF et RFF se réunira à l'initiative de l'une ou l'autre des parties et au minimum une fois par an.

Les mesures prévues au présent accord ayant pour objectif une amélioration visible des conditions de transport pour les voyageurs, la mise en œuvre des projets objet du présent protocole ainsi que le suivi des résultats obtenus feront l'objet d'un compte-rendu dans le cadre des comités de lignes qui seront mis en place sous le pilotage du STIF.