

**Délibération n°2013/233
Séance du 10 juillet 2013**

**CONVENTION DE FINANCEMENT POUR L'ACQUISITION
DE 6 RAMES CITADIS 302 POUR LA LIGNE DE TRAMWAY T2
POUR AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORT DE LA LIGNE
A L'HORIZON FIN 2015**

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

- VU** le code des transports et notamment ses Articles L 2142-8 et suivants ;
- 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre le STIF et la RATP et notamment ses articles 13 et 14 ;
- VU** le contrat STIF-RATP signé par les parties le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n°2013/233 ;
- VU** les avis de la Commission de la Qualité de service du 4 juillet 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 5 juillet 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement pour l'acquisition par la RATP de 6 rames Citadis 302 pour la ligne de tramway T2 afin d'améliorer l'offre de transport à l'horizon fin 2015, dans le cadre de laquelle le montant maximal de la subvention du STIF est fixé à 17,5M€ CE06/2013 avec une actualisation de 4% par an ;

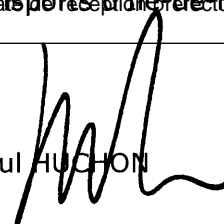
ARTICLE 2 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer la convention de financement visée à l'article 1^{er} et à mettre en œuvre ses dispositions ;

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

Accusé de réception en préfecture
075 28750078-20130710-2013-233-DE
Date de télétransmission : 12/07/2013
Date de publication : 17/07/2013

Jean-Paul HUCHON



CONVENTION DE FINANCEMENT 2013

relative à l'acquisition de matériel liée au renfort de la ligne T2 avec un passage de 4min à 3min 30 en heure de pointe

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n°2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du conseil en date du 10 juillet 2013 n° XXXX,

Ci-après dénommé le "STIF",

Et,

La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par Madame Sylvie Buglioni, en sa qualité de Directeur du Département du Matériel Roulant Ferroviaire de la RATP,

Ci-après dénommée la "RATP",

D'autre part,

Le STIF et la RATP étant ci-après désignés conjointement les « **Parties** ».

IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIT :

Conformément aux articles L.1241-1 et suivants du code des transports, le STIF est l'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France.

En application de l'article L.1241-6 du code des transports, la RATP assure jusqu'au 31 décembre 2029 l'exécution des services réguliers de transport par tramway, créés avant le 3 décembre 2009, qui lui ont été confiés.

Le STIF est propriétaire des matériels roulants dès leur acquisition par la RATP en application de l'article L.2142-8 du Code des transports. La RATP en conserve néanmoins le contrôle et utilise librement ces matériels roulants jusqu'à leur remise au STIF à l'expiration des délais de l'article L1241-6 du Code des Transports susvisé.

Un protocole de gouvernance du matériel roulant a été conclu entre le STIF et la RATP en application des dispositions de l'article 14 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011. Ce protocole qui figure en Annexe V-3 du Contrat STIF – RATP 2012- 2015, fixe les conditions dans lesquelles les parties sont respectivement associées à la procédure d'acquisition ou de rénovation du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des services assurée par la RATP.

Il définit également les modalités de rémunération versée à la RATP au titre des investissements réalisés par elle pour la réalisation, l'acquisition ou le renouvellement de ce matériel.

Les matériels roulants font, par ailleurs, l'objet d'un Plan Quadriennal d'Investissement (PQI) qui figure au contrat STIF-RATP 2012-2015. Ce PQI retrace, en emploi et en ressources, l'ensemble des investissements et notamment les matériels roulants.

Le matériel roulant, objet de cette convention, n'est pas prévu au PQI et doit donc faire l'objet d'un financement complémentaire du STIF.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE D'UN COMMUN ACCORD CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention de financement a pour objet :

- de définir les modalités de financement par le STIF et la RATP des investissements prévus dans le cadre du projet de renfort de la ligne T2 et énumérés à l'article 2 ci-dessous, à réaliser par la RATP, ci-après désignés « **les Investissements** » ;
- de préciser les modalités de mise en service de ces Investissements.

Lorsque les conséquences de cette convention portent sur les éléments usuellement du ressort du contrat d'exploitation STIF-RATP (coût d'exploitation, de maintenance, de réemploi, d'amortissement, les frais financiers, ...), les conséquences financières des variations de ces postes seront prises en compte dans les contrats d'exploitation avec la RATP.

La présente convention s'inscrit également dans le respect de l'accord de gouvernance STIF - RATP relatif au matériel roulant.

Toute clause de la présente convention entrant dans le champ de cet accord doit être appliquée conformément aux prescriptions de l'accord et, le cas échéant, modifiée en fonction de ses éventuelles évolutions et/ou modifications. En cas de contradiction, l'accord prime sur la présente convention.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Article 2.1. Périmètre et types d'investissement concernés

Les Investissements sont réalisés par la RATP conformément aux dispositions de l'accord de gouvernance sur le matériel roulant susvisé, et sont définis comme suit :

- 6 rames de tramway « type T2 », exploitables en unité double ;

Article 2.2 Coût prévisionnel des Investissements

Le coût prévisionnel des **6 rames** de tramway de « type T2 » exploitables en unité double s'élève à un montant de 16,031 M€ **(aux CE de juin 2013) soit 17,5 M€ avec une hypothèse d'actualisation de 4% par an**. Les livraisons des véhicules s'effectueront en 2015.

Le descriptif des Investissements est joint en **annexe 1**.

ARTICLE 3 – FINANCEMENT DU COUT D'ACQUISITION DES INVESTISSEMENTS

Les coûts qui sont déterminés à l'Article 4 doivent être entendus comme les coûts réels hors aléas de l'acquisition des 6 rames Citadis, aux conditions des marchés signés par la RATP.

- Le coût A est le prix convenu au marché V00304 pour la fourniture de 6 rames de tramway à l'identique de la dernière rame livrée, hors aléas et hors pénalités versées par les industriels. Le montant du coût A ne peut être supérieur à 15,012 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2013.
- Le coût B correspond aux coûts d'acquisition des outillages lorsqu'ils ne sont pas inclus dans le marché. Le montant du coût B ne peut être supérieur à 155 000 euros aux conditions économiques de juin 2013.
- Le coût C est le coût des équipements embarqués non compris dans le marché. Le montant du coût C ne peut être supérieur à 864 000 euros aux conditions économiques de juin 2013.
- Le coût D est le coût de l'indexation, déterminé à partir des conditions d'indexation du marché V00304 signé entre la RATP et les industriels, appliquées aux coûts A, B et C
- Le coût E correspond aux coûts liés :
 - aux avenants de confort et de service,
 - à la mise en œuvre de contraintes réglementaires et de l'application de normes nouvelles apparues après la passation du marché, faisant l'objet d'un avenant validé par le STIF au marché V00304.

Le coût réel est la somme des coûts A, B, C, D et E.

Dans le cas où le coût définitif de l'acquisition dépasse le coût réel ainsi défini, notamment en raison d'aléas non compris dans les coûts réels, la différence entre le coût réel de l'acquisition et le coût définitif est à la charge de la RATP.

Les parties s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour tendre vers des coûts optimisés et éviter de trop fortes variations.

ARTICLE 4 – PLAN DE FINANCEMENT

Le financement des Investissements décrits à l'article 2 est pris en charge à 100 % par le STIF.

Les sommes versées peuvent néanmoins varier, en application des dispositions de l'article 7.

Cette contribution du STIF constitue une subvention d'équipement non assujetties à la TVA.

Le détail du plan de financement des Investissement figure en **annexe 2**.

Les Investissements acquis apparaissent dans les comptes de la RATP pour l'intégralité de sa valeur.

ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS DE LA RATP RELATIFS A L'UTILISATION DU MATERIEL ROULANT

La RATP respecte ses engagements pris dans le cadre du contrat STIF RATP 2012-2015 notamment en matière de disponibilité, pérennité et maintien en bon état des matériels roulants, ainsi que ses engagements pris en matière d'information voyageurs, conformément à la charte des supports et contenus du STIF et au SDIV.

A cet égard et conformément à l'accord de gouvernance figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP 2012-2015, la RATP présente au STIF annuellement sa politique de maintenance du matériel roulant.

ARTICLE 6 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI DE L'INVESTISSEMENT

Article 6.1 – Comité de pilotage de gouvernance du matériel roulant

Le suivi de l'investissement sera réalisé dans le cadre des réunions mensuelles du comité de pilotage STIF-RATP mis en place par l'article 1.3 du protocole sur la gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF –RATP 2012-2015.

Article 6.2 – Suivi des Investissements

La RATP s'engage à faire ressortir directement dans sa comptabilité propre, les écritures relatives aux Investissements.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives aux Investissements objets de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous 10 jours ouvrés à compter de la date de la demande, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale ou analytique).

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous un mois calendaire à compter de la date de la demande, les éléments extra-comptables faisant l'objet d'un traitement particulier.

L'ensemble de ces documents et informations est transmis dans le respect des règles et principes de l'accord de gouvernance.

Article 6.3 – Confidentialité des documents et informations transmises au titre des articles précédents

1. L'expression Informations Confidentielles désigne toutes les informations et/ou documents communiqués au STIF par la RATP dans le cadre de l'exécution de la présente convention.
2. Le STIF s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles et par conséquent à ne pas les divulguer à des tiers, étant en outre entendu qu'il s'engage à ne communiquer ces Informations Confidentielles qu'à ceux des membres de son personnel qui devront nécessairement en avoir connaissance dans le cadre de la présente convention, et à prendre toutes dispositions afin d'empêcher leur divulgation par ce personnel.

Le STIF s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles dans un autre but que celui décrit dans l'objet de la présente convention. Ces dispositions ne sauraient être interprétées comme lui conférant une autorisation ou un droit quelconque de licence d'exploitation industrielle ou commerciale des Informations Confidentielles.

3. La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles le STIF apporterait la preuve écrite :
 - qu'elles étaient en sa possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui soient communiquées ;
 - qu'elles sont, postérieurement tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la présente convention ;
 - qu'il les a licitement acquises d'un tiers sans engagement de secret.
4. Les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de 10 (dix) ans à compter de la date de réception de ces Informations."

ARTICLE 7 – DEFINITION ET GESTION DES CONDITIONS D'EVOLUTION DES COUTS ET DES DELAIS

Article 7.1 – Respect du calendrier de mise en service

La RATP s'engage à respecter le calendrier mensuel précisé à **l'annexe 3**. En cas de non respect de cet engagement, la RATP sera assujettie au versement au STIF d'une pénalité, en complément aux pénalités perçues dans le cadre du marché signé entre la RATP et les industriels.

Tout écart entre le nombre cumulé de rames effectivement disponibles et le nombre cumulé prévisionnel donne lieu à application par le STIF à la RATP d'une pénalité de 2 000 euros par rame et par mois de retard à compter de la date de mise en service.

Le montant total de cette pénalité est plafonné à 100 000 euros.

Cependant, il n'y a pas de pénalité applicable en cas de non respect du calendrier de mise en service des rames, dû à un cas de force majeure tel que défini à l'article 7.2.

Article 7.2 – Force majeure et défaillance des industriels

En cas de force majeure entraînant notamment une modification des conditions de fabrication des rames de tramway, ou en cas de défaillance des titulaires des marchés, la RATP devra en avvertir le STIF en comité de pilotage, afin que les parties puissent s'entendre sur les mesures à prendre, et le cas échéant soumettre les modifications qui devraient être prises pour accord au STIF, dans les conditions définies à l'article 6.

La RATP s'engage, en sa qualité de cocontractant vis-à-vis des tiers avec lesquels elle aura conclu un contrat pour la réalisation des Investissements, notamment :

- à prendre toutes mesures utiles et requises pour tenter de remédier à la situation dans les meilleurs délais et au moindre coût, de manière à ne pas affecter les conditions de réalisation et les modalités de financement des Investissements ;
- et à gérer tout litige, contentieux ou non, avec l'un quelconque de ses cocontractants ou tous autres tiers dans le cadre des contrats conclus pour la réalisation des Investissements.

Article 7.3 – Avenants résultant d'évolutions de la réglementation

Les modifications réglementaires s'appliquant sur le territoire français postérieures à la date de signature de la présente convention, nécessitant de modifier les caractéristiques des rames de tramway ou leurs conditions de réalisation devront être soumises au comité de suivi prévu à l'article 6.1 de la présente convention.

Les parties conviennent que, dans le cas où ces modifications auraient un impact sur le coût ou délai de l'opération d'acquisition, leurs contributions seront ajustées à concurrence de leur contribution finale respective, à la date du constat de l'événement, à l'origine de la variation du coût réel. Cet accord sera arrêté par le comité de pilotage de la gouvernance du matériel roulant rappelé à l'article 6-1.

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

Article 7.4 – Avenants dans le cadre du déroulement contractuel du marché

La prise en charge des avenants proposés par la RATP et le STIF sera validée en comité de pilotage prévu à l'article 6.1 de la présente convention.

Article 7.5 – Restitution au STIF des pénalités perçues par la RATP dans le cadre du marché

La RATP reversera au STIF à hauteur de sa part de contribution toutes les pénalités perçues du/de(s) constructeur(s) au titre de la présente. Le versement de ces pénalités se fera en déduction des appels de fond de la RATP tels que définis à l'article 8.

Le calcul sera justifié et les copies des pièces justificatives seront communiquées au STIF selon les modalités définies à l'article 6.

Article 7.6 – Autres situations

Les parties s'engagent à examiner en comité de pilotage toute autre situation que celles décrites ci-avant aux articles 7.1 à 7.4, ainsi que ses conséquences, y compris financières.

En tout état de cause, toutes modifications du programme d'investissements, ou des caractéristiques techniques des matériels proposées par une partie et avalisées par le comité de pilotage seront à la charge financière de cette partie demanderesse.

ARTICLE 8 – DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT

Article 8.1 – Modalités des demandes de versement

Les parties conviennent d'appels de fonds sur la base dépenses comptabilisées, excepté pour le règlement du solde qui fait l'objet d'un appel de fonds sur la base des dépenses acquittées.

Le montant des subventions versées par le STIF est déterminé par application du prorata de financement du STIF (100%) appliqué aux dépenses dans la limite du coût réel défini à l'article 3 de la présente convention.

Les dépenses relatives aux Investissements sont comptabilisées, dans les comptes de la RATP, selon plusieurs modalités, notamment :

- facture comptabilisée (réglée ou non);
- réception faite, et facture non parvenue.

Le suivi comptable de la RATP atteste du caractère engageant, pour la RATP, des appels de fonds ainsi émis.

Les extractions du système comptable de la RATP feront ainsi apparaître les montants suivants, comprise dans l'assiette des dépenses comptabilisées:

- en cas de facture comptabilisée, un identifiant des factures reçues des fournisseurs ;
- en cas de réception sans facture parvenue, un montant de charge à payer.

Au-delà de ces appels de fonds, le suivi relève du comité de pilotage.

Article 8.2 – Modalités des transmissions des appels de fonds avant solde final

La RATP établit semestriellement ses demandes de versement, selon l'échéancier figurant en annexe 2. Cet échéancier est actualisé et validé par la dernière séance du comité de pilotage. Ces demandes sont transmises au STIF le 15 mai et le 31 octobre de chaque année.

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié de la prévision de dépenses pour le STIF pour l'année n, (actualisation de l'échéancier de versement objet de l'annexe 3) et les éventuels avenants à la Convention.

Le paiement du solde de l'année n fait l'objet du second paiement de l'année. Il correspond à la prévision de dépenses de l'année n et aux éventuels avenants à la convention, déduction faite d'une part des éventuelles pénalités et d'autre part de l'acompte versé au premier semestre de l'année n.

Les justificatifs de paiements relatifs à l'année n-1 sont présentés lors du 1^{er} acompte de l'année n. Ils viennent ainsi corriger, le cas échéant, l'acompte si les dépenses réelles de l'année n-1 ont été différentes de celles prévues pour l'année n-1.

Ces justificatifs consistent en un listing retraçant l'ensemble des factures comptabilisées, les dépenses internes et les charges à payer, en distinguant ce qui relève des matériels et des équipements complémentaires et des outillages spécifiques.

Les copies de ces factures seront transmises au STIF à sa demande.

Le montant total des appels de fonds avant solde ne pourra dépasser 95% du montant de la subvention du STIF.

Article 8.3 – Paiement du solde final

L'appel de fonds relatif au solde final de l'opération d'investissement est transmis par la RATP au STIF au vu d'un état de solde final présentant les dépenses acquittées par la RATP pour la réalisation des Investissements.

L'état de solde final signé par le directeur financier de la RATP est constitué des pièces suivantes :

- un état récapitulatif des dépenses acquittées par la RATP pendant la durée de la convention daté et présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en **annexe 2**;
- la liste des dépenses acquittées par la RATP pendant la durée la présente convention.

Le montant du solde final correspond à la différence entre :

- la part de financement définitive du STIF au titre de la présente convention calculée sur la base de l'état de solde, dans la limite du montant de subvention du STIF fixé à l'article 3 de la présente convention
- et les montants versés par le STIF au titre de la présente convention.

Avant le solde final, la RATP :

- réceptionne les éléments et accomplit toutes les formalités et opérations relevant de la RATP permettant la mise en service pour les usagers, notamment en termes de respect des contraintes et d'obligations de sécurité ;
- fournit un bilan technique et financier qui justifiera l'état du solde final, selon les modalités de l'article 9.

Une fois ces opérations réalisées, le solde final pourra être présenté au STIF par la RATP.

Article 8.4 – Prise en compte du contrat 2012-2015

Le montant des paiements tiendra compte du mécanisme d'ajustement prévu à l'article 91-2 « Ajustement à la fin du contrat » du contrat STIF-RATP 2012-2015.

Article 8.5 – Modalités de paiement

Les paiements dus par le STIF à la RATP seront effectués dans un délai de 45 jours calendaires à compter de la date de réception par le STIF de la demande de versement, sous réserve que la RATP ait fourni au STIF, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées au présent article 8, des conclusions des comités de pilotage et des éventuels avenants à la convention. Dans le

cas contraire, ce délai de 45 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP à l'agence centrale de la CALYON sous le numéro 31 489 000 10 00 1987 57 753 clé 47.

ARTICLE 9 – BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

La RATP établira sous sa responsabilité un bilan physique et financier pour chaque ordre de livraison et de service émis qui sera examiné par le STIF au plus tard 1 an après la mise en service du dernier équipement livré dans le cadre de cet ordre de livraison et de service.

Ce bilan présentera pour l'investissement le récapitulatif, sur la période de la convention, des informations demandées à l'article 6.1.1.

ARTICLE 10 – COMMUNICATION

1. Actions de communication :

La présente convention n'a pas pour objet de financer les opérations de communication associées au projet. Les parties s'engagent à examiner de manière concertée les opérations de communication dans le cadre des dispositions relatives à la communication prévues dans le contrat STIF-RATP 2012-2015.

2. Habillage et design intérieur :

Les dispositions prévues dans l'accord de gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP 2012-2015 s'appliquent au matériel roulant tramway de la présente convention.

ARTICLE 11 – PROPRIETE DES BIENS

Après le prononcé de leur réception par la RATP, les rames objet de la présente convention, sont propriété du STIF, mais la RATP les utilise librement, pour les besoins d'exploitation des services de transport dont l'exécution lui est confiée conformément à l'article L. 1241-6 du code des transports, jusqu'à l'expiration des contrats d'exploitation.

Au terme de l'exploitation de ces services, les biens, tels que définis à l'article 2 de la présente convention, seront remis au STIF conformément à la Réglementation en vigueur à ce jour.

ARTICLE 12 – RESPONSABILITE

Sans préjudice des actions récursoires ou en garantie qu'elle pourrait exercer, la RATP, en tant qu'entité adjudicatrice, demeure responsable de l'exécution des marchés passés avec les industriels et du respect de la réglementation sur la sécurité des biens et des personnes.

Le STIF et la RATP seront néanmoins responsables, chacun l'un vis-à-vis de l'autre, des préjudices résultant de leur fait ou du fait de leurs préposés, causés dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

ARTICLE 13 – DUREE DE LA CONVENTION

Une fois signée par les parties, la présente convention prend effet à compter de la date de sa notification, par lettre recommandée avec accusé réception, par le STIF à la RATP.

La présente convention prendra fin au paiement du solde final tel que défini au 8.3 et au plus tard au 31 décembre 2017.

ARTICLE 14 – RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas de manquements graves, par l'autre partie, d'une ou plusieurs de ses obligations contractuelles.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de deux mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

En cas de résiliation par le STIF et sous réserve que la RATP n'ait pas commis de manquements graves à ses obligations contractuelles, le STIF s'engage à rembourser à la RATP, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

La question du financement des investissements est une clause substantielle du contrat STIF-RATP 2012-2015, la présente convention de financement est la traduction de modalités d'application de ce volet du contrat. La résiliation de la présente convention ne saurait mettre en cause la pérennité du contrat 2012-2015, les principes de gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 ou les taux de subvention des matériels roulants et des biens associés sur lesquels les parties se sont accordées.

De ce fait, les conséquences de toutes natures liées à cette résiliation devront être nécessairement prises en compte par voie d'avenant dans le cadre du contrat STIF-RATP 2012-2015.

Article 15 – SUSPENSION DES PAIEMENTS

En cas de manquement grave aux obligations contractuelles et après mise en demeure de remédier au défaut sans effet après un délai de 30 jours ouvrés, le STIF se réserve le droit de suspendre, dans l'attente de la correction du défaut constaté, le versement des financements prévues par la présente convention, sans préjudice du versement par la RATP d'une indemnité compensant le préjudice éventuellement supporté par le STIF.

ARTICLE 16 – REGLEMENT DES DIFFERENDS

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Article 17 – Annexes

Sont annexés au présent contrat, les documents à valeur contractuelle ci-après :

Annexe 1 : descriptif technique des Investissements

Annexe 2 : plan de financement et échéancier de versement

Annexe 3 : calendrier de mise en service et décomposition du coût des investissements par nature

Annexe 4 : échéancier prévisionnel des dotations aux amortissements et reprise de subventions des matériels concernés

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux,

Le STIF

Représenté par **Sophie Mougard**

En sa qualité de Directrice Générale du STIF

Date :

La RATP

Représentée par **Sylvie Buglioni**

En sa qualité de Directeur du département MRF de la RATP

Date :

Annexe 1. DESCRIPTIF TECHNIQUE

Les 6 rames de tramway CITADIS 302 (type T2), exploitables en unité multiple, seront commandées dans le cadre du marché initial V00304.

Elles seront à l'identique de la dernière rame livrée de la dernière tranche conditionnelle (TW01 TC2.2).



Description

Chaque élément de tramway est constitué de 5 modules reliés mécaniquement entre eux par des articulations en parties inférieures et supérieures. Des soufflets d'intercirculation permettent le passage des voyageurs d'un module à l'autre.

Le tramway est bidirectionnel et comporte des portes d'accès voyageurs sur ses deux cotés. Il est alimenté en 750 Vcc par ligne aérienne de contact.

Les modules d'extrémités (M1 et M2) comportent une cabine de conduite, une porte simple (800 mm) par face et un bogie moteur de type « Arpège ».

La nacelle centrale (NP) comporte un bogie porteur « Arpège » et le pantographe.

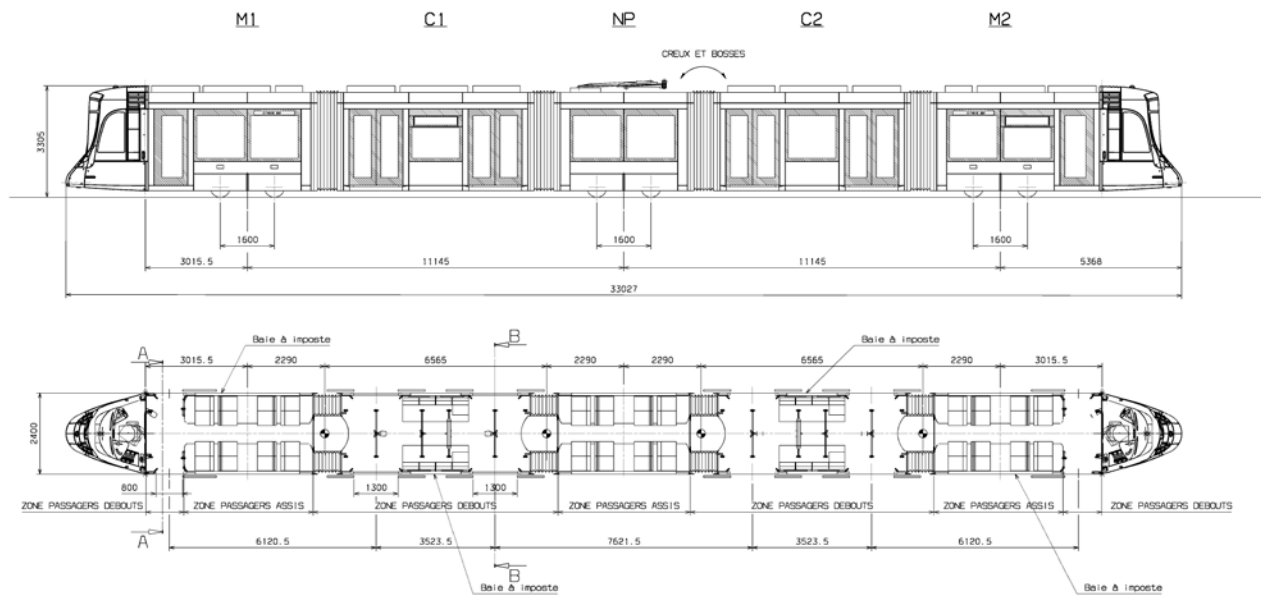
Les deux caisses suspendues (C1 et C2) possèdent deux accès en porte double (1300 mm) par face.

Les principaux équipements électriques sont placés en toiture.



Deux éléments peuvent être couplés pour former une UM (Unité Multiple). A cet effet, le véhicule est muni à chaque extrémité d'un attelage automatique assurant les liaisons mécaniques et électriques. Cet attelage automatique est dissimulé sous un carénage amovible afin de répondre aux contraintes de circulation en zone urbaine.

Diagramme



Accessibilité et Capacité

Le bord des quais RATP est muni d'une bande dite fusible, le tramway est à plancher bas intégral et le profil du seuil des portes doubles a été optimisé afin de réduire au minimum la lacune quai train. Ce dispositif statique déjà implanté sur les lignes RATP et les tramways en service évite l'utilisation de seuil mobile afin de faciliter l'accès du tramway aux personnes à mobilité réduite.

Les 6 portes réparties sur chaque face offrent une bonne accessibilité aux voyageurs, les 4 portes doubles (de 1,30 de largeur) des caisses suspendues permettent l'accessibilité aux voyageurs à mobilité réduite.

Chaque cabine de conduite est séparée des espaces voyageurs par une porte vitrée munie d'une clé de service. L'accès à la cabine de conduite se fait depuis l'espace voyageur, les portes avant droites du véhicule sont manœuvrables depuis l'extérieur avec une clé de service.

Le tramway permet de transporter 213 passagers dont 48 sur places assises en charge EL4 (4 pers./m²). Il dispose également de 2 emplacements UFR.

Caractéristiques techniques

Structures:

- ✓ Caisses, et châssis C1 et C2 tout aluminium
- ✓ Châssis NP en acier, châssis M1 et M2 mixte acier / aluminium
- ✓ Dimensionnement des structures pour un effort de compression de 40T au niveau du châssis de caisse
- ✓ Dispositifs absorbeurs de choc en extrémité

Motorisation:

4 moteurs asynchrones de 140Kw (2 par bogie moteur) pour une puissance totale de 560Kw alimentés par 2 onduleurs de tension à IGBT (ONIX 808) refroidis par un circuit d'eau.

Freinage :

- ✓ Freinage électrodynamique sur les essieux moteurs par récupération ou rhéostatique

- ✓ Frein à friction à disque sur tous les essieux des bogies moteurs et toutes les roues du bogie porteur
- ✓ Les actionneurs sont de type électrohydraulique.
- ✓ Patins de frein électromagnétique sur tous les bogies
- ✓ Asservissement à la charge en freinage de service et d'urgence
- ✓ Indépendance du freinage de sécurité (commande filaire)
- ✓ Dispositif anti-enrayage et anti-patinage

Alimentation en énergie :

- ✓ Alimentation par ligne aérienne de contact 750 Vcc retour de courant par le rail.
- ✓ Un convertisseur statique 12,5 KVA - 750 Vcc / 400 V 50hz et 24 Vcc pour alimenter les équipements annexes.
- ✓ L'énergie est stockée par une batterie 24 V qui garantit le respect des fonctions éclairage de secours, de signalisation extérieure, et de communication par radio téléphone pendant 60 minutes

Equipements relatifs à la sécurité

▪ Sablage :

Ce dispositif vise à restaurer l'adhérence en phase de freinage d'urgence et de sécurité (anti-enrayage) et en traction (anti-patinage). Ce dispositif est automatique et peut également être sollicité manuellement au besoin par le conducteur.

▪ Graissage :

Dispositif de lubrification des boudins de roue commandé automatiquement ou manuellement par le conducteur au besoin.

▪ Boucle de freinage d'urgence :

Une boucle filaire parcourt la rame (élément simple ou rame double) afin de contrôler l'état des différents organes de sécurité (portes, VACMA, manipulateur, continuité rame). En cas d'ouverture de cette boucle, le freinage d'urgence est automatiquement déclenché.

▪ Boucle de sécurité :

Une boucle filaire parcourt la rame (élément simple ou rame double) afin de contrôler l'état des commutateurs « coup de poing » de toutes les cabines. En cas d'ouverture de cette boucle le freinage de sécurité est automatiquement déclenché.

▪ Manipulateur de conduite avec veille (VACMA):

Le conducteur dispose d'un manipulateur de conduite à 5 positions.

Une veille automatique avec contrôle du maintien d'appui atteste de la vigilance du conducteur (contrôle par pédale au pied ou par veille sensitive au manipulateur).

▪ Enregistreur des paramètres d'exploitation

Ce dispositif permet l'enregistrement d'un ensemble de paramètres liés à l'exploitation.

▪ Système de sonorisation et d'interphonie - Rétrovision vidéo - Vidéo-protection

La rétrovision est assurée par des caméras de part et d'autre de chaque cabine de conduite. Elle permet la vision à quai lors de la montée et descente des voyageurs.

La vidéo-protection est assurée par un ensemble de caméra et un enregistreur vidéo 6 voies.

Le système de sonorisation et d'interphonie permet d'établir une communication entre cabine et une liaison phonique entre le voyageur et le machiniste.

