

**Délibération n°2014/497
Séance du 10 décembre 2014**

**TRANSFERT, MUTATION ET RENOVATION DE 6 Z2N
NORD – PAS-DE-CALAIS POUR LE RESEAU ILE-DE-FRANCE
NOUVELLE CONVENTION DE FINANCEMENT
APPROBATION - SIGNATURE**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 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** la délibération n°2011/485 ;
- VU** la délibération n°2012/393 ;
- VU** la décision du Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais en Commission Permanente du 13 octobre 2014 ;
- VU** le rapport n°2014/497 ;
- VU** les avis de la Commission de la Qualité de service du 4 décembre 2014 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 5 décembre 2014 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La délibération n° 2012/393 approuvée lors du Conseil du 13 décembre 2012 est abrogée.

ARTICLE 2 : Une nouvelle convention de financement qui attribue à la SNCF une subvention d'un montant de 8 760 000 € courants HT pour le financement, à hauteur de 50%, du transfert, de l'adaptation et de la rénovation de 6 rames Z 92050 dites « Z2N Nord – Pas-de-Calais » pour les besoins d'exploitation en Ile-de-France ainsi que de la reconstitution et la modification de rames pour répondre aux besoins des lignes C, D et N est approuvée.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer la nouvelle convention de financement.

ARTICLE 4 : 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




**CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LE TRANSFERT,
LA MUTATION ET LA RENOVATION DE 6 Z2N NORD –
PAS-DE-CALAIS**

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... ####/####/#####,

Ci après désigné « le STIF ».

d'une part,

ET :

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Bobigny sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est situé 2 place aux Etoiles 93200 Saint Denis, représentée par Monsieur Alain KRAKOVITCH, en sa qualité de Directeur Général de SNCF-Transilien, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION | 7 |
| ARTICLE 2 - OBJECTIFS DE L'OPERATION..... | 7 |
| ARTICLE 3 - DESCRIPTION DE L'OPERATION..... | 8 |
| 3.1. Périmètre | 8 |
| 3.2. Calendrier prévisionnel | 8 |
| ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE – MAITRISE D'ŒUVRE DE LA SNCF | 8 |
| ARTICLE 5 - COUT DE L'OPERATION | 9 |
| ARTICLE 6 - FINANCEMENT DE L'OPERATION..... | 9 |
| ARTICLE 7 - ETATS FINANCIERS..... | 9 |
| 7.1. Nature et contenu des états financiers..... | 9 |
| 7.1.1. Présentation des états financiers..... | 9 |
| 7.1.2. Description du contenu des états financiers | 10 |
| 7.2. Périodicité de transmission des états financiers | 10 |
| ARTICLE 8 - CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION..... | 10 |
| 8.1. Délais d'engagement..... | 10 |
| 8.2. Délais de réalisation..... | 11 |
| 8.3. Demandes de versement | 11 |
| 8.3.1. Acomptes annuels..... | 11 |
| a) Premier acompte | 11 |
| b) Appels de fonds intermédiaires | 11 |
| c) Solde annuel hors année de clôture..... | 11 |
| 8.3.2. Solde final..... | 12 |
| 8.4. Mandatement et règlement | 12 |
| 8.5. Bénéficiaire | 12 |
| ARTICLE 9 - ENGAGEMENTS DE LA SNCF VIS-A-VIS DE L'OPERATION | 13 |
| 9.1. Modification du programme..... | 13 |
| 9.2. Affectation des rames sur le réseau | 13 |
| 9.3. Pérennité et maintien en conditions opérationnelles | 13 |
| 9.4. Respect du calendrier de réalisation et de mise en service | 13 |
| 9.5. Respect des objectifs de disponibilité du parc | 14 |
| 9.6. Evolution des coûts de maintenance..... | 14 |
| 9.7. Communication | 14 |

| | |
|---|-----------|
| ARTICLE 10 - SUIVI DE L'OPERATION | 14 |
| ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION | 14 |
| ARTICLE 12 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF | 15 |
| 12.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière du programme..... | 15 |
| 12.2. Droit d'audit du STIF | 15 |
| ARTICLE 13 - RESILIATION DE LA CONVENTION | 16 |
| ARTICLE 14 - REGLEMENT DES LITIGES..... | 16 |
| ANNEXE A . CONSISTANCE DE L'OPERATION | 18 |
| ANNEXE B . DECOMPOSITION PREVISIONNELLE DES COUTS..... | 20 |
| ANNEXE C . ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES..... | 20 |

PRÉAMBULE

Les automotrices à 2 niveaux Z2N représentent un enjeu majeur pour le réseau Transilien : le parc des lignes C et U est exclusivement constitué de Z2N. Celui des lignes R et D est principalement doté de Z2N, des Z5300 assurant les navettes MELUN MONTEREAU (ligne R) et MELUN - JUVISY (ligne D). Sur la ligne P, les Z2N assurent les missions PARIS – CHATEAU THIERRY.

Plusieurs générations de Z2N ont été construites :

- 1983-1985 : 52 rames Z 5600 4 caisses et 6 caisses actuellement affectées aux lignes Transilien C et R ainsi qu'au TER Bourgogne desservant l'Île-de-France ;
- 1985-1988 : 58 rames Z 8800 4 caisses actuellement affectées aux lignes Transilien C et U ;
- 1988-1998 : 194 rames Z 20500 4 caisses et 5 caisses : actuellement en service sur les lignes Transilien C, D et P ;
- 1996 : 6 rames Z 92050 4 caisses acquises par la Région Nord – Pas-de-Calais et affectées jusqu'au 30 novembre 2014 au TER. Ces rames ont été acquises pour l'activité TER Nord – Pas-de-Calais par un Groupement d'Intérêt Economique dans le cadre d'un crédit-bail qui a expiré en janvier 2014 ;
- 2001-2003 : 54 rames Z 20900 4 caisses affectées actuellement au RER C.

Les 6 Z2N supplémentaires constituent une opportunité pour les raisons suivantes :

- Le dernier marché de Z20900 étant liquidé, les 6 rames sont le seul gisement à court terme de Z2N ;
- les tensions chroniques du parc Transilien, notamment sur des lignes exclusivement équipées de Z2N. Dès 2010, le STIF a demandé que la SNCF recense les besoins supplémentaires de parc pour mieux répondre aux attentes en termes de robustesse, de charge et d'offre principalement sur les lignes C et D ;
- la similitude des Z92050 et des Z20500, qui permet d'envisager une transformation et une modernisation des Z2N TER dans la continuité du programme de rénovation des Z2N Transilien. Cette rénovation complète, qui comprend également l'installation de systèmes d'information voyageur et pour certaines de comptage automatique embarqué, concerne l'ensemble des rames Z2N, hormis celles correspondant à la dernière tranche (Z20900 livrées entre 2001 et 2003). Cette opération engagée depuis 2006 sera terminée en 2017 ;
- la durée de vie potentielle jusqu'à horizon 2038 offre une durée de vie résiduelle d'une vingtaine d'années à l'issue de leur intégration dans le parc Transilien.

Le STIF a pris officiellement position sur le transfert et la rénovation des Z2N TER :

- le 5 octobre 2011, le Conseil a demandé « à la SNCF d'examiner un scénario permettant d'accélérer la disponibilité de 6 rames Z2N du Nord – Pas-de-Calais. Les coûts de rénovation et d'acquisition de ces rames seront comparés à d'autres scénarios d'acquisition de matériels neufs pour apprécier celui des scénarios qui apparaît le plus efficace. ».

Lors de l'audition des représentants de la SNCF par les administrateurs du STIF en Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 8 octobre 2012 la SNCF a proposé de devenir propriétaire des 6 rames Z2N ;

- le 10 octobre 2012, le Conseil a approuvé à l'unanimité le vœu « que la SNCF fournisse, dans les meilleurs délais, au STIF les éléments relatifs au rachat des 6 rames Z2N à la Région Nord – Pas-de-Calais, visant à améliorer la situation sur la

ligne D du RER en matière de matériel roulant, permettant son inscription au Conseil de décembre 2012 ».

- le 13 décembre 2012, le Conseil a approuvé la convention de financement définissant la consistance, le planning et le financement de « *la mutation, la transformation et la rénovation de 6 Z2N Nord - Pas de Calais pour leur exploitation en Ile-de-France* ».

La SNCF a pris pleine possession des 6 rames Z 92050 en janvier 2014. Il a fallu cependant attendre octobre 2014 pour que le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais autorise officiellement la SNCF à les affecter à Transilien.

Une fois transférées, les rames doivent être adaptées aux exigences techniques et opérationnelles du réseau Transilien et être modernisées pour offrir les mêmes fonctionnalités, les mêmes aménagements et les mêmes habillages que les Z 20500 rénovées dans le cadre des opérations « *confort* » (lancée en 2006) puis « *confort – vidéosurveillance - système d'information voyageurs embarqué* » (lancée en 2008).

L'imbrication des opérations permet en revanche de répondre plus rapidement aux besoins de rames supplémentaires : dès que les deux premières Z 92050 seront prises en charge pour transformation et modernisation, deux Z2N pourront être remises en service commercial.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et applique en particulier la gouvernance du matériel définie dans l'Annexe V-2 dudit Contrat. Elle vise à déterminer la consistance de l'Opération décrite en objet, ses modalités de financement et les engagements réciproques des Parties.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les conditions techniques, les modalités de financement et le calendrier des opérations suivantes :

- transfert, transformation et rénovation de 6 rames Z 92050 dites « Z2N Nord – Pas-de-Calais »;
- recomposition par ajout d'une caisse de 2 rames Z20500 pour les besoins du RER D ;
- adaptations complémentaires nécessaires pour couvrir les besoins supplémentaires à hauteur de 6 Z2N.

Ces opérations sont désignées ci-après par « **Opération** ».

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération, dans les conditions définies à l'ARTICLE 4 - « Maîtrise d'ouvrage – maîtrise d'œuvre de la SNCF » de la présente convention.

Le STIF et la SNCF assurent le financement de l'opération, dans les conditions définies à l'ARTICLE 6 - « Financement de l'opération » de la présente convention.

ARTICLE 2 - OBJECTIFS DE L'OPERATION

L'Opération vise à renforcer le parc de Z2N Transilien en transférant, en transformant et en rénovant 6 Z2N initialement affectées au TER Nord – Pas-de-Calais.

Les 6 rames Z 92050 sont affectées sur la ligne P. Cette affectation correspond à un optimum en termes technique et financier. Elle évite d'entreprendre des transformations plus importantes qui seraient nécessaires en cas de déploiement de ces rames sur d'autres lignes.

Au fur et à mesure du processus de transformation/rénovation, les Z 92050 4 caisses se substitueront aux rames Z 20500 4 caisses qui pourront ainsi couvrir pour 6 d'entre elles les besoins suivants :

- **ligne D** : depuis le renforcement de parc pour passer à D12 au SA 2014, le parc de la ligne D compte 133 rames Z20500 5 caisses. Pour autant, la réserve de matinée à Melun a dû être supprimée pour pouvoir assurer un train supplémentaire incorporé en pointe de matinée. 2 rames 5 caisses sont nécessaires pour reconstituer la réserve, ce qui impose d'incorporer dans chacune d'elles une caisse supplémentaire
- **ligne C** : à l'issue du passage à D12, la ligne C n'a pas pu reconstituer les réserves d'exploitation de Brétigny et d'Austerlitz. 4 rames sont nécessaires pour reconstituer ces réserves. Néanmoins, l'incendie du poste des Ardoines en 2014 a imposé une réduction du service offert et une nouvelle organisation provisoire pour gérer au mieux le garage et la maintenance des rames du RERC. Deux rames seront utilisées en 2015 et 2016 pour remonter le niveau de service. Mais l'indisponibilité du poste des Ardoines ne permet pas d'absorber plus de 2 rames 4 caisses en 2015 et 2016.;
- **ligne N** : les opérations de maintenance patrimoniale sur les VB2N des lignes J et N, et la réforme des Z5300 sur les navettes Montparnasse – Sèvres, conduisent à un besoin transitoire entre mi-2015 et fin 2016 de 2 rames 4 caisses. Fin 2016 et en fonction de la date à laquelle le nouveau poste des Ardoines sera disponible, ces deux rames viendront reconstituer le parc nominal de la ligne C.

ARTICLE 3 - DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'Opération est décrite en annexe A « Consistance de l'opération ».

Elle consiste :

- à muter, à transformer et à moderniser 6 rames Z 92050 4 caisses pour les mettre en conformité avec les exigences techniques, réglementaires, opérationnelles et de confort en vigueur sur le réseau Transilien ;
- convertir deux rames Z 20500 4 caisses en version 5 caisses pour les besoins de la ligne D.

Cette Opération suit les principes de gouvernance du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 sauf disposition complémentaire reprise dans la présente convention.

3.1. PERIMETRE

L'Opération concerne 6 rames Z 92050, 2 rames Z 20500 4 caisses et 1 rame Z5600 6 caisses.

3.2. CALENDRIER PREVISIONNEL

Les Parties conviennent que l'Opération se déroulera selon les principales échéances prévisionnelles suivantes :

Sur la base d'une date de notification de la présente convention à la SNCF en janvier 2015 au plus tard :

- février 2015 : prise en main de la première rame Z 92050 en atelier SNCF ;
- mai 2015 : affectation de 2 rames Z2N 4 caisses sur la ligne C ;
- août 2015 : sortie de la première rame Z 92050 rénovée ;
- octobre 2015 :
 - sortie de la deuxième rame Z 92050 rénovée ;
 - mise en service commercial de 2 rames Z2N 4 caisses sur la ligne N ;
- décembre 2015 : mise en service commercial de 2 rames Z 20500 5 caisses pour la ligne D ;
- avril 2016 : mise en service commercial de la 6^{ème} rame Z 92050 sur la ligne P ;
- décembre 2016 : transfert des deux rames Z2N 4 caisses de la ligne N sur ligne C (total 4 rames).

ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE – MAITRISE D'ŒUVRE DE LA SNCF

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage de l'Opération, sous la responsabilité d'un Directeur d'Opération SNCF.

La SNCF assume l'entière responsabilité des choix techniques et de leur réalisation. Par conséquent, le STIF ne peut être mis en cause dans les recours ou litiges qui en résulteraient.

La SNCF peut éventuellement sous-traiter complètement ou partiellement la réalisation des investissements. Dans ce cas, elle s'engage à faire respecter aux sous-traitants les engagements de la présente convention. Elle ne saurait se prévaloir de la défaillance d'un sous-traitant pour s'exonérer des engagements auxquels elle a souscrit au titre de la présente convention.

Toutefois, la SNCF pourrait être fondée à demander la résiliation de la convention conformément à l'article 13 - « Résiliation de la convention » si aucune alternative n'était possible.

ARTICLE 5 - COUT DE L'OPERATION

Le coût de l'Opération est composé :

- d'un montant prévisionnel de 15,44 M€ HT aux conditions économiques 2012 pour la transformation et la rénovation des 6 Z2N Nord – Pas-de-Calais, soit un montant prévisionnel de l'Opération en euros courants de 16,86 M€ HT ;
- d'un montant prévisionnel de 0,65 M€ HT aux conditions économiques 2014 pour la reconstitution et la modification de rames Z2N pour répondre aux besoins des lignes C, D et N, soit un montant prévisionnel de l'Opération en euros courants de 0,66 M€ HT.

Le montant prévisionnel de l'Opération en euros courants est de **17,52 M€ HT**. Le taux d'actualisation annuel pris pour le calcul en euros courants est de 3%.

Ce coût inclut les dépenses de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, dont les frais fixes d'études et de lancement de l'industrialisation. La prise d'effet des dépenses au titre de cette Opération est définie dans l'article 11 - « Entrée en vigueur et durée de la convention ».

Les coûts prévisionnels de l'Opération sont détaillés en annexe C « échéancier prévisionnel des dépenses ».

ARTICLE 6 - FINANCEMENT DE L'OPERATION

Pour la réalisation de l'Opération, le STIF alloue à la SNCF une subvention non actualisable et non révisable d'un montant de 8,76 M€ courants HT, correspondant à un cofinancement du STIF de 50% du montant prévisionnel.

La Convention couvre le financement des frais d'ingénierie de la SNCF engagés entre le 1^{er} janvier 2013 et la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Cette subvention d'équipement n'est pas assujettie à la TVA.

ARTICLE 7 - ETATS FINANCIERS

7.1. NATURE ET CONTENU DES ETATS FINANCIERS

7.1.1. Présentation des états financiers

La SNCF établit, sous sa responsabilité, les états financiers suivants, datés et signés par le responsable financier de la SNCF :

- **un état financier intermédiaire** de l'année en cours (année n) constitué d'un bilan financier intermédiaire des dépenses comptabilisées au cours de l'année n ;
- un état financier définitif de l'année n constitué :
 - 1) d'un bilan financier définitif des dépenses comptabilisées au cours de l'année n ;
 - 2) d'un échéancier d'appels de fonds actualisé.
- **un état de solde récapitulatif** constitué d'un bilan financier définitif des dépenses acquittées pour toute l'Opération.

7.1.2. Description du contenu des états financiers

◆ **Les bilans financiers intermédiaires et définitifs sont constitués des pièces suivantes :**

- **un état récapitulatif** des dépenses comptabilisées par la SNCF au cours de l'année n pour l'Opération, daté et présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en annexe C « échéancier prévisionnel des dépenses » au présent contrat ;
- **la liste des dépenses comptabilisées** par la SNCF au cours de l'année n précisant pour chaque facture : le numéro de facture, l'objet, le montant HT et la date de comptabilisation. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur) ;
- les justificatifs des dépenses.

◆ **L'état de solde récapitulatif est constitué des pièces suivantes :**

- **un état récapitulatif** des dépenses acquittées par la SNCF pendant la durée de l'Opération, daté et présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en annexe C « échéancier prévisionnel des dépenses » du présent contrat ;
- **la liste des dépenses acquittées** par la SNCF pendant la durée de l'Opération précisant notamment pour chaque facture : le numéro de facture, l'objet, le montant HT et la date de comptabilisation. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur).

◆ **Les échéanciers d'appels de fonds actualisés sont constitués des pièces suivantes :**

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés dans le cadre de l'Opération,
- la ventilation des fonds demandés par exercice selon la ventilation du budget prévisionnel joint en annexe C « échéancier prévisionnel des dépenses ».

7.2. PERIODICITE DE TRANSMISSION DES ETATS FINANCIERS

Les Etats financiers intermédiaires et définitifs sont transmis par la SNCF au STIF selon l'échéancier défini ci-après :

- **état financier intermédiaire de l'année n** : transmis au plus tard dans les 10 jours précédant le 2nd comité de suivi de l'année n ;
- **état financier définitif de l'année n** : transmis au 15 février de l'année (n+1).

Nonobstant le précédent alinéa :

- pour l'année de clôture, l'état financier définitif de l'année sera transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de cette même année.

L'état de solde est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de l'année de clôture de l'Opération.

ARTICLE 8 - **CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

8.1. DELAIS D'ENGAGEMENT

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le

Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'Opération objet de la présente convention.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, la SNCF n'a pas transmis aux services du STIF une attestation de démarrage des travaux de cette Opération et une demande de paiement d'un premier acompte, la subvention du STIF devient caduque et est annulée.

8.2. DELAIS DE REALISATION

Le délai maximum de réalisation de l'Opération est fixé à 5 ans à compter de la date de notification de la présente convention par le STIF.

8.3. DEMANDES DE VERSEMENT

La subvention allouée par le STIF à la SNCF fera l'objet de versements échelonnés par le STIF intervenant, sur appels de fonds signés du représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions définies au présent article.

8.3.1. Acomptes annuels

a) Premier acompte

Le STIF verse un premier acompte à la SNCF correspondant à 15% du montant de la subvention prévue à l'article 6 - « Financement de l'opération » au vu de la production d'une attestation de démarrage des travaux signée par le Directeur d'Opérations SNCF.

b) Appels de fonds intermédiaires

- le premier appel de fonds relatif à l'année n est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 juin de l'année n. Il est égal à 50% de la part de financement du STIF prévue pour l'année n dans l'échéancier de paiement validé par le premier comité de suivi de l'année. Aucun justificatif de dépenses n'est demandé à la SNCF, à ce stade ;
- le deuxième appel de fonds annuel est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de l'année n. Il est égal au maximum à 50% de la part de financement du STIF prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n. Le montant cumulé des appels de fonds effectués au titre de l'année n ne peut pas dépasser 100% de la part de financement du STIF au titre de l'année n telle que prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n ;
- nonobstant les deux précédents alinéas, le montant de 15% versé au titre du premier acompte de la présente convention vient en diminution du ou des premiers appels de fonds intermédiaires (le montant des appels de fonds intermédiaires ne peut pas être négatif).

c) Solde annuel hors année de clôture

Le paiement ou la régularisation du solde des dépenses de l'année n est effectué au vu du bilan financier définitif annuel des dépenses comptabilisées transmis par la SNCF au STIF au plus tard au 15 février de l'année n+1, excepté pour la dernière année d'exécution de la présente convention.

Le montant du solde annuel correspond à la différence entre :

- la part de financement définitive du STIF au titre de l'année n calculée sur la base du bilan financier définitif de l'année n ;
- et les acomptes versés par le STIF au titre de l'année n.

- Si les dépenses justifiées par la SNCF au titre de l'année n sont inférieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à hauteur du prorata de cofinancement du STIF à l'Opération et le Bénéficiaire devra diminuer le 1^{er} acompte annuel de l'année n+1 des sommes trop perçues au titre de n.

Si les dépenses justifiées par la SNCF au titre de l'année n sont supérieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF au titre de l'année n est ajusté à hauteur du prorata du cofinancement du STIF à l'Opération et le montant à verser au Bénéficiaire au titre de l'année n sera augmenté en conséquence, sous réserve que le montant modifié du budget prévisionnel ait été validé entre les parties.

Dans ce cas, un appel de solde pour régularisation est effectué par la SNCF au cours du premier trimestre de l'année n+1.

8.3.2. Solde final

L'appel de fonds relatif au solde final de l'Opération est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de la dernière année d'exécution de l'Opération au vu de l'état de solde.

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'Etat de solde, dans la limite du montant de subvention du STIF fixé à l'article 6 de la présente convention ;
- et les montants versés par le STIF au titre de la présente convention.

Si les dépenses acquittées par la SNCF au titre de la présente convention sont inférieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à hauteur du prorata de cofinancement du STIF à l'Opération et selon le cas :

- le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes trop perçues ;
- le solde à verser au Bénéficiaire au titre de la présente convention sera réduit en conséquence.

8.4. MANDATEMENT ET REGLEMENT

Les paiements dus à la SNCF sont effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds présentés dans les conditions précisées à l'article « 8.3 - Demandes de versement » ci-avant.

8.5. BENEFICIAIRE

Les versements de subvention à la SNCF s'effectueront sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 000 000 34 753
- Clé : 56
- BIC (SWIFT) : BDFEFRPPCCT
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356

ARTICLE 9 - ENGAGEMENTS DE LA SNCF VIS-A-VIS DE L'OPERATION

9.1. MODIFICATION DU PROGRAMME

A compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, aucune modification substantielle ne pourra être apportée au projet décrit à l'article 3 - « Description de l'opération » sans l'autorisation expresse du STIF.

Sont considérées comme substantielles au sens de la présente convention STIF-SNCF, les modifications qui touchent à la consistance de l'opération telle que décrite à l'annexe A Consistance de l'.

Ainsi, si une modification du projet apparaît nécessaire, le Bénéficiaire s'engage à en informer le STIF en précisant l'impact sur le contenu de l'opération, son coût et éventuellement le calendrier de réalisation. Cette modification pourra alors éventuellement faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

Les autres modifications apportées au projet feront l'objet d'une information au Comité de suivi Matériel Roulant défini dans le cadre de la gouvernance du matériel roulant du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et de celle définie dans les contrats suivants.

S'il est constaté à l'issue de l'opération, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet initial décrit à l'article 3 - « Description de l'opération », ou modifié comme convenu entre les Parties, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires selon les dispositions de l'article 14 -« Règlement des Litiges ». Le versement du solde de la subvention pourra alors être momentanément suspendu.

Lorsque la réalisation aura été reconnue satisfaisante, il sera procédé au calcul et au versement du solde de la subvention due par le STIF, comme stipulé à l'article 8.3 « Demandes de versement ».

9.2. AFFECTATION DES RAMES SUR LE RESEAU

Les 6 rames Z 92050 sont destinées à circuler commercialement sur la ligne P du réseau Transilien. Le transfert de ces rames Z 92050 permet indirectement d'affecter :

- 4 rames Z2N 4 caisses à la ligne C. Transitoirement, 2 rames sont affectées à la ligne N jusque décembre 2016 ;
- 2 rames Z2N 5 caisses à la ligne D.

Les circulations commerciales dérogeant à ce principe sont autorisées à titre exceptionnel sous réserve d'un accord préalable du STIF.

9.3. PERENNITE ET MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES

La SNCF s'engage à prendre toutes mesures utiles pour assurer la pérennité et le maintien en conditions opérationnelles de l'équipement financé dans la présente convention.

9.4. RESPECT DU CALENDRIER DE REALISATION ET DE MISE EN SERVICE

Le non respect du calendrier prévisionnel tel que défini à l'article 3.2 « Calendrier prévisionnel » est assorti d'une pénalité versée par la SNCF au STIF de 8 000 euros par rame et par mois de retard pour chaque échéance prévue calculée au *pro rata temporis*.

Ce montant est plafonné à 450 000 €.

9.5. RESPECT DES OBJECTIFS DE DISPONIBILITE DU PARC

Les taux de fiabilité et de disponibilité des Z 92050 devront être au moins identiques à ceux des Z 20500 de la ligne P.

9.6. EVOLUTION DES COÛTS DE MAINTENANCE

Le coût de maintenance annuel des rames devra être identique aux Z 20500 rénovées de la ligne P.

9.7. COMMUNICATION

Les actions de communication se font selon les modalités définies à l'annexe V-2 du Contrat STIF-SNCF 2012-2015, ainsi que celles définies dans les contrats suivants.

En outre, les deux Parties s'engagent à mentionner le nom de chacun des financeurs pendant toute la durée de vie des équipements financés en indiquant le taux de financement et en apposant les logos respectifs des deux Parties sur toute publication concernant l'opération.

ARTICLE 10 - SUIVI DE L'OPERATION

Le suivi de l'avancement de l'opération est effectué dans le cadre des dispositions relatives à la gouvernance du matériel roulant du Contrat STIF-SNCF 2012-2015, et de celles définies dans les contrats suivants.

Par souci de simplification, et compte tenu de la congruence avec les projets déjà lancés, les Parties conviennent que :

- le comité de suivi est organisé concomitamment au comité de suivi de la Convention NAT/AGC/Z2N qui se réunit deux fois par an ;
- le Comité technique préalable spécifique à cette présente opération est également regroupé ;
- le calendrier de tenue des comités de suivi est convenu d'un commun accord entre les parties ;
- les états financiers visés à l'article « 7.2 - Périodicité de transmission des états financiers » de la présente convention ;
- le calendrier actualisé de livraison des investissements prévu à l'article - « Calendrier prévisionnel » ;
- le bilan physique annuel d'équipement sera transmis avec l'inventaire du matériel roulant prévu au Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et aux contrats suivants.

ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Elle expire après la réalisation des trois étapes suivantes :

- mise en service de la dernière rame équipée,
- présentation du bilan physique et financier de l'ensemble de l'opération par la SNCF, dans le cadre contractuel arrêté entre les parties aux termes de l'article 5 - « Coût de l'opération » – et de l'article 8 - « Conditions et modalités de versement de la subvention » ci-dessus,
- règlement de la totalité de la subvention due par le STIF à la SNCF.

La durée de la présente convention est fixée au maximum à 10 ans à compter de la date de notification.

ARTICLE 12 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF

Le STIF exerce son droit d'information et d'audit dans le cadre des dispositions relatives à la gouvernance du matériel roulant résultant de l'annexe V-2 du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et de celles définies dans les contrats suivants.

Dans ce cadre le comité de suivi pourra demander la communication de tous autres documents ou éléments d'information qu'il jugera utile à la réalisation de sa mission.

Les éventuels litiges seront alors à traiter selon les dispositions de l'article 14 - « Règlement des Litiges ».

12.1. ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME

L'utilisation de la subvention peut faire l'objet d'un contrôle sur pièce ou sur place dans un délai de 3 ans suivant le paiement du solde final par le STIF selon les modalités et dans les conditions précisées au présent article.

La SNCF prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission sur demande du STIF, dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique ponctuel ou permanent aux documents ou d'une transmission des documents sous forme papier.

12.2. DROIT D'AUDIT DU STIF

En complément des dispositions de l'Annexe V-2 du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et de celles figurant dans les contrats suivants, les modalités d'application suivantes sont précisées.

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention et aux études ayant servi de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF en cas d'absence de résolution du litige selon les modalités de l'article 14 - « Règlement des Litiges ».

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à la SNCF la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits sans limitation de durée.

Si les éléments fournis par la SNCF ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par la SNCF, le STIF se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de modifier le

montant de ses versements en cas d'absence de résolution du litige selon les modalités de l'article 14 - « Règlement des Litiges ».

ARTICLE 13 - **RÉSILIATION DE LA CONVENTION**

Sur la demande expresse et motivée de l'une des Parties, et en cas d'absence de résolution amiable, la présente convention peut-être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'autre Partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération, dont l'hypothèse visée à l'article 9.1 – « Modification du programme » d'une modification du programme non autorisée par le STIF.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé 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.

En cas de résiliation de la convention, le bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.3.2 – « Solde final » à la date de résiliation de la présente convention.

Dans l'hypothèse d'un non respect des engagements de la SNCF vis-à-vis de l'opération, tels que définis à l'article 9 et en cas d'absence de résolution du litige selon les modalités de l'article 14 -« Règlement des Litiges », la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention devront être reversées au STIF.

ARTICLE 14 - **REGLEMENT DES LITIGES**

En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application de la Présente convention, il sera fait application des dispositions de l'article 103 « Règlement amiable des différends » du Contrat STIF-SNCF 2012-2015, puis de celles définies dans les contrats suivants.

Fait à Paris, le _____ en deux originaux.

| | |
|---|--|
| La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD, | |
|---|--|

| | |
|--|--|
| <p>Le Directeur Général de SNCF-Transilien Alain KRAKOVITCH,</p> | |
|--|--|

ANNEXES

ANNEXE A .CONSISTANCE DE L'OPERATION

1. Description de l'opération de transformation et de modernisation des Z 92050

Quoique dérivées des Z 20500, plusieurs opérations sont nécessaires pour mettre les Z 92050 TER au type Z 20500 Transilien et former un parc homogène.

a) Opération caisse

Une opération caisse est habituellement programmée après 14 ans de services. Elle consiste ici en :

- traitement de la structure de caisse : grenailage, assainissement des tours de baie, mastic, ponçage, peinture (camouflage, teintes successives, vernis et adhésifs) ;
- révision des Pièces Réparables en Maintenance (groupes de chauffe, moteur de porte, vérin de porte, moto ventilateur...), remplacement des pièces consommables (WC, vasques d'éclairage...) ;
- détartrage, lessivage, nettoyage sous caisse, reprise support d'amortisseur, graissage ;
- remplacement des groupes de chauffe, examen, essais, maintenance des portes ;
- maintenance des composants électriques ;
- dépose de l'ensemble des baies, révision des mécanismes, remplacement des vitres au critère (manque visibilité, vitres gravées) ;
- remplacement des stratifiés au critère (fendus ou défoncés) ;
- lessivage et peinture des parois intérieures ;
- réfection des planchers au critère ;
- traitement des coques ou des piètements de sièges ;
- remplacement des revêtements de sols : dépose sur expertise, ponçage, pose par collage en rouleau, joint d'étanchéité.

b) Rénovation « confort VS »

- dépose des anciens sièges, et retraitement des sièges mis au rebut ;
- conception, fabrication et pose des pièces d'interface pour la mise en place des nouveaux sièges ;
- remplacement de tous les sièges par de nouveaux sièges au nouveau design dit « Confort 1 » (bleu avec calissons colorés, identique au design des Z 20500 rénovées de la ligne P) ;
- dépose ancien revêtement ou pelliculage ;
- pose du nouveau pelliculage intérieur ;
- arrachage ancien revêtement de sol ;
- pose du nouveau revêtement de sol ;
- pose du pelliculage anti-gravure sur les vitres ;
- mise en place de la livrée dite « Confort 1 » (bleue avec berlingots, identique à la livrée des Z 20500 rénovées de la ligne P) ;
- adaptation design intérieur: cloisons et rampes d'escalier, porte-bagages...
- peinture des aménagements intérieurs nouveau design (barres, vasque, masques de baies...) ;

- pose des cloisons vitrées et barres tripodes ;
- implantation du SIVE Z2N (travaux en cabine de conduite, passage des câbles d'alimentation et réseau, installation des afficheurs);
- implantation de la vidéosurveillance (travaux en cabine de conduite, passage des câbles d'alimentation et réseau, installation des caméras et des enregistreurs).

c) Mise au type Transilien

- aménagements intérieurs : dépose des toilettes des motrices, implantation de sièges selon une disposition identique à celle des Z 20500 ; pose du dispositif de condamnation des toilettes en tunnel pour les voitures ;
- contrôle de vitesse : évolution logicielle du KVB (déploiement de la version 6.2 du KVB) ;
- équipement agent seul : les armoires et pupitres des rames sont pré-câblées. Pose des tiroirs électroniques, des 2 moniteurs, des antennes et des câblages associés ;
- radio sol-train : intégration GSM-R ;
- mise à niveau du dispositif de commutation automatique 1500 V continu / 25 000 V monophasé pour exploitation banlieue ;
- Implantation du système d'antienrayage identique à celui implanté sur les 122 rames des lignes D et P ;
- réfection ou remplacement des planchers supérieurs en nid d'abeille pour implantation des sièges selon un diagramme 2+3 et suppression de la 1ère classe ; le diagramme définitif pourra varier en fonction du résultat de l'étude du bilan masse (respect impératif de la limite de charge à l'essieu) ;
- installation de la centrale de communication (CCEU).

d) Mise au type ligne P

- Renforcement porte ;
- Renforcement chauffage.

2. Recomposition et la modification de rames pour la ligne D

Deux rames Z 20500 4 caisses de la ligne P et deux caisses Z 5600 issues d'une Z 5600 6 caisses ramenée à 4 caisses permettent de recomposer deux Z 20500 5 caisses pour la ligne D. Les rames de la ligne D sont équipées d'antienrayeurs, de 3 moniteurs pour Exploitation à Agent Seul (contre 2 pour les Z2N 4 caisses) et de contrôle de vitesse de type KVBP.

a) Récupération de 2 caisses Z2N

- passage d'une Z5600 6 Caisses à 4 caisses pour mettre à disposition 2 caisses ZR5600 ;
- dotation en antienrayeurs des 2 caisses ;
- modification des câblots d'extrémités de caisse pour les rendre compatibles avec les Z20500.

b) Recomposition de 2 Z 20500 4 caisses de la ligne P en Z 20500 5 caisses ligne D

- équipement à agent seul : équipement 3^{ème} moniteur, tiroir électronique et câblages associés ;
- contrôle de vitesse : Modification KVB → KVBP ;
- incorporation 5^{ème} caisses : essais

ANNEXE B .DECOMPOSITION PREVISIONNELLE DES COUTS

| | k€ 2012 | | |
|---|--------------|-----------------------------|---------------|
| | Frais fixes | Frais variables par élément | Total |
| Mise au type Z20500 des Z 92050 | 1 045 | 2 088 | 13 574 |
| mise à niveau et modernisation technique | 243 | 522 | 3 378 |
| <i>maintenance patrimoniale niveau 4</i> | <i>13</i> | <i>331</i> | <i>2 000</i> |
| <i>évolution technique</i> | <i>179</i> | <i>90</i> | <i>718</i> |
| <i>bilan masse</i> | <i>51</i> | <i>102</i> | <i>660</i> |
| système de freinage | 218 | 152 | 1 130 |
| système électrique | 62 | 34 | 263 |
| exploitation Ile-de-France | 32 | 90 | 570 |
| aménagements conducteur | 159 | 76 | 614 |
| aménagements voyageurs | 330 | 1 215 | 7 620 |
| <i>espace voyageur</i> | <i>182</i> | <i>355</i> | <i>2 315</i> |
| <i>système d'information voyageurs</i> | <i>98</i> | <i>383</i> | <i>2 398</i> |
| <i>modernisation confort (intérieur et extérieur)</i> | <i>50</i> | <i>476</i> | <i>2 907</i> |
| Ingénierie et pilotage projet Z 92050 | 1 361 | 84 | 1 863 |
| essais | 67 | 4 | 91 |
| expertise CIM | 332 | 14 | 416 |
| instruction dossiers intermédiaires EOQA + EPSF | 120 | 8 | 168 |
| soutien logistique intégré | 97 | 2 | 107 |
| gestion de l'industrialisation | 387 | 50 | 687 |
| management faisabilité documentation | 357 | 6 | 394 |
| Total transfert, transformation et rénovation de 6 rames Z 92050 | 2 406 | 2 172 | 15 438 |

| | k€ 2014 | | |
|--|-------------|-----------------------------|------------|
| | Frais fixes | Frais variables par élément | Total |
| Recomposition et modification de 2 rames Z 20500 pour répondre aux besoins du RER D | 100 | 275 | 650 |

ANNEXE C .ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Total |
|-------------|----------------------------|-------|------|--------|-------|--------|
| k€ courants | opération d'investissement | 1 169 | 506 | 13 163 | 2 683 | 17 520 |
| | part SNCF | 1 169 | 506 | 5 744 | 1 341 | 8 760 |
| | part STIF | | | 7 419 | 1 341 | 8 760 |