

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n°2013/117
Séance du 16 mai 2013

**CONVENTION ENTRE LE STIF, LA SGP ET LA RATP RELATIVE A
L'ACQUISITION DES MATERIELS ROULANTS DE LA LIGNE 14 ET DE
SES PROLONGEMENTS**
CONVENTION DE FONCTIONNEMENT PHASE 1
CONSULTATION SIGNATURE DU MARCHÉ
MATERIELS ROULANTS MP14-CA-8 VOITURES
APPROBATION- SIGNATURE

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** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et notamment ses articles 19 et 20 ;
- 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 décret n° 2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** le rapport n°2013/117 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 11 avril 2013 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

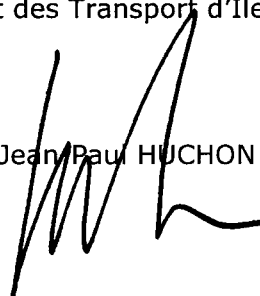
ARTICLE 1 : La convention entre le STIF, la SGP et la RATP relative à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et de ses prolongements - Convention de fonctionnement phase 1 consultation signature du marché - Matériels roulants MP14-CA-8 VOITURES est approuvée.

ARTICLE 2 : La Directrice Générale du STIF est habilitée à signer la convention tripartite visée à l'article 1 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

Jean-Paul HUICHON



Convention entre le STIF, la SGP et la RATP relative à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et ses prolongements

Convention de fonctionnement Phase 1 Consultation, Signature du marché

Matériels roulants MP14-CA-8 voitures

ENTRE

Le Syndicat des transports d'Ile de France, Etablissement public à caractère administratif, dont le siège est 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 Paris, désigné par ce qui suit par « STIF », représenté par Madame Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF, en vertu de la délibération n°2013/[117](#) du Conseil du STIF en date du 17 avril 2013,

ET

La Société du Grand Paris, établissement public industriel et commercial immatriculé au RCS de Bobigny sous le numéro 525 046 017, dont le siège est situé Immeuble Le Cézanne, 30 avenue des Fruitiers, 93200 Saint-Denis, désigné par ce qui suit par « SGP », représentée par Etienne GUYOT, en sa qualité de Président du Directoire, dûment habilité aux fins des présentes,

ET

La Régie autonome des transports parisiens, Etablissement public à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce de Paris sous le numéro 775 663 438, dont le siège est 54, quai de la Râpée 75599 Paris Cedex 12, désigné par ce qui suit « RATP », représenté par Madame Sylvie BUGLIONI, Directrice du Département Matériel Roulant Ferroviaire,

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Cette convention de fonctionnement fait suite à la convention de groupement de commandes conclue entre la RATP et la SGP le 10 mai 2012. Elle a pour objet d'établir l'égalité des prix entre les différents bénéficiaires du marché de commande groupée.

Dans la mesure où l'acquisition des matériels roulants MP14-CA-8 voitures de la ligne 14 du métro est régie par deux régimes juridiques différents, impliquant deux maîtrises d'ouvrages différentes, cette convention de fonctionnement met également en place des règles de gouvernance tripartites, cohérentes avec l'accord entre le STIF et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant » approuvé le 8 février 2012 par le conseil du STIF, et ceci sans attendre la conclusion de la « convention de coopération fixant les principes de la coopération entre le STIF et la SGP pour l'acquisition du matériel roulant destiné à parcourir les lignes du réseau de transport du Grand Paris » en cours de rédaction.

Rappel du cadre juridique

Cadre juridique d'acquisition du matériel roulant affectés aux services exploités par la RATP

Par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et la régulation du transport ferroviaire (dite loi ORTF), le législateur a opéré des transferts de propriété entre le STIF et la RATP, notamment en matière de Matériel Roulant. Les modalités de ce transfert sont encadrées par les dispositions de l'article L 2142-8 du code des transports et du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 notamment relatif à ces transferts patrimoniaux.

Ce décret prévoit qu'une convention pluriannuelle fixe :

- les conditions dans lesquelles chacune des parties est associée à la procédure d'acquisition ou de rénovation du Matériel Roulant mise en œuvre par l'autre,
- les conditions dans lesquelles les matériels sont remis à la RATP et les conditions dans lesquelles celle-ci assume la responsabilité de leur utilisation et de leur maintien en bon état de fonctionnement,
- les modalités de rémunération versée à la RATP par le STIF au titre des investissements effectués par elle pour la réalisation, l'acquisition, ou le renouvellement du Matériel Roulant.

Par un Accord annexé au Contrat d'exploitation, le STIF et la RATP ont déterminé les principes de gouvernance du Matériel Roulant, afin de clarifier les relations entre le STIF et la RATP, tant en fonctionnement qu'en investissement. Cet Accord fixe notamment les modalités d'association et de recueil de l'accord du STIF aux investissements réalisés par la RATP et aux procédures de passation qui y sont relatives.

Cadre juridique d'acquisition du matériel roulant du réseau de transport du Grand Paris

En vertu des dispositions de l'article 7 de loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, « l'établissement public Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 19, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi ».

En application de l'article 20 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les matériels roulants acquis par la Société du Grand Paris (SGP), en vertu des dispositions de l'article 7 de cette même loi, seront, après leur réception, transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), dans des conditions précisées par le décret du 14 mars 2012 en Conseil d'Etat. Conformément aux dispositions du décret n°2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le STIF et la SGP fixeront par une convention de coopération les principes de leur association pour l'acquisition du matériel roulant destiné à parcourir les lignes du réseau de transport du Grand Paris, et définiront ainsi les modalités de remboursement de ces matériels roulants.

Rappel du contexte spécifique d'acquisition des matériels roulants MP14-CA-8 voitures (35 à 72 rames) de la ligne 14

S'agissant du cas spécifique de la ligne 14 :

- Le STIF doit acquérir des matériels roulants à roulement sur pneumatiques pour circuler sur la ligne 14 et son prolongement à Mairie de Saint-Ouen. En application de l'article 14 du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011, le STIF ayant décidé de ne pas y procéder par lui-même, la RATP procède à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et de son prolongement de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, après avoir recueilli l'accord du STIF.
- La SGP doit acquérir des matériels roulants pour les prolongements de la ligne 14 au nord, de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, et au sud, d'Olympiades à Aéroport d'Orly, sous sa maîtrise d'ouvrage.
- RATP et SGP ont conclu le 10 mai 2012 une convention constitutive de groupement de commande pour l'achat de matériels roulants sur pneumatiques nouvelle génération pour la ligne 14, et ayant vocation à être utilisés sur plusieurs lignes de la RATP. La RATP est désignée coordonnateur de ce groupement de commandes.

Dans le cadre de l'accord sur la gouvernance du matériel roulant conclu avec le STIF (annexe V-3 du Contrat STIF-RATP) et dans le cadre du groupement de commandes conclu avec la SGP (convention constitutive de groupement de commandes pour l'achat de matériels roulants sur pneumatiques nouvelle génération pour la ligne 14, et ayant vocation à être utilisés sur plusieurs lignes de la RATP du 10 mai 2012), la RATP a la responsabilité :

- de mener à bien la démarche achat pour aboutir à la signature, avec un industriel ou un groupement d'industriels, d'un marché de fourniture de matériels roulants comprenant une tranche ferme pour les besoins du STIF et de la SGP pour la ligne 14 ;

- de faire exécuter ce marché par l'industriel retenu.

Ces missions sont réalisées au nom de l'ensemble des membres du groupement de commandes : RATP et SGP.

La tranche ferme du marché comprend :

- les études communes aux 3 types de matériels suivants :
 - des trains sur pneumatiques en Conduite Automatique (CA) de 8 voitures, aptes à circuler à 80 km/h de façon soutenue,
 - des trains sur pneumatiques en Conduite Automatique (CA) de 6 voitures, aptes à circuler à 80 km/h en vitesse de pointe,
 - des trains sur pneumatiques avec Cabine de Conduite (CC) de 5 voitures, aptes à circuler à 80 km/h en vitesse de pointe,
- les études spécifiques au matériel sur pneumatiques en Conduite Automatique (CA) de 8 voitures, aptes à circuler à 80 km/h de façon soutenue,
- la fourniture de 35 à 72 trains sur pneumatiques en Conduite Automatique (CA) de 8 voitures, aptes à circuler à 80 km/h de façon soutenue, ainsi que l'ensemble des prestations associées ; conception, fabrication, homologation des matériels, soutien logistique intégré et formation du personnel.
- Le soutien logistique intégré à tous les matériels roulants.
- La garantie des matériels roulants pour la ligne 14.

Compte tenu de ce qui précède, il a été convenu de ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Par la présente Convention, et sans préjudice, d'une part, des stipulations de l'accord de gouvernance sur le matériel conclu entre le STIF et la RATP (annexe V-3 du Contrat STIF-RATP) et, d'autre part, des stipulations de la convention de groupement de commandes entre la RATP et la SGP, les Parties souhaitent :

- préciser les modalités d'association du STIF au processus d'acquisition des matériels roulants MP14-CA-8 voitures (35 à 72 rames) de la ligne 14, objet du groupement de commandes RATP -SGP,
- rappeler l'égalité de la répartition des frais fixes entre la SGP et le STIF nécessaires à la conception, à la fabrication et à l'homologation (certification, qualification) des matériels de la ligne 14, prévue à l'article 2-2 de la convention constitutive de groupement de commandes précitée entre la SGP et la RATP,
- acter l'égalité des prix des matériels roulants MP14-CA-8 voitures (35 à 72 rames) de la ligne 14 commandés dans la tranche ferme désignée dans la convention constitutive de groupement de commandes entre la RATP et la SGP précitée et mettre en place le processus aboutissant à l'égalité des prix pour les trains commandés par la RATP pour les besoins du STIF et les trains commandés par la SGP

En cas de contradiction entre cette convention et l'accord de gouvernance du matériel roulant entre le STIF et la RATP, ce dernier prévaut sur la présente convention.

ARTICLE 2 : MODALITES D'ASSOCIATION ET DE RECUEIL DE L'ACCORD DU STIF AUX INVESTISSEMENTS REALISES DANS LE CADRE DU GROUPEMENT SGP-RATP

o Article 2.1 : Modalités d'association aux procédures de passation

2.1.1. - Comité de pilotage

Le Comité de Pilotage, constitué entre le STIF, la RATP et la SGP, est l'instance décisionnelle qui valide toutes les grandes étapes des consultations dans les conditions définies ci-dessous, sans préjudice et sous réserve toutefois des pouvoirs des instances décisionnelles des parties et notamment des instances de la RATP, coordonnateur du groupement, chargées en particulier de donner leur avis sur le marché ou de l'approuver. Les avis du comité de pilotage sont rendus conjointement par les représentants du STIF et de la SGP au coordonnateur du marché.

Le contenu des comptes-rendus sera soumis à l'accord préalable de chacune des parties avant diffusion.

Le comité de pilotage est chargé notamment :

- de donner son accord sur les documents suivants de la procédure négociée :
 - le cahier des charges fonctionnel, comprenant notamment les principales spécifications techniques du matériel envisagé ;
 - l’avis de marché à publier au JOUE
 - le règlement particulier de la consultation qui comprend notamment les critères de jugement des offres ;
 - le calendrier prévisionnel de la procédure.
- de rendre un avis sur les objectifs de négociation ;
- d’examiner les synthèses des propositions techniques et financières émanant des groupes de travail mis en place, à l’issue du premier tour de négociation ;

Sans préjudice des stipulations de la convention de groupement de commandes entre le SGP et la RATP, la synthèse des propositions financières à l’issue de la remise des offres sera mise à disposition, dans le cadre d’une data-room, à un nombre identifiés et limité d’agents des instances membres du comité de pilotage dûment mandatés, et soumis à une obligation de confidentialité, qui n’auront pas accès aux synthèses des propositions techniques.

- de rendre un avis sur les objectifs de la négociation finale aboutissant à la remise de l’ultime et meilleure offre;
- d’émettre un avis sur la conduite à tenir en cas de risque d’échec de la consultation (offre non conforme, dépassement notable des estimations, ...). A cette fin, la RATP, en tant que coordonnateur du groupement, alertera le Comité de Pilotage dès lors que ce risque apparaît.
- d’examiner les synthèses des propositions techniques et financières émanant des groupes de travail mis en place, à l’issue de la remise de l’ultime et meilleure offre dite BAFO avec des éléments de comparaison entre les offres initiales et finales
- de donner son accord sur une proposition de choix de l’offre la mieux disante et d’autoriser le lancement du processus d’approbation dans le respect des procédures propres à la RATP.

La RATP s’assure de la transmission aux autres membres du Comité de Pilotage pour avis des propositions de documents dans des délais permettant leur examen.

En cas d’éventuel désaccord au sein du Comité de Pilotage, une réunion est organisée entre le STIF, la SGP et la RATP, au plus tard sous huit jours calendaires, au niveau qui permet de résoudre la difficulté.

Le STIF et/ou la SGP peuvent demander à la RATP, des études ou enquêtes complémentaires pour aider à formuler la proposition du choix. Les parties conviennent d’en examiner ensemble les conséquences, qui toutefois ne sauraient en aucun cas remettre en cause les conditions de la consultation.

2.1.2. - Accord de confidentialité

Les Parties ainsi que chaque participant aux Comités de Pilotage signent un accord de confidentialité. Les agents du STIF et de la SGP identifiés, et signataires d'un accord de confidentialité, bénéficient d'une mise à disposition de l'ensemble des données liées aux offres (le cas échéant avec un accès à une data-room).

Ces agents participent aux groupes d'analyse des offres et aux groupes d'analyse technique selon des modalités qui seront fixées par le comité précité.

2.1.3. - Finalisation du marché

Après signature et notification du marché, RATP transmet au STIF et à la SGP sous un délai de 2 mois toutes les pièces du marché notifié ainsi que par la suite tous les avenants. Un accord de confidentialité sera signé entre les parties.

o Article 2.2 : Communication

2.2.1. - Stratégie de communication

Vis à vis de la RATP, l'accord de gouvernance sur le matériel roulant conclu avec le STIF s'applique.

Concernant la SGP, ce point sera défini dans la convention à conclure au titre de l'application de l'article 13 du décret n° 2012-365 de mars 2012. Dans l'attente, le STIF et la SGP s'engagent à mener une communication concertée pour tout sujet relatif au marché concerné par le présent accord.

2.2.2. - Livrée et design du matériel roulant

En termes de design, les pièces de la procédure négociée doivent préciser que la livraison sera en conformité avec les principes d'habillages du matériel roulant francilien du STIF qui devront être déclinés sur le nouveau matériel roulant, en concertation entre la RATP et le STIF et conformément à l'accord de gouvernance sur le matériel roulant conclu entre le STIF et la RATP.

De même, le cahier des charges devra tenir compte de l'avis du STIF et de la SGP en tant que membres du comité de pilotage en matière de design intérieur et extérieur et d'ambiance intérieure.

Le STIF et la SGP valident également, préalablement à la signature du marché, en tant que membres du comité de pilotage, les choix structurants en termes de design intérieur et de livrées extérieures qui s'imposent lors de la signature du marché. Cette validation doit être compatible avec les conditions de la consultation.

o Article 2.3 : Modalités de fonctionnement pendant la phase d'exécution du contrat d'acquisition des matériels

Les parties conviennent de conclure une **Convention de fonctionnement tripartite Phase 2 « Exécution du Marché »** de façon à régir la période de fonctionnement du contrat. Cette convention pourra aborder en particulier les sujets suivants et leurs modalités de suivi:

- processus de validation des livrables,

- la gestion des évolutions, des avenants, éventuellement des pénalités,
- le processus de réception et du suivi de garantie,
- L'échéancier de prise en charge des frais fixes approuvé par le comité de pilotage à la signature du marché, et évoqué à l'article 3 de la présente convention.

ARTICLE 3 : PARTAGE DES COUTS DES FRAIS FIXES DES MATERIELS DE LA LIGNE 14

Les frais fixes de la tranche ferme comprennent les dépenses nécessaires à la conception des matériels de la ligne 14, tel que prévu à l'article 2-2 de la convention constitutive de groupement de commandes précitée entre la SGP et la RATP. Ils incluent les frais relatifs aux études communes aux différents matériels. A l'inverse, les études spécifiques à une série de matériel (typiquement les études relatives à une cabine de conduite de train avec conducteur) relèvent de la tranche conditionnelle concernée, et ne sont pas concernées par cette clause de partage.

Le STIF et la SGP s'engagent à partager la prise en charge des frais fixes de la tranche ferme du marché sur la base d'une clé de répartition 50% / 50%.

L'échéancier de prise en charge des frais fixes sera approuvé par le Comité de pilotage à la signature du marché et sera intégré dans la convention de fonctionnement tripartite « Phase 2 » qui interviendra sur ce projet entre le STIF, la RATP et la SGP.

Cet échéancier sera également intégré dans la convention de financement qui interviendra entre le STIF et la RATP. Cet échéancier sera également appliqué entre la RATP et la SGP au titre de l'article 6-6 de la convention constitutive de groupement de commandes précitée.

La RATP émettra des appels de fonds au STIF et à la SGP sur le fondement des dépenses comptabilisées dans des conditions à déterminer notamment dans la convention de fonctionnement tripartite « Phase 2 » (périodicité, pièces justificatives, compte bancaire et délais de paiement) et la convention de financement STIF RATP

ARTICLE 4 : EGALITE DES PRIX DES TRAINS DE LA LIGNE 14 ET DE SES PROLONGEMENTS

Les parties s'engagent à ce que la procédure d'acquisition menée sous la responsabilité de la RATP en tant que coordonnateur du groupement, respecte un principe d'égalité des prix des trains commandés pour la ligne 14 par la RATP pour les besoins du STIF et des trains commandés par la SGP.

Le prix HT unitaire des trains facturés par le titulaire du marché dépend de plusieurs facteurs.

Le mécanisme d'égalité des coûts s'applique uniquement à deux de ces facteurs :

- un prix de base par train, aux conditions économiques fixées au marché,
- un coefficient de réduction appliqué à ce prix de base, ayant pour objet de prendre en compte l'augmentation de productivité dans le coût de revient du train. Ce coefficient correspond au facteur Cp (coefficient de productivité) du marché de matériels roulants.

Les autres facteurs (coefficients de réduction liés aux quantités de trains notifiés par OLS, révisions de prix, frais éventuels de stockage, frais de mise en service,...) ne sont pas pris en compte dans ce mécanisme. Ils sont supportés intégralement par le bénéficiaire de la commande (OLS).

Par construction, le coefficient Cp appliqué par tranche à tous les trains fait apparaître que le prix moyen (aux conditions économiques fixées au marché) payé par la SGP dans sa commande est inférieur au prix moyen payé dans la première commande de la RATP réalisée pour les besoins du STIF.

Le but de la mise en place d'un processus aboutissant à l'égalité des prix est de faire en sorte que cet écart issu du coefficient Cp soit corrigé par un mécanisme aussi simple que possible entre les acteurs concernés.

○ **Article 4.1 : Principe**

Le STIF et la SGP conviennent de la mise en place entre eux d'un dispositif d'équilibrage du coût moyen des trains, permettant d'égaliser le prix moyen des trains ne prenant en compte que l'écart issu du coefficient Cp, exprimé aux conditions économiques fixées au marché.

○ **Article 4.2 : Modalités de fonctionnement**

Le STIF et la SGP conviennent de confier à la RATP, qui l'accepte, un rôle de calcul de l'écart entre les prix moyens dû aux coefficients Cp. Les résultats de ces calculs seront communiqués au STIF et à la SGP tel qu'indiqué ci-après.

Le fonctionnement se fait en 5 étapes

1. Première étape :

A la notification du marché, la RATP fait connaître, à titre d'information, au STIF et à la SGP, aux conditions économiques fixées au marché:

- le coût prévisionnel moyen unitaire par train de la commande de 35 rames de la RATP réalisée pour les besoins du STIF ;
- le coût prévisionnel moyen unitaire par train de la commande de la SGP en considérant l'hypothèse que la commande est passée dans la continuité de celle de la précédente et pour l'intégralité des 37 rames de la SGP ;
- le cout prévisionnel moyen unitaire par train sur l'ensemble de la tranche ferme du marché, sous les mêmes conditions que ci-dessus.

2. Deuxième étape :

Dès la notification au titulaire du marché de chaque commande de la SGP, la RATP fait connaître au STIF et à la SGP, aux conditions économiques fixées au marché:

- le coût moyen unitaire H.T par train de la dite commande de la SGP.

La RATP calcule ce que doit être le coût moyen aux conditions économiques fixées au marché d'un train CA 8 voitures sur l'ensemble des trains ainsi commandés (commande pour les besoins du STIF et SGP, en ne prenant en compte que les coefficients Cp des trains commandés au titre de la tranche ferme).

Ce coût moyen multiplié par le nombre de trains commandés par chaque entité fait apparaître un écart avec la somme des prix unitaires de train multiplié par les Cp appliqués réellement par le titulaire.

C'est cet écart qui est redistribué au prorata du nombre de trains commandés afin d'obtenir l'égalité des prix entre le STIF et la SGP.

3. Troisième étape :

La RATP adresse, tant au STIF qu'à la SGP, une note établissant, quelle est la redistribution, issue de la deuxième étape, à faire entre le STIF et la SGP.

La RATP n'intervient pas dans les paiements entre le STIF et la SGP pour compenser ces écarts.

4. Quatrième étape :

Les modalités pratiques de cette redistribution seront déterminées, d'une part, dans l'accord relatif à la gouvernance du matériel roulant, qui sera conclu entre le STIF et la SGP, et seront reprises dans la convention de fonctionnement tripartite « Phase 2 » de ce projet.

5. Cinquième étape :

Les étapes 2 à 3 ci-dessus sont exécutées à chaque commande de la SGP jusqu'à la dernière commande de la SGP.

Un bilan élaboré par la RATP est présenté au STIF et à la SGP, suite au calcul réalisé (2^{ème} étape) et présenté (3^{ème} étape) à l'occasion du dernier OLS notifié à l'industriel pour la SGP. A l'issue de ce bilan les 2 autres parties conviennent que la RATP a rempli le rôle qui lui a été confié au titre de cet article.

o **Article 4.3 : Autres causes d'écart de prix de revient**

L'objet de la présente Convention étant de répartir, entre le STIF et la SGP, l'effet de l'amélioration progressive de l'efficacité des fabrications (coefficient Cp du marché), il est convenu entre les parties d'exclure, de la présente Convention, les autres causes d'écart de coût issues des clauses du marché.

ARTICLE 5 : STIPULATIONS DIVERSES

○ **Article 5.1. : Confidentialité**

Sous réserve des stipulations de confidentialité indiquées dans l'accord de gouvernance du matériel roulant entre RATP et STIF précité et dans la convention constitutive de groupement de commandes conclue entre RATP et SGP, les dispositions suivantes s'appliquent à chaque partie pour ce qui les concerne.

L'expression Informations Confidentielles désigne les informations de toutes natures contenues dans les documents fournis par une partie à l'autre partie et/ou dont l'une des parties pourrait être amenée à avoir connaissance dans le cadre de l'exécution de la présente Convention. Seront également considérées comme des Informations Confidentielles les informations communiquées par une partie aux autres parties sous forme verbale ou visuelle, par exemple lors de réunion ou de visite des installations de la SGP et de la RATP.

Chaque partie 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'elle 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.

Chaque partie s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles dans un autre objectif que celui décrit dans 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. Par exception, sauf refus exprès formalisé et dûment justifié de la SGP ou de la RATP, les informations de nature technique peuvent être portées à la connaissance d'éventuels prestataires mandatés par le STIF en charge d'expertises des projets, et soumis à un engagement de confidentialité dans les mêmes termes et conditions que ceux prévues aux présentes. Cette exception ne couvre pas les informations de nature financière.

La présente disposition ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles une des parties apporterait la preuve écrite :

- qu'elles étaient en sa possession ou qu'elles sont tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui soient communiquées par l'autre partie ;
- 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.

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 15 (quinze) ans à compter de la date de réception de ces Informations.

○ **Article 5.2. : Entrée en vigueur - Durée**

La présente Convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF aux autres parties, une fois signé par toutes les parties. Il prend fin à la date d'émission de la dernière commande passée par la SGP (date de l'ordre de livraison et de service).

○ Article 5.3. : Règlement amiable des différends - Litiges

En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application de la présente Convention, les parties contractantes s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour parvenir à un règlement amiable. A cet effet, les parties conviennent de privilégier une procédure de conciliation selon les modalités suivantes.

La procédure de conciliation est engagée à l'initiative de l'une ou l'autre des parties dans un délai d'un mois suivant le désaccord sur la demande de règlement amiable du différend. La partie ayant pris l'initiative de la conciliation expose dans un mémoire les motifs de la contestation. Ce mémoire est transmis aux autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

A compter de la date de réception du mémoire précité, les parties disposent d'un délai de trente jours pour désigner, d'un commun accord, un conciliateur unique. A l'expiration de ce délai et à défaut d'accord sur la désignation d'un conciliateur unique, la Partie la plus diligente envoie une lettre recommandée avec accusé de réception aux autres Parties pour constater l'échec dans la désignation de ce conciliateur. Les Parties ont alors 30 jours pour désigner chacune un conciliateur.

Les conciliateurs désignés devront désigner un troisième conciliateur dans un délai de quinze jours à compter de la désignation du dernier d'entre eux. A défaut de désignation par l'une des parties du conciliateur de son choix, ou d'entente des deux conciliateurs sur un troisième, sa désignation pourra être demandée, à l'initiative de la partie la plus diligente, au président du tribunal administratif de Paris dans l'exercice de ses pouvoirs de conciliation. Les frais de conciliation sont supportés par moitié par chacune des parties.

Le conciliateur unique ou, le cas échéant, les conciliateurs examinent de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des parties. Ils rendent un avis motivé sur le différend dans un délai de trois mois à compter de la désignation du conciliateur unique ou, le cas échéant, du dernier des conciliateurs. Cet avis propose aux parties une solution de conciliation.

Il est adressé au STIF, à la SGP et à la RATP, qui disposent d'un délai d'un mois pour se concilier ou constater leur désaccord persistant. En cas d'échec de cette procédure, la contestation peut être soumise au tribunal administratif de Paris par la partie la plus diligente.

Si aucune partie n'a formalisé de demande de conciliation dans le délai d'un mois suivant le désaccord sur la demande de règlement amiable du différend, la contestation peut être soumise au tribunal administratif de Paris par la partie la plus diligente.

Fait en trois exemplaires, à Paris, le

Pour le STIF	Pour la SGP	Pour la RATP
Mme Sophie MOUGARD	M. Etienne GUYOT	Mme Sylvie BUGLIONI