

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2013/548
Séance du 11 décembre 2013**

**PERSPECTIVES POUR LE RENOUELEMENT
DU PARC DE MATERIEL ROULANT BUS**

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'infrastructures exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre le STIF et la RATP et notamment ses articles 13 et 14 ;
- VU** le rapport n°2013/548 ;
- VU** les avis de la Commission de la qualité de service du 5 décembre 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 décembre 2013 ;

CONSIDERANT que la pollution aux particules expose selon Airparif entre 1,4 et 4 millions de Franciliens, plus de 35 jours par an, à un air ne respectant pas la valeur limite de particules PM10, fixée à 5µg/m³ ;

CONSIDERANT que des alternatives existent quant à une reconversion du parc actuel de véhicules ;

CONSIDERANT le vœu adopté par le Conseil le 13 février 2013 relatif à la mise en place d'un groupe de travail afin de choisir le type de motorisation des bus le plus neutre en termes d'environnement ;

CONSIDERANT la synthèse des travaux de ce groupe qui s'est réuni de mai à octobre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'engager les actions permettant la transition du parc de l'Ile-de-France vers des matériels tout électrique et des matériels de la filière GNV Bio Gaz ;

ARTICLE 2 : de demander à la RATP qu'elle s'engage à réduire de 50% les rejets actuels de particules fines de son parc de bus, à l'horizon mi-2016 ;

ARTICLE 3 : de demander à la RATP d'acquérir 90 bus GNV pour maintenir la totalité du parc de bus standards du centre bus RATP de Créteil en GNV ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20131211-2013-548-DE
Document administré en vertu de la loi n° 2013-1216 du 18 décembre 2013
Date de réception préfecture : 12/12/2013

ARTICLE 4 : de demander à la RATP d'effectuer les études nécessaires pour la transformation d'un 2^{ème} centre bus en GNV ;

ARTICLE 5 : de consacrer 100 M€ d'euros supplémentaires à l'acquisition de bus hybrides pour le renouvellement accéléré du parc de la RATP ;

ARTICLE 6 : de lancer dès 2015 une nouvelle expérimentation, à hauteur d'un investissement de 10 M€ pris en charge à 50% par le STIF pour équiper une ligne urbaine de bus standards entièrement électriques et autonomes (batteries) ;

ARTICLE 7 : d'approuver la convention de financement bus RATP 2014-2015 relative au renouvellement du matériel roulant, à l'acquisition de matériel roulant liée au développement de l'offre, et à l'expérimentation de bus standards électriques pour un montant maximal de subvention du STIF de 260 M€, permettant d'atteindre les objectifs fixés aux articles 3, 5 et 6 ci-dessus en consacrant la totalité des montants prévus au programme quadriennal d'investissement à l'acquisition de bus hybrides et des 90 bus GNV mentionnés à l'article 3 de la présente délibération, sous réserve de garantir la continuité de l'emploi au sein des constructeurs concernés dans le cadre d'un processus de transition industrielle.

Aucun marché d'acquisition de matériel roulant en motorisation 100% diesel ne pourra être notifié à compter de la présente délibération ;

ARTICLE 8 : de modifier le contrat STIF/RATP pour intégrer l'effort des 100M€ du STIF décidés à l'article 5, conformément aux dispositions de l'annexe 1 à la présente délibération ;

ARTICLE 9 : de prendre en charge à hauteur de 32,5 M€ les surcoûts pour l'acquisition de bus hybrides par les opérateurs privés sur 24 lignes des réseaux en contrat de type 2, ainsi que pour l'équipement en filtres à particules des véhicules des opérateurs privés non équipés. Ces mesures feront l'objet d'avenants aux contrats de type 2 ;

ARTICLE 10 : de demander aux opérateurs, Marne-et-Morin et Cars d'Orsay, d'acquérir les bus GNV nécessaires au maintien du parc de bus standards existant dans les dépôts de Meaux et Marcoussis ;

ARTICLE 11 : de consacrer 1,75 M€ aux réseaux de contrat de type 2 pour équiper à titre d'expérimentation une ligne avec un bus électrique et 10 lignes avec des nouveaux cars hybrides surbaissés; ces mesures feront l'objet d'une convention particulière d'expérimentation avec les opérateurs concernés ;

ARTICLE 12 : d'autoriser la directrice générale à signer la convention de financement 2014-2015 visée à l'article 7, jointe à la présente délibération et à mettre en œuvre ses dispositions ;

ARTICLE 13 : 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

ANNEXE 1

à la délibération n°2013/548

Accélération du renouvellement du matériel roulant bus par des véhicules hybrides Avenant au plan d'investissement de la RATP

Conformément à l'article 74-2 du contrat d'exploitation sur les perspectives d'investissement à plus long terme, le STIF et la RATP conviennent de réaliser un programme supplémentaire de 100M€ pour accélérer le renouvellement du matériel roulant bus par des véhicules hybrides.

Ce programme est financé à 100% par le STIF. Il consiste en l'acquisition de 250 à 300 bus hybrides. Les livraisons s'effectueront à partir de 2015 et jusqu'au premier semestre 2016.



CONVENTION DE FINANCEMENT 2014/2015

relative au renouvellement du matériel roulant BUS et à l'acquisition de matériel liée à l'extension des réseaux et au développement de l'offre

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 6 juin 2012,

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 Monsieur **Laurent MERET**, en sa qualité de Directeur du Département du Matériel Roulant Bus de la RATP,

Ci-après dénommée la "RATP",

D'autre part,

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

Préambule

Cette convention relative au matériel roulant bus de la RATP fait suite aux conventions annuelles de 2012 et de 2013.

Le Conseil du STIF demandant à la RATP de s'engager à réduire de 50% les rejets actuels de particules fines d'ici la fin du premier semestre 2016, il a été notamment décidé d'accélérer le renouvellement du parc par l'acquisition de matériels hybrides, afin de remplacer les véhicules les plus polluants. Cette convention établie pour 2014-2015 prend en compte, outre les éléments contenus au plan quadriennal d'investissement (PQI) initial, un montant de financement du STIF à hauteur de 100M€ supplémentaires pour cette accélération avec des bus hybrides financés à 100%. Cette convention prend également en compte les matériels nécessaires au développement de l'offre à venir, jusqu'à la fin du contrat 2014-2015.

Le STIF souhaite également mener rapidement avec la RATP une expérimentation globale d'une ligne de bus standards électriques équipés de batteries, pour un montant maximal de 10M€.

Contexte

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.

Le STIF et la RATP ont déterminé les principes de gouvernance du matériel roulant, qui figure à l'annexe V-3 du contrat 2012-2015 afin de clarifier les relations entre le STIF et la RATP, tant en fonctionnement qu'en investissement. Il 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 acte que les acquisitions d'autobus par la RATP sont réalisées au moyen de marchés passés selon ses propres règles de mise en concurrence auprès de ses fournisseurs.

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 emplois et en ressources, l'ensemble des investissements et notamment les matériels roulants bus.

Le PQI repose sur les principes suivants :

- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 50 % en cas de renouvellement ;
- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 100 % en cas d'extension de réseau ou de développement d'offre.

Par ailleurs, afin d'accélérer le renouvellement des véhicules les plus polluants Euro 2 et Euro 3, le STIF a décidé d'ajouter aux montants initialement prévus au PQI pour le renouvellement des autobus, 100 M€ supplémentaires de financement.

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

ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT

La présente convention de financement définit les modalités de financement des investissements 2014 et 2015 énumérés à l'article 2 ci-dessous, à réaliser par la RATP.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Le montant financier de l'investissement de la présente convention s'élève à un montant maximum de **355,94 M€** en euros courants.

Le montant plafond de subvention du STIF pour la présente convention s'élève à un montant de **260,12 M€** non révisable et non actualisable.

Article 2.1. Renouvellement du matériel et acquisition pour le développement de l'offre

Article 2.1.1 Périmètre et types d'investissement concernés

Les investissements concernés par la présente convention seront réalisés conformément aux dispositions de l'Accord de gouvernance qui figure à l'annexe V-3 du contrat STIF-RATP sur le matériel roulant susvisé, et recouvriront notamment les sujets suivants :

- acquisition de véhicules ;
- acquisition des équipements embarqués nécessaires à l'utilisation des véhicules, ces équipements embarqués étant des biens de retour remis à l'AO le 31 décembre 2024 ;
- rénovation partielle ou totale d'autobus.

Article 2.1.2 Nombre de véhicules à acquérir et montant financier de l'investissement et de la subvention du STIF

Le montant financier de l'investissement de la présente convention (hors expérimentation) s'élève à un montant maximum de **345,9 M€**, qui se décompose comme suit :

	Coût investissement en M€	Montant maximum de financement du STIF en M€ courants	
		Quote-part	Montant
Renouvellement équipements embarqués et matériel bus	173,8	50%	86,88
<i>Dont renouvellement d'équipements embarqués et rénovation d'autobus</i>	18,1		
<i>Dont renouvellement du matériel roulant</i>	155,7		
Accélération du renouvellement	100,0	100%	100,0
Développement de l'offre	64,34	100%	64,34
Total offre de base	338,14		251,22
Ordres de services supplémentaires	7,8	50%	3,9
Total	345,94		255,12

- Le plafond des subventions du STIF s'élève à **251,22 M€** pour l'acquisition de :
 - 470 véhicules standards au titre du renouvellement;
 - 85 véhicules articulés, au titre du renouvellement ;
 - 230 standards hybrides, et 20 articulés hybrides, au titre de l'accélération du renouvellement (enveloppe de 100 M€) ;
 - 21 véhicules midibus dont 11 électriques et 1 minibus, au titre du renouvellement ;
 - 145 articulés au titre du développement de l'offre.

et pour l'équipement notamment de 413 bus Euro3 en filtre à particules en rétrofit et l'intégration du système stop and start hydraulique pour 788 Citelis Euro5/EEV (586 standards et 202 articulés).

Les livraisons des véhicules s'effectueront entre le 2^{ème} semestre 2014 et le 1^{er} semestre 2016.

- Afin de prendre en compte les incertitudes liées aux besoins de matériel roulant bus, la RATP est autorisée, après validation expresse du STIF dans le cadre du comité de suivi, à réaliser des ordres de services supplémentaires pour une tranche maximum correspondant à **7,8 M€**. Ces matériels sont subventionnés à 50% par le STIF dans des conditions financières et juridiques similaires à celles définies dans la présente convention, soit pour un plafond maximum de **3,9 M€**.

Le nombre de bus a été établi sur la base d'estimations de prix unitaires. Si le prix moyen unitaire s'avérait différent, compte tenu d'appels d'offres en cours, le nombre de bus serait adapté, toutes choses égales par ailleurs.

Article 2.2. Expérimentation de la technologie 100% électrique

Le STIF et la RATP procéderont à une expérimentation de bus standards sur une ligne d'une dizaine de bus totalement électriques (batteries). Outre l'acquisition des bus, cette expérimentation comprendra également les équipements nécessaires aux recharges en terminus et au dépôt. Il s'agit de monter un projet global avec un ou plusieurs industriels étant en capacité de répondre rapidement à un tel projet.

Le montant de l'expérimentation s'élèvera à un plafond maximum de 10 M€ d'investissement dont 50% pris en charge par le STIF et 50% par la RATP.

Le montant financier pris en charge par le STIF au titre de cette expérimentation s'élève à un montant maximal de **5M€**.

ARTICLE 3 – COUT D'ACQUISITION

Les coûts qui sont répartis à l'Article 4, entre le STIF et la RATP, doivent être entendus comme les coûts réels plafonnés de l'acquisition des autobus, aux conditions des marchés signés par la RATP.

- Le coût A est le prix initial du marché hors aléas.
- Le coût B est le coût de l'indexation déterminé à partir des conditions d'indexation du marché appliquées au prix initial du marché hors aléa,

Le coût C correspond aux coûts d'acquisition des équipements complémentaires embarqués sur les autobus lorsqu'ils ne sont pas inclus dans le marché A, indexation incluse.

- Le coût D est la somme des coûts A, B et C. Le montant de l'indexation comprise dans le coût total D est plafonnée à 4 % maximum en moyenne annuelle sur la durée de la convention.
- Le coût E correspond aux coûts liés :
 - o aux avenants de confort et de service,
 - o 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'avenant,
- Le coût F correspond aux aléas et autres avenants. Le montant du coût F ne peut être supérieur à 4 % du montant des marchés hors aléas (soit 4% de D).

Le coût réel plafonné est la somme des coûts D, E et F.

Dans le cas où le coût réel de l'acquisition dépasserait le coût réel plafonné ainsi défini, la différence entre le coût réel de l'acquisition et le coût plafonné 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

Comme il a été rappelé ci-dessus :

- sont subventionnés à 50 % les autobus correspondant à du renouvellement d'autobus au parc ainsi qu'après accord du STIF la rénovation partielle ou totale d'autobus et le renouvellement des équipements embarqués ;
- sont subventionnés à 100 % les autobus correspondant à l'accélération du renouvellement d'autobus au parc ainsi que les autobus correspondant à de l'accroissement d'offre ;
- les équipements embarqués suivent le taux de subvention du matériel roulant auquel ils sont associés.
- est financée à 50% l'expérimentation de bus électriques.

Le financement de l'investissement est assuré selon ces principes par les parties dans les limites pour le STIF du coût réel plafonné défini à l'article 3 et des dispositions de l'article 2.

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

Les contributions du STIF constituent des subventions d'équipement non assujetties à la TVA.

Le matériel acquis apparaît 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 bus, 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 sur la 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 suivi STIF-RATP mis en place par l'Accord sur la gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF –RATP 2012-2015.

Dans ce cadre, le STIF approuve notamment les opérations d'évolution des mouvements du parc (acquisition, affectation, cession, réforme..) et des modifications techniques des matériels roulants.

Le comité de suivi est par ailleurs l'instance décisionnelle qui valide toutes les grandes étapes des consultations : de l'approbation du cahier des charges fonctionnel, comprenant notamment les principales spécifications techniques, jusqu'à l'approbation de choix de l'offre la plus avantageuse pour autoriser le lancement du processus d'approbation dans le respect des procédures propres à la RATP.

Pour préparer le suivi de la convention, dans le cadre du comité de pilotage, un dossier est établi par la RATP, permettant en particulier de suivre :

- le coût réel plafonné, ses composantes et leur évolution,
- le programme actualisé d'affectation,
- les conditions de réalisation de l'investissement en cours et à réaliser par la RATP,
- le respect du plan de financement de l'investissement prévu à l'article 4,
- l'échéancier des versements et les modalités de paiement prévus à l'article 8,
- ainsi que tout autre point relatif à l'investissement mis à l'ordre du jour par l'une ou l'autre des parties.

Article 6.2 – Suivi de l'investissement

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

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant 10 ans à compter de la date de fin de convention.

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) sans retraitement particulier.

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.

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 – Force majeure et défaillance des industriels

En cas de force majeure entraînant notamment une modification des conditions de fabrication des autobus, 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 de l'investissement, 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 de l'investissement ;

- 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 de l'investissement.

Article 7.2 – 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 autobus 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 plafonné. 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 7.3 – 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 7.4 – 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 fonds 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 8.

Article 7.5 – 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 – Echéanciers d'appels de fonds

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

Article 8.2 – Principes de versement

Les parties conviennent de versements annuels sur la base des dépenses comptabilisées et du versement du solde final sur la base des dépenses acquittées.

Les dépenses 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 :

- 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.

Ces extractions du système comptable permettront d'établir une assiette financière à partager entre financeurs dans la limite du coût réel plafonné pour la part du STIF, l'application du pourcentage (50-50 ou 100-0) réalisera la liquidation de la facture émise.

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

Article 8.3 – Appels de fonds intermédiaires

Le montant cumulé des appels de fonds intermédiaires est plafonné à 95 % du montant de la subvention maximale du STIF.

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 seront présentés lors du 1^{er} acompte de l'année n. Ils viendront ainsi corriger, le cas échéant, l'acompte si les dépenses comptabilisées 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 factures elles-mêmes seront transmises au STIF à sa demande.

Article 8.4 – Paiement du solde final

Le solde final dû par le STIF représentera pour chaque ordre de livraison et de service un montant maximum de 5% des sommes totales dues par le STIF.

Avant chaque 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 ;
- et transmet au STIF le bilan technique et financier lié à cet ordre de livraison et de service qui justifiera l'état du solde final, selon les modalités de l'article 9.

Une fois ces opérations réalisées, le solde final pourra être réglé dans le cadre d'un appel de fonds présentant un état récapitulatif des dépenses acquittées, visé par le responsable financier de la RATP, identifiant les factures reçues des fournisseurs.

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 à l'article 8.3 ou à l'article 8.4, 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 8.6 – 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 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.

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 sur la gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP 2012-2015 s'appliquent au matériel roulant bus objet de la présente convention.

ARTICLE 11 – PROPRIETE DES BIENS

Après le prononcé de leur réception par la RATP, les autobus 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, chacune l'une 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 s'applique au financement de tous les ordres de livraison et de service ou commandes émis du 1^{er} janvier 2014 jusqu'au 31 décembre 2016 dans le cadre des marchés d'acquisition d'autobus, d'équipements et d'outillages d'autobus.

La présente convention prendra fin au paiement du solde final tel que défini au 8.4.

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 prévus 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 – ANNEXE

Est annexé au présent contrat à valeur contractuelle le budget des appels à subvention.

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 **Laurent Méret**

En sa qualité de Directeur du département MRB de la RATP

Date :