

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2014/243  
Séance du 5 juin 2014**

**CONVENTION RELATIVE AU FINANCEMENT ET AUX MODALITES DE  
SUIVI DE L'OPERATION D'AUTOMATISATION  
DE LA LIGNE 4 DU METRO**

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

- VU** le code des transports (partie législative), et notamment les articles L. 1241-1 et suivants ;
- 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 et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP ;
- VU** le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, arrêté par le Conseil Régional le 25 octobre 2012 ;
- VU** le projet de Plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France, arrêté par le Conseil Régional le 16 février 2012 ;
- VU** la délibération n°2013/085 du Conseil du STIF du 16 mai 2013 ;
- VU** la délibération du STIF n°2013-222 du 10 juillet 2013 relative à la modernisation de la ligne 4 du métro ;
- VU** le rapport n°2014/243 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 28 mai 2014 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : d'approuver la convention de financement relative à l'opération d'automatisation de la ligne 4 du métro.

Le montant prévisionnel de l'opération est évalué à 256 M€ (CE 01/2012) hors aléas et opérations complémentaires.

Dans ce cadre, le STIF attribue une subvention d'un montant maximal non actualisable et non révisable de 100 M€.

Le reliquat est financé par la RATP en fonds propres au titre des contrats pluriannuels d'investissement STIF-RATP.

**ARTICLE 2** : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

**ARTICLE 3** : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

**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



AUTOMATISATION  
DE LA LIGNE 4 DU METRO  
Convention relative au financement  
et aux modalités de suivi de l'opération  
d'automatisation de la ligne 4 du métro

## Sommaire

PREAMBULE .....	5
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION .....	7
ARTICLE 2 - MAITRISE D'OUVRAGE DE L'OPERATION .....	7
ARTICLE 3 - CALENDRIER DE REALISATION .....	8
ARTICLE 4 - PLAN DE FINANCEMENT DE LA CONVENTION .....	8
<b>TITRE I : DOSSIER D'ETUDES POUR L'OPERATION D'AUTOMATISATION DE LA LIGNE 4 DU METRO ET MISE EN PLACE DES FAÇADES DE QUAI .....</b>	<b>10</b>
ARTICLE 5 - DESCRIPTION DU TITRE I .....	10
<b>TITRE II : DEPLOIEMENT DU SYTEME AUTOMATIQUE D'EXPLOITATION DES TRAINS Y COMPRIS LA MODERNISATION DU PCC ET LE DEPLOYEMENT DES MOYENS AUDIOVISUELS .....</b>	<b>11</b>
ARTICLE 6 - DESCRIPTION DU TITRE II .....	11
ARTICLE 7 - BILAN DE L'AUTOMATISATION DE LA LIGNE 4 .....	12
<b>TITRE III : DISPOSITIONS GENERALES COMMUNES.....</b>	<b>13</b>
ARTICLE 8 - DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT DE LA SUBVENTION DU STIF POUR LE TITRE I 13	
8.1. CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS .....	13
8.2. PRINCIPE DE VERSEMENT .....	13
8.3. APPELS DE FONDS INTERMEDIAIRES .....	14
8.4. PAIEMENT DU SOLDE FINAL .....	14
8.5. MODALITES DE PAIEMENT .....	15
ARTICLE 9 - COMITE DE SUIVI .....	16
ARTICLE 10 - COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE .....	16
ARTICLE 11 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF .....	17
ARTICLE 12 - MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	17
ARTICLE 13 - REGLEMENT DES LITIGES .....	18
ARTICLE 14 - RESILIATION DE LA CONVENTION .....	18
ARTICLE 15 - MESURES D'ORDRE .....	18
ARTICLE 16 - DIFFUSION ET COMMUNICATION DES DOCUMENTS .....	19
16.1. DIFFUSION .....	19
16.2. COMMUNICATION .....	19
ARTICLE 17 - CONFIDENTIALITE .....	19
17.1. OBLIGATION GENERALE DE CONFIDENTIALITE .....	19
17.2. OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE PARTICULIERE .....	20
ARTICLE 18 - DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....	21
ANNEXES .....	23

Entre,

**En premier lieu,**

- **le Syndicat des Transports d'Ile de France**, n°SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n°2014/243 du Conseil du STIF du 5 juin 2014,

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'autorité organisatrice » ou « le financeur ».

**En deuxième lieu,**

- **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par Pierre MONGIN, Président Directeur Général,

Ci-après désigné par « le maître d'ouvrage » ou « le bénéficiaire ».

## **Visas**

**Vu** le Code des transports et notamment son Article L1241-4,

**Vu** la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (dite Loi MOP),

**Vu** la Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (dite Loi ORTF),

**Vu** la Loi n°2013-431 du 28 mai 2013 et notamment son Article 7 ayant modifié l'Article L1241-4 du Code des transports relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (dite Loi ORTF),

**Vu** le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

**Vu** le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

**Vu** le règlement budgétaire et financier du STIF, adopté par délibération du 7 décembre 2011,

**Vu** la délibération du STIF n°2012-031 du 08 février 2012 relative au schéma directeur du matériel roulant pneu,

**Vu** la délibération du STIF n°2013-085 du 16 mai 2013 relative à la décision de modification n°1 du budget 2013,

**Vu** la délibération du Conseil d'Administration de la RATP du 28 juin 2013 relative à la modernisation et à l'automatisation de la ligne 4,

**Vu** la délibération du STIF n°2013-222 du 10 juillet 2013 relative à la modernisation de la ligne 4 du métro,

**Vu** la délibération du STIF n°2013-534 du 11 décembre 2013 relative au Schéma Directeur du Matériel Roulant,

**Vu** le Contrat entre le STIF et la RATP 2012-2015.

## PREAMBULE

L'automatisation de la ligne 4 du métro s'inscrit dans le programme RATP de modernisation des systèmes du métro, fixant les objectifs généraux suivants :

- Améliorer la sécurité ferroviaire ;
- Accroître la capacité de transport ;
- Améliorer la qualité du service ;
- Maîtriser les coûts de maintenance et d'exploitation ;
- Pallier l'obsolescence des équipements.

La mise en œuvre du programme d'automatisation de la ligne 4, accompagnée de la mise à niveau des infrastructures de la ligne, permettra d'obtenir :

- **Une meilleure qualité de service et de confort** et une information pour les voyageurs plus efficace ;
- **Des gains importants en termes de régularité de service** : stabilité des temps de stationnement et des temps de parcours et diminution d'incidents et de perturbations ;
- **Une exploitation plus efficace et plus flexible** et une meilleure capacité de redémarrer le service en mode nominal après un incident ;
- Un effet positif sur la sécurité des voyageurs.

Les effets positifs sur la sécurité, l'exploitation et le service ont été démontrés par les retours d'expérience de la ligne 14 entre Olympiades et Saint Lazare et, plus récemment, de l'opération d'automatisation de la ligne 1.

En termes de programme, l'opération d'automatisation de la ligne 4 nécessite de mettre en œuvre les opérations suivantes :

- **La reprise des quais et la mise en place de façades de quai** sur l'ensemble des stations de la ligne 4, y compris son prolongement à Montrouge et Bagneux ;
- **La mise en œuvre d'un système d'exploitation automatique des trains (SAET)** et la modernisation du Poste de Commande et Contrôle centralisé (PCC) ;
- **Le déploiement des moyens audiovisuels (MAV)** pour l'échange d'information entre les voyageurs, le PCC et les rames automatiques.

Par ailleurs, les opérations suivantes – complémentaires de l'opération d'automatisation de la ligne 4 – seront également menées :

- **Le renouvellement du parc de matériel roulant**, en lien avec le schéma directeur du matériel roulant du STIF ;
- **La remise à niveau de la signalisation latérale existante** et l'adaptation de l'alimentation électrique ;
- **Un programme de mise à niveau des infrastructures de transport non liées aux automatismes** (telles que la plateforme de voie ou les ouvrages de génie civil).

Sur la base du dossier d'opportunité établi par la RATP, le Conseil du STIF par sa délibération n°2013-222 du 10 juillet 2013 a :

- **Approuvé le choix de moderniser** au moyen d'une automatisation intégrale la ligne 4 du métro ;
- **Autorisé la RATP à engager les études techniques de faisabilité** permettant la réalisation de cette opération ;
- **Demandé à la RATP de présenter avant la fin 2013 pour information au STIF** des éléments détaillés de programme, de coût et de calendrier préalablement au lancement des marchés.

La RATP et le STIF s'accordent pour prévoir de remettre le dossier d'études cité dans cette délibération selon les modalités décrites à l'article 5.2.

Le rapport support de la délibération du 10 juillet 2013 indique que le coût d'investissement de l'opération d'automatisation de la ligne 4 hors opérations complémentaires et hors aléas est estimé en première approche par la RATP à **256 M€** (CE 01/2012) comportant deux volets :

- l'installation des portes palières et le réaménagement des quais pour 106 M€ ;
- le déploiement du système automatique d'exploitation des trains (y compris notamment le PCC et les MAV) pour 150 M€.

Par ailleurs, le Conseil du STIF a par sa délibération 2013-534 du 11 décembre 2013 approuvé les stratégies d'investissement des matériels roulants métro décrites dans le rapport 2013-534 précisant que, suite à la décision du Conseil du 10 juillet 2013, qui autorise la RATP à engager l'opération d'automatisation de la ligne 4, le Schéma Directeur du Matériel Métro à roulement pneu consiste donc, à l'horizon de déploiement des rames MP14 à 8 voitures sur la ligne 14 :

- à redéployer 7 rames MP05 de la ligne 14 vers la ligne 1, pour répondre aux besoins de cette ligne à cette échéance
- **à redéployer 21 rames MP89CA et 11 rames MP05 vers la ligne 4**, pour répondre aux besoins de cette ligne en rames automatiques. Les rames MP89CA, arrivant à mi-vie, pourront alors être rénovées à cette occasion, afin d'en améliorer la qualité vue du voyageur, tout en procédant à une opération visant à en maintenir la fiabilité.
- **à acquérir en complément, à l'horizon de l'automatisation de la ligne 4, environ 20 nouvelles rames MP14 à 6 voitures** en conduite automatique pour compléter le parc automatique de cette ligne.



## **ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financement par le STIF et de déterminer les modalités de suivi du programme d'automatisation de la ligne 4 du métro réalisée par la RATP : périmètre Façades de quais sur les 29 stations (dont adaptation du génie civil des quais), SAET dont PCC, et MAV, ci-après désignée « l'opération ».

La présente convention fixe notamment un coût prévisionnel que le maître d'ouvrage visera à respecter, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération tels que définis dans le dossier d'études visé ci-dessus.

La présente convention se décompose comme suit :

- TITRE I : dossier d'études pour l'opération d'automatisation de la ligne 4 du métro et mise en place des façades de quai ;
- TITRE II : déploiement du système automatique d'exploitation des trains, y compris la modernisation du PCC et le déploiement de moyens audiovisuels ;
- TITRE III : dispositions générales communes.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération d'automatisation de la ligne 4 du métro (hors opérations complémentaires et aléas comme explicité dans le Préambule de la présente convention) la dénomination suivante :

**« Automatisation de la ligne 4 : volet façades de quais et SAET »**

## **ARTICLE 2 - MAITRISE D'OUVRAGE DE L'OPERATION**

### ***2.1. L'autorité organisatrice des transports***

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

### ***2.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération***

En application de l'article L1241-4 du code des transports : « (...) Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations constitutifs de

l'infrastructure gérée par la Régie, en application de l'article L. 2142-3 existant à la même date. (...) »

A ce titre :

- Le STIF définit l'opportunité et le financement de l'opération ;
- La RATP choisit le processus de réalisation des infrastructures et d'acquisition des matériels, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre, ainsi que la réalisation des travaux.

Dans le cadre de l'opération objet de la présente convention, le STIF ayant déjà délibéré le 10 juillet 2013 sur l'opportunité et les conditions de financement, la RATP exerce la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération d'automatisation de la ligne 4 du métro.

### **ARTICLE 3 - CALENDRIER DE REALISATION**

Le STIF et la RATP s'accordent sur le calendrier prévisionnel de réalisation de l'« Automatisation de la ligne 4 » joint en annexe 3 à la présente convention, qui précise les jalons techniques de réalisation de l'opération.

La remise du dossier d'études (comme décrit à l'article 5.2) interviendra au plus tard 18 mois après la notification de la convention par le STIF, sans préjudice du lancement des marchés nécessaires au respect du calendrier prévisionnel.

La RATP estime les horizons suivants de réalisation :

- Système automatique d'exploitation des trains, incluant le PCC : 2019 puis 2022, selon les versions successives du système. La mise en service du SAET nécessite au préalable l'installation de l'ensemble des façades de quais.
- Déploiement des moyens audiovisuels : 2020.

### **ARTICLE 4 - PLAN DE FINANCEMENT DE LA CONVENTION**

Le montant prévisionnel de l'opération est évalué à 256 M€ (CE 01/2012) hors aléas et opérations complémentaires. Cette opération se décompose en deux titres.

Le budget prévisionnel du titre I est estimé à 106 M€ (CE 01/2012) hors aléas et opérations complémentaires.

Le budget prévisionnel du titre II est estimé à 150 M€ (CE 01/2012) hors aléas et opérations complémentaires.

Le STIF attribue une subvention d'un montant maximal non actualisable et non révisable de 100 M€.

La RATP finance en fonds propres le reliquat de l'opération. Les modalités de suivi de ce financement sont celles figurant au Contrat STIF-RATP 2012-2015 et notamment celles décrites au Titre V chapitre 4 (Articles 74 à 77).

Le financement de l'opération hors aléas et opérations complémentaires est assuré par le STIF et par la RATP comme suit :

	Financement subvention STIF	RATP	Total
CE 01/2012	100 M€ non révisables non actualisables	156 M€ au titre des contrats pluriannuels d'investissement STIF-RATP	256 M€

La subvention du STIF est non assujettie à la TVA.

# **TITRE I : DOSSIER D'ETUDES POUR L'OPERATION D'AUTOMATISATION DE LA LIGNE 4 DU METRO ET MISE EN PLACE DES FAÇADES DE QUAI**

## **ARTICLE 5 - DESCRIPTION DU TITRE I**

### **5.1. Le périmètre du titre I**

Le périmètre de ce titre porte sur la réalisation du dossier d'études pour l'opération d'automatisation de la ligne 4 du métro, et sur la mise en place des façades de quai.

### **5.2. Le dossier d'études**

Le dossier d'études sera présenté pour information aux services du STIF dans le cadre d'un comité de suivi et dans un délai convenu entre les parties et adapté à l'avancement de l'opération et au plus tard 18 mois après la notification de la convention par le STIF.

Les études portent sur les opérations suivantes :

- La reprise des quais et la mise en place de façades de quai sur l'ensemble des 29 stations de la ligne 4, y compris son prolongement à Bagneux ;
- Le déploiement du système automatique d'exploitation des trains (SAET), y compris le Poste de Commande et Contrôle centralisé (PCC) et les moyens audiovisuels (MAV) ;
- Les interfaces avec les opérations complémentaires, en particulier le prolongement à Bagneux.

L'annexe 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du dossier d'études.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention sont la propriété du maître d'ouvrage RATP. La RATP reste propriétaire de ses connaissances antérieures aux études réalisées.

### **5.3. La mise en place des façades de quai**

Les modalités de mise en place des façades de quai seront décrites dans le cadre du dossier d'études (prévu à l'article 5.2 et précisé à l'annexe 4 de la présente convention).

Une attention particulière sera portée à la phase d'installation et de mise en service des façades de quai, afin de minimiser l'impact sur l'exploitation de la ligne et sur le service rendu aux voyageurs.

### **5.4. Coût prévisionnel du titre I**

Le coût prévisionnel du titre I est estimé en première approche par la RATP à 106 M€ (CE 01/2012), hors aléas et opérations complémentaires.

## **TITRE II : DEPLOIEMENT DU SYTEME AUTOMATIQUE D'EXPLOITATION DES TRAINS Y COMPRIS LA MODERNISATION DU PCC ET LE DEPLOYEMENT DES MOYENS AUDIOVISUELS**

### **ARTICLE 6 -DESCRIPTION DU TITRE II**

#### **6.1. Le périmètre du titre II**

Le périmètre de ce titre porte sur :

- Le déploiement du système automatique d'exploitation des trains (SAET), y compris le Poste de Commande et Contrôle centralisé (PCC) ;
- Le déploiement des moyens audiovisuels (MAV).

Les études préalables relatives aux opérations concernées par ce titre sont incluses dans l'objet du Titre I, qui précise les modalités de réalisation et de rendu de ces études.

Les modalités de déploiement jusqu'à la mise en service du système automatique d'exploitation, du Poste de Commande et Contrôle Centralisé et des moyens audiovisuels seront décrites dans le cadre du dossier d'études (prévu à l'article 5.2 et précisé à l'annexe 4 de la présente convention).

Une attention particulière sera portée à la phase de déploiement et de mise en service, afin de minimiser l'impact sur l'exploitation de la ligne.

#### **6.2. Coût prévisionnel du titre II**

Le coût prévisionnel du titre II est estimé en première approche par la RATP à 150 M€ (CE 01/2012), hors aléas et opérations complémentaires.

## **ARTICLE 7 -BILAN DE L'AUTOMATISATION DE LA LIGNE 4**

Suite à la mise en service commerciale de la ligne 4 complètement automatisée (exploitation avec 100% de navettes automatiques), la RATP établit sous sa responsabilité un bilan de l' « Automatisation de la ligne 4 » :

- bilan technique de l'opération, dans un délai de 12 à 18 mois après la mise en service commerciale des dernières navettes automatiques ;
- bilan en termes d'exploitation et de qualité de service pour les voyageurs, dans un délai de 24 à 36 mois après la mise en service commerciale des dernières navettes automatiques.

Le bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs du coût de l' « Automatisation de la ligne 4 » et comportera notamment un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des travaux et aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de l' « Automatisation de la ligne 4 » et des principales décisions.

Le bilan d'exploitation portera sur :

- l'organisation opérationnelle de la ligne,
- les performances d'exploitation en mode nominal,
- la modalité de gestion des situations perturbées,
- la qualité du service pour les voyageurs.

Les éléments concernant les coûts d'exploitation et leur évolution sont mis à disposition par la RATP selon les règles prévues dans le cadre du contrat STIF-RATP.

Le bilan de l'opération d'automatisation de la L4 sera présenté et remis au STIF dans le cadre d'un comité de suivi.

### **TITRE III : DISPOSITIONS GENERALES COMMUNES**

#### **ARTICLE 8 - DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT DE LA SUBVENTION DU STIF POUR LE TITRE I**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF lors de sa séance du 7 décembre 2011, la RATP a un délai de deux ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre au STIF une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice générale du STIF, si la RATP établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

##### **8.1. Calendrier prévisionnel des appels de fonds**

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds de la RATP est joint en annexe 2 à la présente convention.

La RATP transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds selon les échéanciers suivants :

- pour l'année à venir : une fois par an fin octobre de l'année n pour les appels de fonds prévisionnels de l'année n+1 ;
- pour l'année en cours : en mars et octobre de chaque année pour les prochains mois de l'année en cours.

Les prévisions d'appels de fonds de la RATP sont exprimées en euros courants et présentent les éléments ci-après, pour la période concernée :

- Total des fonds demandés sur l'ensemble de l'opération ;
- Le montant des fonds demandés comparé à la subvention accordée et à celle déjà payée par le STIF.

##### **8.2. Principe de versement**

Les parties conviennent d'appels de fonds intermédiaires émis 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.

Au-delà de ces appels de fonds, le suivi relève du comité défini à l'article 9.

La RATP établira semestriellement ses demandes de versement, selon l'échéancier figurant en annexe 2, actualisé conformément à l'article 8.1. Ces demandes devront être transmises au STIF le 15 mai ou après le passage de la convention au conseil du STIF pour l'année 2014 et le 31 octobre de chaque année.

### **8.3. Appels de fonds intermédiaires**

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié de la prévision de dépenses pour l'année n du titre I « Implantation des façades de quais » (actualisation de l'échéancier de versement objet de l'annexe 2).

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 du titre I « Implantation des façades de quais », déduction 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<sup>er</sup> 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. Les factures elles-mêmes seront transmises au STIF à sa demande.

Le montant cumulé des appels de fonds intermédiaires (appels de fonds avant solde), ne pourra dépasser 90% du montant de la subvention maximale du STIF.

### **8.4. Paiement du solde final**

Le solde final dû par le STIF représente un montant maximum de 10% des sommes totales dues par le STIF, soit 10 M€.

Le montant définitif de la subvention du STIF est calculé comme suit :

- Si le coût définitif du titre I « Implantation des façades de quais » est supérieur ou égal au financement maximal du STIF défini à l'article 4, la subvention définitive du STIF est égale au montant maximal défini à l'article 4.
- Si le coût définitif du titre I « Implantation des façades de quais » est inférieur au financement maximal du STIF défini à l'article 4, le montant de la subvention définitive du STIF est alors ajusté au coût définitif de l'opération « Implantation des façades de quais ».

Pour permettre la mise en paiement du solde final, la RATP présente lors du Comité de suivi visé à l'article 9 un bilan financier final présentant :

- Un état de synthèse des recettes perçues et des dépenses acquittées pour le titre I « Implantation des façades de quais » ;
- La liste des factures acquittées correspondantes précisant notamment, pour chaque ligne de dépense : le numéro de facture, l'objet de la facture, le montant HT, la date de paiement.

Ce document est signé par le directeur financier de la RATP et transmis pour mise en paiement du solde final par le STIF.



Le règlement du solde est effectué comme suit :

- *Cas n°1 : la RATP doit reverser au STIF le montant trop-perçu*

Dans le cas où le montant déjà versé par le STIF à la RATP est supérieur au montant définitif de la subvention du STIF, la RATP reverse au STIF le montant du trop-perçu dans un délai de 45 jours à compter de la réception du titre de recette émis par le STIF.

- *Cas n° 2 : le STIF doit verser un solde à la RATP*

Dans le cas où le montant déjà versé par le STIF à la RATP est inférieur au montant définitif de la subvention du STIF, le STIF procède au versement du solde dû à la RATP selon les principes généraux définis dans l'article 8.5.

### **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 suivi 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.

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est détaillée ci-après:

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.82.53.80.70 <a href="mailto:Celine.krugler-tinchon@stif.info">Celine.krugler- tinchon@stif.info</a>
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54, quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 <a href="mailto:Pierre-louis.aubert@ratp.fr">Pierre- louis.aubert@ratp.fr</a>

## **ARTICLE 9 - COMITE DE SUIVI**

Les parties conviennent de la mise en place d'un comité de suivi de l'opération, composé de représentants du STIF et de la RATP, désignés par leur directeur respectif. Il est coprésidé par la Directrice Générale du STIF ou son représentant désigné, et par le Président de la RATP ou son représentant désigné.

Il se réunit deux fois par an en plus des comités de programme « Systèmes de Transport » prévus dans le cadre du Contrat STIF-RATP, jusqu'à la mise en service de l' « Automatisation de la ligne 4 ».

En préparation du comité de suivi, la RATP adresse au STIF un état technique, administratif et financier de l'avancement de l' « Automatisation de la ligne 4 » qui devra être envoyé au STIF, 10 jours ouvrés avant le comité de suivi.

Le Comité est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de présenter les choix techniques,
- le suivi financier de la présente convention et les éventuels écarts constatés selon les articles 5.4 et 6.2,
- le suivi des estimations de l'opération, selon les articles 5.4 et 6.2,
- de partager les éléments liés à la communication du projet.

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention à informer le STIF sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

La RATP effectue également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération.

## **ARTICLE 10 - COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE**

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération « Automatisation de la ligne 4 ».

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

## **ARTICLE 11 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF**

### ***11.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'investissement***

A la demande du STIF, la RATP prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme celles attestant de la réalisation physique de l'investissement. Cette transmission est effectuée dans les conditions de l'article 16 et peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent ou d'une transmission sous forme papier.

### ***11.2. Droit d'audit du STIF***

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution du financement, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet, pendant la durée de la convention et pour une durée de cinq ans à compter de la date de versement du solde de la subvention.

Ce droit d'audit vise à assurer au STIF la bonne exécution par la RATP de l'opération. Il consiste à vérifier, sur pièces et éventuellement sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention.

Ce droit vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'affectation des financements à la réalisation de l'opération.

Dans le cas contraire, il peut être procédé, sur demande formulée officiellement par le STIF, au reversement des subventions payées, sur la base des conclusions des audits effectués.

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 RATP la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Le STIF s'engage notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant la période de validité de la convention plus 10 ans.

## **ARTICLE 12 - MODIFICATION DE LA CONVENTION**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation, qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **ARTICLE 13 - REGLEMENT DES LITIGES**

Les parties s'engagent à rechercher 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, sont déferés au Tribunal Administratif de Paris.

### **ARTICLE 14 - RESILIATION DE LA CONVENTION**

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.

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 - MESURES D'ORDRE**

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux.

## **ARTICLE 16 - DIFFUSION ET COMMUNICATION DES DOCUMENTS**

### **16.1. Diffusion**

La RATP transmettra au STIF le dossier d'étude visé à l'article 5.2 de la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires au STIF pour remplir son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports.

Le STIF s'engage à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 17.

### **16.2. Communication**

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite le logo du financeur.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires : le STIF et la RATP.

## **ARTICLE 17 - CONFIDENTIALITE**

### **17.1. Obligation générale de confidentialité**

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles» recouvre toutes les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui seront transmises par la RATP au STIF dont le STIF aura connaissance au cours de sa mission.

Seront notamment considérées comme des Informations Confidentielles les informations communiquées par une partie à l'autre sous forme verbale ou visuelle, par exemple lors de comités de suivi ou de réunions de toute nature ainsi que le dossier d'études visé à l'article 5.2 et dont le contenu est défini à l'annexe 4.

L'absence de mention confidentielle portée sur les documents ne vaudra en aucun cas dérogation à cette règle.

Les parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les Informations Confidentielles reçues de la RATP :

- soient traitées avec la même précaution que le STIF porte à la préservation de ses propres Informations Confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que les missions du STIF en tant qu'Autorité organisatrice sur le projet d'automatisation de la ligne 4 ;

- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la RATP. Conformément à l'article 1120 du code civil, le STIF se porte fort pour tout son personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

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 par l'autre Partie ;
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la Convention ;
- qu'elle les a licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, le STIF ne sera pas soumis à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, il devra informer la RATP de la requête ou de l'injonction qui lui a été faite de communiquer.

### **17.2. Obligation de confidentialité particulière**

Lorsque certains documents transmis au STIF, dans le cadre de la présente convention et en particulier des dispositions de l'article 11, contiennent ou sont fondés sur des éléments du savoir-faire de la RATP ou contiennent des éléments financiers sensibles, tels que définis ci-après, la communication de ces documents fait l'objet de dispositions particulières s'ajoutant à celles de l'article 17-1, dans les conditions ci-après.

Les documents visés par le présent article sont les documents contenant des éléments de savoir-faire et des données financières sensibles.

Sont considérés comme des éléments de savoir-faire, les éléments qui répondent à la définition ci-après, donnée par le règlement CE772/2004 de la commission du 27 avril 2004 :

- i) savoir-faire, un ensemble d'informations pratiques non brevetées, résultant de l'expérience et testées, qui est:
  - i) secret, c'est-à-dire qu'il n'est pas généralement connu ou facilement accessible;
  - ii) substantiel, c'est-à-dire important et utile pour la production des produits contractuels, et
  - iii) identifié, c'est-à-dire décrit d'une façon suffisamment complète pour permettre de vérifier qu'il remplit les conditions de secret et de substantialité ;

Les documents contenant des éléments de savoir-faire et financiers sensibles ne seront communiqués qu'aux personnes du STIF ou de ses prestataires désignés dans le cadre de l'article 11 devant nécessairement y avoir accès pour l'exécution de la présente convention. Le STIF s'engage à faire signer un acte d'engagement individuel au personnel des prestataires, visés à l'article 11, qui auront accès à ces documents.

S'agissant des éléments de savoir-faire et financiers sensibles, la liste des agents et des prestataires du STIF devra préalablement être communiquée à la RATP par le STIF pour accord.

Les documents susvisés seront édités par la RATP en nombre limité, numérotés et nominatifs, protégés par un processus documentaire électronique permettant de tracer notamment la liste des personnes concernées y aillant eu accès, chaque exemplaire mentionnant en filigrane sur chaque page le nom du destinataire.

Toute diffusion de ces documents à des tiers est strictement interdite.

Le STIF s'engage à restituer à la RATP tous documents ou autres supports contenant des éléments de savoir-faire et financiers sensibles, que celle-ci aurait été amenée à lui remettre dans le cadre des dispositions de l'article 11 ainsi que toutes les reproductions, sans frais. La restitution s'entend des originaux et de toute copie, quel qu'en soit le support.

## **ARTICLE 18 - DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION**

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la RATP par lettre recommandée avec accusé de réception.

Cette convention tient compte des dépenses réalisées à compter de sa date de d'approbation au conseil du STIF du 5 juin 2014.

Elle expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 14, soit après la réalisation de l'ensemble des étapes suivantes :

- Etape 1 : réception du dossier d'études selon les modalités de l'article 5.2 de la présente convention,
- Etape 2 : solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 8.4,
- Etape 3 : mise en service commercial de la ligne 4 complètement automatisée,
- Etape 4 : fourniture du bilan technique et financier et d'exploitation, selon les modalités indiquées à l'article 7 de la présente convention.
- Et au plus tard le 31 décembre 2026.





## **ANNEXES**

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Contenu du dossier d'études

**ANNEXE 1 :**  
**Organigramme nominatif**

---

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

Au 5 juin 2014

Maître d'ouvrage et Directeur de l'Opération L4 :	Edgar SÉE
Chef de projet Façades de quai L4 :	Philippe ROBION
Chef de projet Système de Transport (SAET+MAV) L4 :	Philippe LE MORVAN

## ANNEXE 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fond

---

### ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS RATP EN M€

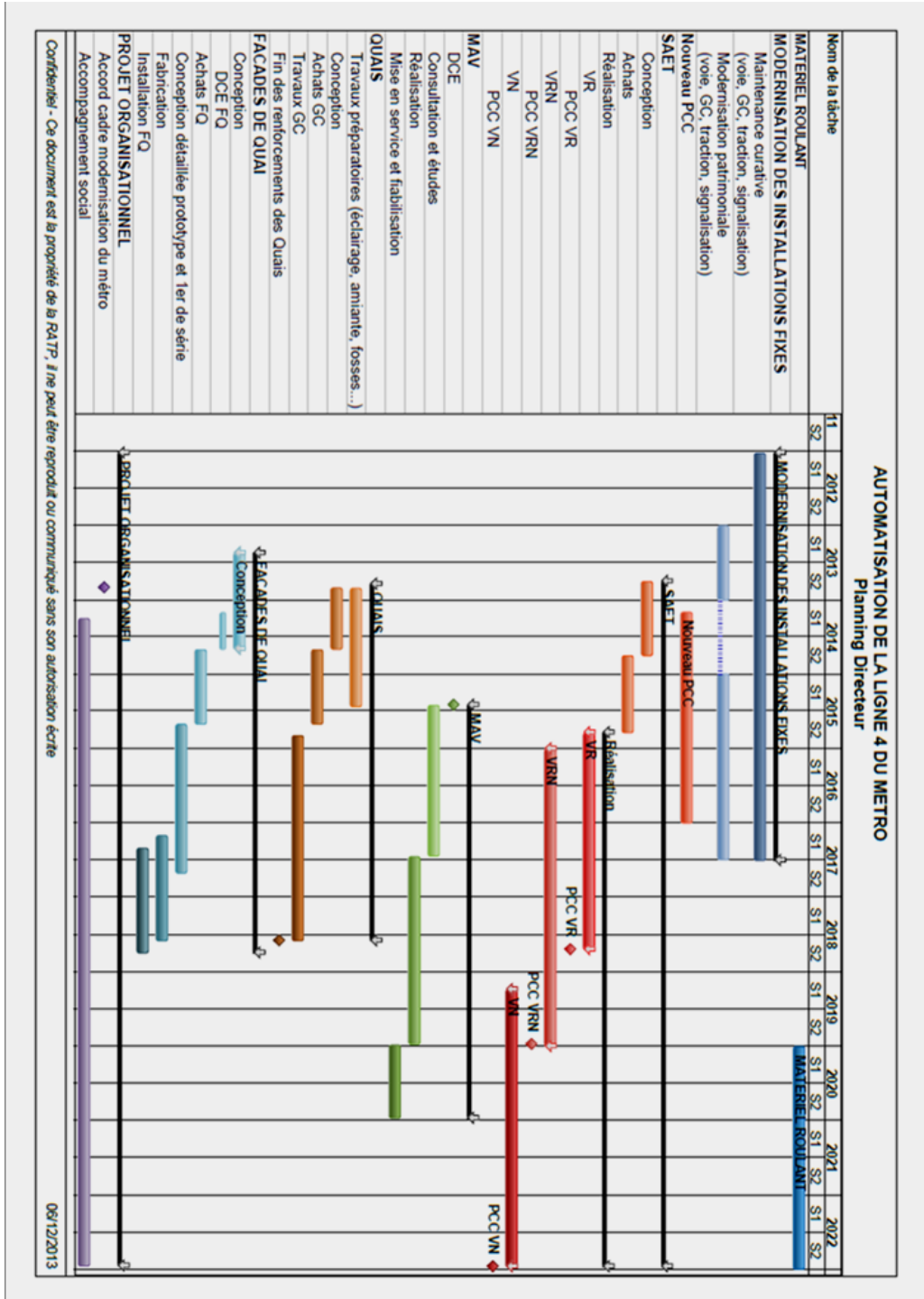
#### Plan de financement

	Taux	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
M€ CE 01/2012		0,50	6,00	22,80	40,00	25,60	11,10		106,00
M€ courants		0,53	6,56	25,66	46,37	30,57	13,65		123,34
STIF	100%	0,53	6,56	25,66	46,37	20,88			100
RATP	100%					9,69	13,65		23,34
Cumul STIF		0,53	7,09	32,75	79,12	100,00			
Cumul RATP		0,00	0,00	0,00	0,00	9,69	23,34		

Echéancier Prévisionnel d'appels de fonds de la RATP								
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
M€ courants	0,42	5,35	21,84	42,23	25,98	4,18	0,00	100,00

*Hypothèses 3%/an*

## ANNEXE 3: Calendrier prévisionnel



## **ANNEXE 4 :**

### **Contenu du dossier d'études**

---

- Les caractéristiques principales du projet, en termes de fonctionnalités et des solutions retenues dans le cadre de l' « Automatisation de la ligne 4 »,
- Les bénéfices attendus, en particulier l'explicitation du calcul du TRI (cf. dossier RATP d'opportunité de l'opération),
- Les caractéristiques détaillées des composantes et des différents systèmes,
- Les corrélations avec les opérations complémentaires et les impacts sur les projets connexes (en particulier prolongement à Bagneux),
- Le fonctionnement de la ligne automatisée : programme d'exploitation, performances, maintenance et remisage, commande centralisée, services aux voyageurs, etc.
- Les principes concernant la gestion des grandes phases de migration et leur impact sur le service aux voyageurs,
- Le calendrier de réalisation,
- Les coûts d'investissement,
- L'impact prévisible des travaux.

Les éléments concernant les coûts d'exploitation sont mis à disposition par la RATP selon les règles de l'article 97-2 du contrat STIF-RATP actuel ou du prochain contrat.

---