

Délibération n°2014/326
Séance du 2 juillet 2014

**CONVENTION DE FINANCEMENT POUR L'ACQUISITION DE 22 RAMES
FRANCILIEN POUR LES LIGNES H ET K DU RESEAU TRANSILIEN**

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

- VU** Le Code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 300-2 et suivants et R300-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en 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 et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2013/547 portant sur l'acquisition de matériel roulant pour les lignes H, K, L et R du réseau Transilien ;
- VU** le rapport n°2014/326 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

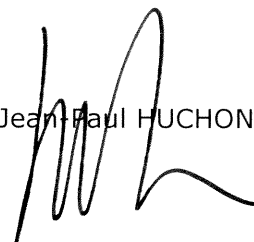
ARTICLE 1 : d'attribuer à la SNCF une subvention d'un montant maximum de 105 M€ courants pour le financement à hauteur de 50% de l'acquisition de 22 rames Francilien pour les lignes H et K du réseau Transilien ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement correspondante, et d'autoriser la Directrice Générale à signer cette convention ;

ARTICLE 3 : de charger la Directrice Générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON





**CONVENTION DE FINANCEMENT STIF-SNCF POUR
L'ACQUISITION ET LA MISE EN SERVICE
COMMERCIAL DE 22 FRANCILIEN EN TRANCHE
OPTIONNELLE SUR LES LIGNES H ET K DU RESEAU
SNCF/TRANSILIEN**

Entre

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun 75009 Paris, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du conseil d'administration en date du 2 juillet 2014,

Ci-après dénommé le « STIF »

d'une part,

Et

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, Etablissement public à caractère industriel et commercial inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint Denis, 2 place aux Etoiles, représentée par Madame Bénédicte TILLOY, Directrice Générale de Transilien, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommé la « SNCF »

d'autre part,

Le STIF et la SNCF sont désignées ci-après ensemble « les Parties »,

Sommaire

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2 - PIECES CONTRACTUELLES	6
ARTICLE 3 - DESCRIPTION DU MATÉRIEL.....	7
ARTICLE 4 - FORMULATION DES ATTENTES DU STIF	7
4.1. Nature des attentes	7
4.1.1. Design, aménagements et diagrammes intérieurs	7
4.1.2. Information voyageur.....	7
4.1.3. Comptage et vidéo-protection des voyageurs	8
4.2. Avis du STIF sur la conformité du matériel à ses attentes	8
ARTICLE 5 - RÔLE DE LA SNCF RELATIF A L'INVESTISSEMENT	8
5.1. Avancement du Marché	8
5.2. Modification de la consistance du Marché.....	9
ARTICLE 6 - MISE EN ŒUVRE DES AMENDEMENTS AU MARCHÉ.....	9
6.1. Définition et financement des amendements au Marché.....	9
6.2. Les amendements « réglementaires »	9
6.3. Les amendements « techniques »	10
6.4. Montant et évolution de la Provision.....	10
6.4.1. Pour amendements « clients » et « réglementaires »	10
6.4.2. Pour amendements « techniques »	10
ARTICLE 7 - SUIVI DE LA RECEPTION ET DE LA LIVRAISON DU MATERIEL.....	10
7.1. Réception de la première rame.....	10
7.2. Aptitude au service commercial	10
7.3. Sortie de la période de garantie.....	10
ARTICLE 8 - CALENDRIER DE MISE EN SERVICE	11
8.1. Calendrier de mise en service commercial du matériel sur le réseau Transilien	11
8.2. Calendrier de mise en service sur les lignes K et H.....	11
ARTICLE 9 - MODALITÉS DE FINANCEMENT.....	11
9.1. Cout d'acquisition par la SNCF.....	11
9.2. Financement de l'opération et subvention du STIF	11
9.3. Portée de la convention sur le financement des équipements	13
9.3.1. Equipements financés dans le cadre de la Convention.....	13
9.3.2. Equipements non financés dans le cadre de la Convention	13
ARTICLE 10 - MODALITES DE REGLEMENT.....	13
10.1. Echéancier des versements.....	13

10.2. Demandes de versement	14
10.3. Acomptes	14
10.4. Premier acompte	14
10.5. Appels de fonds intermédiaires.....	14
10.6. Solde annuel hors année de clôture	14
10.7. Solde final	15
10.7.1. Conditions de règlement	16
10.7.2. Bénéficiaire.....	16
ARTICLE 11 - CONSEQUENCES DE LA MISE EN SERVICE DIFFEREE OU PARTIELLE ...	16
11.1. Causes de mise en service différée ou partielle.....	16
11.1.1. Mise en service différée ou partielle du fait de la SNCF	16
11.1.2. Mise en service différée ou partielle du fait du constructeur.....	17
11.1.3. Mise en service différée ou partielle du fait du gestionnaire d'infrastructure....	17
11.2. Indemnisation du STIF	17
11.2.1. Mise en service partielle ou différée du fait de la SNCF	17
11.2.2. Traitement des pénalités constructeurs.....	17
11.2.3. Mise en service partielle ou différée du fait du gestionnaire d'infrastructure....	18
ARTICLE 12 - PERENNITE ET MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DU MATERIEL ROULANT	18
12.1. Modalité de la maintenance.....	18
12.2. Coût de la maintenance.....	19
12.3. Documentation de maintenance.....	19
12.4. Affectation exclusive au réseau Transilien	19
ARTICLE 13 - CONSEQUENCES DE LA DESTRUCTION OU DE L'ENDOMMAGEMENT D'UNE RAME DU MATERIEL	19
13.1. Cas d'une rame irréparable.....	19
13.2. Cas d'une rame réparable.....	19
ARTICLE 14 - SORT DU MATERIEL ROULANT	20
ARTICLE 15 - COMMUNICATION	20
ARTICLE 16 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF	20
16.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'investissement.....	20
16.2. Droit d'audit du STIF	21
ARTICLE 17 - RÈGLEMENT DES LITIGES	21
ARTICLE 18 - ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION	21
ARTICLE 19 - CLAUSE DE RESILIATION.....	21

Préambule :

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Il assure l'adaptation et le développement continu de l'offre de transport et favorise l'accès de l'ensemble de la population aux transports publics.

Il est chargé de veiller à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs et d'assurer leur coordination. 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.

Le STIF est appelé à financer tout ou partie du futur matériel roulant circulant en Ile-de-France. Lors de la séance du 11 décembre 2013, le Conseil du STIF a acté l'acquisition de rames FRANCILIEN en version longue pour leur déploiement sur les lignes K (Crépy-en – Valois) et H (Creil-Pontoise), en complément aux 172 rames préalablement acquise d'ici fin 2015.

Le STIF s'engage à financer à hauteur de 50% maximum le coût d'acquisition de ce matériel par voie de subvention versée à la SNCF. Le financement de l'acquisition de 22 éléments Francilien s'inscrit dans le cadre du Programme Quadriennal d'Investissement annexé au Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et des suivants. Le coût de portage de la part SNCF est fixé à 5% de la valeur nette comptable résiduelle, nette des subventions perçues. Il est intégré dans la contribution C2 (qui couvre les amortissements et les charges de capital supportées par la SNCF) versée par le STIF à la SNCF, selon les modalités usuelles des contrats 2012-2015 et suivants. Aucune majoration de la contribution C2 n'est due par le STIF, en vertu de la présente convention, au titre du contrat 2012-2015.

La SNCF en tant qu'entreprise ferroviaire et entité chargée de la maintenance du Matériel, assume la responsabilité technique et juridique de l'acquisition, de la mise en service commerciale, de l'exploitation et du maintien en conditions opérationnelles du Matériel. Elle est à ce titre responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et fournisseurs.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement et de mise en œuvre de l'acquisition par la SNCF de 22 éléments Francilien. Ces matériels ainsi que le stock de pièce de rechanges amortissable (défini à l'art. 9.3.1) fournis par le constructeur sont désignées ci-après dans leur ensemble par le « Matériel ». Ces rames sont destinées à être exploitées sur les lignes K (Paris-Nord - Crépy-en-Valois) et H (Creil – Pontoise) du réseau Transilien, en remplacement des Rames Inox Banlieues et des locomotives affectées au service de ces lignes.

La SNCF assurant la maintenance du Matériel et assumant la responsabilité technique et juridique de son exploitation, il est convenu entre les Parties que les conséquences de la Convention, en termes d'exploitation, seront prises en compte dans le Contrat STIF - SNCF selon des modalités à convenir entre les Parties.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération, dans les conditions définies à l'Article 5 de la présente convention.

ARTICLE 2 - PIECES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles de la Convention sont les suivantes :

- la présente Convention ;
- le descriptif du matériel et les options retenues pour la tranche optionnelle (annexe A) ;
- la description de la livrée et des aménagements intérieurs établie entre le STIF et la SNCF (annexe B) ;
- la liste des équipements fournis par la SNCF (GSMR, KVB, agrès de sécurité) (annexe C) ;
- les calendriers prévisionnels (annexe D) :
 - de livraison de chaque rame du Matériel ;
 - de versement des acomptes de la subvention par le STIF en euros courants et en euros aux conditions économiques de la signature du Marché basé sur le calendrier prévisionnel de livraison du Matériel ;
 - de mise en service commercial de chaque rame donné à titre informatif.
- les formules de révision du prix du Matériel aux termes du Marché et les formules de révisions des coûts SNCF (annexe E) ;
- l'évaluation détaillée des frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage de l'ingénierie SNCF affectée à l'opération (Annexe F) décrite à l'article 9.2 ;
- la fiche de prix (annexe G)
- les objectifs prévisionnels de fiabilité et de disponibilité de la responsabilité du Constructeur (annexe H).

La Convention est complétée à titre d'information par le planning prévisionnel de mise en service commercial des Matériels (annexe D).

Les clauses contractuelles du Marché et de ses avenants, passés par la SNCF avec le Constructeur et notamment les clauses de prix, de paiements de la SNCF, de pénalités et de garanties, sont consultables à la demande du STIF, auprès de la SNCF (Direction du Matériel), dans le respect de la confidentialité des informations susceptibles de porter atteinte à la protection du savoir-faire du Constructeur.

ARTICLE 3 - DESCRIPTION DU MATÉRIEL

Le Matériel objet de la Convention, est une automotrice à 1 niveau de type Francilien dans une version à 8 caisses bicourant 1 500 V continu – 25 000 V alternatif.

Ce Matériel est construit par la société BOMBARDIER TRANSPORT, ci-après dénommée le « Constructeur », en exécution du marché n°2001-0000000001, ci-après désigné le « Marché », qui lui a été notifié par la SNCF le 11 mai 2007.

Le descriptif du Matériel ainsi que la liste des options retenues sont présentés en annexe A.

Le Matériel est conçu par le Constructeur pour assurer un service identique à celui prévu pour la tranche ferme dans des conditions nominales de disponibilité et de fiabilité présentés en annexe J.

ARTICLE 4 - FORMULATION DES ATTENTES DU STIF

Le STIF et la SNCF formulent des évolutions fonctionnelles qui définissent la version commandée en tranche optionnelle.

4.1. NATURE DES ATTENTES

4.1.1. Design, aménagements et diagrammes intérieurs

Pour la livrée extérieure et le design intérieur, le STIF et la SNCF mettent en œuvre la méthode du « design aval ».

a) Livrée extérieure

Le Matériel arbore une livrée conforme aux principes d'habillage de la charte du matériel roulant définis par le STIF. En conséquence, la livrée extérieure se compose d'une livrée vif argent et intègre la présence régulière de la symbolique réseau et des blocs de marque. Des espaces sont également réservés à la SNCF pour qu'elle puisse intégrer son logo et ses couleurs.

b) Design intérieur

Le design intérieur reconduit celui de la tranche ferme du Francilien :

- un certain confort intérieur, en particulier des sièges recouverts de tissus ;
- des ambiances plutôt chaleureuses et des formes douces ;
- une impression générale de robustesse rassurante ;
- une impression de transparence tant longitudinale (rame boa) que latérale (baies vitrées) ;
- une signalétique intérieure très présente et complète ;
- un éclairage intelligent permettant de moduler les ambiances ;
- un rappel de l'identité STIF à l'intérieur des voitures de la rame.

c) Diagramme et aménagements intérieurs

Les aménagements intérieurs du Matériel tiennent compte des exigences opérationnelles franciliennes (pelliculage, dispositions anti-vandalisme).

4.1.2. Information voyageur

Le système d'information embarqué dans le Matériel est conforme aux orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur du STIF et en particulier applique la Charte des Supports et Contenus d'Information Voyageurs approuvée par le STIF en décembre 2009.

4.1.3. Comptage et vidéo-protection des voyageurs

Un système de comptage de voyageurs embarqué dans le Matériel est destiné à mieux connaître la fréquentation des lignes ainsi que les taux d'occupation du Matériel.

Les Matériels sont dotés d'équipements de vidéo-protection embarqués.

4.2. AVIS DU STIF SUR LA CONFORMITE DU MATERIEL A SES ATTENTES

Le STIF est systématiquement associé à toutes les étapes de conception et de mise en œuvre du design, des aménagements et des diagrammes intérieurs. Il valide chacune des étapes et statue en dernier ressort.

Préalablement au processus défini à l'article 7, la SNCF s'assure de la prise en compte de l'ensemble des attentes du STIF. A cette fin, la SNCF convie en tant que de besoin le STIF pour qu'il puisse examiner une rame représentative du Matériel.

Le STIF formule auprès de la SNCF un avis sur la conformité de cette rame à ses attentes.

En cas de non-conformité, la SNCF fait le nécessaire auprès du Constructeur, pour rendre le Matériel conforme aux attentes du STIF.

ARTICLE 5 - RÔLE DE LA SNCF RELATIF A L'INVESTISSEMENT

La SNCF assume la responsabilité technique et juridique de la définition, de la conduite et de la réalisation des investissements dans le respect des procédures qui lui sont propres. Elle est à ce titre responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et fournisseurs.

Elle informe le STIF de l'avancement du déroulement Marché et de l'ensemble des opérations couvertes par la présente Convention au sein du Comité de Suivi « NAT-AGC-Z2N », réunissant les représentants du STIF et de la SNCF.

Les Parties pourront, le cas échéant, inviter un représentant du gestionnaire d'infrastructure et/ou du Constructeur pour obtenir des compléments utiles.

A la demande de l'une ou l'autre des Parties, sur des sujets déterminés, un Comité de Suivi exceptionnel pourra se tenir si l'une des parties le juge nécessaire.

5.1. AVANCEMENT DU MARCHÉ

Les thèmes suivants seront abordés :

- présentation de l'avancement du projet global, le cas échéant en présence d'un représentant du Gestionnaire d'Infrastructure ;
- respect par le Constructeur des termes et conditions du Marché ;
- comparaison entre le calendrier contractuel et réel : motifs des éventuels changements, conséquences opérationnelles et financières, nouvelles échéances recalées. Cet état d'avancement sera documenté comme suit :
 - calendrier d'homologation et de réception :
 - date de réception de la première rame (avis avant la délivrance de la première Autorisation de Livraison) ;
 - date de la visite d'initialisation de cycle – VIC ;
 - dates d'homologations.
 - tableau mensuel des livraisons, précisant :
 - échéancier prévisionnel contractuel : nombre de rames livrées par mois ;
 - échéancier de livraison constaté avec le relevé des immatriculations des rames livrées ;

- échéancier de production constaté : nombre de rames produites par le constructeur mais non livrées (en cas notamment de stockage temporaire chez le constructeur) ;
- échéancier prévisionnel recalé (si nécessaire).
- tableau mensuel de mise en service commercial, distinguant :
 - le nombre de rames livrées mais non affectées au service commercial : rames utilisées pour la formation du personnel ; en déverminage / homologation / essais ;
 - le nombre de rames livrées et mises en service commercial ;
- calendrier des dates de sortie de garantie pour chaque rame, par matricule.

5.2. MODIFICATION DE LA CONSISTANCE DU MARCHÉ

Les thèmes suivants seront abordés :

- amendements au Marché :
 - en distinguant ceux qui touchent l'ensemble du marché national de ceux qui s'appliquent uniquement aux commandes franciliennes ;
 - en précisant l'origine des amendements (réglementaire (ERA, EPSF...) ; technique (Gestionnaire d'Infrastructure, SNCF ou STIF), client (STIF)) ;
 - en évaluant leurs conséquences calendaires et financières sur les dates de mise en œuvre des amendements ainsi que les dates prévisionnelle et finale de réception.
- modifications nécessitant ou non un avenant à la Convention.

ARTICLE 6 - MISE EN ŒUVRE DES AMENDEMENTS AU MARCHÉ

6.1. DEFINITION ET FINANCEMENT DES AMENDEMENTS AU MARCHÉ

Les amendements au Marché correspondent à des demandes non prévues initialement au Marché. Ils constituent des documents contractuels au sens de l'Article 2 de la Convention. Ils se décomposent en 3 groupes :

a) Les amendements « clients »

Ils sont relatifs à des éléments complémentaires ou options souhaités par le STIF en cours de Marché pour lesquels une Provision pour Amendements Clients (PAC) est constituée. Les amendements dits « clients » portent sur les éléments suivants :

- design :
 - livrée extérieure ;
 - habillages intérieurs.
- diagramme et aménagements intérieurs :
 - nombre, implantation et types de sièges et d'assises relevables ;
 - nombre, implantation et types des barres de maintien et des poignées ;
 - nombre, implantation des aménagements PMR.
- information voyageur :
 - signalétique intérieure et extérieure ;
 - Système d'Information Voyageurs Embarqué (SIVE) visuel et sonore ;
- vidéo-protection.

6.2. LES AMENDEMENTS « REGLEMENTAIRES »

Ils répondent à une évolution réglementaire ou législative qui s'impose au Constructeur et/ou à la SNCF et/ou au STIF. Ces amendements sont financés par imputation sur la Provision pour Amendements réglementaire après validation par le STIF.

6.3. LES AMENDEMENTS « TECHNIQUES »

Ils correspondent aux besoins d'évolution technique du Matériel en cours de Marché. Ces amendements sont financés par imputation sur la provision pour amendements techniques (PAT) après information du STIF.

6.4. MONTANT ET EVOLUTION DE LA PROVISION

6.4.1. Pour amendements « clients » et « réglementaires »

A la prise d'effet de la Convention, le taux affecté aux provisions pour amendements clients (PAC) et amendements réglementaires est fixé à un pourcent (1 %) du prix unitaire du Constructeur.

Au delà de ces provisions, les amendements « clients » seront financés par le STIF tandis que les amendements « réglementaires » seront financés à 50% par le STIF et à 50% par la SNCF par avenant à la Convention.

6.4.2. Pour amendements « techniques »

A la prise d'effet de la Convention, le taux affecté à la provision pour amendements techniques (PAT) est fixé à deux pourcents (2 %) du prix unitaire du Constructeur.

Au delà de ces provisions, les amendements « techniques » seront financés par la SNCF.

ARTICLE 7 - SUIVI DE LA RECEPTION ET DE LA LIVRAISON DU MATERIEL

La SNCF délivre l'ensemble des Autorisations de Livraison. Elle est seule compétente pour formuler des avis sur la conformité technique ou réglementaire du Matériel et demeure garante des fonctions de sécurité ferroviaire.

7.1. RECEPTION DE LA PREMIERE RAME

A l'occasion de la réception de la première rame – considérée comme représentative des rames suivantes – et avant la délivrance par la SNCF de la première Autorisation de Livraison, la SNCF formule auprès du STIF un avis attestant que la première rame est conforme à l'ensemble des attentes du Marché.

En cas de non-conformité, la SNCF transmet au Constructeur ses réserves dans les meilleurs délais afin que le Constructeur les prenne en compte pour la première rame ainsi que pour les suivantes.

7.2. APTITUDE AU SERVICE COMMERCIAL

Le Matériel livré par le Constructeur à la SNCF fait d'abord l'objet de diverses opérations de contrôle et de vérification de la part de la SNCF (notamment la visite d'initialisation de cycle – VIC), afin de le rendre apte au service commercial. Il est alors mis à disposition de l'établissement du Matériel de la SNCF qui en est gestionnaire. Le temps nécessaire à ces opérations est évalué à 4 semaines en moyenne par rame livrée.

Il est ensuite intégré dans des roulements dits de validation préalable à la mise en service commercial définitive, qui permettent d'opérer toutes les interventions nécessaires sur le Matériel (besoins de formation des conducteurs, correction d'un dysfonctionnement, mise au point, ou toute autre raison).

7.3. SORTIE DE LA PERIODE DE GARANTIE

La SNCF informera le STIF du calendrier des dates de sortie de garantie pour chacune des rames du Matériel.

ARTICLE 8 - CALENDRIER DE MISE EN SERVICE

8.1. CALENDRIER DE MISE EN SERVICE COMMERCIAL DU MATERIEL SUR LE RESEAU TRANSILIEN

Le calendrier de principe de mise en service du Matériel – eu égard aux diverses opérations effectuées préalablement par le gestionnaire d'infrastructure ainsi que par la SNCF pour le rendre apte au service commercial sur les lignes H et K – est fixé en annexe D à la présente convention.

Les conséquences financières du retard dans la mise en service commercial du Matériel sur le réseau sont traitées dans l'article 11.

8.2. CALENDRIER DE MISE EN SERVICE SUR LES LIGNES K ET H

La SNCF fait le nécessaire pour assurer une mise en service commercial du Matériel sur l'ensemble de la ligne K et sur la section Creil – Pontoise de la ligne H au plus tard au SA 2017 (le 10 décembre 2016).

Au titre de son obligation d'information, la SNCF identifie l'importance, la nature et l'origine des retards dans la mise en service commercial du Matériel par rapport au planning prévisionnel, qui constituent un risque, empêchent ou perturbent la mise en service commercial nominal de la ligne à la date prévue, et les communique au STIF :

- par courriel, auprès de la Division Offre Ferroviaire ;
- par courrier, auprès de la Directrice Générale.

Le STIF se réserve la possibilité de solliciter la SNCF pour toute information complémentaire.

Les conséquences financières du retard dans la mise en service commercial du Matériel sont traitées dans l'article 11.

ARTICLE 9 - MODALITÉS DE FINANCEMENT

9.1. COUT D'ACQUISITION PAR LA SNCF

Le coût global d'acquisition du Matériel se monte à 176 675 347 M€ HT en euros aux conditions économiques du Marché (janvier 2006), conformément à la fiche de prix reprise en annexe G, soit 210 902 969 € HT en euros courants.

9.2. FINANCEMENT DE L'OPERATION ET SUBVENTION DU STIF

L'acquisition de 22 rames du Matériel permet le remplacement des rames existantes sur les lignes H (Creil – Pontoise) et K (Paris-Nord – Crépy-en-Valois). Dans ce cadre, le STIF s'engage à verser une subvention à la SNCF à hauteur de 50% du coût hors taxes de l'opération, dans la limite du coût réel plafonné indexé de 210 902 969 € défini ci-après.

Le montant plafond de subvention du STIF pour la présente convention s'élève à un montant hors indexation de 88 337 674 € aux conditions économiques du Marché (CE 01/2006) soit un montant réel plafonné de 105 451 485 € en euros courants, indexé dans les conditions prévues ci-après, qui se décompose comme suit :

coût	désignation	actualisation		Montants (M€)		
		montant prévisionnel	€ courant ni révisable ni actualisable	€ constants CE marché	Euros 2014	Euros Courants
A1	Frais constructeur génériques.			160,02		
A2	Frais constructeur spécifiques. SLI, comptage ...			6,25		
A	Coûts marché Constructeur			166,28		
B	coût de l'indexation déterminé à partir des conditions d'indexation du marché du Matériel appliquées au prix initial du marché	✓			28,09	33,36
C	A+B : montant en euros courants prévisionnels sur une simulation du coût d'indexation à 2,5% par an.	✓			194,37	199,64
D	Provisions pour amendements clients et amendements réglementaires		✓	1,66	1,95	1,95
E	Provisions pour amendements techniques		✓	3,33	3,90	3,90
F	Frais d'ingénierie de la SNCF (dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage)		✓	2,85	2,85	2,85
G	Commandes annexes SNCF hors marché		✓	2,56	2,56	2,56
	Montant de l'acquisition des 22 rames			176,68	205,63	210,90
C+D +E+ F+G	Coût réel plafonné en € courant					210,90

La subvention versée par le STIF est hors du champ d'application de la TVA.

Les coûts financés par le STIF sont les coûts réels plafonnés de l'opération décrits ci-après :

- le coût A est le coût initial du marché du Matériel signé par la SNCF (CE 01/2006) :
 - A1 : prix de la tranche optionnelle, ce montant intègre les options validées dans le cadre de la tranche ferme ;
 - A2 : prix des évolutions techniques prises en compte à l'occasion de la levée de cette tranche
- le coût B est le coût de l'indexation déterminé à partir des conditions d'indexation du marché du Matériel appliquées au prix initial du marché ;
- le coût C est la somme des coûts A et B ;
- le coût D correspond aux coûts liés :
 - aux amendements clients ;
 - aux amendements réglementaires ;
- le coût E correspond aux amendements techniques. Le montant du coût E ne peut être supérieur à 2 % du montant du marché hors amendements
- le coût F correspond aux frais d'ingénierie de la SNCF (dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage) induits par l'opération d'acquisition. La SNCF déclare que ces frais ne sont pas inclus dans le socle du contrat SNCF-STIF :
 - F1 : MOE part options (accompagnement du projet de la rédaction du cahier des charges à la sortie de garantie) ;
 - F2 : MOA Transilien complémentaire (pilotage du projet et rendu-compte...).

L'annexe F décrit, pour les frais de maîtrise d'ouvrage et pour les frais de maîtrise d'œuvre :

- le nombre prévisionnel de jour-homme ;
- le coût moyen de jour-homme ;
- le coût total prévisionnel de la prestation interne ;

Le montant plafond du coût F est le coût en euros courants (montant non révisable et non actualisable).

La SNCF indique que les coûts de MOA/MOE figurant ci-dessus ne sont pas inclus dans le socle du contrat STIF-SNCF. La SNCF s'engage à en apporter la preuve et le détail en cas d'audit demandé par le STIF.

- le coût G correspond aux fournitures SNCF. Le montant plafond du coût G est le coût en euros courants (montant non révisable et non actualisable).

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

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 SNCF.

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.

L'engagement du STIF de verser à la SNCF la subvention relative au Matériel est irrévocable et inconditionnel pendant toute la durée de la Convention.

9.3. PORTEE DE LA CONVENTION SUR LE FINANCEMENT DES EQUIPEMENTS

9.3.1. Equipements financés dans le cadre de la Convention

La Convention couvre le financement d'une dotation de pièces de rechanges (appelées Pièces Réparables du Matériel avec Dotation – PRMD) destinée aux opérations de maintenance de niveau 4. D'un point de vue comptable ces pièces sont immobilisées et constituent un stock amortissable au même titre que le matériel. Le statut de ce stock de pièce est identique à celui du matériel roulant.

9.3.2. Equipements non financés dans le cadre de la Convention

La Convention n'intègre ni le financement de l'outillage ni la constitution d'un stock de pièces de rechanges consommables nécessaire aux opérations de maintenance courante du Matériel commandé par la SNCF.

Dans l'hypothèse d'une cession ultérieure de tout ou partie du Matériel au STIF, les modalités et le coût de cession de l'outillage et des pièces de rechange ainsi acquis par la SNCF seront déterminées le moment venu entre les Parties.

ARTICLE 10 - MODALITES DE REGLEMENT

10.1. ECHEANCIER DES VERSEMENTS

La SNCF établira ses demandes de versement au STIF conformément à l'échéancier prévisionnel des appels de fonds prévu à l'annexe D de la présente convention. Toute modification de l'échéancier initial sera validée par le comité de suivi désigné à l'article 5.

La clé de financement annuelle du STIF pour chaque exercice est déterminée par le comité de suivi désigné à l'article 5.

Les appels de fonds sont adressés par la SNCF au STIF par lettre recommandée avec accusé de réception.

La SNCF joint à sa demande de règlement du dernier acompte un document présentant l'ensemble des calculs de révision des coûts.

10.2. DEMANDES DE VERSEMENT

Les appels de fond de la SNCF sont signés de son représentant légal et établis dans les conditions définies au présent article.

10.3. ACOMPTES

La somme des acomptes ne peut pas excéder le montant plafond de subvention du STIF défini à l'article 9.2.

10.4. PREMIER ACOMPTE

Le premier acompte de la convention interviendra au moment de la notification de la commande du Matériel au constructeur. Il correspond à la part de financement du STIF relative aux dépenses que la SNCF est tenue de payer dès la notification de la commande tel que prévu dans l'échéancier prévisionnel; il sera transmis par la SNCF au STIF sur la base des pièces communiquées par le constructeur.

10.5. APPELS DE FONDS INTERMEDIAIRES

- le premier appel de fonds intermédiaire relatif à l'année n est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 juin de l'année n, signé du représentant légal de la SNCF. Il est égal à 50% de la part de financement du STIF prévue pour l'année n dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi tenu ;
- le deuxième appel de fonds intermédiaire annuel est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 31 octobre de l'année n. Il est égal au maximum à 50% de la part de financement du STIF prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n.
- pour la première année de la convention, le montant versé au titre du premier acompte de la présente convention vient en diminution du ou des premiers appels de fonds intermédiaires (le montant des appels de fonds intermédiaires ne peut pas être négatif).

Le montant cumulé des appels de fonds effectués au titre de l'année n ne peut pas dépasser 100% de la part de financement du STIF au titre de l'année n telle que prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n.

10.6. SOLDE ANNUEL HORS ANNEE DE CLOTURE

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

Le bilan annuel des dépenses de l'année n est constitué des pièces suivantes transmises sous format papier et électronique (tableur) :

- l'état des dépenses comptabilisées présenté selon le formalisme du budget prévisionnel de l'article 9.2 présentant la ventilation entre amendements clients et amendements réglementaires ;
- la liste de factures comptabilisées l'année n précisant notamment le numéro de facture, l'objet, le fournisseur/prestataire, le montant HT et la date de comptabilisation ;
- le cas échéant, le montant des pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur auprès de la SNCF qui viennent en diminution de la valeur du matériel immobilisé au bilan de la SNCF définie à l'article 9 de la présente convention, accompagné des documents justificatifs du Constructeur.

- le détail des dépenses de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre comme suit :
 - nombre d'homme / jours facturés par catégorie de personnel ;
 - coût moyen d'un homme / jour par catégorie de personnel ;
 - coût de la prestation interne facturée, par catégorie de personnel et au total.

Le montant du solde annuel correspond à la différence entre :

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

Si les dépenses justifiées par la SNCF au titre de l'année n :

- sont inférieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF au titre de l'année n est ajusté à hauteur de la clé de financement du STIF pour l'année n : la SNCF devra diminuer le 1^{er} acompte annuel de l'année n+1 des sommes trop perçues au titre de n ;
- sont supérieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF au titre de l'année n sera augmenté en conséquence à hauteur de la clé de financement du STIF pour l'année n, sous réserve que le montant modifié des appels de fonds ait été validé entre les parties.

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

10.7. SOLDE FINAL

L'appel de fonds relatif au solde final du Matériel est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 octobre de la dernière année d'exécution de la présente convention au vu de l'état de solde de la convention.

L'état de solde est constitué des pièces suivantes transmises sous format papier et électronique (tableur) :

- un état récapitulatif des dépenses acquittées par la SNCF pendant la durée de l'opération d'investissement, présenté selon le formalisme du budget prévisionnel de l'article 9.2 et ventilé par année civile et en présentant la ventilation entre amendements clients et amendements règlementaires ;
- la liste des dépenses acquittées par la SNCF pendant la durée de l'opération d'investissement, précisant pour chaque facture : le numéro de facture, l'objet, le montant HT et la date de paiement ;
- le cas échéant, le montant des pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur auprès de la SNCF qui viennent en diminution de la valeur du matériel immobilisé au bilan de la SNCF définie à l'article 9 de la présente convention, accompagné des documents justificatifs du Constructeur ;
- le détail des dépenses de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre, ventilés par année civile, précisant les éléments suivants :
 - nombre d'homme / jours facturés par catégorie de personnel ;
 - coût moyen d'un homme / jour par catégorie de personnel ;
 - coût de la prestation interne facturée, par catégorie de personnel et au total.

Le montant du solde final correspond à la différence entre :

- la part de financement définitive du STIF au titre de la présente convention calculée sur la base de l'Etat de solde, dans la limite du coût réel plafonné ;
- et les montants versés par le STIF au titre de la présente convention.

Dans tous les cas, la subvention du STIF est plafonnée au coût réel plafonné fixé à l'article 9.2 de la présente convention.

Si les dépenses acquittées par la SNCF au titre de la présente convention sont inférieures au budget prévisionnel présenté à l'article 9.2, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté au vu des dépenses acquittées à hauteur du taux de financement du STIF et selon le cas :

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

10.7.1. Conditions de règlement

Les appels de fonds donnent lieu à paiement par le STIF au profit de la SNCF dans les 45 jours suivant leur réception.

10.7.2. Bénéficiaire

Les versements de subvention à la SNCF s'effectueront sur le compte suivant, ouvert au nom de la SNCF à l'Agence centrale de la Banque de France à Paris, avec reprise des références exactes de l'appel de fonds :

- code banque : 30 001
- code guichet : 000 64
- n° de compte : 000 000 34 753
- clé RIB : 56
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356

En cas de modification des coordonnées bancaires, les parties conviennent que les paiements seront effectués sur la base des nouvelles coordonnées envoyées par la SNCF.

ARTICLE 11 - CONSEQUENCES DE LA MISE EN SERVICE DIFFEREE OU PARTIELLE

11.1. CAUSES DE MISE EN SERVICE DIFFEREE OU PARTIELLE

Les Parties conviennent qu'une mise en œuvre différée ou partielle du Matériel peut compromettre le bon fonctionnement de ces lignes à compter de ces dates. La notion de mise en service partielle du Matériel couvre autant les aspects quantitatifs, comme par exemple le nombre de rames du Matériel aptes à circuler en service commercial, que les aspects qualitatifs, comme les non-conformités générant des taux d'incidents supérieurs aux taux contractuels définis dans le Marché.

La Convention distingue plusieurs cas générant une mise en œuvre différée ou partielle. Ces différentes causes donnent lieu à une indemnisation du STIF dans les conditions définies dans l'article suivant.

11.1.1. Mise en service différée ou partielle du fait de la SNCF

La mise en service différée ou partielle est mesurée à partir de la date de mise en service commercial du Matériel sur les lignes H et K (article 8.2). Elle résulte de la survenance de l'un des événements suivants ou de leur conjugaison :

- du retard ou de la non-conformité des équipements fournis par la SNCF au Constructeur dans le cadre du Marché ;
- de la mise en œuvre tardive ou incomplète des installations de maintenance nécessaires au fonctionnement nominal du Matériel ;
- d'une livraison tardive de l'ensemble des installations fixes nécessaires au fonctionnement nominal et relevant exclusivement de la SNCF ;

- de la mise en service d'un matériel non conforme aux attentes du STIF mentionnées à l'article 8.2, et ayant fait l'objet, dans les temps, d'un avis de non-conformité du STIF ;
- d'un manque de ressources pour assurer la conduite des trains (tel que la formation des conducteurs) ou effectuer les opérations de maintenance du Matériel.

11.1.2. Mise en service différée ou partielle du fait du constructeur

La mise en service différée ou partielle est mesurée à partir de la date de mise en service du Matériel sur le réseau Transilien (article 8.1). Elle résulte de la survenance de l'un des événements suivants ou de leur conjugaison :

- du retard ou de la non-conformité du Matériel fourni par le constructeur à la SNCF dans le cadre du Marché ;
- de la non atteinte des niveaux de performances demandés au Constructeur par la SNCF dans le cadre du Marché.

11.1.3. Mise en service différée ou partielle du fait du gestionnaire d'infrastructure

La mise en service différée ou partielle est mesurée à partir de la date de mise en service commercial du Matériel sur les lignes H et K (article 8.2). Elle résulte d'une livraison tardive de l'ensemble des infrastructures et installations fixes du ressort du gestionnaire d'infrastructure, nécessaires à la préparation de la mise en service commercial du Matériel.

11.2. INDEMNISATION DU STIF

11.2.1. Mise en service partielle ou différée du fait de la SNCF

En cas de service partiel ou différé du fait de SNCF, au sens des articles 11.1.1. et 13.1, sauf en cas d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure à savoir, conformément à la jurisprudence administrative, d'événements irrésistibles, imprévisibles et extérieurs aux parties, une indemnisation est versée par la SNCF au STIF.

Cette indemnisation est fixée forfaitairement à 10 000 € euros par rame et par semaine de retard.

Le montant total de cette indemnisation est plafonné à 2 millions d'euros au titre de la présente Convention et ne pourra être répercuté au STIF sous quelque forme que ce soit.

11.2.2. Traitement des pénalités constructeurs

La SNCF s'engage à établir un relevé justifié et contresigné du Constructeur faisant apparaître le montant de l'ensemble des sanctions et pénalités acquittées par le Constructeur.

a) Pénalités et sanctions immobilisables

Les pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur auprès de la SNCF viendront en diminution de la valeur du Matériel immobilisée au bilan de la SNCF, l'assiette de la subvention du STIF sera réduite à hauteur de cette indemnité qui sera identifiée sur les listes des dépenses comptabilisées et acquittées transmises au titre de l'article 10.

b) Pénalités et sanctions en exploitation

Les pénalités versées par le Constructeur à la SNCF qui ne viendront pas diminuer la valeur du Matériel immobilisée au bilan de la SNCF seront réaffectées en totalité, par la SNCF, aux investissements de transports d'Ile-de-France.

La SNCF proposera au STIF une liste d'investissements pouvant faire l'objet d'un financement par ces pénalités, pour arbitrage du comité de suivi du PQI.

Les investissements financés par les pénalités d'exploitation ne seront pas intégrés au Programme Quadriennal d'Investissement annexé au Contrat d'Exploitation STIF-SNCF, actuel et suivants, mais feront l'objet d'un suivi spécifique en comité de suivi du PQI.

Le SNCF s'engage notamment à mettre en œuvre un suivi comptable permettant d'assurer leur traçabilité financière.

Sous réserve de validation préalable par le comité de suivi, les coûts spécifiques non intégrés aux coûts F ou au contrat STIF SNCF supportés par la SNCF du fait du retard dans la livraison du Matériel par le Constructeur et les dysfonctionnements liés (surcoûts divers liés aux circulations remplaçant les rames du Matériel non livrées ou défaillantes, opérations supplémentaires de maintenance pour le matériel ancien...), pourront être déduits des pénalités d'exploitation à réaffecter aux investissements de transports d'Ile-de-France, sous réserve d'un argumentaire montrant que la SNCF n'a pu éviter cette situation en tant que pilote du projet, et d'un relevé détaillé par nature de charges visé du contrôleur financier de la SNCF.

Ce relevé détaillé des coûts spécifiques précisera notamment la liste des factures acquittées, ventilées par nature de dépenses, ainsi que le détail suivant pour les éventuels surcoûts de frais de maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage :

- le nombre d'homme jours facturés par catégorie de personnel (technicien, ingénieur, directeur d'opération) ;
- le coût moyen d'un homme / jour par catégorie ;
- le coût de la prestation interne facturée, par catégorie et au total.

Dans tous les cas, ces coûts spécifiques à déduire ne pourront pas être supérieurs à 50% du montant des pénalités d'exploitation reçues par la SNCF. Ils feront l'objet d'un suivi comptable spécifique permettant d'assurer leur traçabilité. Ces coûts spécifiques ne seront pas immobilisés sauf à immobiliser la compensation perçue du Constructeur.

11.2.3. Mise en service partielle ou différée du fait du gestionnaire d'infrastructure

Si la SNCF entre en possession du Matériel alors que l'infrastructure sur laquelle il doit circuler n'est pas prête, SNCF cherchera à minimiser au maximum les désagréments qui sont engendrés et cherchera des solutions palliatives.

Tout retard dans les essais ou la mise en service commercial du Matériel aux dates prévues à l'article 8.2 du fait du gestionnaire d'infrastructure expose la SNCF à des charges spécifiques telles que des frais de substitution, des frais de remisage, de gardiennage et de maintenance des Matériels, des frais de reprise de formation du personnel ainsi que des frais de stockage de pièces.

La SNCF veillera à établir un état justificatif de tous les surcoûts engendrés pour elle par ce retard et notamment par le stockage en bon état.

Les parties s'engagent mutuellement à rechercher la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure afin que l'ensemble des charges spécifiques soient prises en charge par ce dernier.

ARTICLE 12 - PERENNITE ET MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DU MATERIEL ROULANT

12.1. MODALITE DE LA MAINTENANCE

Tant que la SNCF assure la maintenance du Matériel, elle s'engage à effectuer toutes diligences et prendre toutes mesures utiles et requises pour garantir le maintien en condition opérationnelle du Matériel sur la totalité de son cycle de vie.

Sur la base du service convenu avec le STIF et des préconisations du Constructeur, la SNCF définit l'organisation de sa maintenance et met en œuvre les opérations de maintenance. La SNCF s'engagera auprès du STIF sur les modalités de maintenance dans le cadre du Contrat STIF/SNCF.

12.2. COUT DE LA MAINTENANCE

Les Parties souhaitent maîtriser au mieux les coûts de maintenance du Matériel.

A titre d'information, la SNCF fournit dans l'Annexe I une estimation des coûts de maintenance du Matériel, sur la base de ses retours d'expérience. La SNCF transmettra lors des comités de suivi les coûts de maintenance constatés du Matériel.

12.3. DOCUMENTATION DE MAINTENANCE

Dans le respect de la confidentialité des données, la SNCF s'engage à ce que la documentation définitive de maintenance produite par le Constructeur soit :

- consultable par le STIF à sa demande auprès de la SNCF ;
- intégralement transmise au STIF si, pour quelque cause que ce soit, la SNCF cessait d'assurer la maintenance du Matériel.

12.4. AFFECTATION EXCLUSIVE AU RESEAU TRANSILIEEN

Le Matériel, dont le financement de l'acquisition est objet de la Convention, est exclusivement destiné à circuler commercialement sur le réseau Transilien. Les circulations commerciales dérogeant à ce principe ne sont pas autorisées sans un accord préalable du STIF.

ARTICLE 13 - CONSEQUENCES DE LA DESTRUCTION OU DE L'ENDOMMAGEMENT D'UNE RAME DU MATERIEL

13.1. CAS D'UNE RAME IRREPARABLE

En cas de dommage d'une rame du Matériel la rendant irréparable - sauf si ledit dommage résulte directement d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure à savoir, conformément à la jurisprudence administrative, d'événements irrésistibles, imprévisibles et extérieurs aux parties – son remplacement éventuel est envisagé dans les 2 cas suivants :

- si la survenance de l'évènement intervient alors que la chaîne de production du Matériel ou d'une version équivalente par le Constructeur se poursuit, la SNCF s'engage à remplacer la rame irréparable par un Matériel identique ou équivalent à ses propres frais ;
- si la survenance de l'évènement intervient alors que la chaîne de production du Matériel est arrêtée et qu'aucune version équivalente du Constructeur n'est disponible sur le marché, le STIF et la SNCF se concerteront de façon à ce que la SNCF mette en œuvre une solution de substitution permettant le maintien des fonctionnalités du service prévu pour les lignes H (branche Creil – Pontoise) et K. La SNCF s'engage à financer cette solution de substitution de façon à assurer la continuité du service.

Les coûts au-delà de la VNC seront pris en charge dans le cadre du contrat STIF-SNCF et des conditions de l'article 14.

13.2. CAS D'UNE RAME REPARABLE

En cas de dommage d'une rame du Matériel avec possibilité de remise en état, les frais de remise en état seront pris en charge par la SNCF.

ARTICLE 14 - SORT DU MATERIEL ROULANT

Le STIF bénéficie d'un droit d'option prioritaire pour entrer en possession desdits matériels dès lors que la SNCF n'est plus l'exploitant de tout ou partie du réseau relatif au service public de transport de voyageurs en Île-de-France.

Dans ces conditions, s'il en formule la demande, le transfert de propriété ne pourra lui être refusé. Cette demande devra intervenir dans le délai d'un an précédant la fin de l'exploitation par la SNCF.

Le matériel roulant objet de la présente convention ayant fait l'objet d'un cofinancement entre le STIF et la SNCF, la valeur de cession tiendra compte de la valeur nette comptable, nette des subventions reçues, de ces investissements à la date de cession des rames.

Ce transfert sera soumis à la réglementation applicable en vigueur en matière de TVA.

Pendant la durée de son exploitation par la SNCF, le matériel roulant objet de la présente convention, ne pourra faire l'objet d'aucune cession à un tiers.

ARTICLE 15 - 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 d'un comité spécifique. La SNCF et le STIF s'engagent à s'informer réciproquement, de leurs projets de communication externe (presse ou autres médias). Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action, ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre le temps nécessaire à la consultation et à la réflexion des deux partenaires sur l'opportunité de l'action proposée, ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées puissent être prises en compte. Les partenaires apportent une réponse dans un délai raisonnable.

Chacune des parties s'engage à associer et mentionner l'autre partenaire dans toute communication relative aux différents points de cette convention quels que soient le type de communication (institutionnelle, relation voyageur...) et le type de supports (achat média, internet, dépliant, communiqué de presse...) par notamment la présence de son logo.

La communication interne de l'entreprise auprès de son personnel est laissée à son entière initiative.

ARTICLE 16 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF

16.1. ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DE L'INVESTISSEMENT

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

Une sanction de 3 000 euros HT par document et par jour ouvrable de retard, sera appliquée en cas de retard dans la transmission des documents prévus contractuellement. Cette sanction sera progressive et sera réévaluée à 15 000 € par jour de retard au-delà du trentième jour de retard.

Cette sanction de retard s'appliquera à compter du premier jour ouvrable de retard après la date d'échéance. A cet effet, le STIF informera la SNCF par courrier. Le STIF émettra un titre de recettes à l'encontre de la SNCF.

Le montant annuel maximal encouru par la SNCF au titre de l'application de la présente clause est fixé à 1 million d'euros.

16.2. DROIT D'AUDIT DU STIF

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

Ce droit d'audit vise à assurer au STIF de la bonne exécution par la SNCF des investissements objets de la présente convention. 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.

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

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

Tout écart constaté en faveur du STIF ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement à son profit et d'une correction des éléments relatif aux écarts constatés.

ARTICLE 17 - RÈGLEMENT DES LITIGES

Tout litige pouvant survenir dans la conclusion, l'interprétation, l'exécution ou la cessation de la présente convention, qui ne pourrait être résolu de manière amiable entre les parties sous un délai de 3 mois suivant sa constatation par voie recommandée par la partie la plus diligente, est de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 18 - ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention entrera en vigueur à compter de la date de sa notification par le STIF à la SNCF par lettre recommandée avec accusé de réception.

En dehors du cas prévu à l'article 13 ci-dessus, les Parties s'entendent pour une durée de validité de la présente convention correspondant à la durée d'utilité du Matériel (à compter de la livraison de la dernière rame), qui est de 30 ans.

ARTICLE 19 - CLAUSE DE RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, et en cas d'absence de résolution amiable, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'autre Partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de son objet.

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

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,

- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, 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 de la convention, la SNCF s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 10.2 à la date de résiliation de la présente convention, sachant que l'indemnisation prend en compte la période courant jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

- Dans l'hypothèse d'une résiliation de la SNCF ou en cas de résiliation pour défaillance de la SNCF, le STIF pourra demander le reversement de tout ou partie des subventions indûment perçues par la SNCF ou l'acquisition du matériel dans les conditions prévues à l'article 13.
- Dans l'hypothèse d'une résiliation à la demande du STIF et en l'absence de défaillance de la SNCF, le STIF s'engage au paiement des dépenses acquittées par la SNCF à la date de résiliation de la convention et des éventuels frais de résiliation du Marché.

Fait à Paris, le _____ en deux exemplaires

Pour le STIF

Pour la SNCF

La Directrice Générale,

La Directrice Générale de Transilien

Sophie MOUGARD

Bénédicte TILLOY

ANNEXE A . DESCRIPTIF DU MATERIEL ET OPTIONS SPECIFIQUES RETENUES POUR LA TRANCHE OPTIONNELLE

1. DESCRIPTIF DU MATERIEL

a) Dimensions, configuration

- longueur hors tout : 112,5 m ;
- largeur : 3,063 m ;
- rame articulée à 8 véhicules (caisses) avec intercirculations larges (1115 mm au sol) ;
- 1 porte par face et par caisse.

b) Performances

- vitesse max : 140km/h ;
- accélération max au démarrage 0-40km/h : 0,86 m/s² ;
- puissance : 2,62 MW ;

c) Capacité

- places assises :
- places assises et assises relevables : 380 places ;
- strapontins : 92 places ;
- places debout :
 - nombre de passager en conditions normales (assis+debout plateforme=6P/m² couloir=2P/m²) : 862 ;
 - nombre de passagers en conditions exceptionnelles (assis+debout plateforme=6P/m² couloir=4P/m²) : 1002.

d) Accessibilité

- seuil des plateformes : 970 mm permettant une desserte de plain-pied des quais de 920 mm ;
- accès UFR : les portes de chaque voiture d'extrémité sont équipées de comble-lacune permettant un accès UFR (desserte de quais de 920 mm) ;
- marche mobile à 760 mm pour la desserte de quais à 760 mm et 550 mm.

2. OPTIONS SPECIFIQUES RETENUES POUR LA TRANCHE OPTIONNELLE

a) Evolution technique

- **Batterie – affichage de l'autonomie** : l'affichage de l'autonomie restante de la batterie de façon diminue les risques en matière d'exploitation lorsque le système de charge des batteries d'un élément est défaillant ; cette indication permet de fiabiliser les opérations de secours en ligne ;
- **patin frotteur (scrubber) – shuntage** : la mise en place d'un système de détection du bon fonctionnement du patin frotteur permettra de « détendre le pas de maintenance » (réduire la fréquence des contrôles périodiques) et donc de réduire le coût de maintenance ;
- **ergonomie contacteur** : remplacement d'un commutateur à trois positions (peu adapté ergonomiquement, ce qui occasionne des incidents en exploitation consécutifs à des positionnements incorrects du commutateur) par un commutateur à deux positions plus ergonomique mais nécessitant une gestion fonctionnelle différente ;

- **disques durs de la vidéosurveillance** : la technologie initialement déployée (disques durs) n'est pas adaptée à une utilisation ferroviaire (solllicitations vibratoires) et intensive (grande quantité d'écritures sur les disques). Cette technologie présentait donc des limites en termes de fiabilité (défaillances rapides des disques durs). De nouvelles technologies dont les caractéristiques s'accordent mieux au contexte ferroviaire sont apparues sur le marché (disques dits « SSD ») ;
- **KVB** ;
- **ATESS télétransmission des données.**

b) Evolution client

- **Suppression des écrans TNT** : La Région Ile-de-France ne souhaite pas poursuivre l'expérimentation des écrans de divertissement (TNT). Les écrans TNT ne sont pas reconduits pour la tranche optionnelle mais des mesures conservatoires sont prises pour faciliter l'installation ultérieure d'écrans pour le SIVE (système d'information voyageur embarqué) si un tel déploiement s'avérait pertinent ;
- **Comptage Automatique Voyageurs Embarqué (CAVE)** : l'enjeu, en évitant de reconstituer ces informations au sol, est d'obtenir un taux plus important de fichiers complets et d'améliorer ainsi la qualité des données de comptages disponibles dans l'application Chatelet. Il s'agit de réaliser une modification de logiciel de la fonction comptage sur l'ensemble du parc Francilien en modifiant le format des fichiers transmis au sol à chaque sortie de gare. Cette évolution nécessitera une évolution de la plateforme SNCF au sol, durant la phase transitoire du déploiement celle-ci devra gérer les deux types de flux : modifiés et non modifiés ;
- **gestion des portes d'accès** : la mise en place d'une temporisation actionnant la fermeture évite de maintenir les portes ouvertes après une demande d'ouverture ;
- **Système d'Information Voyageur Embarqué (SIVE V.2.)** : cette évolution permet de mettre le SIVE en conformité avec le SDIV (Schéma Directeur de l'information-Voyageur) :
 - affichage en permanence des informations de destination du train ;
 - amélioration du message d'accueil et de départ du train ;
 - indication de l'heure d'arrivée prévue ou du temps de trajet approximatif ;
 - prise en compte des PMR ;
 - amélioration de la perception client en actualisant le suivi d'une perturbation.
- **abaissement des poignées de maintien** : la prise en compte d'un certain nombre de remarques / observations sur les difficultés à atteindre des poignées de maintiens amène à d'abaisser de 5 cm ces poignées.

c) Evolution réglementaire

- **Compteur d'énergie** : la réglementation impose à terme la mise en place de compteurs d'énergie sur les trains. Ces compteurs serviront à la facturation de l'énergie consommée. Les compteurs devront être conformes aux standards européens ce qui n'est pas le cas de ceux de la NAT actuellement.

d) Soutien logistique intégré

- Pièces Réparables du Matériel avec Dotation (PRMD) du Marché ;
- SLI (documentation, mise à jour sans modification de l'outillage)

ANNEXE B . LIVREE ET DES AMENAGEMENTS INTERIEURS

L'ensemble des images sont données à titre indicatif.

1. LIVREE

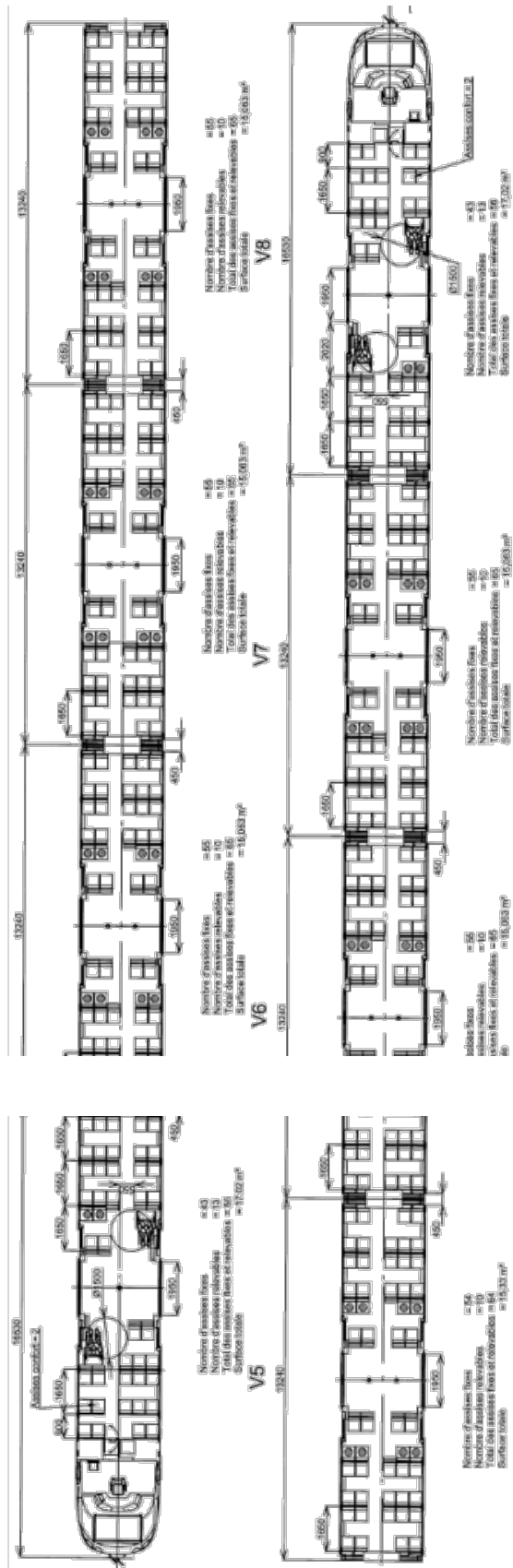


Figure 1 : © Carré Noir



Figure 2 : © SNCF

2. DIAGRAMME INTERIEUR



ANNEXE C . LISTE DES EQUIPEMENTS FOURNIS PAR LA SNCF

Il s'agit des équipements fournis par SNCF au constructeur qui les intégrera dans les rames selon les spécifications définies.

Ces équipements sont :

- le contrôle de vitesse KVB de type dit « classique » :
 - 1 tiroir KVB équipé ;
 - 1 interface conduite (panneau de visualisation et pseudo panneau de donnée) ;
 - 1 antenne et son interface dite « CTV ».
- la Radio GSMR de type B61B1 comprenant :
 - 1 antenne ;
 - 1 tiroir GSMR équipé ;
 - 1 interface conduite (écran IHM et combiné radio).
- les agrès et outillages de bord (lanterne, barre de court-circuit, torche, clé crocodile, documentation de bord...)

Equipement	nb	Prix unitaire	Prix par rame	Budget prévu
Fourniture KVB	2	30 000	60 000	1 320 000
Fourniture Radio GSM-R	2	20 000	40 000	880 000
Agrès et outillages de bord	1 kit	5 000	5 000	110 000
Total			105 000	2 310 000

Les montants sont exprimés en euros en conditions économiques de janvier 2014 et ne seront pas réactualisés.

ANNEXE D . CALENDRIERS PREVISIONNELS

Les calendriers prévisionnels sont basés sur une mise à disposition au plus tard le XX XXXX.

1. CALENDRIER DE LIVRAISON DES RAMES

- Signature de l'avenant : juin 2014 ;
- mise à disposition de la 1^{ère} rame : novembre 2015 ;
- livraison des rames (2 rames/mois) : 11/2015 à 10/2016 ;
- mise en service du Matériel sur le réseau Transilien : mise en service commercial du Matériel sur les lignes H et K :

2. CALENDRIER

Calendrier prévisionnel des paiements des rames

Echéancier d'appel des subventions	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Total € courants actualisés	56,60	99,60	43,80	2,40	8,50	210,90
Part STIF	56,60	48,85				105,45
Part SNCF		50,75	43,80	2,40	8,50	105,45
Clé financement STIF	100,00%	49,05%				50,00%

ANNEXE E . FORMULES DE REVISION DU PRIX DU MATERIEL AUX TERMES DU MARCHE ET LES FORMULES DE REVISIONS DES COUTS SNCF

1. FRAIS FIXES

Les prix des frais fixes sont fermes et non révisables.

2. FRAIS VARIABLES MATERIELS

Les frais variables du matériel sont révisés avec la formule suivante :

$$P = P_0 (0,15 + 0,57 \text{ ICHTTS/ICHTTS}_0 + 0,20 \text{ PsdB/Psdb}_0 + 0,01 \text{ Bixc/Bixc}_0 + 0,01 \text{ Cu/Cu}_0 + 0,02 \text{ Ttm/Ttm}_0 + 0,02 \text{ Alu/Alu}_0 + 0,01 \text{ Ix/Ix}_0 + 0,01 \text{ Lmb/Lmb}_0)$$

- P₀ : prix de base, hors taxe, en conditions économiques de janvier 2006
- P : prix révisé, hors taxe
- ICHTTS₀, FPsdB₀, Bixc₀, Cu₀, Ttm₀, Alu₀, Ix₀ et Lmb₀ sont les valeurs de base aux conditions économiques de janvier 2006.

Dans la formule ci-dessus, les lettres ont la signification suivante :

Ancien indice	Nouvel indice	Source	Identifiant	Coefficient de raccordement	Nouvel indice + désignation
Alu	ID274210	INSEE	085457202	0,8509	Aluminium brut
Bixc	ID271031	INSEE	085985850	1,0160	Petites barres rondes en aciers non alliés de qualité
Cu	Cuivre grade A	INSEE	IMP001CUIV00M	0,9681	Cuivre Grade A
Ix	ID252408	INSEE	085019789	1,1018	Isolant Electrique
Lmb	ID271031	INSEE	085985850	1,0020	Petites barres rondes en aciers non alliés de qualité
PsdB	FSD2	Le moniteur	FSD2	1,0000	FSD 2
ICHT-TS		INSEE	063021506	1,0000	Indices du coût horaire du travail - Tous salariés
Ttm	ID271037	INSEE	085986456	0,9110	Produits plats laminés à froid non revêtus en aciers non alliés de qualité

Les indices considérés pour un automoteur donné sont ceux lus à L – 6 mois (« L » désignant le mois de livraison de l'automoteur).

3. FRAIS VARIABLES PIECES DE RECHANGE

Les prix des pièces de rechange sont révisables selon la formule indiquée au point b) ci-dessus.

Pour une année N : les prix de base (P₀) sont en conditions économiques de décembre 2009 et les valeurs des indices sont les dernières valeurs définitives publiées en début d'année N.

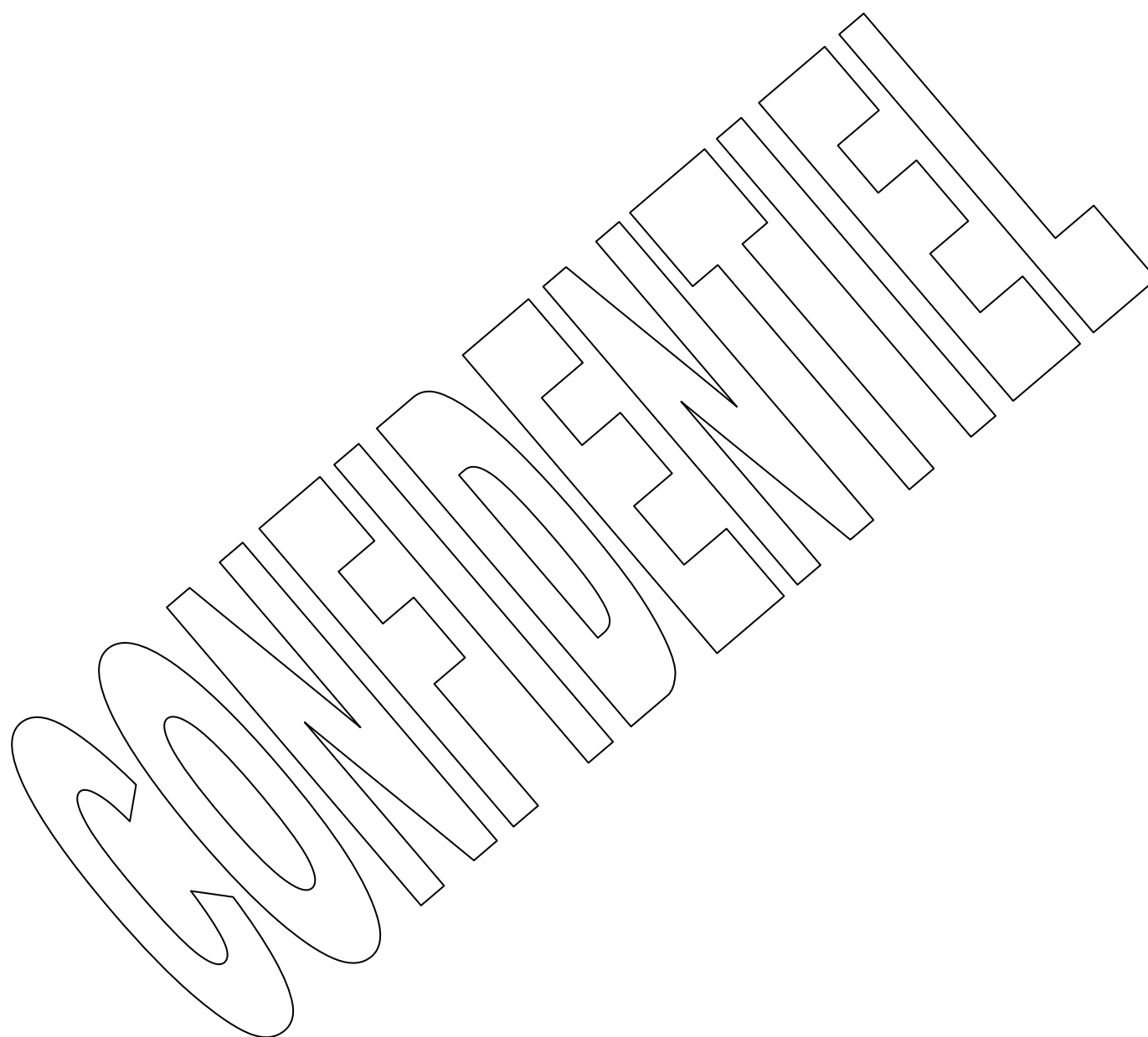
Le taux de révision de l'année N s'applique au prix de l'ensemble des pièces de rechanges commandées dans le courant de ladite année N.

Formules de révisions des coûts SNCF

- Frais de MOA/MOE : montants en € courants non révisables et non actualisables.
- Fournitures SNCF : montants en € courants non révisables et non actualisables.

ANNEXE F . STRUCTURE DES FRAIS DE MAITRISE D'ŒUVRE ET DE MAITRISE D'OUVRAGE DE L'INGENIERIE SNCF AFFECTEE A L'OPERATION

		Projet		Livraisons	SAV-REX		total	total €
		PRO	PRO	REA	SAV-REX			
		2014	2015	2016	2017	2018		
		A	A+1	A+2	A+4	A+5		
maitrise d'oeuvre	Ing conception- CIM	1,2	2,5	2,0	1,4	0,8	7,9	1 050 000 €
	SLI SPDC, Formation	0,2	0,2	1,5	1,5	1,0	4,3	400 000 €
	Ing fabrication- DDQF	0,0	2,8	4,5	0,0	0,0	7,3	800 000 €
	pilotage MOE- MD/MA	0,4	0,8	1,6	0,8	0,8	4,5	600 000 €
	agents/total MOE projet	1,8	6,3	9,5	3,7	2,6	23,9	2 850 000 €



ANNEXE H . OBJECTIFS PREVISIONNELS DE FIABILITE ET DE DISPONIBILITE DE LA RESPONSABILITE DU CONSTRUCTEUR

L'objectif de fiabilité final est de 10,7 (10,4 FPMK B et 0,3 FPMK A), comme depuis l'origine du Marché.

Taux de défaillances (A ou B) par million de kilomètres, établi suivant les critères de mesure contractuels.

- A – Défaillances de responsabilité constructeur ayant entraîné soit un retard de plus de 15 minutes soit un remorquage de la rame, soit un retour en arrière, et n'étant pas survenues en cours de stationnement sur un site dédié au stationnement (notamment centre de maintenance, faisceau ou voie de garage). Les voies à quai en gare ne constituant pas des sites dédiés au stationnement ;
- B – Défaillances de responsabilité constructeur, non classée de type A et pouvant entraîner, soit le remorquage de la rame, soit un retour en arrière, soit un retard supérieur ou égal à 5 minutes n'importe où sur le parcours, soit une suppression de mission.