

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE
CONSEIL D'ADMINISTRATION**

PROJET D'APPEL D'OFFRE DU NOUVEAU MATERIEL ROULANT SNCF

**DECISION n° 7865
prise dans sa séance du 10 décembre 2003**

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° 59-1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France,

Le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile de France, après avoir pris connaissance des conclusions du groupe de travail

DECIDE

Article unique : d'approuver les préconisations proposées en invitant la SNCF et RFF à veiller à la bonne cohérence des infrastructures avec le nouveau matériel roulant d'Ile de France.

Le président du conseil d'administration du
Syndicat des transports d'Ile de France


Bertrand Landrieu

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE
CONSEIL D'ADMINISTRATION**

PROJET D'APPEL D'OFFRE DU NOUVEAU MATERIEL ROULANT SNCF

**ANNEXE A LA DECISION n°7865
prise dans sa séance du 10 décembre 2003**

Ces préconisations ont été débattues dans le cadre d'un **groupe de travail coprésidé par le STIF et la Région Ile de France**, en présence de la SNCF et de RFF.

sur le cahier des charges

Conserver la hauteur de la plate-forme du matériel roulant à la valeur définie de 920 mm. Cette disposition permet de répondre à l'ensemble des fonctionnalités demandées et de minimiser les coûts de développement.

- **Retenir le matériel à un niveau**, car ce type de matériel est le seul permettant de satisfaire pleinement les caractéristiques techniques et fonctionnelles demandées.
Le cahier des charges devra spécifier que l'appel d'offre est lancé pour un matériel roulant ne comportant qu'un niveau.
- **Réduire le taux d'incident fatal** (qui conduit à une immobilisation du train et une demande de secours) à **0,1 par 10⁶ km**, taux environ deux fois plus exigeant que pour les matériels les plus récents du parc actuel.
- Pour la desserte de quais de 225 m, **imposer aux constructeurs une réponse comportant à la fois 2 et 3 éléments (UM2 et UM3)**. En revanche, la modularité « par voiture » doit être demandée sous forme d'option afin de juger de son coût.
- **Ne disposer que de 2 toilettes par rame** dans les voitures accessibles aux PMR, et accolées aux cabines de conduite. Elles devront être équipées de dispositifs d'alarme spécifiques (déclenchement sur niveau sonore par exemple) permettant de sécuriser l'endroit, et faire l'objet d'un traitement antivandalisme particulier.
Cette préconisation doit figurer dans le cahier des charges **en option** et non en expression imposée.
- **Ne pas retenir le dispositif « extrême soirée » de fermeture aux voyageurs d'une partie de la rame, ni en expression imposée, ni en option.** La sensation de sûreté est déjà fortement satisfaite par la transparence intérieure et la constitution du matériel rend a priori complexe la réalisation de ces dispositifs . Les coûts seraient en outre importants
- **Inclure les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) dans le cahier des charges.** Pour la mise en œuvre de cette disposition il a été préconisé de :

- réutiliser les supports d'information voyageurs pour la diffusion d'autres informations,
- prévoir les réservations de volumes et de passages de câbles dans le cahier des charges,
- prévoir le mécanisme contractuel permettant de préciser à l'industriel à les technologies à mettre en œuvre,
- faire appel à une société de conseil spécialisée dans ce domaine afin de préciser les besoins et attendus.

Demander un nombre d'impostes ouvrantes limité aux seules voitures d'extrémité afin d'obtenir des échanges thermiques optimum à l'intérieur des véhicules.

Vérifier les performances requises lorsque un ou plusieurs moteurs sont hors service . En effet ces exigences, notamment le démarrage en rampe, semblent fortes.

Faire connaître à RFF le déploiement du futur matériel afin qu'il puisse mieux programmer les opérations d'accompagnement sur l'infrastructure.

sur les conditions de lancement de l'appel d'offres

Structurer le marché comme suit :

- une tranche ferme comportant les études et la fourniture de 60 rames de 225 m (soit 120 automotrices de 112,5 m pour une configuration UM2) et 35 rames de 190 m (70 automotrices de 95 m).
- une tranche conditionnelle pour des développements ultérieurs.
- une ou plusieurs tranches conditionnelles d'affectation non définie, mais permettant à un horizon relativement lointain de disposer de matériels complémentaires à un prix défini sans avoir à relancer de procédure de consultation.

Demander à chaque candidat au moment de l'appel d'offre une maquette à l'échelle 1. Celles-ci permettront à l'autorité organisatrice de juger du design et de se déterminer dans les meilleures conditions . Les candidats non retenus seront dédommages .

Définir et mettre au point les critères de jugement des offres et notamment leur pondération, conjointement avec la SNCF. Il est proposé d'adopter les critères suivants (non classés par ordre d'importance) :

- la capacité du candidat à s'organiser pour remplir l'ensemble de ses obligations, et en particulier : le soutien logistique intégré, la spécification de management, la conformité à l'arrêté du 05 juin, qui doit être pris en compte sans dérogation mais ne constitue pas un critère éliminatoire.
- le prix d'acquisition du matériel et de son soutien logistique.
- le degré de satisfaction du cahier des charges et la valeur technique de l'offre, et en particulier les exigences relatives à l'habitabilité, la sûreté, l'accessibilité,

aux performances, à la capacité, au confort des voyageurs, à la consommation d'énergie, et au respect de l'environnement.

- le respect des clauses du marché.
- les dispositions prises en matière d'image et d'esthétique.
- l'impact sur les coûts de fonctionnement et de maintenance.

Définir entre la SNCF et l'autorité organisatrice le processus de sélection conjointe du titulaire, l'implication de cette dernière pouvant être très forte.