

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/550**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**ACQUISITION DE 15 RAMES DUALIS POUR L'EXPLOITATION DU  
DEBRANCHEMENT DU T4 VERS CLICHY-SOUS-BOIS ET  
MONTFERMEIL**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2015/550 ;
- VU** l'avis de la commission de la Qualité de service du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**


**ARTICLE 1 :** d'acquérir 15 rames DUALIS, pour permettre la mise en exploitation du débranchement du T4 vers Clichy-Sous-Bois et Montfermeil en mars 2019 ;

**ARTICLE 2 :** de financer cet investissement estimé à 97 M€ (euros courants) à hauteur de 100% du coût réel plafonné et de réviser à la hausse l'AP "matériel roulant Tram Express" inscrite au budget 2015 de 5,110 M€. Le montant de l'AP votée passe ainsi de 179,800 M€ à 184,910 M€ ;

**ARTICLE 3 :** d'approuver la convention de financement correspondante, et d'autoriser la Directrice Générale à signer cette convention ;

**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  




**CONVENTION DE FINANCEMENT STIF-SNCF  
MOBILITES RELATIVE A L'ACQUISITION DE 15  
RAMES DUALIS POUR L'EXPLOITATION DU  
DEBRANCHEMENT DU T4 VERS CLICHY-SOUS-BOIS  
ET MONTFERMEIL**

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 n° 2015/550 du conseil d'administration en date du 07 octobre 2015,

Ci-après dénommé le « STIF »

**d'une part,**

Et

**SNCF Mobilités**, 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, représenté par Monsieur Alain KRAKOVITCH, Directeur Général de Transilien, dûment habilité à cet effet,

Ci-après dénommé « SNCF Mobilités »

**d'autre part,**

Le STIF et SNCF Mobilités sont désignés ci-après ensemble « les Parties » ,

## Sommaire

<b>ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION .....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 2 - PIECES CONTRACTUELLES .....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 3 - DESCRIPTION DU MATÉRIEL.....</b>	<b>8</b>
<b>ARTICLE 4 - FORMULATION DES ATTENTES DU STIF .....</b>	<b>8</b>
4.1. Nature des attentes .....	8
4.1.1. Design, aménagements et diagrammes intérieurs.....	8
4.1.2. Information voyageur.....	9
4.1.3. Comptage et vidéo-protection des voyageurs .....	9
4.1.4. Adaptation urbaine.....	9
4.2. Avis du STIF sur la conformité du matériel à ses attentes .....	9
<b>ARTICLE 5 - RÔLE DE SNCF MOBILITÉS RELATIF A L'INVESTISSEMENT .....</b>	<b>9</b>
<b>ARTICLE 6 - COMITES DE SUIVI .....</b>	<b>10</b>
6.1. AVANCEMENT DU MARCHÉ.....	10
6.2. MODIFICATION DU MARCHÉ .....	11
<b>ARTICLE 7 - MISE EN ŒUVRE DES AMENDEMENTS AU MARCHÉ.....</b>	<b>11</b>
7.1. Définition et financement des amendements au Marché.....	11
7.2. Montant et évolution de la Provision.....	12
7.2.1. Pour amendements « clients » et « réglementaires » .....	12
7.2.2. Pour amendements « techniques » .....	12
<b>ARTICLE 8 - SUIVI DE LA RECEPTION ET DE LA LIVRAISON DU MATERIEL.....</b>	<b>12</b>
8.1. Homologations techniques et réglementaires.....	12
8.2. Réception de la première rame .....	12
8.3. Aptitude au service commercial .....	13
8.4. Sortie de la période de garantie.....	13
<b>ARTICLE 9 - CALENDRIER DE MISE EN SERVICE COMMERCIAL .....</b>	<b>13</b>
9.1. Calendrier de mise en service du Matériel .....	13
9.2. Retard dans la mise en service commercial .....	13
<b>ARTICLE 10 - MODALITÉS DE FINANCEMENT.....</b>	<b>14</b>
10.1. Cout d'acquisition par SNCF Mobilités.....	14
10.2. Financement de l'opération et subvention du STIF .....	14
10.2.1. Tableau de synthèse .....	14
10.2.2. Description .....	15
10.3. Portée de la convention sur le financement des équipements .....	16

10.3.1. Equipements financés dans le cadre de la Convention.....	16
10.3.2. Equipements non financés dans le cadre de la Convention .....	16
<b>ARTICLE 11 - MODALITES DE REGLEMENT .....</b>	<b>16</b>
11.1. Echancier des versements .....	16
11.2. Demandes de versement .....	17
11.2.1. Acomptes et soldes .....	17
11.2.2. Conditions de règlement .....	19
11.2.3. Bénéficiaire .....	19
<b>ARTICLE 12 - CONSEQUENCES DE LA MISE EN SERVICE DIFFEREE OU PARTIELLE ...</b>	<b>19</b>
12.1. Causes de mise en service différée ou partielle .....	19
12.1.1. Mise en service différée ou partielle du fait de SNCF Mobilités.....	19
12.1.2. Mise en service différée ou partielle du fait du constructeur.....	20
12.1.3. Mise en service différée ou partielle du fait du retard de réception de l'infrastructure.....	20
12.2. Indemnisation du STIF .....	20
12.2.1. Mise en service partielle ou différée du fait de SNCF Mobilités.....	20
12.2.2. Traitement des pénalités constructeurs.....	20
12.2.3. Mise en service partielle ou différée du fait d'un retard de réception de l'infrastructure.....	21
<b>ARTICLE 13 - PERENNITE ET MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DU MATERIEL ROULANT .....</b>	<b>22</b>
13.1. Modalité de la maintenance.....	22
13.2. Coût de la maintenance .....	22
13.3. Documentation de maintenance.....	22
13.4. Affectation exclusive au réseau Transilien .....	22
<b>ARTICLE 14 - CONSEQUENCES DE LA DESTRUCTION OU DE L'ENDOMMAGEMENT D'UNE RAME DU MATERIEL .....</b>	<b>22</b>
14.1. Cas d'une rame irréparable .....	22
14.2. Cas d'une rame réparable .....	23
<b>ARTICLE 15 - SORT DU MATERIEL ROULANT .....</b>	<b>23</b>
<b>ARTICLE 16 - COMMUNICATION .....</b>	<b>23</b>
<b>ARTICLE 17 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF .....</b>	<b>24</b>
17.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'investissement.....	24
17.2. Droit d'audit du STIF.....	24
<b>ARTICLE 18 - RÈGLEMENT DES LITIGES .....</b>	<b>25</b>

<b>ARTICLE 19 - ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION .....</b>	<b>25</b>
<b>ARTICLE 20 - CLAUSE DE RESILIATION .....</b>	<b>25</b>

**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 l'acquisition du futur matériel roulant circulant en Ile-de-France.

En raison de l'offre nouvelle qui sera offerte aux usagers du transport public en Ile-de-France, avec le prolongement du tramway de la Ligne 4 vers Clichy-Montfermeil, le STIF s'engage à financer le coût d'acquisition de ce matériel par voie de subvention plafonnée versée à SNCF Mobilités.

SNCF Mobilités en tant qu'entreprise ferroviaire et chargée de la maintenance du Matériel, assume la responsabilité technique et juridique de l'acquisition, de la mise en service commercial, 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.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 ainsi que les suivants et applique en particulier la gouvernance du matériel définie dans l'Annexe V-2 desdits Contrats.

## **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 SNCF Mobilités de 15 rames de tram-train de type « DUALIS », ci-après désigné par le terme « Opération ». Ces matériels ainsi que le stock de pièces de rechanges amortissables (défini à l'art. 10.3.1) fournies par le constructeur sont désignées ci-après dans leur ensemble par le « Matériel ». Ces rames sont destinées à être exploitées sur le prolongement de la ligne T4 dit « T4CM ». Cette liaison sera réalisée avec la mise en service de la section de 6 km reliant Livry-Gargan à Clichy Montfermeil, comprenant 11 nouvelles stations.

SNCF Mobilités 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 Mobilités en vigueur selon des modalités à convenir entre les Parties.

## **ARTICLE 2 - PIECES CONTRACTUELLES**

Les documents contractuels comprennent :

- la présente Convention ;
- le descriptif du matériel et les options spécifiques retenues pour l'Île-de-France et l'adaptation urbaine (annexe A) ;
- la description de la livrée et des aménagements intérieurs établie entre le STIF et SNCF Mobilités (annexe B) ;
- la liste des équipements fournis par SNCF Mobilités (GSMR, KVB, agrès de sécurité,...) et par SNCF Réseau (SAE,) (annexe C) ;
- les calendriers prévisionnels (annexe D) :
  - de livraison réception par SNCF Mobilités 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 donnée 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 10.2;
- le mécanisme de péréquation avec les tranches précédentes et futures du Marché (annexe G) ;
- la fiche de prix (annexe H)
- une estimation des coûts de maintenance (annexe i) ;  
les objectifs prévisionnels de fiabilité et de disponibilité de la responsabilité du Constructeur (annexe J).

Les annexes ont valeur contractuelle, sauf indication contraire. Les annexes précisent et complètent la Convention de financement et s'entendent conformément à celle-ci. En cas de contradiction entre ces documents, les dispositions de la Convention prévalent. La Convention de financement et ses annexes sont interprétées au regard des principes et des règles générales applicables aux contrats administratifs.



SNCF Mobilités communique ou donne accès aux informations sur le Marché ou les accords commerciaux conclus avec le constructeur.

La mise à disposition des données se fait selon les modalités suivantes :

- communication au STIF de données retranscrites par SNCF Mobilités sur la base des pièces du Marché ou des accords commerciaux : SNCF transmet sous forme électronique les termes de paiements en lien avec l'échéancier de l'exécution physique du Marché, formules d'indexation des prix, clauses de pénalités du Constructeur, caractéristiques générales du Matériel, conditions de sorties de garanties, niveaux de fiabilité.

Le STIF pourra en cas de besoin solliciter SNCF Mobilités pour qu'il lui transmette ponctuellement des éléments complémentaires ;

- consultation par le STIF des pièces du Marché ou des accords commerciaux : après réception d'une demande du STIF, SNCF Mobilités dispose de 7 jours ouvrés pour organiser cette consultation. Seules les pièces existantes soumises à un accord de confidentialité entre les signataires du Marché ou de l'accord commercial sont exclues de la consultation

La durée de la consultation devra permettre au STIF de prendre connaissance des éléments recherchés, sous réserve de la signature d'un engagement de confidentialité par le STIF et sans pouvoir faire de copie.

### **ARTICLE 3 - DESCRIPTION DU MATÉRIEL**

Le Matériel objet de la Convention, est un tram-train Alstom Dualis dans une version quadricaisse bicourant 750 V continu – 25000 V alternatif, adapté à une exploitation en Ile de France y compris sa composante urbaine.

Ce Matériel est construit par la société ALSTOM Transport SA, ci-après dénommée le « Constructeur », en exécution du marché n° 2001-0000000001, ci-après désigné le « Marché », qui lui a été notifié par SNCF Mobilités 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 moyen de 90 000 km par rame et par an dans des conditions nominales de disponibilité et de fiabilité présentées en annexe J.

### **ARTICLE 4 - FORMULATION DES ATTENTES DU STIF**

Le STIF formule à SNCF Mobilités des attentes qui contribuent à définir la version Ile-de-France.

#### **4.1. NATURE DES ATTENTES**

##### **4.1.1. Design, aménagements et diagrammes intérieurs**

###### **a) Livrée extérieure**

Le Matériel arbore une livrée extérieure quasi-identique à celle validée dans le cadre de l'acquisition du matériel tram train DUALIS pour l'exploitation de la Tangentielle Nord (délibération numéro 2014/255) (voir ANNEXE B)

## **b) Design intérieur**

Le design intérieur du Matériel est identique à celui validé dans le cadre de l'acquisition du matériel tram train DUALIS pour l'exploitation de la Tangentielle Nord (délibération numéro 2014/255).

## **c) Diagramme et aménagements intérieurs**

Les aménagements intérieurs du Matériel reprennent ceux validés dans le cadre de l'acquisition des tram train DUALIS pour l'exploitation de la Tangentielle Nord. Des valideurs sur les plateformes sont ajoutés (voir ANNEXE B).

### **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 (délibération 2009/1032).

### **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.

Le Matériel est doté d'équipements de vidéo-protection embarqués.

### **4.1.4. Adaptation urbaine**

Le Matériel en Ile-de-France est adapté pour être exploité sur des périmètres urbains.

## **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 8 SNCF Mobilités s'assure de la prise en compte de l'ensemble des attentes du STIF. A cette fin, SNCF Mobilités convie en tant que de besoin le STIF pour qu'il puisse examiner une rame représentative du Matériel.

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

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

## **ARTICLE 5 - RÔLE DE SNCF MOBILITÉS RELATIF A L'INVESTISSEMENT**

SNCF Mobilités 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.

## ARTICLE 6 - COMITES DE SUIVI

Le déroulement de l'ensemble des opérations couvertes par la présente Convention est suivi au sein d'un Comité de Suivi dénommé « Tram-Train », réunissant au minimum deux fois par an les représentants du STIF et de SNCF Mobilités. Si les parties estiment avoir besoin d'informations complémentaires, elles pourront convier des représentants de SNCF Réseau, un représentant du Constructeur ou un expert mandaté par l'une des Parties.

Sur des sujets déterminés, un Comité de Suivi supplémentaire pourra se tenir si l'une des parties le juge nécessaire.

### 6.1. AVANCEMENT DU MARCHÉ

Les thèmes suivants seront abordés :

- présentation de l'avancement de l'ensemble des opérations concourant à la mise en service commercial du Matériel sur la ligne T4CM, en présence d'un représentant de SNCF Réseau pour toute opération le concernant ;
- 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 prévisionnel 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 :

- échancier contractuel de production des rames (sera fourni à la signature du contrat entre SNCF et constructeur)
  - nombre de rames livrées par mois ;
  - échancier de production constaté : nombre de rames produites par le constructeur mais non livrées (en cas notamment de stockage temporaire chez le constructeur) ;
  - échancier de livraison constaté avec le relevé des immatriculations des rames livrées ;
  - échancier prévisionnel recalé (si nécessaire).
  - tableau mensuel de mise en service commercial, distinguant :
    - le nombre de rames livrées mais non affectées au service commercial (essais, formation du personnel,..);
    - le nombre de rames livrées et mises en service commercial ;
  - calendrier des dates de sortie de garantie pour chaque rame, par matricule.
- comparaison entre le coût prévisionnel et le coût réel de l'acquisition des 15 rames: SNCF Mobilités expose les motifs des éventuels changements et les nouvelles échéances d'appels de fonds recalées ;

## 6.2. MODIFICATION DU MARCHÉ

Les thèmes suivants seront abordés :

- amendements au Marché :
  - en précisant la consistance et l'origine des amendements réglementaires (ERA, EPSF...) ; techniques (de SNCF Réseau, entreprise ferroviaire ou STIF), clients (STIF) ;
  - en évaluant leurs conséquences calendaires et financières :
    - date de mise en œuvre des amendements, date prévisionnelle et finale de réception ;
    - évolution des commandes des tranches optionnelles, y compris pour les commandes hors Ile-de-France.
- modifications nécessitant ou non un avenant à la Convention.

## ARTICLE 7 - MISE EN ŒUVRE DES AMENDEMENTS AU MARCHÉ

### 7.1. 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,
  - ambiance lumineuse.
- 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.

## **b) Les amendements « réglementaires »**

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

## **c) Les amendements « techniques »**

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

## **7.2. MONTANT ET EVOLUTION DE LA PROVISION**

### **7.2.1. 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 trois pourcent (3%) du prix unitaire du Constructeur.

Au-delà de ces provisions, les amendements « clients » et « réglementaires » seront financés par le STIF par avenant à la Convention.

### **7.2.2. Pour amendements « techniques »**

A la prise d'effet de la Convention, le taux affecté à la provision pour amendements techniques (PAT) est fixé à trois et demi pourcents (3,5 %) du prix unitaire du Constructeur.

Au-delà de cette provision, les amendements « techniques » seront pris en charge par SNCF Mobilités.

## **ARTICLE 8 - SUIVI DE LA RECEPTION ET DE LA LIVRAISON DU MATERIEL**

SNCF Mobilités 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.

### **8.1. HOMOLOGATIONS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES**

Au sens du Marché,

- est considérée comme « version » une rame dans une configuration déterminée (avec ou sans options) par sa largeur (2,65 m ou 2,40 m) et/ou sa tension d'alimentation (750V/25 kV, 750V/1500 V).
- est considérée comme « variante », une configuration identique d'une version selon le choix des options résultant d'adaptations spécifiques à une ligne. Ces variantes peuvent avoir des conséquences sur la maintenance ou l'exploitation du matériel roulant.

SNCF Mobilités transmet au STIF les documents attestant des homologations techniques des rames du Matériel, en en précisant les éventuelles conséquences opérationnelles.

### **8.2. 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 SNCF Mobilités de la première Autorisation de

Livraison, SNCF Mobilités 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, SNCF Mobilités 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. Une information est réalisée auprès du STIF dans le cadre des comités STIF-SNCF relatifs aux matériels roulants.

### **8.3. APTITUDE AU SERVICE COMMERCIAL**

Le Matériel livré par le Constructeur à SNCF Mobilités fait d'abord l'objet de diverses opérations de contrôle et de vérification de la part de SNCF Mobilités (notamment la visite d'initialisation de cycle – VIC), afin de le rendre apte au service commercial. Le Matériel est alors mis à disposition de SNCF Mobilités qui en est gestionnaire. Le transfert de propriété du Matériel entre SNCF et le constructeur est réalisé à cette occasion.

Le Matériel est ensuite intégré dans des roulements dits de validation préalable à la mise en service commerciale 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).

### **8.4. SORTIE DE LA PERIODE DE GARANTIE**

SNCF Mobilités informera le STIF du calendrier prévisionnel des dates de sortie de garantie pour chacune des rames du Matériel ainsi que du calendrier définitif, dès connaissance de ce dernier.

## **ARTICLE 9 - CALENDRIER DE MISE EN SERVICE COMMERCIAL**

### **9.1. CALENDRIER DE MISE EN SERVICE DU MATERIEL**

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 SNCF Mobilités pour le rendre apte au service commercial prévoit une mise en service au 31 mars 2019.

Ce calendrier est compatible avec celui du rétrofit AVANTO (1ère rame en rétrofit: possible à partir d'avril 2018 et dernière rame rétrofitée en juillet 2019).

### **9.2. RETARD DANS LA MISE EN SERVICE COMMERCIAL**

SNCF Mobilités fait le nécessaire pour assurer une mise en service commerciale du Matériel sur le prolongement de la ligne T4CM au 31 mars 2019 en conformité avec les objectifs du projet du débranchement du T4 vers Clichy-Sous-Bois et Montfermeil.

Au titre de son obligation d'information, SNCF Mobilités identifie l'importance, la nature et l'origine des retards dans la mise en service commerciale du Matériel par rapport au planning prévisionnel, qui constituent un risque, empêchent ou perturbent la mise en service commerciale nominale 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 SNCF Mobilités pour toute information complémentaire.

Les conséquences financières du retard dans la mise en service commerciale du matériel sont traitées dans l'article 12.

## ARTICLE 10 - MODALITÉS DE FINANCEMENT

### 10.1. COUT D'ACQUISITION PAR SNCF MOBILITES

Le coût unitaire global d'acquisition du Matériel se monte à 5,35 M€ HT en euros aux conditions économiques du Marché (mai 2006) soit 6,46 M€ HT en euros courants.

### 10.2. FINANCEMENT DE L'OPERATION ET SUBVENTION DU STIF

L'acquisition de 15 rames du Matériel permet la mise en exploitation du T4CM. Elle est destinée à une offre de transport nouvelle en Île-de-France avec notamment une première exploitation de ce type de matériel en milieu urbain.

Le STIF s'engage à verser une subvention à SNCF Mobilités à hauteur de 100% du coût hors taxes de l'opération, dans la limite du coût réel indexé défini à l'article 10.2.1.

#### 10.2.1. Tableau de synthèse

Le montant plafond de subvention du STIF pour la présente convention s'élève à un montant hors indexation de **80,27 M€** en euros aux conditions économiques du Marché (CE mai 2006) soit un montant prévisionnel de **96,88 M€ en euros courants** qui se décompose comme suit :

coût	désignation	actualisation		montants		€ courants
		montant prévisionnel	€ courant ni révisable ni actualisable	€ constants		
				CE marché	CE 2015	
A1	Frais constructeur génériques			48.50	56.03	
A2	Frais constructeur spécifiques TEN			5.09	5.90	
A3	Frais constructeur spécifiques T4CM			14.85	17.32	
A	Coûts Constructeur			68.45	79.25	
B	coût de l'indexation déterminé à partir des conditions d'indexation du marché du Matériel appliquées au prix initial du marché	✓				15.66
C	A+B : montant en euros courants prévisionnels sur une simulation du coût d'indexation à 2,5% par an	✓				84.11
D	provisions pour amendements clients et amendements réglementaires		✓	2.05	2.44	2.44
E	provisions pour amendements techniques		✓	2.33	2.76	2.76
F1	frais d'ingénierie de l'opération spécifique à l'Île-de-France		✓	3.61	3.61	3.61
F2	part Ile-de-France des frais d'ingénierie déjà acquittés dans le marché du Matériel		✓	1.08	1.08	1.08
F3	Frais de MOA		✓	0.18	0.18	0.18
F	frais d'ingénierie de SNCF Mobilités (dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage)		✓	4.87	4.87	4.87

<b>G</b>	commandes annexes SNCF hors marché		✓	2.57	2.57	2.75
<b>C+D+ E+F+G</b>	Montant de l'acquisition des 15 rames			80.27	91.90	96.88

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

### 10.2.2. Description

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 SNCF Mobilités (CE marché) :
  - A1 pour les frais constructeur génériques;
  - A2 Frais constructeur spécifiques T4CM.
- le coût B définitif 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 coût F correspond aux frais d'ingénierie de SNCF Mobilités (dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage) induits par l'opération d'acquisition. SNCF Mobilités déclare que ces frais ne sont pas inclus dans le socle du contrat SNCF-STIF :
  - F1 frais d'ingénierie et de maîtrise d'ouvrage de l'opération spécifiques à l'Ile-de-France ;
  - F2 part Ile-de-France des frais d'ingénierie déjà acquittés dans le marché du Matériel.
  - F3 frais de Maîtrise d'Ouvrage Transilien liés au projet T4CM

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

- le nombre prévisionnel d'années homme ;
- le coût moyen d'une année 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).

Les frais de maîtrise d'ouvrage et d'études liés à la constitution du dossier d'initialisation du projet sont couverts forfaitairement dans le contrat d'exploitation. Les frais de maîtrise d'ouvrage et d'études liés aux phases avant-projet détaillé et aux phases de projet et de réalisation sont intégrés dans la convention de financement.

- 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 est la somme des coûts C, D, E, F et G définis ci-dessus.

En cas de dépassement du montant prévisionnel de l'Opération prévu à la convention de financement, les Parties s'engagent à se réunir pour envisager les suites à donner.



Le coût réel de l'acquisition fera l'objet d'un suivi comptable spécifique permettant d'assurer la traçabilité des surcoûts observés.

Les justificatifs présenteront le même niveau de détail pour les frais de personnel internes de SNCF Mobilités.

Les parties s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour tendre vers des coûts optimisés.

### **10.3. PORTEE DE LA CONVENTION SUR LE FINANCEMENT DES EQUIPEMENTS**

#### **10.3.1. 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 pièces est identique à celui du matériel roulant,
- D'un outillage complémentaire spécifique au Matériel.

#### **10.3.2. Equipements non financés dans le cadre de la Convention**

##### **a) Système d'Aide à l'Exploitation (SAE)**

Le financement de l'acquisition des équipements embarqués du Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) n'est pas financé dans le cadre de cette convention.

##### **b) Système Télébillettique**

Le financement de l'acquisition des équipements embarqués du Système Télébillettique n'est pas financé dans le cadre de cette convention.

##### **c) Outillage et pièces de rechanges consommables**

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

## **ARTICLE 11 - MODALITES DE REGLEMENT**

### **11.1. ECHEANCIER DES VERSEMENTS**

SNCF Mobilités 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 validé par le comité de suivi « tram-train ».

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

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

## **11.2. DEMANDES DE VERSEMENT**

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

### **11.2.1. Acomptes et soldes**

#### **a) Premier acompte**

Le premier acompte de la convention interviendra au moment de la notification de la commande du matériel au constructeur selon le calendrier prévisionnel joint en annexe D. Il correspond au montant des dépenses que SNCF Mobilités est tenue de payer dès la notification de la commande tel que prévu dans l'échéancier prévisionnel; il sera transmis par SNCF Mobilités au STIF sur la base d'une attestation de notification de la commande signée par SNCF Mobilités.

Cet appel de fonds pourra faire l'objet de deux versements sous réserve du respect de l'article 11.2.1 de la présente convention.

#### **b) Appels de fonds intermédiaires**

- le premier appel de fonds intermédiaire relatif à l'année n est transmis par SNCF Mobilités au STIF au plus tard le 31 mai de l'année n, signé du représentant légal de SNCF Mobilités. 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 ou la dernière réunion matériel roulant entre le STIF et SNCF tenue ;
- le deuxième appel de fonds intermédiaire annuel est transmis par SNCF Mobilités au STIF au plus tard le 31 octobre de l'année n. Il est égal au maximum au solde de la part de financement du STIF prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi tenu ou la dernière réunion matériel roulant entre le STIF et SNCF tenue ;
- 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 en comité de suivi ou en réunion matériel roulant entre STIF et SNCF.

#### **c) Solde annuel hors année de clôture**

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

Le bilan annuel des dépenses de l'année n est constitué des pièces suivantes :

- L'état des dépenses comptabilisées présenté selon le formalisme du budget prévisionnel de l'article 10.2;
- la liste de factures comptabilisées (hors charges à payer) l'année n précisant notamment le numéro de facture, l'objet, le fournisseur/prestataire, le montant HT et la date de comptabilisation. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur) ;
- le cas échéant, le montant des pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur auprès de SNCF Mobilités qui viennent en diminution de la valeur du matériel

immobilisé au bilan de SNCF Mobilités définie à l'article ARTICLE 10 -de la présente convention,

- Le détail des dépenses de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre internes comme suit :
  - nombre d'année /hommes facturées 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 coût des éventuelles prestations externes facturées par nature de prestation.

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 SNCF Mobilités 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 est ajusté en conséquence et SNCF Mobilités devra diminuer le 1<sup>er</sup> acompte annuel de l'année n+1 des sommes trop perçues au titre de n.

Si les dépenses justifiées par SNCF Mobilités au titre de l'année 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, 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 SNCF Mobilités au cours du premier trimestre de l'année n+1.

#### **d) Solde final**

L'appel de fonds relatif au solde final du Matériel est transmis par SNCF Mobilités au STIF au plus tard le 30 octobre de l'année suivant 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 :

- un état récapitulatif des dépenses acquittées par SNCF Mobilités pendant la durée de l'opération d'investissement, présenté selon le formalisme du budget prévisionnel de l'article 10.2 et ventilé par année civile ;
- la liste des dépenses acquittées par SNCF Mobilités 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. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur) ;
- le cas échéant, le montant des pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur auprès de SNCF Mobilités qui viennent en diminution de la valeur du matériel immobilisé au bilan de SNCF Mobilités définie à l'article 10 de la présente convention;
- 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 subvention du STIF au titre de la présente convention calculée sur la base de l'état 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 10.2.2 de la présente convention.

Si les dépenses acquittées par SNCF Mobilités au titre de la présente convention sont inférieures au budget prévisionnel présenté à l'article 10.2, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté au vu des dépenses acquittées et selon le cas :

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

### **11.2.2. Conditions de règlement**

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

### **11.2.3. Bénéficiaire**

Les versements de subvention à SNCF Mobilités s'effectueront sur le compte suivant, ouvert au nom de SNCF Mobilités 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 SNCF Mobilités.

## **ARTICLE 12 - CONSEQUENCES DE LA MISE EN SERVICE DIFFEREE OU PARTIELLE**

### **12.1. CAUSES DE MISE EN SERVICE DIFFEREE OU PARTIELLE**

La date de mise en service commercial du T4CM est prévue en mars 2019 en phase avec les objectifs du projet. Les Parties conviennent qu'une mise en œuvre différée ou partielle du Matériel peut compromettre la date de mise en service ou le bon fonctionnement du T4CM à cette date. 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.

#### **12.1.1. Mise en service différée ou partielle du fait de SNCF Mobilités**

La mise en service différée ou partielle est mesurée à partir de la date de mise en service commercial du T4CM:

- à la suite du retard ou de la non-conformité des équipements fournis par SNCF Mobilités au Constructeur dans le cadre du Marché ;

- à la suite de la mise en œuvre tardive ou incomplète des installations de maintenance nécessaires au fonctionnement nominal du Matériel ;
- à la suite d'une livraison tardive de l'ensemble des installations fixes nécessaires au fonctionnement nominal du T4CM et relevant exclusivement de SNCF Mobilités ;
- à la suite d'un retard d'homologation du fait de SNCF Mobilités, ou d'un retard dans la réalisation des essais par SNCF Mobilités ;
- à la suite de la mise en service d'un matériel non conforme aux attentes du STIF mentionnées à l'article 9.1 et ayant fait l'objet, dans les temps, d'un avis de non-conformité du STIF ;
- du fait 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.

### **12.1.2. 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 (art 9.1) :

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

### **12.1.3. Mise en service différée ou partielle du fait du retard de réception de l'infrastructure**

La mise en service différée ou partielle est mesurée à partir de la date de mise en service du Matériel (art 9.1) à la suite d'une livraison tardive de tout ou partie des infrastructures et installations fixes, nécessaires à la mise en service commercial du T4CM du fait d'un maître d'ouvrage du T4CM.

Le calendrier de livraison du T4CM et le calendrier de réception du Matériel font l'objet d'un suivi en comité de suivi mentionné à l'article 6 et en lien avec le comité des maîtres d'ouvrage du T4CM.

## **12.2. INDEMNISATION DU STIF**

### **12.2.1. Mise en service partielle ou différée du fait de SNCF Mobilités**

En cas de service partiel ou différé du fait de SNCF, au sens des articles 12.1.1. et 14.1, sauf en cas d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure à savoir, conformément à la jurisprudence administrative, d'évènements irrésistibles, imprévisibles et extérieurs aux parties, une indemnisation est versée par SNCF Mobilités au STIF.

Cette indemnisation est fixée forfaitairement à 15 000 euros par rame et par mois de retard par rapport à la mise en service prévu au 31 mars 2019.

Le montant total de cette indemnisation est plafonné à 3 000 000 euros au titre de la présente Convention.

### **12.2.2. Traitement des pénalités constructeurs**

SNCF Mobilités s'engage à affecter à l'opération d'acquisition du Matériel, en compensation du préjudice, l'ensemble des pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur à SNCF Mobilités, en cas de service partiel ou différé du fait du Constructeur.

### **a) Pénalités et sanctions immobilisables**

Les pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur auprès de SNCF Mobilités, viendront en diminution de la valeur du Matériel immobilisée au bilan de SNCF Mobilités, 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 11.

### **b) Pénalités et sanctions en exploitation**

Les pénalités versées par le Constructeur à SNCF Mobilités qui ne viendront pas diminuer la valeur du Matériel immobilisée au bilan de SNCF Mobilités feront l'objet d'un titre de recettes émis spécifiquement par le STIF, à l'attention de SNCF Mobilités. Le montant du titre de recette sera égal au prorata de la quote-part de financement du STIF appliqué au montant des pénalités et sanction en exploitation diminué des surcoûts spécifiques supportés par SNCF Mobilités validés dans le cadre du comité de suivi.

Suite à un accord préalable du comité de suivi, les coûts spécifiques non intégrés aux coûts F ou au contrat STIF-SNCF supportés par SNCF Mobilités 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...), seront pris en charge par le STIF, sous réserve d'un argumentaire montrant que SNCF Mobilités 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 SNCF Mobilités.

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 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.

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

### **12.2.3. Mise en service partielle ou différée du fait d'un retard de réception de l'infrastructure**

Si SNCF Mobilités entre en possession du Matériel alors que l'infrastructure sur laquelle il doit circuler ne permet pas d'y réaliser le programme d'essais prévu, SNCF Mobilités cherchera à réaliser le maximum du programme d'essais prévu sur une autre infrastructure compatible, si elle existe.

Tout retard dans les essais ou la mise en service commercial du T4CM au 31 mars 2019 du fait d'un maître d'ouvrage du T4CM expose SNCF Mobilités à des charges spécifiques telles que des frais de substitution, de remisage, de gardiennage, de maintenance, de reprise de formation du personnel ou des frais de stock.

SNCF Mobilités veillera à établir un état justificatif de tous les surcoûts engendrés pour elle par ce retard et notamment par le stockage en bon état et la réalisation du maximum du programme d'essais prévu sur une autre infrastructure compatible.

Les parties s'engagent mutuellement à rechercher la responsabilité du maître d'ouvrage opérationnel à qui le retard est imputable afin que l'ensemble des charges spécifiques soient prises en charge par ce dernier.

## **ARTICLE 13 - PERENNITE ET MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DU MATERIEL ROULANT**

### **13.1. MODALITE DE LA MAINTENANCE**

Tant que SNCF Mobilités assure la maintenance du Matériel, SNCF Mobilités 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, SNCF Mobilités définit l'organisation de sa maintenance et met en œuvre les opérations de maintenance. SNCF Mobilités s'engagera auprès du STIF sur les modalités de maintenance dans le cadre du Contrat STIF/SNCF Mobilités en vigueur.

### **13.2. COUT DE LA MAINTENANCE**

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

A titre d'information, SNCF Mobilités fournit dans l'Annexe I une estimation des coûts de maintenance du Matériel, sur la base de ses retours d'expérience.

### **13.3. DOCUMENTATION DE MAINTENANCE**

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

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

### **13.4. AFFECTATION EXCLUSIVE AU RESEAU TRANSILIEN**

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 14 - CONSEQUENCES DE LA DESTRUCTION OU DE L'ENDOMMAGEMENT D'UNE RAME DU MATERIEL**

### **14.1. 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, SNCF Mobilités 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 SNCF Mobilités se concerteront de façon à ce que SNCF Mobilités mette en œuvre une solution de substitution permettant le maintien des fonctionnalités du service prévu pour la T4CM. SNCF Mobilités s'engage à financer cette solution de substitution de façon à assurer le maintien des fonctionnalités du Tram-Express T4CM et la continuité du service.

Les coûts de substitution au-delà de la VNC de la rame endommagée seront pris en charge dans le cadre du contrat STIF-SNCF Mobilités en vigueur et des conditions de l'article 15.

#### **14.2. 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 SNCF Mobilités.

### **ARTICLE 15 - SORT DU MATERIEL ROULANT**

Le STIF ayant apporté 100% du financement des 15 rames par voie de subvention, il bénéficie d'un droit d'option prioritaire pour entrer en possession desdits matériels dès lors que SNCF Mobilités n'est plus l'exploitant du T4CM d'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 SNCF Mobilités.

Ce transfert de propriété ne donnera lieu à aucun paiement du STIF à SNCF Mobilités dans la mesure où les coûts liés à d'éventuels aménagements sont, comme toutes les autres charges de Transilien, couvertes par le contrat d'exploitation STIF-SNCF Mobilités

Si le matériel roulant a fait l'objet d'un financement même partiel en fonds propres de SNCF Mobilités, y compris sur des investissements d'adaptation, la valeur de cession devra tenir compte de la valeur nette comptable de ces investissements, nettes de subventions perçues, 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 SNCF Mobilités, le matériel roulant objet de la présente convention, ne pourra faire l'objet d'aucune cession à un tiers.

### **ARTICLE 16 - 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. SNCF Mobilités 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 17 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF**

### **17.1. ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DE L'INVESTISSEMENT**

A la demande écrite du STIF, SNCF Mobilités 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 SNCF Mobilités par courrier. Le STIF émettra un titre de recettes à l'encontre de SNCF Mobilités.

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

### **17.2. 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 SNCF Mobilités 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 SNCF Mobilités 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.

Si les constats d'audit faisaient la démonstration d'un manquement dans la bonne exécution de l'opération par SNCF Mobilités telle que prévue par la convention de financement, le STIF se réserve la possibilité de modifier le montant de ses paiements en conséquence.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles, la procédure de conciliation sera engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'article 18 de la présente convention.

## **ARTICLE 18 - 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 19 - 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 SNCF Mobilités par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les dépenses engagées par SNCF Mobilités seront prises en compte à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, date de lancement des projets Tram-Trains en Ile de France.

En dehors du cas prévu à l'article l'ARTICLE 14 - 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 20 - 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, SNCF Mobilités s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 11.2 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 SNCF Mobilités ou en cas de résiliation pour défaillance de SNCF Mobilités, le STIF pourra demander le reversement de tout ou partie des subventions indûment perçues par SNCF Mobilités ou l'acquisition du matériel dans les conditions prévues à l'article ARTICLE 14 -.
- Dans l'hypothèse d'une résiliation à la demande du STIF et en l'absence de défaillance de SNCF Mobilités, le STIF s'engage au paiement des dépenses acquittées par SNCF Mobilités 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 SNCF Mobilités

La Directrice Générale,

Le Directeur Général de Transilien

Sophie MOUGARD

Alain KRAKOVITCH

## **ANNEXE A . DESCRIPTIF DU MATERIEL ET OPTIONS SPECIFIQUES RETENUES POUR L'ILE-DE-FRANCE AINSI QUE SON ADAPTATION URBAINE**

### **DESCRIPTIF DU MATERIEL**

Le Matériel, objet de la Convention, est un tram-train Alstom Dualis dans une version quadricaisse bicourant 750 V continu – 25000 V alternatif. Il est équipé des options spécifiques Ile-de-France et urbaines.

- longueur hors tout : 42,575 m
- largeur : 2,650m
- rame articulée à 4 modules
- 4 portes par faces
- vitesse max : 100km/h
- accélération max au démarrage 0-40km/h : 1,09m/s<sup>2</sup>
- moteurs :
  - nombre : 6
  - puissance unitaire : 150kW
- capacité
- places assises :
  - places assises et assises relevables : 95 ;
  - strapontins : 12 ;
- places debout :
  - surface disponible hors assises fixes : 39 m<sup>2</sup> ;
  - nombre de places en conditions normales (4 personnes/m<sup>2</sup>) : 156 ;
  - nombre de places en conditions exceptionnelles (6 personnes/m<sup>2</sup>) : 234.
- places totales :
  - en conditions normales : 251 ;
  - en conditions exceptionnelles : 329.

### **OPTIONS SPECIFIQUES RETENUES POUR L'ILE-DE-FRANCE AINSI QUE POUR SON ADAPTATION URBAINE**

#### **a) Evolution technique (SAEIV + train communicant)**

- Intégration Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) ;
- Intégration Système de reconnaissance Tram-Train (STBS) (Commande itinéraires via SAEIV) ;
- SIVE - solution 2 (reliée à SAEIV) avec mode dégradé comme pour Tram Express T4CM;
- Option n°4 : comptage voyageurs - avec l'amélioration de l'existant ;
- télétransmission des codes défauts pour maintenance (GTC via NetBox) ;
- modifications fonctionnelles issues des REX RhA et PDL (accès ADC, éclairage secours, disposition conduite, ...).

#### **b) Evolution d'aménagements à la demande du STIF**

- Option n°11 : anti-vandalisme véhicule ;
- option n°6 : pelliculage livrée extérieure ;

- design : flexibilité ultérieure : évolution diagramme et décor, prédisposition valideurs ; première livrée IdF - décoration intérieure sans modifications des teintes intérieurs hormis caissons et diagramme B3 ;
- Eclairage à LED et barre de maintien type Tram Express Nord
- appuis et maintien avec barres plafond.
- Télé-billettique : Valideurs avec et sans contact

**c) Homologation urbaine (conformité STRMTG)**

- ATESS urbain (hors certificat SSLI2) métrique ;
- Homologation urbaine (conformité STRMTG) - Référentiel à définir par le promoteur urbain/caméra frontale ;
- Agrès de secours urbain

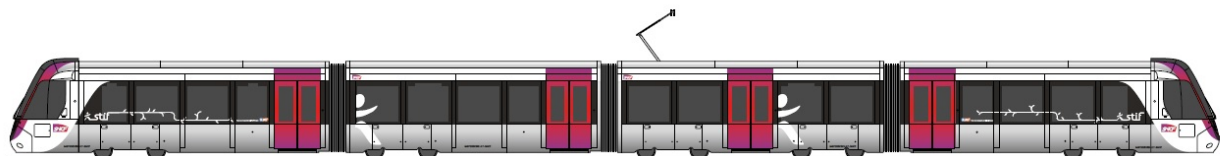
**d) Soutien logistique intégré**

- 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

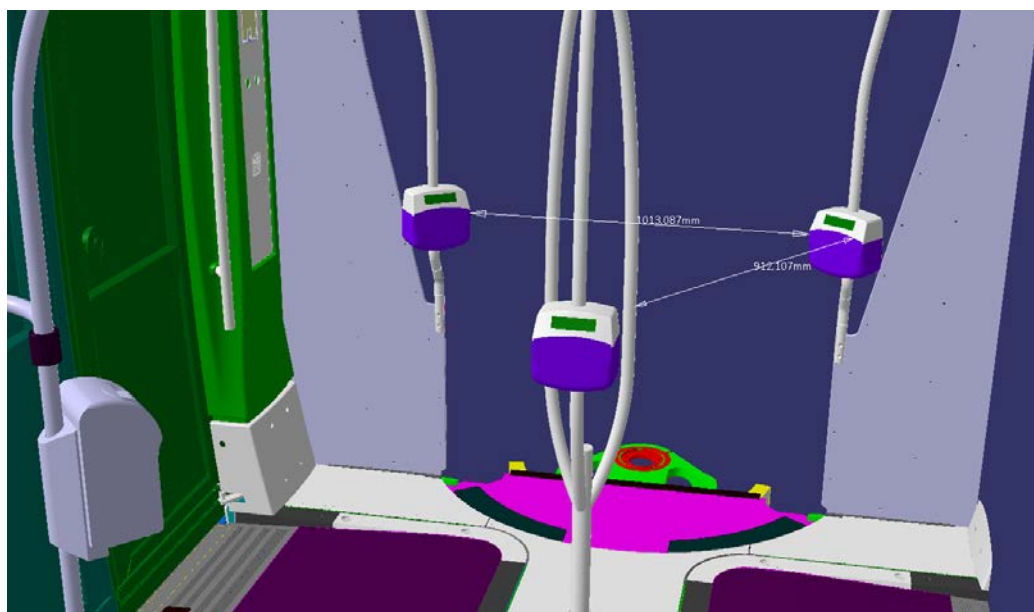
L'ensemble des images sont données à titre indicatif © ALSTOM

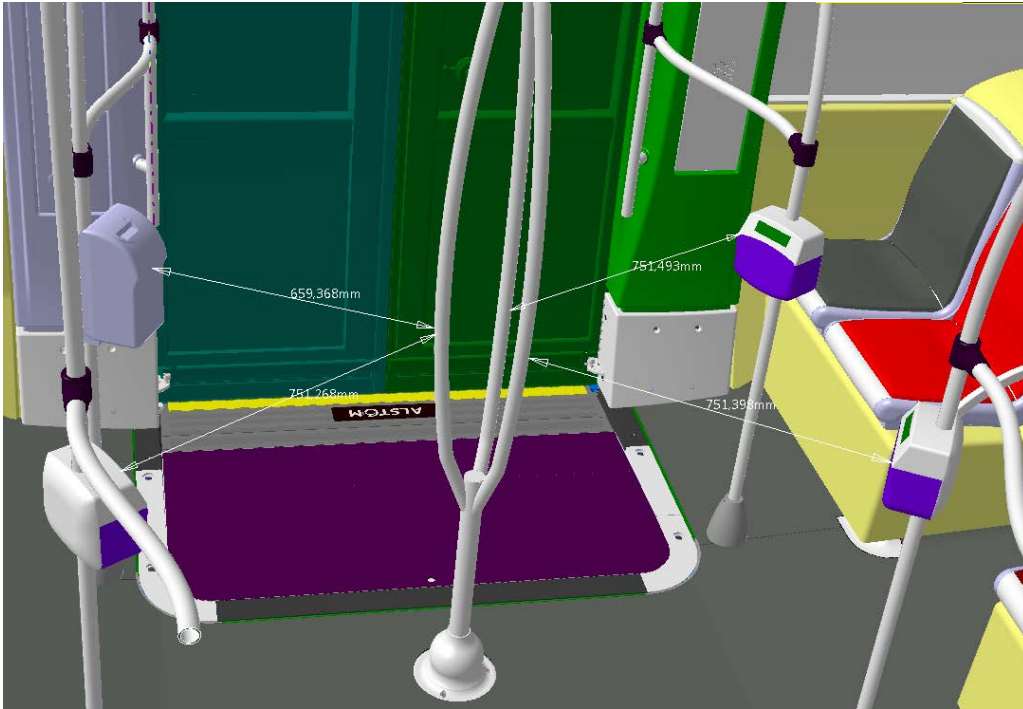
### LIVREE



### AMENAGEMENTS INTERIEURS

Les aménagements intérieurs du Matériel reprennent ceux validés dans le cadre de l'acquisition des tram train DUALIS pour l'exploitation de la Tangentielle Nord avec ajout de 4 valideurs en plateforme.





Vues de l'implémentation envisagée pour les valideurs

## ANNEXE C . LISTE DES EQUIPEMENTS FOURNIS PAR SNCF MOBILITES ET PAR SNCF RESEAU

Il s'agit des équipements achetés par SNCF et livrés à Alstom qui les intégrera dans les rames selon les spécifications définies.

équipement	nb	fournisseur	prix unitaire	budget prévu
STM autonome	2	Alstom	122 700	0
Agrès outillages de bord	1	SNCF	1 500	22 500
Câblots de secours	1	SNCF	3 466	51 985
Cabradio B61A1 (24v)	2	SNCF	45 000	675 000
STBS embarqué (FV)	1/rame	CAPSYS	27 000	405 000
STBS embarqué (FF)				900 000
adaptateurs secours	3 kits/ligne	SNCF	33 333	100 000
composteurs				0
SAEIV embarqué				0
<b>sous-total</b>				2 154 485
<b>provision 2%</b>		2%		43 090
<b>total</b>			CE 06/2015	<b>2 197 575</b>

<b>frais fixes</b>	900 000
<b>frais variables</b>	405 000
	1 305 000



## ANNEXE D . CALENDRIERS PREVISIONNELS

Les calendriers prévisionnels sont basés sur une mise à disposition au plus tard en avril 2016 de 3 kits SAE(IV) embarquée pour intégration dans les premières rames.

### CALENDRIER DE LIVRAISON ET DE MISE EN SERVICE COMMERCIAL

- Signature de l'avenant : novembre 2015 ;
- études et fabrication : novembre 2015 à mai 2018 ;
- mise à disposition de la 1<sup>ère</sup> rame TTNG Dualis : fin octobre 2017 ;
- livraison des 15 rames sur le site (1 à 2 rame/mois) : fin octobre 2017 à fin juin 2018 ;
- AVANTO début du rétrofit : à partir de 10 TTNG livrés ; à partir d'avril 2018
- AVANTO 15<sup>ème</sup> rame rétrofitée : juillet 2019 ;
- mise en service T4CM : mars 2019.

### ECHEANCIER PREVISIONNEL D'APPEL DE FONDS ETABLI SUR LA BASE SUR DES TERMES DE FACTURATION DU CONSTRUCTEUR

Date prévisionnel de transmission du 1<sup>er</sup> appel de fonds : 1<sup>er</sup> décembre 2015

Echéancier d'appel des subventions	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Total CE 2015	13,4	22,7	35,3	13,9	2,2	4,4	91,9
Coefficient d'actualisation € courant	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Total € courants actualisés	13,5	22,7	36,7	17,2	2,2	4,4	96,9

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

### PRIX DU MATERIEL

#### a) Frais fixes

Les prix des frais fixes sont actualisés avec la formule suivante :

$$P = P_0 \times (0,15 + 0,85 \times \text{ICHTTS}/\text{ICHTTS}_0)$$

Où :

- $P_0$  : valeur de base, hors taxe, de la part considérée ;
- $P$  : valeur révisée, hors taxe, de la part considérée ;
- ICHTTS : "Coût horaire du travail tous salariés" (indice INSEE publié au Bulletin Mensuel de la Statistique) ;
- $\text{ICHTTS}_0$  : valeur de base au 1<sup>er</sup> Mai 2006 ou valeur moyenne de Mai 2006.

#### b) Frais variables

Les prix des frais variables sont révisés avec la formule suivante :

$$P = P_0 \times (0,15 + 0,55 \times \text{ICHTTS}/\text{ICHTTS}_0 + 0,17 \times \text{FSD2}/\text{FSD20} + 0,02 \times \text{Alu2}/\text{Alu20} + 0,02 \times \text{CF2}/\text{CF20} + 0,04 \times \text{Ttm2}/\text{Ttm20} + 0,03 \times \text{Tma2}/\text{Tma20} + 0,02 \times \text{Lmb2}/\text{Lmb20})$$

Où :

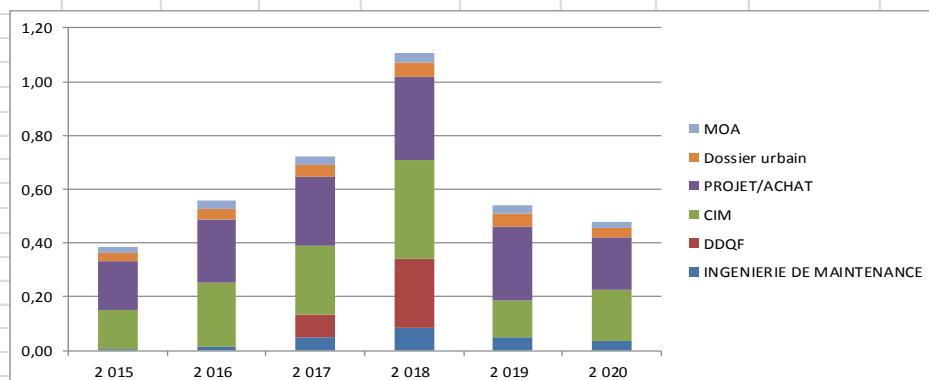
- $P_0$  : valeur de base, hors taxe, de la part considérée.
- $P$  : valeur révisée, hors taxe, de la part considérée.
- ICHTTS : "Coût horaire du travail tous salariés" (indice INSEE publié au BMS)
- FSD2 : Frais et Services Divers 2, calculé et publié par Le Moniteur selon communiqué paru au BOCCRF n°8 du 30 septembre 2004 ;
- Alu2 : (274210) Aluminium brut (indice INSEE publié au BMS) ;
- Lmb2 : (271031) Barre ronde acier (indice INSEE publié au BMS) ;
- Ttm2 : (271037) Plat acier laminé à froid (indice INSEE publié au BMS) ;
- Tma2 : (271036) Bandes acier à chaud (indice INSEE publié au BMS) ;
- CF2 : (274440) Fils en cuivre (indice INSEE publié au BMS) ;
- $\text{ICHTTS}_0$ , FSD20, Alu20, CF20, Ttm20, Tma20, Ix20 et Lmb20 sont les valeurs de base au 1<sup>er</sup> Mai 2006 ou valeurs moyennes de Mai 2006.

### FORMULES DE REVISIONS DES COUTS 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

		études		Etudes/Livraison sur site		SAV-REX		totaux	
		PRO/REA	PRO	REA	REA/MESC			total	total en €
		2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020		
	INGENIERIE DE MAINTENANCE	0,00	0,01	0,05	0,08	0,05	0,03	0,24	237 600,00
Maitrise d'Œuvre	DDQF	0,00	0,00	0,09	0,26	0,00	0,00	0,34	341 649,00
	CIM	0,15	0,24	0,25	0,37	0,14	0,19	1,33	1 332 092,00
	PROJET/ACHAT	0,18	0,23	0,26	0,31	0,27	0,20	1,45	1 449 518,40
Maitrise d'Ouvrage	Dossier urbain	0,03	0,04	0,04	0,05	0,05	0,03	0,25	250 000,00
	MOA	0,022	0,029	0,031	0,038	0,033	0,024	0,177	177 000,00
		12%	16%	18%	21%	19%	14%		-
	<b>Total</b>	<b>0,384</b>	<b>0,556</b>	<b>0,721</b>	<b>1,107</b>	<b>0,541</b>	<b>0,479</b>	<b>3,788</b>	<b>3 787 859,40</b>



Effectifs affectés au projet (répartition par année)

- **Ingénierie de conception et suivi (CIM)** : le centre d'Ingénierie du Matériel SNCF a la responsabilité du lot technique du Marché. Il assure notamment, à ce titre, le suivi des développements du fournisseur, la vérification de la conformité aux exigences techniques de ces développements et produit les vais techniques des dossiers de sécurité ;
- **Ingénierie de Réalisation (DDQG/AEF)** : la Direction Déléguée Qualité Fournisseur SNCF a la responsabilité du lot qualité du Marché. Il réalise notamment, à ce titre, des interventions sur les sites du constructeur et de ses fournisseurs afin de s'assurer de la mise en œuvre d'une démarche qualité de fabrication et de son maintien en durée ;
- **Ingénierie exploitation/maintenance (SLI) et Formation Technicentre de Maintenance** : l'Ingénierie de Nevers a la responsabilité du lot de Soutien Logistique Intégré du projet en lien avec le Technicentre de Maintenance Pilotage du programme MOE (MD/MA) ;
- **Pilotage du programme MOE (MD/MA)** : les départements Développement et Achat de la Direction du Matériel SNCF ont notamment en charge la relation contractuelle avec le constructeur, l'animation des équipes ingénierie SNCF, la relation avec la maîtrise d'ouvrage et la Direction de Ligne.

## ANNEXE G . MECANISME DE PEREQUATION AVEC LES TRANCHES PRECEDENTES ET FUTURES DU MARCHÉ

### PRINCIPES

Au terme du marché d'acquisition, chaque financeur ne paye que sa juste part des « coûts fixes » communs en tenant compte des caractéristiques et spécificités des différentes variantes. Ces « coûts fixes » intègrent les frais fixes du constructeur et les dépenses d'ingénierie et de suivi de marché de SNCF Mobilités.

Les « coûts fixes » spécifiques à un financeur sont financés en totalité par celle-ci.

Les échéanciers d'appels de fonds sont basés sur le dernier volume notifié.

### MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Lors de la levée d'une tranche optionnelle A, le financeur doit prendre en charge sa quote-part de « coûts fixes » communs avec les financeurs précédents, répartis sur la totalité des rames livrées et prévues être livrées, en tenant compte des caractéristiques et spécificités des différentes variantes.

La subvention correspondant à cette quote-part de « coûts fixes » communs est appelée dans le semestre qui précède la livraison de la première rame de la tranche A.

Si antérieurement à la date de mise en service de la première rame de la tranche A, les volumes commandés et notifiés venaient à être modifiés par levée d'une nouvelle tranche optionnelle B, la quote-part des « coûts fixes » communs appelée serait recalculée sur la base du nouveau nombre total de rames ayant été notifiées depuis l'origine du marché.

Au plus tard à la liquidation du marché :

- les valeurs des rames sont actualisées en fonction des règles comptables en vigueur,
- L'éventuel excédent de subvention perçue<sup>1</sup> est rétrocédé à chaque activité ayant bénéficié du marché.

### DESCRIPTION DES « COÛTS FIXES » AFFERENTS A LA TRANCHE OPTIONNELLE DE 15 RAMES

Les « coûts fixes » sont constitués :

- des frais fixes constructeur constitués :
  - d'une quote-part des frais fixes Constructeur spécifiquement liés aux équipements T4CM répartis sur 15 rames ;
  - d'une quote-part des frais fixes « génériques » calculés comme suit :  
quote-part des frais du Constructeur au titre de la présente convention sur les tranches précédentes réparties sur 78 rames (63 déjà notifiées et commandées dans le Marché et 15 objets de la présente convention) : 4 M€ x 30/78  
diminuée du remboursement au STIF de la quote-part des « frais fixes communs » financée par le STIF au titre de la convention Dualis TLN et rétrocédée au titre de la présente convention (– 4 M€ x 15/63)  
soit un total de 4 M€ x [(30/78) – (15/63)]
  - Option n°4 : comptage voyageur : assiette de 62 rames car la Région Rhône-Alpes n'applique cette option qu'à un tiers de son parc (62 = 78 – 16 rames).  
Le montant pour cette option est de 94 010 € (30/62\*150000+75000–53571)

---

<sup>1</sup> Le bénéficiaire de la dernière levée d'option acquitte seulement les coûts fixes dus.

- AMD 22 et 24 : Rétrovision : fonction à partager avec Rhône-Alpes uniquement : assiette de 54 = 78 – 24 rames PdIL non concernées. Le montant est de 135 385 € ( $792000 * 30/54 - 304615$ )
- des frais d'ingénierie de SNCF Mobilités et de suivi du Marché, afférents à l'opération d'acquisition constitués :
  - des dépenses de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre spécifiques à la tranche objet de la convention répartis sur 15 rames (3 610 860€) ;
  - d'une quote-part des frais « génériques » de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre répartis sur 78 rames (63 déjà notifiées et commandées dans le Marché et 15 rames commandées par SNCF Mobilités, objet de la présente convention) soit 1 084 249 € ( $30/78 - 15/63$  de 7 400 000 €).

La quote-part des « frais fixes communs » financée par le STIF dans la présente convention sera rétrocédée aux Régions et au STIF ayant précédemment financé la totalité de ces « coûts fixes » dans les conditions prévues par les conventions entre les Régions et SNCF Mobilités et entre le STIF et SNCF Mobilités.

La part de « coûts fixes » mutualisés acquittée due au STIF sera versée par SNCF Mobilités au STIF dans les 45 jours suivant son encaissement par SNCF Mobilités.

Dans l'hypothèse dans laquelle d'autres Régions seraient amenées à acquérir de nouvelles rames dans le cadre du marché. La part de « coûts fixes » mutualisés acquittée par ces Régions et financeurs sera versée par SNCF Mobilités au STIF dans les 45 jours suivant son encaissement par SNCF Mobilités.

## **ANNEXE H . FICHE DE PRIX**

Fiche de prix : TN-MRS du 07 septembre 2015

Montant Total (CE marché) : 80,27 M€

## **ANNEXE I . ESTIMATION DES COÛTS DE MAINTENANCE**

Le coût de maintenance du tram-train Dualis, est estimé à 3€ au km rames (hors nettoyage) aux conditions économiques de 2011 (coût moyen complet). Les hypothèses qui permettent d'établir ce coût seront transmises dès signature de l'accord de confidentialité.

## **ANNEXE J . OBJECTIFS PREVISIONNELS DE FIABILITE ET DE DISPONIBILITE DE LA RESPONSABILITE DU CONSTRUCTEUR**

- Incidents de type A :
  - correspond à une demande de secours ;
  - défaillance de type A : 0,05 incidents / mois à  $T_0 + 24$  mois ;
- Incidents de type B :
  - correspond à un retard > 5 min
  - défaillance de type B : 7,7 incidents / mois à  $T_0 + 24$  mois
- $T_0$  : 10 000 km parcourus pour 1 rame