

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/551
Séance du 07 octobre 2015

CONVENTION DE FINANCEMENT DU
MATERIEL ROULANT ROUTIER
2016-2017 RATP-STIF

RENOUVELLEMENT, DEVELOPPEMENT D'OFFRE,
EXPÉRIMENTATIONS DE BUS ELECTRIQUES

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 décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructures exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre le STIF et la RATP et notamment ses articles 13 et 14 ;
- VU** le rapport n°2015/551 ;
- VU** les avis de la Commission de la qualité de service du 1^{er} octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement bus RATP 2016-2017 relative au renouvellement du matériel roulant, à l'acquisition de matériel roulant liée au développement de l'offre et aux expérimentations de bus électriques pour un montant maximal de subvention du STIF de 59,220 M€ et de réviser à la hausse l'AP "matériel roulant bus RATP" inscrite au budget 2015 de ce même montant. Le montant de l'AP passe ainsi de 415 M€ à 474,220 M€;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer la convention de financement 2016-2017 visée à l'article 1 et à mettre en œuvre ses dispositions.

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


Jean-Paul HUCHON



CONVENTION DE FINANCEMENT 2016/2017

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

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par **Madame Sophie MOUGARD** en sa qualité de directrice générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du conseil,

Ci-après dénommé le "STIF",

Et,

La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par **Madame Marie-Claude DUPUIS**, en sa qualité de Directrice du Département du Matériel Roulant Bus de la RATP,

Ci-après dénommée la "RATP",

D'autre part,

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

Contexte

Cette convention relative au matériel roulant bus de la RATP fait suite aux 3 conventions de financement 2012, 2013, et 2014-2015.

Le STIF est propriétaire des matériels roulants dès leur acquisition par la RATP en application de l'article L.2142-8 du Code des transports. La RATP en conserve néanmoins le contrôle et utilise librement ces matériels roulants jusqu'à leur remise au STIF à l'expiration des délais de l'article L1241-6 du Code des Transports susvisé.

Le STIF et la RATP ont déterminé les principes de gouvernance du matériel roulant par un accord de gouvernance annexé au contrat STIF-RATP (annexe V-3) afin de clarifier les relations entre le STIF et la RATP, tant en fonctionnement qu'en investissement. Il fixe les conditions dans lesquelles les parties sont respectivement associées à la procédure d'acquisition ou de rénovation du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des services assurée par la RATP.

Il acte que les acquisitions d'autobus par la RATP sont réalisées au moyen de marchés passés selon ses propres règles de mise en concurrence auprès de ses fournisseurs.

Les matériels roulants font, par ailleurs, l'objet d'un Plan Quinquennal d'Investissement (PQI) qui figure au contrat STIF-RATP 2016-2020. Ce PQI retrace, en emplois et en ressources, l'ensemble des investissements et notamment les matériels roulants bus.

Le PQI repose sur les principes suivants :

- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 10 % en cas de renouvellement ;
- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 50 % pour les expérimentations d'autobus électriques ;
- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 100 % en cas d'extension de réseau ou de développement d'offre.

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

ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT

La présente convention de financement définit les conditions et modalités de financement par le STIF des investissements 2016 et 2017 énumérés à l'article 2 ci-dessous, à réaliser par la RATP.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Le montant financier de l'investissement de la présente convention s'élève à un montant maximum de **228,40 M€** en euros courants.

Le montant plafond de subvention du STIF pour la présente convention s'élève à un montant de **59,22 M€** non révisable et non actualisable.

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

Article 2.1.1 Périmètre et types d'investissement concernés

Les investissements concernés par la présente convention seront réalisés conformément aux dispositions de l'Accord de gouvernance sur le matériel roulant annexé au contrat STIF-RATP (annexe V-3) qui prévoit notamment une réunion mensuelle STIF-RATP. Des dispositions complémentaires figurent en annexe 3 de la présente convention.

Les investissements recouvriront notamment les sujets suivants :

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

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

Le montant financier de l'investissement de la présente convention (hors expérimentations d'autobus électriques) s'élève à un montant maximum de **198,2 M€**, qui se décompose comme suit :

	Coût investissement en M€	Montant maximum de financement du STIF en M€ courants	
		Quote-part	Montant
Renouvellement équipements embarqués et matériel bus	171,20	10%	17,12
<i>Dont renouvellement d'équipements embarqués et rénovation d'autobus</i>	<i>20,80</i>		
<i>Dont renouvellement du matériel roulant</i>	<i>150,40</i>		
Développement de l'offre	27,00	100%	27,00
Total	198,20		44,12

- Le plafond des subventions du STIF s'élève à **44,12 M€** pour l'acquisition de :
 - 313 véhicules standards (GNV ou Hybrides) au titre du renouvellement;
 - 95 véhicules articulés (GNV ou Hybrides) au titre du renouvellement;
 - 2 midibus électriques et 2 minibus électriques au titre du renouvellement ;
 - 55 articulés (GNV ou Hybrides) au titre du développement de l'offre.

Les livraisons des véhicules s'effectueront entre le 2^{ème} semestre 2016 et le 1^{er} semestre 2018.

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

Article 2.2. Expérimentation d'autobus électriques

Article 2.2.1 Type d'investissement concernés et montant financier de l'investissement et de la subvention STIF

Le STIF et la RATP procéderont à des expérimentations de bus électriques, en complément de celle de la ligne 341, prévue en 2016 et déjà couverte par la précédente convention 2014-2015. Ces nouvelles expérimentations permettront notamment de tester d'autres technologies d'autobus et de systèmes de recharge.

Les investissements concernés recouvriront notamment les sujets suivants :

- Acquisition de véhicules
- Acquisition d'équipements (rétrofit)

Le montant de ces expérimentations s'élèvera à un plafond maximum de 30,2 M€ d'investissement dont 50% pris en charge par le STIF et 50% par la RATP.

Le montant financier pris en charge par le STIF au titre de cette expérimentation s'élève à un montant maximal de **15,1M€**.

Article 2.2.2 Suivi des expérimentations de bus électriques

Le suivi des expérimentations est assuré par un comité de suivi des expérimentations constitué de représentants du STIF et de la RATP.

Le comité de suivi se réunit trimestriellement et, en cas de besoin, 20 jours après la demande expresse et motivée de l'une ou l'autre des parties.

Une convocation précisant les points à l'ordre du jour est adressée par le STIF aux membres du comité 10 jours avant la séance.

A l'issue de chaque séance, il est dressé un compte-rendu comportant les points qui ont fait l'objet de débats, et l'avis qui est émis par le comité. Ce compte-rendu est envoyé par le STIF aux membres du comité pour approbation qui devra être rendu dans un délai de 8 jours. Une fois ce délai expiré, le compte rendu sera réputé approuvé par les membres du comité et transmis au STIF.

Les commandes de véhicules, d'équipements et toute action à effectuer par la RATP dans le cadre des expérimentations font l'objet d'un accord préalable formel du STIF.

Le RATP transmet au STIF la copie des commandes passées aux fournisseurs.

Le choix des lignes et l'affectation des véhicules sont décidés par le STIF sur proposition de la RATP en comité de suivi.

Le comité de suivi définit le planning des expérimentations et la liste des indicateurs à évaluer pour chaque expérimentation. Il vérifie l'état d'avancement des actions à mener, le respect du planning des expérimentations, les différents indicateurs, les retours d'expérience ainsi que les évolutions techniques proposées par les constructeurs et partage les différents résultats des mesures de performance des bus électriques et des effets des ces nouveaux matériels sur l'exploitation des lignes de bus et sur la maintenance des matériels.

ARTICLE 3 – COUT D'ACQUISITION

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

- Le coût A est le prix initial du marché hors aléas.
- Le coût B est le coût de l'indexation déterminé à partir des conditions d'indexation du marché appliquées au prix initial du marché hors aléa,
- Le coût C correspond aux coûts d'acquisition des équipements complémentaires embarqués sur les autobus lorsqu'ils ne sont pas inclus dans le marché A, indexation incluse.
- Le coût D est la somme des coûts A, B et C. Le montant de l'indexation comprise dans le coût total D est plafonné à 4 % maximum en moyenne annuelle sur la durée de la convention.
- Le coût E correspond aux coûts liés :
 - o aux avenants de confort et de service,
 - o à la mise en œuvre de contraintes réglementaires et de l'application de normes nouvelles apparues après la passation du marché, faisant l'objet d'avenant,
- Le coût F correspond aux aléas et autres avenants. Le montant du coût F ne peut être supérieur à 4 % du montant des marchés hors aléas (soit 4% de D).

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

Dans le cas où le coût réel de l'acquisition dépasserait le coût réel plafonné ainsi défini, la différence entre le coût réel de l'acquisition et le coût plafonné est à la charge de la RATP.

Les parties s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour tendre vers des coûts optimisés et éviter de trop fortes variations.

La décomposition du coût des investissements par nature est détaillée en **annexe 1** (confidentielle).

ARTICLE 4– PLAN DE FINANCEMENT

Comme il a été rappelé ci-dessus :

- sont subventionnés à 10 % les autobus correspondant à du renouvellement d'autobus au parc ainsi qu'après accord du STIF la rénovation partielle ou totale d'autobus et le renouvellement des équipements embarqués ;
- sont subventionnés à 100 % les autobus correspondant à de l'accroissement d'offre ;
- les équipements embarqués suivent le taux de subvention du matériel roulant auquel ils sont associés ;
- sont financées à 50% les expérimentations de bus électriques.

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

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

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

Le matériel acquis apparaît dans les comptes de la RATP pour l'intégralité de sa valeur.

ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS DE LA RATP RELATIFS A L'UTILISATION DU MATERIEL ROULANT

La RATP respecte ses engagements pris dans le cadre du contrat STIF RATP 2016-2020 notamment en matière de disponibilité, pérennité et maintien en bon état des matériels roulants bus, ainsi que ses engagements pris en matière d'information voyageurs, conformément à la charte des supports et contenus du STIF et au SDIV.

A cet égard et conformément à l'Accord sur la gouvernance annexé au contrat STIF-RATP (Annexe V-3), la RATP présente au STIF annuellement sa politique de maintenance du matériel roulant.

ARTICLE 6 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI DE L'INVESTISSEMENT

Article 6.1 – Cadre général du suivi de l'investissement

Le suivi de l'investissement est réalisé conformément aux dispositions de l'accord de gouvernance sur le matériel roulant annexé au contrat STIF-RATP (Annexe V.3) auquel s'ajoute des informations complémentaires concernant les matériels roulants routier figurant en annexe 3 de la présente convention.

Article 6.2 – Comité de pilotage de gouvernance du matériel roulant

Le suivi de l'investissement sera réalisé dans le cadre des réunions mensuelles du comité de suivi STIF-RATP mis en place par l'Accord sur la gouvernance du matériel roulant annexé au contrat STIF-RATP (Annexe V-3).

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

Le comité de suivi est par ailleurs l'instance décisionnelle qui valide toutes les grandes étapes des consultations conformément aux dispositions de l'accord de gouvernance sur le matériel roulant annexé au contrat STIF-RATP (Annexe V-3).

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

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

Article 6.3 – Suivi de l'investissement

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

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

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous 10 jours ouvrés à compter de la date de la demande, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale ou analytique) sans retraitement particulier.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous un mois calendaire à compter de la date de la demande, les éléments extra-comptables faisant l'objet d'un traitement particulier.

Article 6.4 – Confidentialité des documents et informations transmises au titre des articles précédents

1. L'expression Informations Confidentielles désigne toutes les informations et/ou documents communiqués au STIF par la RATP dans le cadre de l'exécution de la présente convention.
2. Le STIF s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles et par conséquent à ne pas les divulguer à des tiers, étant en outre entendu qu'il s'engage à ne communiquer ces Informations Confidentielles qu'à ceux des membres de son personnel qui devront nécessairement en avoir connaissance dans le cadre de la présente convention, et à prendre toutes dispositions afin d'empêcher leur divulgation par ce personnel.

Le STIF s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles dans un autre but que celui décrit dans l'objet de la présente convention. Ces dispositions ne sauraient être interprétées comme lui conférant une autorisation ou un droit quelconque de licence d'exploitation industrielle ou commerciale des Informations Confidentielles.

3. La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles le STIF apporterait la preuve écrite :
 - qu'elles étaient en sa possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui soient communiquées ;
 - qu'elles sont, postérieurement tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la présente convention ;
 - qu'il les a licitement acquises d'un tiers sans engagement de secret.
4. Les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de 10 (dix) ans à compter de la date de la fin de la présente convention.

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

ARTICLE 7 – DEFINITION ET GESTION DES CONDITIONS D'EVOLUTION DES COUTS ET DES DELAIS

Article 7.1 – Force majeure et défaillance des industriels

En cas de force majeure entraînant notamment une modification des conditions de fabrication des autobus, ou en cas de défaillance des titulaires des marchés, la RATP devra en avvertir le STIF en comité de pilotage, afin que les parties puissent s'entendre sur les mesures à prendre, et le cas échéant soumettre les modifications qui devraient être prises pour accord au STIF, dans les conditions définies à l'article 6.

La RATP s'engage, en sa qualité de cocontractant vis-à-vis des tiers avec lesquels elle aura conclu un contrat pour la réalisation de l'investissement, notamment :

à prendre toutes mesures utiles et requises pour tenter de remédier à la situation dans les meilleurs délais et au moindre coût, de manière à ne pas affecter les conditions de réalisation et les modalités de financement de l'investissement ;

et à gérer tout litige, contentieux ou non, avec l'un quelconque de ses cocontractants ou tous autres tiers dans le cadre des contrats conclus pour la réalisation de l'investissement.

Article 7.2 – Avenants résultant d'évolutions de la réglementation

Les modifications réglementaires s'appliquant sur le territoire français postérieures à la date de signature de la présente convention, nécessitant de modifier les caractéristiques des autobus ou leurs conditions de réalisation devront être soumises au comité de suivi prévu à l'article 6.1 de la présente convention. Les parties conviennent que, dans le cas où ces modifications auraient un impact sur le coût ou délai de l'opération d'acquisition, leurs contributions seront ajustées à concurrence de leur contribution finale respective, à la date du constat de l'événement à l'origine de la variation du coût réel plafonné. Cet accord sera arrêté par le comité de pilotage de la gouvernance du matériel roulant rappelé à l'article 6-2.

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

Article 7.3 – Avenants dans le cadre du déroulement contractuel du marché

La prise en charge des avenants proposés par la RATP et le STIF sera validée en comité de pilotage prévu à l'article 6.2 de la présente convention.

Article 7.4 – Restitution au STIF des pénalités perçues par la RATP dans le cadre du marché

La RATP reversera au STIF à hauteur de sa part de contribution toutes les pénalités perçues du/de(s) constructeur(s) au titre de la présente, déduction faite de l'ensemble des frais que la RATP aurait eu à engager pour compenser des retards de livraison d'autobus dans les conditions décrites ci-après.

Tout événement qui conduirait au reversement de pénalités à la RATP par le constructeur sera examiné en comité de pilotage prévu à l'article 6.1 de la présente convention.

La RATP transmet au STIF les éléments suffisants et justifiés relatifs à :

- l'objet, la nature et le montant des pénalités ;
- la nature, le montant et les modalités de calcul des surcoûts d'exploitation liés aux mesures prises par la RATP.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à ces deux items.

Le solde positif entre les pénalités perçues par la RATP et les surcoûts liés aux mesures prises par la RATP viendra minorer le montant de la facture annuelle de la même année n adressée au STIF par la RATP au titre du contrat STIF-RATP et figurera sur une ligne de facture spécifique « reversement de pénalités » (cette ligne sera enregistrée en tant que charge au compte de résultat de la RATP). Il fera l'objet d'une notification du STIF à la RATP.

Article 7.5 – Autres situations

Les parties s'engagent à examiner en comité de pilotage toute autre situation que celles décrites ci-avant aux articles 7.1 à 7.4, ainsi que ses conséquences, y compris financières.

En tout état de cause, toutes modifications du programme d'investissements, ou des caractéristiques techniques des matériels proposées par une partie et avalisées par le comité de pilotage seront à la charge financière de cette partie demanderesse.

ARTICLE 8 – DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT

Article 8.1 – Echéanciers d'appels de fonds

La RATP établira semestriellement ses demandes de versement selon l'échéancier figurant en **annexe 2**. Cet échéancier pluriannuel sera actualisé et validé par le comité de suivi du matériel roulant. Ces demandes devront être transmises au STIF le 15 mai et le 31 octobre de chaque année.

Article 8.2 – Principes de versement

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

Les dépenses sont comptabilisées, dans les comptes de la RATP, selon plusieurs modalités, notamment :

- facture comptabilisée (réglée ou non);
- réception faite, et facture non parvenue.

Le suivi comptable de la RATP atteste du caractère engageant, pour la RATP, des appels de fonds ainsi émis.

Les extractions du système comptable de la RATP feront ainsi apparaître :

- en cas de facture comptabilisée, un identifiant des factures reçues des fournisseurs ;
- en cas de réception sans facture parvenue, un montant de charge à payer.

Ces extractions du système comptable permettront d'établir une assiette financière à partager entre financeurs dans la limite du coût réel plafonné pour la part du STIF, l'application du pourcentage (10-90, 50-50 ou 100-0) réalisera la liquidation de la facture émise.

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

Article 8.3 – Appels de fonds intermédiaires

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

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié de la prévision de dépenses pour le STIF pour l'année n, (actualisation de l'échéancier de versement objet de l'annexe) et les éventuels avenants à la Convention.

Le paiement du solde de l'année n fait l'objet du second paiement de l'année. Il correspond à la prévision de dépenses de l'année n et aux éventuels avenants à la convention, déduction faite de l'acompte versé au premier semestre de l'année n.

Les justificatifs de paiements relatifs à l'année n-1 seront présentés lors du 1^{er} acompte de l'année n. Ils viendront ainsi corriger, le cas échéant, l'acompte si les dépenses comptabilisées de l'année n-1 ont été différentes de celles prévues pour l'année n-1.

Ces justificatifs consistent en un listing retraçant l'ensemble des factures comptabilisées, les dépenses internes et les charges à payer, en distinguant ce qui relève des matériels et des équipements complémentaires et des outillages spécifiques. Les factures elles-mêmes seront transmises au STIF à sa demande.

Article 8.4 – Paiement du solde final

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

Avant chaque solde final, la RATP :

- réceptionne les éléments et accomplit toutes les formalités et opérations relevant de la RATP permettant la mise en service pour les usagers, notamment en termes de respect des contraintes et d'obligations de sécurité ;
- et transmet au STIF le bilan technique et financier lié à cet ordre de livraison et de service qui justifiera l'état du solde final, selon les modalités de l'article 9.

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

Article 8.5 – Modalités de paiement

Les paiements dus par le STIF à la RATP seront effectués dans un délai de 45 jours calendaires à compter de la date de réception par le STIF de la demande de versement, sous réserve que la RATP ait fourni au STIF, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées à l'article 8.3 ou à l'article 8.4, des conclusions des comités de pilotage et des éventuels avenants à la convention.

Dans le cas contraire, ce délai de 45 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP à l'agence centrale de la CALYON sous le numéro 31 489 000 10 00 1987 57 753 clé 47.

Article 8.6 – Prise en compte du contrat 2016-2020

Le montant des paiements tiendra compte du mécanisme d'ajustement prévu à l'article 91-2 « Ajustement à la fin du contrat » du contrat STIF-RATP 2016-2020.

ARTICLE 9 – BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

La RATP établira sous sa responsabilité un bilan physique et financier pour chaque ordre de livraison et de service émis qui sera examiné par le STIF au plus tard 1 an après la mise en service du dernier équipement livré dans le cadre de cet ordre de livraison et de service.

La première version du bilan sera transmise par la RATP au STIF au plus tard 10 mois après la mise en service du dernier équipement livré dans le cadre de cet ordre de livraison et de service.

Ce bilan présentera pour l'investissement le récapitulatif, sur la période de la convention, des informations demandées à l'article 6.1.

ARTICLE 10 – COMMUNICATION

La présente convention n'a pas pour objet de financer les opérations de communication associées au projet. Les parties s'engagent à examiner de manière concertée les opérations de communication dans le cadre des dispositions relatives à la communication prévues dans le contrat STIF-RATP 2016-2020.

ARTICLE 11 – PROPRIETE DES BIENS

Après le prononcé de leur réception par la RATP, les autobus objet de la présente convention, sont propriété du STIF, mais la RATP les utilise librement, pour les besoins d'exploitation des services de transport dont l'exécution lui est confiée conformément à l'article L. 1241-6 du code des transports, jusqu'à l'expiration des contrats d'exploitation.

Au terme de l'exploitation de ces services, les biens, tels que définis à l'article 2 de la présente convention, seront remis au STIF conformément à la Réglementation en vigueur à ce jour.

ARTICLE 12 – RESPONSABILITE

Sans préjudice des actions récursoires ou en garantie qu'elle pourrait exercer, la RATP, en tant qu'entité adjudicatrice, demeure responsable de l'exécution des marchés passés avec les industriels et du respect de la réglementation sur la sécurité des biens et des personnes.

Le STIF et la RATP seront néanmoins responsables, chacune l'une vis-à-vis de l'autre, des préjudices résultant de leur fait ou du fait de leurs préposés, causés dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

ARTICLE 13 – DUREE DE LA CONVENTION

Une fois signée par les parties, la présente convention prend effet à compter de la date de sa notification, par lettre recommandée avec accusé réception, par le STIF à la RATP.

La présente convention s'applique au financement de tous les ordres de livraison et de service ou commandes émis du 1er janvier 2016 jusqu'au 31 décembre 2018 dans le cadre des marchés d'acquisition d'autobus, d'équipements et d'outillages d'autobus.

Sans préjudice des durées de conservation des documents indiquées à l'article 6.2, la présente convention prendra fin au paiement du solde final tel que défini au 8.4.

ARTICLE 14 – RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas de manquements graves, par l'autre partie, d'une ou plusieurs de ses obligations contractuelles.

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

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

En cas de résiliation par le STIF et sous réserve que la RATP n'ait pas commis de manquements graves à ses obligations contractuelles, le STIF s'engage à rembourser à la RATP, sur la base d'un relevé de dépenses acquittées final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

La question du financement des investissements est une clause substantielle du contrat STIF-RATP 2016-2020, la présente convention de financement est la traduction de modalités d'application de ce volet du contrat. La résiliation de la présente convention ne saurait mettre en cause la pérennité du contrat 2016-2020, les principes de gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP ou les taux de subvention des matériels roulants et des biens associés sur lesquels les parties se sont accordées.

De ce fait, les conséquences de toutes natures liées à cette résiliation devront être nécessairement prises en compte par voie d'avenant dans le cadre du contrat STIF-RATP 2016-2020.

ARTICLE 15 – SUSPENSION DES PAIEMENTS

En cas de manquement grave aux obligations contractuelles et après mise en demeure de remédier au défaut sans effet après un délai de 30 jours ouvrés, le STIF se réserve le droit de suspendre, dans l'attente de la correction du défaut constaté, le versement des financements prévus par la présente convention, sans préjudice du versement par la RATP d'une indemnité compensant le préjudice éventuellement supporté par le STIF.

ARTICLE 16 – REGLEMENT DES DIFFERENDS

Les parties s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront déferés au Tribunal Administratif de Paris.

ARTICLE 17 – ANNEXES

Sont annexés au présent contrat, les documents à valeur contractuelle ci-après :

Annexe 1 : la décomposition du coût des investissements par nature (annexe confidentielle)

Annexe 2 : l'échéancier de versement

Annexe 3 : Informations complémentaires au protocole de gouvernance annexé au contrat STIF-RATP (annexe V-3) concernant les matériels roulants routiers

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux,

Le STIF

Représenté **par Sophie Mougard**

En sa qualité de Directrice Générale du STIF

Date :

La RATP

Représentée par **Marie-Claude Dupuis**

En sa qualité de Directrice du département MRB de la RATP

Date



Annexe 1 (CONFIDENTIELLE) : la décomposition du coût des investissements par nature

Annexe 2 : Echancier de versements en millions d'euros courants

	2016	2017	2018	Total
Total renouvellement	38.8	74.2	58.2	171.2
Financement STIF	3.88	7.42	5.82	17.12
Financement RATP	34.92	66.78	52.38	154.08

	2016	2017	2018	Total
Total développement	0	0	27.0	27.0
Financement STIF	0	0	27.0	27.0
Financement RATP	0	0	0	0

	2016	2017	2018	Total
Total expérimentations bus électriques	21.1	9.1	0	30.2
Financement STIF	10.55	4.55	0	15.1
Financement RATP	10.55	4.55	0	15.1

	2016	2017	2018	Total
Synthèse	59.9	83.3	85.2	228.4
Financement STIF	14.43	11.97	32.82	59.22
Financement RATP	45.47	71.33	52.38	169.18

Annexe 3 : Informations complémentaires au protocole de gouvernance annexé au contrat STIF-RATP (annexe V-3) concernant les matériels roulants routiers

a) Ordres de livraison et de service (OLS)

La RATP transmet au STIF dans un délai de 5 jours la copie des OLS relatifs aux commandes de matériels roulants routiers.

b) Inventaire du parc des matériels roulants routiers

L'inventaire physique est fourni mensuellement et l'inventaire comptable annuellement (actualisé au 31 décembre de chaque année) par la RATP au STIF.

Les informations complémentaires à intégrer à l'inventaire sont les suivantes :

- le numéro d'immatriculation,
- le gabarit de véhicules (articulé, standard, midibus, minibus),
- le type de motorisation (GNV, hybride, Electrique...),
- la norme Euro,
- le dépôt d'affectation.

L'inventaire des matériels roulants routiers, actualisé mensuellement, comporte :

- un onglet listant les matériels entrés sur le parc le mois précédent
- un autre onglet listant les matériels sortis du parc le mois précédent.

Ces deux onglets ont le même niveau de précision que l'onglet inventaire en détail d'informations.

c) Inventaires des matériels des lignes affrétées et des services délégués

A titre informatif, il est établi :

- un inventaire des lignes des services délégués
- un inventaire des véhicules des lignes affrétées

Ces deux inventaires présentent le même niveau d'information et de précision que l'inventaire des matériels roulants du parc RATP. Ils sont actualisés et transmis par la RATP au STIF mensuellement pour l'inventaire physique et annuellement pour l'inventaire comptable.