

Délibération n° 2009/0405

Séance du 8 avril 2009

**CONVENTION DE FINANCEMENT
ENTRE LE STIF ET LA RATP
AU TITRE DE L'ACQUISITION DU MATERIEL MI09
SUR LA LIGNE A DU RER**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la décision du Conseil du STIF n°2008/0448 relative à l'amélioration de la régularité et de la capacité de la ligne A du RER
- VU** le rapport n° 2009/0405 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 avril 2009 ;
- VU** l'avis de la commission de la qualité de service du 2 avril 2009 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 avril 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : d'approuver la convention de financement entre le STIF et la RATP et habiliter la directrice générale à la signer.

ARTICLE 2 : La directrice générale est mandatée pour négocier l'inscription des investissements d'infrastructure induits par l'arrivée des matériels MI09 sur la ligne A du RER, au sein du Plan Quadriennal d'Investissement du contrat STIF-RATP.

ARTICLE 3 : 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

Pour l'acquisition de matériel roulant « MI09 » pour le RER A

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n°2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 11 Avenue de Villars, 75007 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil en date du 27 mai 2009,

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 Pierre Mongin, en sa qualité de Président Directeur Général de la RATP,

ci-après dénommée la "RATP",

D'autre part,

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

SOMMAIRE

Article 1 – Objet du contrat	5
Article 2 – Champ d’application de la convention	5
Article 3 – Coût d’objectif de l’investissement	5
Article 3.1 – Définitions	5
Article 3.2 – Coût d’objectif initial	5
Article 3.3 – Coût d’objectif initial actualisé	6
Article 3.4 – Coût d’objectif révisé	6
Article 3.5 – Coût réel	6
Article 4– Plan de financement	6
Article 5 – Engagements de la RATP relatifs à l’investissement	7
Article 5.1 – Affectation exclusive à la ligne A	7
Article 5.2 – Pérennité et maintien en bon état de l’investissement	7
Article 5.3 – Cession des matériels roulants et équipements relatifs à l’investissement	7
Article 6 - Mesures destinées a faciliter le suivi de l’investissement	7
Article 6.1 – Comite de suivi de l’investissement	7
Article 6.1.1 – Rôle du comite de suivi	8
Article 6.1.2 – Informations/documents à fournir au comité de suivi annuel	8
Article 6.1.3 - Approbation préalable du STIF	9
Article 6.2 – Suivi de l’investissement	10
Article 6.3 – Confidentialité	10
Article 7 – Définition et Gestion des conditions d’évolution des coûts et des délais	11
Article 7.1 – Révision des prix du marché	11
Article 7.2 – Retard dans le calendrier de mise en service	11
Article 7.3 – Pénalités pour défaut de qualité de service	11
Article 7.4 - Coûts de maintenance du matériel MI09	12
Article 7.6 – force majeure et défaillance des industriels	12
Article 7.7 – Amendements résultant d’évolutions de la réglementation	12
Article 7.8 – Amendements dans le cadre du déroulement contractuel du marché	13
Article 7.9 – Engagement de production en période de pointe	13
Article 7.10 – Autres situations	13
Article 8 – Demandes de versement et modalités de paiement	14
Article 8.1 – Modalités des demandes de versement	14
Article 8.2 – Modalités de paiement	14
Article 8.3 – Paiement du solde final	14

Article 9 – Bilan physique et financier définitif	15
Article 10 – Durée de la convention	15
Article 11 – Propriété des biens	15
Article 12 – Communication	15
Article 13 – Différends	16
Article 14 – Annexes	16

IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIIT :

□ 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 participer au financement des investissements de la SNCF et de la RATP portant sur le matériel roulant et de leurs installations fixes en Ile-de-France, qu'il s'agisse de matériels et d'installations neufs ou de rénovation.

Le STIF contribue ou peut contribuer au financement de ces investissements :

- par les financements prévus au contrat d'exploitation conclus le 21 février 2008 entre le STIF et la RATP pour la période 2008-2011, ses avenants éventuels et le cas échéant aux contrats d'exploitation ultérieurs, ces contrats couvrant l'ensemble des charges des services de transports, notamment les dotations aux amortissements et les frais financiers,
- par le versement de subventions d'investissement.

Compte tenu de l'importance de sa contribution au financement de l'investissement objets de la présente convention, le STIF :

- souhaite être assuré de l'affectation du financement à ces investissements,
- souhaite que soit soumis à son approbation préalable les programmes relatifs à ces investissements et leur évolution, sans se substituer à l'exploitant en termes de savoir-faire et de responsabilité.

□ La RATP et la SNCF exploitent en commun la ligne A du RER. Pour cette exploitation, la RATP possède fin 2008 207 éléments (43 éléments MI 2N, 105 éléments MS61 et 59 éléments MI 84).

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 modalités de financement de l'investissement énumérés à l'article 2 ci-dessous, à réaliser par la RATP.

Les conséquences de cette convention seront prises en compte dans le contrat d'exploitation avec la RATP pour les années 2008-2011, et les suivants.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

L'investissement entrant dans le champ d'application de la présente convention de financement porte sur l'acquisition de 130 éléments à deux niveaux « MI09 », dont le descriptif technique figure en Annexe 1, conformément aux engagements du STIF en son Conseil du 09 juillet 2008.

Ces éléments sont destinés à remplacer les rames MI84 actuelles les moins capacitaires (30 trains soient 60 éléments MI09), puis les rames MS61 rénovées (35 trains soient 70 éléments MI09)

ARTICLE 3 – COUT D'OBJECTIF DE L'INVESTISSEMENT

Article 3.1 – Définitions

Quatre catégories de coût sont utilisées dans la présente convention :

- le "**coût d'objectif initial**" de l'investissement en euros, exprimé aux conditions économiques de juin 2008, défini à l'article 3.2 ;
- le "**coût d'objectif initial actualisé**", correspondant au coût d'objectif initial actualisé selon les modalités prévues à l'article 3.3
- le "**coût d'objectif révisé**", défini à l'article 3.4, correspondant au coût d'objectif initial actualisé révisé conformément aux stipulations de l'article 7 : il est validé par le comité de suivi dans les conditions prévues à l'article 6 ;
- le "**coût réel**", défini à l'article 3.5, correspondant au cumul en valeur courante des paiements effectués par la RATP en exécution des contrats conclus par elle pour la réalisation de l'investissement, et des éventuelles charges internes de la RATP. Il est constaté chaque année et à l'achèvement de l'investissement.

Article 3.2 – Coût d'objectif initial

Sur la base des éléments transmis par la RATP dans sa note du 13 juin 2008, intitulée « RER A : Améliorer la régularité », jointe en annexe, et conformément aux délibérations du Conseil de la RATP du 27 juin 2008, et du Conseil du STIF n°2008-0448 du 9 juillet 2008 (jointes en annexe), le coût d'objectif initial de l'investissement, s'élève, aux

conditions économiques de juin 2008, à 10 M€ par élément commandé et mis en service soit, 1,300 milliard d'euros pour 130 éléments MI 09.

Article 3.3 – Coût d'objectif initial actualisé

Le coût d'objectif initial actualisé correspond au coût d'objectif initial, actualisé d'après les indices et leur pondération figurant en annexe 5. L'impact de cette actualisation est plafonné à 3%. Au-delà d'une actualisation de 3% par an un examen particulier sera fait en comité de suivi.

Article 3.4 – Coût d'objectif révisé

Le Coût d'objectif initial actualisé pourra être révisé, le cas échéant, dans les conditions prévues à l'article 7, à l'occasion des réunions du comité de suivi dans les conditions prévues à l'article 6 : le montant ainsi revu constitue le coût d'objectif révisé de l'investissement.

Article 3.5 – Coût réel

Le coût réel de réalisation de l'investissement est défini comme la somme en valeur courante des paiements effectués par la RATP en exécution des contrats conclus pour la réalisation de l'investissement. Il résultera notamment de l'application de la formule de révision des prix contractualisée entre la RATP et les industriels titulaires des marchés conclus pour la réalisation de l'investissement, et des modifications techniques ou commerciales éventuellement réalisées dans les conditions prévues à l'article 7.

Pour être comparables, tous les coûts doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (juin 2008), par application des indices et pondération définitivement retenus.

ARTICLE 4– PLAN DE FINANCEMENT

Le financement du programme d'acquisition des MI 09 est assuré par

- le STIF, à hauteur de 50% du coût d'objectif initial actualisé défini à l'article 3.3.
- la RATP, à hauteur du coût réel après déduction de la subvention versée par le STIF.

La subvention versée par le STIF s'entend pour 130 éléments MI 09 commandés.

Dans le cas où le nombre d'éléments réellement commandés par la RATP est inférieur à 130 éléments, la subvention du STIF sera diminuée de 5 M€ (conditions économiques de juin 2008) par élément non commandé avant le comité de suivi de l'année 2011.

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

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

Le détail du plan de financement de l'investissement est décrit à l'annexe 3.

ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS DE LA RATP RELATIFS A L'INVESTISSEMENT

ARTICLE 5.1 – AFFECTATION EXCLUSIVE A LA LIGNE A

Le matériel roulant prévu dans le cadre de l'investissement est destiné à circuler sur la ligne A du RER du réseau francilien.

Toute utilisation commerciale de ce matériel par la RATP pour assurer des services de transport sur d'autres lignes de ce réseau devra faire l'objet d'un accord préalable du STIF, voire, s'il y a lieu, d'un avenant à la présente convention et/ou au contrat d'exploitation.

En cas d'urgence, et à titre exceptionnel, l'utilisation commerciale du matériel roulant en dehors de la ligne A pourra faire l'objet d'une information écrite adressée au STIF.

Dans tous les cas, l'utilisation commerciale du matériel en dehors de la ligne A donnera lieu à une atténuation des charges prévues dans les contrats d'exploitation.

ARTICLE 5.2 – PERENNITE ET MAINTIEN EN BON ETAT DE L'INVESTISSEMENT

La RATP s'engage à effectuer toutes diligences et prendre toutes mesures utiles et requises pour assurer la pérennité et le bon état de fonctionnement et d'entretien des équipements résultant de l'investissement, conformément à leur usage et destination, dans un souci de qualité et de sécurité pour les usagers du réseau francilien.

ARTICLE 5.3 – CESSIION DES MATERIELS ROULANTS ET EQUIPEMENTS RELATIFS A L'INVESTISSEMENT

En cas de cession de matériels roulants et/ou d'équipements compris dans l'investissement, la RATP s'engage à obtenir l'accord préalable écrit du STIF.

Le produit de la cession devra être reversé, pour partie au STIF au prorata du montant de sa contribution au coût réel au sens de l'article 3.5 de l'actif cédé à la date de la cession.

Un avenant à la présente convention et, s'il y a lieu, au contrat d'exploitation devra être conclu entre les parties.

Cet article n'est toutefois pas applicable aux cessions entre la RATP et la SNCF, à la double condition que :

- les matériels roulant et/ou équipements compris dans l'investissement demeurent exploités sur le réseau francilien ;
- cette cession entre la RATP et la SNCF soit, globalement, financièrement neutre pour le STIF.

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

ARTICLE 6.1 – COMITE DE SUIVI DE L'INVESTISSEMENT

Les parties conviennent de la mise en place d'un comité de suivi de l'investissement.

Le comité de suivi est composé de représentants du STIF et de la RATP, désignés par leur directeur respectif. Il est coprésidé par la directrice générale du STIF ou son représentant désigné et par le président de la RATP ou son représentant désigné.

Article 6.1.1 – Rôle du comité de suivi

Le comité de suivi est chargé de suivre la réalisation de l'investissement et les modalités de financement de ces investissements. Il examinera en particulier :

- le coût d'objectif, ses composantes et leur évolution, en euros courants et constants,
- les conditions de réalisation de l'investissement en cours et à réaliser par la RATP, dont le calendrier d'investissement défini en annexe 2,
- le 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,
- le bilan financier annuel de l'investissement, tel que prévu à l'article 6.1.2,
- toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments mentionnés au paragraphe précédent, ainsi que sur le confort, la régularité et la qualité du service aux usagers franciliens,
- ainsi que tout autre point relatif à l'investissement mis à l'ordre du jour par l'une ou l'autre des parties.

Le comité de suivi recommande les actions à prendre en fonction de la situation constatée.

Il se réunit au moins une fois par an, avant le 31 octobre et, en tant que de besoin, à la demande expresse et motivée de l'une ou l'autre des parties.

Le comité de suivi examine en particulier l'exécution du programme d'investissements de l'année précédente et le bilan financier annuel, se prononce sur la réalisation du programme d'investissements de l'année en cours et le projet de programme des années suivantes.

Le comité de suivi peut, à l'unanimité, approuver l'anticipation du calendrier de mise en service des éléments figurant à l'annexe 2.

Article 6.1.2 – Informations/documents à fournir au comité de suivi annuel

Tous informations et documents utiles devront être transmis par la RATP au STIF, au plus tard 20 jours ouvrés avant la date de la tenue du comité de suivi, notamment ceux concernant :

- Le bilan financier annuel de l'investissement comportant notamment :
 - Les éléments suivants issus de la comptabilité de l'entreprise :
 - Le tableau de passage des immobilisations concernées par l'investissement indiquant par nature d'immobilisation, la valeur brute, le total des amortissements passés et la valeur nette comptable de l'année considérée ;
 - Le tableau de passage des provisions concernant les équipements concernés présentant le solde initial, les dotations/reprises de l'année et le solde final de l'année considérée,

- l'inventaire comptable des biens et équipements afférents à l'investissement ;
- Les frais financiers, les locations de matériels, la production immobilisée et les produits de cession générés par l'investissement objet de la présente convention ;
- le coût de possession de l'investissement (coûts d'exploitation et de maintenance induits) en distinguant notamment le coût de l'énergie, de la main d'œuvre et des interventions en ligne.
- Les éléments extra-comptables suivants :
 - pour l'investissement, une décomposition du coût d'objectif initial, actualisé, révisé et réel ;
 - le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan, présentées par financeur et au global, y compris les facturations internes ;
 - la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer par chaque financeur (plan de financement et échéancier de versements actualisés);
 - l'évolution des indices arrêtés selon les modalités de l'article 3.3 et des indices composant la formule de révision appliquée dans le cadre du contrat conclu par la RATP pour la réalisation de l'investissement.
- le bilan physique annuel de l'investissement :
 - le calendrier actualisé des livraisons de l'investissement prévu à l'annexe 2 ;
 - l'inventaire physique des biens et équipements afférents à l'investissement ;
 - les conditions de réalisation de l'investissement.
- les éléments relatifs aux marchés : les cahiers des charges et les marchés définitifs (y compris leurs avenants le cas échéant), signés par les titulaires ;
- et, d'une manière générale, toute modification technique, financière ou autre apportée à l'investissement.

Le comité de suivi pourra demander la communication de tous autres documents ou éléments d'information qu'il jugera utile à la réalisation de sa mission.

Le STIF se réserve en tout état de cause le droit de solliciter, à tout moment, la communication de tous documents ou informations, comptables et extra-comptables relatifs à l'investissement et de faire procéder à tout audit sur le coût d'objectif, ses composantes, le coût réel et les modalités de financement de l'investissement.

Article 6.1.3 - Approbation préalable du STIF

Les parties conviennent, dans le cadre de ce comité de suivi, de soumettre à l'approbation préalable du comité de suivi:

- toute décision modifiant le contenu de l'investissement, les modalités de financement et le calendrier de livraison de l'investissement visé à l'annexe 2;

- et toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments mentionnés au paragraphe précédent, ainsi que sur le coût d'exploitation, le confort, la régularité et la qualité du service aux usagers franciliens.

Au vu des éléments qui lui auront été exposés et transmis par la RATP, et des débats du comité de suivi, ce dernier prendra position sur la décision envisagée et ses conséquences.

La RATP s'engage à prendre en compte l'avis rendu par le comité de suivi et à prendre toutes mesures utiles et requises pour s'y conformer. Un avenant à la présente convention et, s'il y a lieu, au contrat d'exploitation, pourra être conclu.

En toute hypothèse, la RATP, en sa qualité de propriétaire du matériel roulant, demeurera seule responsable du respect des obligations légales et réglementaires qui lui incombent en matière d'investissements, en particulier, en ce qui concerne la sécurité des biens et des personnes. La RATP ne pourra à ce titre rechercher, d'une quelconque manière que ce soit, la responsabilité du STIF, sauf faute du STIF et/ou manquement de ce dernier à une obligation légale ou réglementaire lui incombant

ARTICLE 6.2 – 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 objets de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, tous 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.

Une pénalité de 1 000 € HT par information ou document prévu ci-dessus et par jour ouvrable de retard, sera appliquée en cas de retard dans la transmission de ces informations et/ou documents. Cette pénalité ne pourra excéder un plafond de 30000 € HT.

ARTICLE 6.3 – CONFIDENTIALITE

Les informations et/ou documents communiqués au STIF par la RATP dans le cadre des comités de suivi ou en tout autre occasion sont confidentielles et ne sauraient être communiqués par le STIF à des tiers . Un protocole d'accord de confidentialité est joint en annexe

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

ARTICLE 7.1 – REVISION DES PRIX DU MARCHÉ

Les modalités de financement décrites à l'article 4 impliquent que toute variation à la baisse du coût réel par rapport au coût d'objectif initial actualisé est répartie annuellement au prorata du financement de chaque partie. Si le coût réel est supérieur au coût objectif initial actualisé, la contribution du STIF reste limitée à 50% du coût d'objectif initial actualisé.

ARTICLE 7.2 – RETARD DANS LE CALENDRIER DE MISE EN SERVICE

La présente convention porte sur le renouvellement du matériel roulant de la ligne RER A. Elle constitue un élément essentiel du plan d'amélioration de la régularité de la ligne. Compte tenu de l'urgence à améliorer la régularité de la ligne et le confort des voyageurs, le délai de réalisation de l'investissement constitue un critère prépondérant du choix de remplacer les matériels roulants actuels par les MI 09 et un enjeu primordial pour le STIF.

L'annexe 2 présente le calendrier de mise en service des nouvelles rames, détaillé trimestre par trimestre. Tout écart, hors application de l'article 7.5, entre le nombre cumulé de rames effectivement mises en service et le nombre cumulé prévisionnel donne lieu à application par le STIF d'une pénalité calculée sur la base de 1/1000 du coût initial actualisé d'un élément par mois pour la mise en service du premier élément.

Pour les éléments suivants, la pénalité sera calculée sur la base de 1/2000 du coût initial actualisé d'un élément par semaine de retard pour sa mise en service, sur la base du calendrier précis de mise en service des éléments au cours de l'année suivante transmis par la RATP dans le cadre du comité de suivi.

Le montant total de cette pénalité est plafonné à 10% du coût initial actualisé.

Cependant, il n'y a pas de pénalité applicable en cas de non respect du calendrier de mise en service des éléments, dû à un cas de force majeure tel que défini à l'article 7.6.

ARTICLE 7.3 – PENALITES POUR DEF AUT DE QUALITE DE SERVICE

La mise en service progressive des MI 09 sur la ligne A du RER est assortie chaque année, et en fonction des calendriers effectifs de mise en circulation, d'obligations d'amélioration de la régularité liée au matériel roulant.

Un objectif d'amélioration de la régularité, sur la seule composante matériel roulant, sera fixé dans les contrats d'exploitation des périodes concernées en fonction du rythme de déploiement prévu dans la présente convention.

Il sera décliné sur une base annuelle en fonction du pourcentage d'éléments nouveaux mis en circulation. Sur la base d'une diminution de 50% du nombre d'incidents par train suivi, l'objectif d'amélioration au terme du déploiement des nouveaux matériels est fixé à 4 points de régularité (au sens du contrat d'exploitation 2008-2011) par rapport à la situation de l'année 2008..

La mise en œuvre de ces dispositions sera réalisée dans le cadre des contrats d'exploitation des périodes concernées.

ARTICLE 7.4 - COUTS DE MAINTENANCE DU MATERIEL MI09

Le coût de maintenance des éléments MI 09, pris en compte dans les futurs contrats d'exploitation, est plafonné à 0,56 € HT 2007 par VK jusqu'en 2050.

Ces mesures ne s'appliquent qu'à compter de deux ans après la mise en service du dernier élément MI 09.

Afin de permettre une comparaison dans le temps, le taux d'actualisation annuel du coût de maintenance retenu sera celui des contrats en vigueur.

Toute augmentation devra être justifiée et argumentée. Ce montant ne comprend pas les frais généraux d'ateliers, le nettoyage des rames et les outillages.

Le STIF demandera à l'opérateur responsable de la maintenance, à savoir la RATP, une présentation détaillée et argumentée des différents postes.

Article 7.5 – Accélération de la cadence de mise en service en cours de marché

Les conséquences financières qui résultent d'une accélération des cadences de mise en service prévues dans les marchés sont calculées selon les modalités contractuelles convenues avec le ou les industriels.

Un avenant à la présente convention sera alors établi le cas échéant après avis du comité de suivi.

ARTICLE 7.6 – FORCE MAJEURE ET DEFAILLANCE DES INDUSTRIELS

En cas de force majeure entraînant une augmentation du coût objectif ou en cas de défaillance du titulaire du marché MI09 pendant plus de 6 mois, les parties conviennent que leurs contributions seront ajustées par le comité de suivi, à due concurrence de leur contribution respective, à la date du constat de l'événement.

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

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 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 7.7 – AMENDEMENTS RESULTANT D'ÉVOLUTIONS DE LA REGLEMENTATION

Les modifications apportées aux textes (notamment en droit national ou communautaire) postérieures à la date de signature de la présente convention, nécessitant un avenant à la présente convention, feront l'objet d'un examen en comité de suivi. Les parties conviennent que, dans le cas où ces modifications auraient un impact sur le coût ou délai de l'opération, 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 objectif. Cet accord sera arrêté par le comité de suivi.

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

Cet article ne s'applique pas au cas où les nécessaires demandes de dérogation à la réglementation en vigueur à la date de signature de la présente convention seraient rejetées. Dans ce cas, toutes les modifications seraient à la charge exclusive de la RATP.

ARTICLE 7.8 – AMENDEMENTS DANS LE CADRE DU DEROULEMENT CONTRACTUEL DU MARCHE

Le comité de suivi examinera la prise en charge des amendements proposés par la RATP et le STIF.

ARTICLE 7.9 – ENGAGEMENT DE PRODUCTION EN PERIODE DE POINTE

La mise en service progressive des rames MI09 faisant l'objet de la présente convention sur la ligne A du RER doit s'accompagner d'une amélioration du nombre de trains circulant à l'heure de pointe sur le tronçon central, pour atteindre l'objectif de l'offre de référence de 30 trains par heure en exploitation normale, une fois la totalité des éléments MI09 mis en service.

L'engagement de production de l'offre de référence en période de pointe du tronçon central de la ligne A du RER (soit 30 trains par heure), sera assorti d'une franchise annuelle. Cette franchise sera appréciée sur une période couvrant la pointe du matin et celle du soir.

Les modalités de mesures de l'indicateur associé au suivi de cet engagement, et du calcul de la franchise correspondante, seront définies conjointement par les parties avant fin 2009, pour une application dès la mise en service commercial de la première rame MI 09 faisant l'objet de la présente convention.

A défaut d'accord à cette date, la franchise appliquée s'élèvera à 4%, et le montant unitaire de la pénalité s'élèvera à 12,81€ HT 2007 par VK non produit (par rapport à l'offre de référence diminuée de la franchise précitée), calculé sur la longueur totale des missions ne circulant pas sur le tronçon central à l'heure de pointe.

Le montant plafond annuel sera fixé à 2M€ HT 2007.

Les périodes concernées seront 7h30 à 9h30 pour la pointe du matin, et 17h00-19h00 pour la pointe du soir.

Cet engagement sera repris dans les contrats d'exploitation STIF-RATP 2008-2011 et ultérieurs

ARTICLE 7.10 – AUTRES SITUATIONS

Les parties s'engagent à examiner en comité de suivi toute autre situation que celles décrites ci-avant aux articles 7.1 à 7.9, ainsi que ses conséquences, y compris financières.

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

ARTICLE 8 – DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT

ARTICLE 8.1 – MODALITES DES DEMANDES DE VERSEMENT

La RATP établira semestriellement ses demandes de versement sous réserve de son respect du calendrier d'investissement et de mise en service. Ces demandes devront être transmises au STIF le 15 mai et le 31 octobre de chaque année exception faite pour le premier semestre 2009.

Les montants de l'échéancier de versements seront, le cas échéant, révisés lors de chaque comité de suivi en fonction des indices d'actualisation arrêtés selon les modalités de l'article 3.3 et des conditions effectives de réalisation de l'investissement.

ARTICLE 8.2 – MODALITES DE PAIEMENT

Les versements du STIF sont réalisés selon l'échéancier figurant en annexe 3.

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié du coût d'objectif initial actualisé pour l'année n, tel qu'acté par le comité de suivi de l'année n-1 (actualisation du plan de financement, objet de l'annexe 3) et les éventuels avenants à la convention.

Dans le contexte du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, le premier versement de l'année 2009 (acompte du 1^{er} semestre 2009) sera réalisé avant la fin du premier semestre. Le versement de l'acompte du deuxième semestre 2009 sera versé après transmission au STIF du marché signé par la RATP et l'entreprise attributaire.

Le paiement du solde de l'année n fait l'objet du second paiement de l'année. Il correspond au coût d'objectif initial actualisé de l'année n, tel qu'acté par le comité de suivi de l'année n et les éventuels avenants à la convention, déduction faite d'une part des éventuelles pénalités conformément aux articles 6 et 7, et d'autre part de l'acompte versé au premier semestre de l'année n.

Exception faite pour l'acompte du 1^{er} semestre 2009, 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 fournis au STIF, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées à l'article 6, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce délais de 45 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

A défaut de paiement dans ce délai, les sommes dues seront augmentées d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

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 8.3 – PAIEMENT DU SOLDE FINAL

Le solde final dû par le STIF représente 5% des sommes totales dues par le STIF. Le paiement de ce solde final par le STIF à la RATP est subordonné à :

- la réception des éléments par la RATP et l'accomplissement de toutes 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 à la fourniture du bilan technique et financier qui justifiera l'état du solde final, selon les modalités de l'article 9.

ARTICLE 9 – BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DEFINITIF

La RATP établira sous sa responsabilité un bilan physique et financier définitif pour l'investissement qui sera examiné par le STIF au plus tard deux ans après la mise en service du dernier équipement livré.

Ce bilan présentera pour l'investissement le récapitulatif, sur la période de la convention, des informations demandées à l'article 6.1.2.

ARTICLE 10 – DUREE DE LA CONVENTION

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 prendra fin à la radiation de l'ensemble des éléments.

ARTICLE 11 – PROPRIETE DES BIENS

Les rames MI 09 objet de la présente convention sont propriété de la RATP. Au terme de l'exploitation de la ligne A par la RATP, le STIF aura la faculté de racheter ou faire racheter par un tiers les éléments MI 09 objet de la présente convention.

Les conditions de transfert de propriété seront traitées dans le cadre général de mise en œuvre du règlement OSP.

ARTICLE 12 – COMMUNICATION

Actions de communication :

La présente convention n'a pas pour objet de financer les opérations de communication associées au projet. Les parties s'engagent à examiner de manière concertée les opérations de communication dans le cadre d'un comité spécifique. La RATP 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.

Habillage :

Habillage et design intérieur :

La RATP associera étroitement le STIF tout au long du processus d'élaboration (de la rédaction du cahier des charges jusqu'à la validation finale) de la livrée intérieure.

L'habillage intérieur intégrera par ailleurs le logo du STIF. Ce dernier devra être apposé à l'intérieur des véhicules, à une taille équivalente à celui de la RATP et à un emplacement à définir.

Habillage et design extérieur :

Tous les éléments MI09 auront un habillage identique.

Cet habillage sera conçu, en liaison avec la RATP, suivant la charte du STIF relative au matériel roulant en Ile-de-France. Les principes généraux de cette charte, jointe à cette convention, permettent d'indiquer au voyageur l'appartenance de la ligne A au réseau régional des transports franciliens et d'intégrer l'identité du transporteur de façon visible et harmonieuse.

Dans un calendrier précis et fixé à l'avance, la RATP et le STIF concevront cet habillage ensemble. Il devra être validé par les deux parties, la décision finale revenant au STIF en cas de désaccord.

Le coût des études et de l'application de cet habillage est compris dans le budget de la présente opération.

ARTICLE 13 – DIFFERENDS

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours.

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

ARTICLE 14 – ANNEXES

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

- | | |
|-----------|--|
| Annexe 1. | DESCRIPTIF TECHNIQUE D'UN NOUVEAU MATERIEL ROULANT A DEUX NIVEAUX, LE MI09, DESTINE A LA LIGNE A |
| Annexe 2. | CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ET DECOMPOSITION DU COUT DE L'INVESTISSEMENT PAR NATURE |
| Annexe 3. | PLAN DE FINANCEMENT ET ECHEANCIER DE VERSEMENT SUR LA BASE DU COUT OBJECTIF INITIAL |
| Annexe 4. | ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET REPRISE DE SUBVENTIONS DES MATERIELS CONCERNES |
| Annexe 5. | INDEXATION DES VERSEMENTS DU STIF |

- Annexe 6. PROTOCOLE D'ACCORD DE CONFIDENTIALITE
- Annexe 7. DETAILS DES COUTS D'EXPLOITATION DES MI 09
- Annexe 8. DELIBERATION DU CONSEIL DE LA RATP DU 27 JUIN 2008
- Annexe 9. DELIBERATION DU CONSEIL DU STIF DU 9 JUILLET 2008
- Annexe 10. CHARTE D'HABILLAGE DU MATERIEL ROULANT EN ILE-DE-FRANCE
- Annexe 11. « RER A : AMELIORER LA REGULARITE », NOTE RATP DU 13 JUIN 2008

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux,

Le STIF
représenté par Sophie Mougard
en sa qualité de Directrice Générale du STIF
Date :

La RATP
représentée par Pierre Mongin
en sa qualité de Président Directeur Général
de la RATP

Date :



CONVENTION DE FINANCEMENT

Pour l'acquisition de matériel roulant « MI09 » pour le RER A

ANNEXES

Convention de financement pour l'acquisition de matériel roulant « MI 09 » pour le RER A

-

Annexe 1 : Descriptif technique d'un nouveau matériel roulant à deux niveaux, le MI09, destiné à la ligne A.

ABREVIATIONS	3
1. Caractéristiques du matériel MI09 demandées au cahier des charges	4
Caractéristiques principales	4
Caractéristiques pour le service des voyageurs	4
Caractéristiques techniques	5
2. Les STI dont l'application est obligatoire	7
STI Bruit	7
STI PMR7	
STI Tunnel	7

ABREVIATIONS

BIRMTG NO	Bureau Interdépartemental des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés Nord-Ouest
DCE	Dossier de Consultation des Entreprises
DDS	Dossier de Définition de Sécurité
DPS	Dossier Préliminaire de Sécurité
DREIF	Direction Régionale des Equipements d'Ile de France
DS	Dossier de Sécurité
EOQA	Expert ou Organisme Qualifié Agréé
EPSF	Etablissement public de Sécurité Ferroviaire
ESF	Entité Etudes Sûreté de Fonctionnement de l'unité Etudes
ET	Unité Etudes du département MRF
GAME	Globalement Au Moins Equivalent
KCVB	Contrôle de Vitesse sur Branches de la ligne A
MI09	Matériel d'Interconnexion objet de ce projet
MI2N	Matériel d'Interconnexion à 2 Niveaux (actuellement en exploitation sur la ligne A)
MI84	Matériel d'Interconnexion (actuellement en exploitation sur la ligne A)
MRF	Département Matériel Roulant Ferroviaire
MS61	Matériel Suburbain (actuellement en exploitation sur la ligne A)
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
RER	Réseau Express Régional
RFN	Réseau Ferré National
SACEM	Système d'Aide à la Conduite, à l'Exploitation et à la Maintenance
STI	Spécification Technique d'Interopérabilité
STIF	Syndicat des Transports d'Ile de France
STPG	Sécurité des Transports Publics Guidés
STRMTG	Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
UM	Unités Multiples
US	Unité Simple

1. CARACTERISTIQUES DU MATERIEL MI09 DEMANDEES AU CAHIER DES CHARGES

Caractéristiques principales

Le matériel est spécifié pour pouvoir circuler sur la ligne RER A de façon compatible avec le MI2N actuel, tant sur l'aspect de composition des trains que sur celui des principes fonctionnels essentiels.

L'élément automoteur est composé de 5 voitures, avec une longueur hors tout de 112 mètres pour être compatible avec l'infrastructure sur laquelle il circulera. Cet élément est indéformable, il peut fonctionner en unité simple (US) et en unités multiples (UM) avec un élément identique ou, comme demandé en option aux soumissionnaires pour évaluation, avec ceux actuellement en service. L'identité fonctionnelle serait alors totale sur la base des fonctionnalités existantes du matériel MI2N actuel.

Le nouveau matériel est conçu pour pouvoir circuler à la vitesse maximale de 120 km/h. Ses performances dynamiques (accélération et freinage) devront être au minimum celles du matériel MI2N actuel jusqu'à cette vitesse maximale.

Caractéristiques pour le service des voyageurs

Afin de bénéficier de l'expérience acquise, l'architecture de caisse du MI09 est aussi proche que possible de celle du MI2N.

Les compartiments des voyageurs sont répartis sur deux niveaux, à l'exception des extrémités des voitures conçues sur un seul niveau. L'accès à ces compartiments s'effectue par trois portes d'accès par face latérale, positionnées (pour être compatibles avec l'installation éventuelle de façades de quais) et dimensionnées au plus près (largeur de 2 mètres) du matériel MI2N actuel. Les portes sont louvoyantes et coulissantes ou simplement coulissantes.

La hauteur du plancher du train et la largeur au niveau du seuil de portes intégreront les contraintes liées à l'accessibilité. Rappel : hauteurs de quai en zone de la RATP, 1050 mm et 920 mm sur la partie de RFN.

En matière d'accessibilité des UFR, décision a été prise par la RATP de l'obtenir grâce à un équipement de quai unique compatible avec le MI2N et le MI09.

Les aménagements intérieurs des voitures sont inspirés du MI2N actuel. Toutefois la diminution des volumes des armoires techniques sans doute permise par l'évolution technologique des 20 dernières années, doit être mise à profit pour augmenter la surface utile des plateformes.

L'accès aux compartiments de voyageurs supérieur et inférieur s'effectue depuis chaque plateforme par deux escaliers latéraux. La largeur utile minimale des escaliers est celle du matériel MI2N actuel, la profondeur et la hauteur des marches respecteront les normes en vigueur, au moins dans le cas des escaliers bas.

L'agencement des sièges des compartiments de voyageurs, ainsi que le taux de places assises sont à préciser, la capacité totale d'un train de deux éléments devant être égale ou supérieure à celle d'un MI2N actuel (rappel :

904 places assises et 2540 places avec 4 voyageurs debout par m²). Quel que soit le diagramme de siège retenu, la notion d'évolution possible de ce devra être prise en compte.

Pour le confort des voyageurs debout, des barres de préhension verticales et de section circulaire située à l'aplomb de chaque ligne de dossiers de sièges permettent aux voyageurs d'avoir des points d'appui corrects. Sur les plateformes, des barres de maintien fournissent aux voyageurs un nombre important de points de préhension. Des barres de préhension verticales sont également implantées de chaque côté de l'accès des portes des compartiments de voyageurs.

Les études de Design doivent permettre d'actualiser principalement l'image intérieure du matériel en service et si possible donner plus de perspective aux voyageurs assis dans les compartiments. L'exercice est difficile mais l'expérience en cours, menée sur le futur matériel roulant de la ligne 1, le MP05, montre que dans une structure reconduite il est possible de créer une ambiance très différente.

Les voitures sont dotées d'un système d'informations sonores et visuelles offrant à minima les fonctionnalités du matériel M12N actuel, tout en permettant par des prédispositions techniques, des évolutions futures : outre la reconduction de plans de ligne dynamique, compartiments et plateformes seront dotés d'écrans permettant de diffuser des informations sur le trafic et d'autres de diffuser des informations de détente.

La mise en relation d'un voyageur avec le conducteur par l'actionnement d'un signal d'alarme, depuis le compartiment de voyageurs, est identique au matériel M12N actuel. Le réarmement à distance d'un signal d'alarme actionné est rendu possible au conducteur après prise de connaissance de la situation grâce à la vidéo protection.

Les baies sont disposées comme sur le matériel M12N actuel : elles sont dotées d'ouvrants coulissants dans les compartiments supérieurs et basculants intérieurs dans les compartiments inférieurs.

Le confort climatique est assuré dans les voitures, par un système de chauffage et de ventilation réfrigérée, offrant les performances de celui équipant le matériel M12N actuel.

Le confort acoustique est exprimé par des valeurs correspondant aux niveaux sonores globaux maximums, qui devront être inférieures à celles caractérisant le matériel M12N actuel et celles fixées par la STI « Bruit ».

Un système de vidéo protection équipe les compartiments de voyageurs. Il permet l'enregistrement et la sauvegarde des images et du son associé provenant respectivement de caméras et de micros d'ambiance en nombre suffisant installés dans les compartiments de voyageurs. Des mesures conservatoires sont à prévoir pour qu'il soit ultérieurement possible de transmettre en temps réel ou différé les images enregistrées.

Caractéristiques techniques

Ce matériel est bi-courant pour pouvoir circuler sur les lignes RATP et RFN alimentées en 1500 V continu ou 25 000 V 50 Hz, avec commutation automatique au passage des sections de séparation correspondantes.

Il est équipé du dispositif de contrôle continu de vitesse de la ligne A (SACEM et KCVB), des systèmes de radio sol-train en service sur le réseau RER, et du

système de télé-visualisation des quais semi-embarquée à l'identique du matériel MI2N actuel.

Les systèmes de sécurité de la conduite et d'enregistrement des événements de conduite sont reconduits fonctionnellement dans leur intégralité conformément à la dernière version en vigueur du matériel MI2N actuel. Les enregistrements des événements de conduite sont les mêmes que ceux du matériel MI2N actuel, et les cassettes d'enregistrements devront pouvoir être lues par le même logiciel de dépouillement et de visualisation, ainsi que par le système d'analyse et de traitement de la SNCF situé à Lyon. Les évolutions technologiques devront permettre de diminuer sensiblement la taille des cassettes d'enregistrement.

La mise en mouvement du train n'est possible qu'avec les portes maintenues fermées, ce qui se traduit par le contrôle préalable de la fermeture et de verrouillage, pour obtenir la mise en mouvement.

Un dispositif d'inhibition du frein de secours permettant d'atteindre une gare en cas d'actionnement d'un signal d'alarme est prévu. Il est du même type que celui du matériel actuel, permettant l'auto-activation du dispositif à bord du train.

Les performances de traction et de freinage du MI2N actuel sont reconduites afin d'une part de disposer des performances dynamiques compatibles avec l'exploitation de la ligne A et d'autre part d'assurer, lors d'un couplage entre un MI2N et un MI09, si cette option est retenue, un comportement homogène du train. L'élément MI2N est composé de deux remorques encadrant trois motrices. Il est admis que soit proposé une composition avec seulement deux motrices intermédiaires, si cette optimisation technique et économique garantit les performances de traction souhaitées, y compris en régime dégradé. De même, une motorisation répartie sur l'ensemble des voitures, chacune étant équipée d'un bogie moteur et d'un bogie porteur, par exemple, n'est pas à exclure. Tous les bogies moteurs freinent électriquement par récupération, l'efficacité de ce mode de freinage limitant l'émission de poussières générées par le frein à friction.

Chaque cabine de conduite est équipée de deux portes latérales pour l'accès depuis l'extérieur d'au moins 500 mm de passage libre et d'une porte d'accès au compartiment de voyageurs de même largeur. L'accès est protégé par une serrure de sécurité manœuvrable depuis l'extérieur du train.

Les dispositions relatives à la sécurité passive sont appliquées, pour rendre les nouveaux trains équivalents aux trains actuels en terme d'efficacité pour la protection des personnes, conducteurs et voyageurs.

Le poste de conduite du conducteur doit permettre la conduite en position assise. La visibilité s'effectue au travers d'un pare-brise, permettant notamment la visibilité des signaux suivant les normes en vigueur.

Afin de faciliter son pelliculage, le pare-brise devra être plan dans la mesure du possible. Des essuie-glaces équipés de lave-glaces doivent offrir la surface de balayage la plus grande possible.

L'ensemble des aménagements intérieurs de la cabine de conduite du matériel MI2N actuel sont reconduits, et notamment les dispositions en matière de confort climatique.

Le siège du conducteur sera identique à celui du matériel MI2N actuel.

Le poste de conduite est équipé des fonctions de sécurité et d'aide à la conduite identiques au matériel MI2N actuel. Les appareillages utilisés pour

la conduite du train sont répartis suivant quatre zones correspondant chacune à un regroupement fonctionnel des appareillages très voisins de ceux du matériel M12N actuel.

Les évolutions fonctionnelles et techniques, ainsi que les outils de diagnostic, permettant de minimiser les temps d'intervention du conducteur lors d'avaries au matériel roulant, devront être recherchées dès la conception du matériel.

2. LES STI DONT L'APPLICATION EST OBLIGATOIRE

Le champ d'application des STI est le réseau transeuropéen.

Une partie de la ligne A exploitée par la SNCF (réseau RFN) est concernée par le champ d'application des STI.

Le DCE réalisé par la RATP intègre la conformité aux STI.

STI Bruit

STI PMR

STI Tunnel

Selon la RATP, la STI Tunnel est sans objet pour ce projet du fait de la configuration de la ligne. En effet, la partie du réseau transeuropéen de la ligne A ne comporte pas de tunnel de longueur supérieure à 5 km.

Convention de financement pour l'acquisition du matériel roulant « MI09 » pour le RER A

ANNEXE 2 - CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ET DECOMPOSITION DU COUT DE L'INVESTISSEMENT PAR NATURE

Sortie d'usine du premier élément pour présentation en décembre 2010.

Fabrication en continu TC + TF enchainées

Calendrier	En nombre d'éléments		Tranche	En nombre d'éléments cumulés	
	Réceptions	Mise en service commerciale		Réceptions	Mise en service commerciale
au 31/12/2011	12	10	TF	12	10
1T 2012	4	4	TF	16	14
2T 2012	6	6	TF	22	20
3T 2012	6	6	TF	28	26
4T 2012	6	6	TF	34	32
1T 2013	6	6	TF	40	38
2T 2013	6	6	TF	46	44
3T 2013	6	6	TF	52	50
4T 2013	6	6	TF	58	56
1T 2014	2	4	TF	60	60
1T 2014	4	2	TC	64	62
2T 2014	6	6	TC	70	68
3T 2014	6	6	TC	76	74
4T 2014	6	6	TC	82	80
1T 2015	6	6	TC	88	86
2T 2015	6	6	TC	94	92
3T 2015	6	6	TC	100	98
4T 2015	6	6	TC	106	104
1T 2016	6	6	TC	112	110
2T 2016	6	6	TC	118	116
3T 2016	6	6	TC	124	122
4T 2016	6	6	TC	130	128
1T 2017		2	TC		130

Cette annexe sera complétée après le premier comité de suivi.

Convention de financement pour l'acquisition de matériel roulant « MI 09 » pour le RER A

Annexe 3 -Plan de financement et Echancier de versement sur la base du coût d'objectif initial

PLAN DE FINANCEMENT

En M€ HT CE juin 2008

EMPLOIS	1 300,0	%
TOTAL	1 300,0	

RESSOURCES		
Financement RATP	650,0	50%
Financement STIF	650,0	50%
TOTAL	1 300,0	100%

ECHEANCIER DE VERSEMENT

-1- Echancier des versements

En M€ HT CE juin 2008

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Total Emploi	87,8	193,6	146,1	177,4	178,1	178,2	178,2	139,9	20,5	1 300,0

Ressources

Financement RATP	43,9	96,8	73,1	88,7	89,1	89,1	89,1	70,0	10,2	650,00
Financement STIF	43,9	96,8	73,1	88,7	89,1	89,1	89,1	70,0	10,2	650,00
Total Ressources	87,8	193,6	146,1	177,4	178,1	178,2	178,2	139,9	20,5	1 300,0

-2- Echancier des versements indexés

En M€ HT courants

Hypothèse d'indexation retenue	3%
--------------------------------	----

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Total Emploi	87,8	199,4	155,0	193,9	200,5	206,6	212,8	172,1	26,0	1 454,1

Ressources

Financement RATP	43,9	99,7	77,5	96,9	100,2	103,3	106,4	86,1	13,0	727,06
Financement STIF	43,9	99,7	77,5	96,9	100,2	103,3	106,4	86,1	13,0	727,06
Total Ressources	87,8	199,4	155,0	193,9	200,5	206,6	212,8	172,1	26,0	1 454,1

**Convention de financement pour l'acquisition du matériel roulant
« MI09 » pour le RER A**

**ANNEXE 4 - ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET
REPRISE DE SUBVENTIONS DES MATERIELS CONCERNES**

Cette annexe sera élaborée après le premier comité de suivi.

**Convention de financement pour l'acquisition de matériel roulant « MI 09 » pour le
RER A**

Annexe 5 -indexation des versements du STIF

La part du coût objectif initial financée par le STIF est indexée selon la formule ci-dessous, sous réserve du mécanisme de plafonnement défini à l'article 3,3 de la convention.

$$P=Pn*(0,15 + (0,55*ICHTTS1/ICHTTS1n + (0,175*FSD2/FSD2n) + (0,02*Alu2/Alu2n) + (0,02*CF2/CF2n) + (0,02*Ttm2/Ttm2n) + (0,02*Tma2/Tma2n) + (0,02*Lmb2/Lmb2n) + (0,015*PAI/PAIn) + (0,01*MP/MPn).$$

Indice	Nom	Source	Valeur juin 2008	Pondération
ICHTTS	Coût horaire du travail	INSEE 0630215	141,8	0,55
FSD2	Frais et services divers	Moniteur TP	120,6	0,175
Alu2	Aluminium brut	INSEE 0854 572	124,3	0,02
CF2	Fils en cuivre	INSEE 0854590	181,9	0,02
Ttm2	Plat acier laminé à froid	INSEE 0859864	129,5	0,02
Tma2	Bandes acier à chaud	INSEE 0859863	130,5	0,02
Lmb2	Barre ronde acier	INSEE 0859858	129,7	0,02
PAI	Produit acier inoxydable	INSEE 0859857	169,2	0,01
MP	Produit en matière plastique	INSEE 0850229	99,4	0,015
Partie fixe				0,15

**Convention de financement pour l'acquisition du matériel roulant
« MI09 » pour le RER A**

ANNEXE 6 –PROTOCOLE DE CONFIDENTIALITE

Cette annexe sera élaborée après le premier comité de suivi.

**Convention de financement pour l'acquisition du matériel roulant
« MI09 » pour le RER A**

ANNEXE 7 - DETAILS DES COUTS D'EXPLOITATION DES MI 09

Cette annexe sera élaborée après le premier comité de suivi.

Convention de financement pour l'acquisition du matériel roulant « MI09 » pour le RER A

ANNEXE 8 - DELIBERATION DU CONSEIL DE LA RATP DU 27 JUIN 2008



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 27 juin 2008

DELIBERATION

Régularité et capacité de la Ligne A du RER

- Vu le plan d'amélioration de la régularité de la ligne A du RER, le Conseil d'Administration estime nécessaire de prendre des mesures à moyen terme pour lutter contre les effets de la saturation de la ligne.
- Vu la lettre en date du 26 juin 2008 du Président du STIF au Président de la RATP.

Il mandate le Président de la RATP pour prendre les mesures nécessaires à une généralisation progressive de matériels roulants plus capacitaires grâce à deux niveaux dans les rames.

En premier lieu, il s'agit de lancer un appel d'offre pour acquérir 30 trains de « type MI2N », pour un coût total estimé à 600 M €. Une tranche conditionnelle d'importance équivalente sera prévue pour la poursuite du renouvellement des matériels roulants.

- Le Conseil d'administration mandate le Président pour faire préparer :
- la consultation des entreprises ;
 - une convention de financement avec le cofinanceur (Région Ile-de-France et/ou STIF), compte tenu de l'annonce faite par le Président du STIF et de la Région qu'un cofinancement à hauteur de 50% interviendrait.

Il devra présenter ultérieurement à l'approbation du Conseil le projet de marché portant commande de ce matériel roulant.

Le financement pour la RATP sera effectif sur les 4 années de 2010 à 2013 dans le cadre du programme général des investissements de la RATP.

Convention de financement pour l'acquisition du matériel roulant « MI09 » pour le RER A

ANNEXE 9 - DELIBERATION DU CONSEIL DU STIF DU 9 JUILLET 2008

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0448

Séance du 9 juillet 2008

AMELIORATION DE LA REGULARITE ET DE LA CAPACITE DE LA LIGNE A DU RER

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

- 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° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le rapport n° 2008/0448 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de Service du 3 juillet 2008 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 7 juillet 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de lancer la réalisation d'un schéma directeur pour l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du RER A pour organiser et coordonner les actions de la RATP, de la SNCF et de RFF.

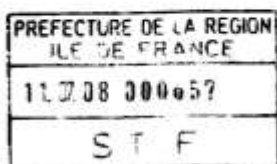
ARTICLE 2 : de prendre acte de l'intention de la RATP de lancer très rapidement un appel d'offre pour le renouvellement du matériel affecté à la ligne A du RER pour la mise en service d'un premier train fin 2010.

ARTICLE 3 : que le programme de renouvellement devra porter sur le remplacement de l'ensemble du parc de matériel roulant le plus ancien composé des MS61 et M184 pour un montant estimé, en première approche, à 1300 millions d'euros (CE 2008).

ARTICLE 4 : le conseil demande à la RATP de rendre compte régulièrement de la mise en œuvre de ce projet, en particulier sur le respect des points de vigilance cités dans le présent rapport et notamment le respect de l'engagement d'une première mise en service commerciale à fin 2010 au plus tard.

ARTICLE 5 : de prendre en charge ce programme à hauteur de 50 %.

ARTICLE 6 : 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 pour l'acquisition du matériel roulant « MI09 » pour le RER A

ANNEXE 10 – CHARTE D'HABILLAGE DU MATERIEL ROULANT EN ILE DE FRANCE

PRINCIPES GENERAUX DE LA CHARTE DU STIF RELATIVE AU MATERIEL ROULANT EN ILE-DE-FRANCE

Il est important que le voyageur en Ile-de-France perçoive la cohérence et l'unité du système de transport à travers l'ensemble des éléments, signes et messages qu'il rencontre tout au long de son déplacement.

Il est également souhaitable que le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice et garant du système soit clairement exprimé.

En plus de répondre à ces deux points essentiels, l'esprit qui anime cette charte est celui d'une coexistence avec les marques des autres acteurs du transport, d'où des choix de positionnement et de couleur qui facilitent ce partage de l'espace. Graphiquement, cette charte a été composée en associant harmonieusement le vif-argent, le blanc de façon déliée et la transparence du verre.

Cette charte se traduit donc suivant des services énoncés ci-après.

- Le principe constitutif essentiel est de permettre l'intégration harmonieuse de couleurs, motifs ou logos identifiant les collectivités et/ou les transporteurs
- Deux principes visuels constitutifs de l'identité STIF. Il s'agit de :
 - La symbolique réseau prolongée à son extrémité du bloc marque STIF
 - La couleur de base vif-argent des véhicules
 - Ces 2 éléments doivent être présents à terme sur tous les véhicules circulant en Île-de-France.

I- Le premier principe visuel constitutif : La symbolique réseau

La symbolique réseau est un élément graphique traduisant les notions **de service auprès des voyageurs**, de **développement du réseau**, de **multimodalité** et des **valeurs du développement durable** (environnementales et sociales).

Elle commence avec les éléments du logotype du STIF (personnage + STIF) et se développe à l'horizontal.

Elle est agrémentée de quelques ramifications et de feuilles. Sur la branche principale se retrouvent des silhouettes de voyageurs.

Cette symbolique réseau est prolongée par le bloc marque du STIF accompagnée de la signature « Tous vos transports en Île-de-France ».

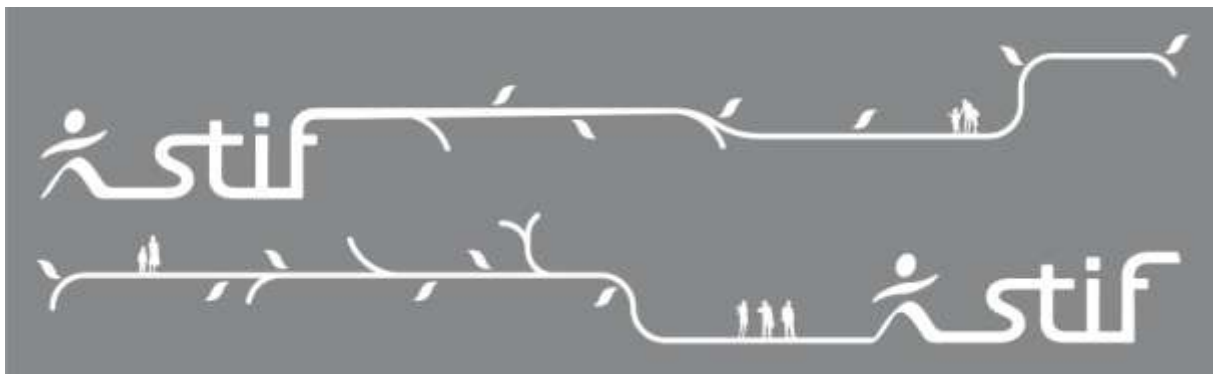
Cet ensemble pourra s'appliquer sur les vitres ou sur la carrosserie selon le type de véhicule.

Sur les vitres

Elle doit être réalisée en adhésif micro-perforé de couleur blanche teintée masse aux normes UTAC. L'utilisation de ce matériau permet d'assurer la visibilité intérieur-extérieur pour les passagers du véhicule.

Sur la carrosserie

Elle doit être réalisée en adhésif teinté masse plein blanc. L'adhésif teinté masse couleur argent est toléré lorsque le blanc ne peut s'appliquer pour des raisons graphiques ou esthétiques.



II- Le deuxième principe constitutif : La couleur Vif-argent

La couleur de base des véhicules en Ile-de-France symbolisant la cohérence est la **couleur vif-argent STIF**.

Couleur valorisante et lumineuse, elle présente la caractéristique d'être la synthèse de toutes les autres couleurs.

Elle a été créée spécifiquement pour le STIF. Ses composantes colorimétriques permettent à tous les éléments complémentaires (identité des autres acteurs, logotypes, etc.) de trouver une harmonie graphique.



**Convention de financement pour l'acquisition du matériel roulant
« MI09 » pour le RER A**

**ANNEXE 11 - « RER A : AMELIORER LA REGULARITE », NOTE RATP DU 13 JUIN
2008**

RER A : améliorer la régularité



13 juin 2008 / Version Projet

1. Les chiffres clés de la ligne A

- Nombre de gares : 46 gares, 35 RATP, 11 SNCF.
- Nombre de trains en service : 85.
- Nombre de missions par jour : 660 (dont une hausse de 13.7% avec le renforcement de Cergy Chessy en février 2008).
- Longueur de la ligne : 76 km sur le domaine RATP (dont 26 en souterrain) et 38 km sur le domaine SNCF.
- 7 départements traversés sur 8 en Ile-de-France.
- 75 communes de banlieue et 11 arrondissements de Paris desservis.
- 3,5 millions d'habitants et 2 millions d'emplois desservis, soit 31 % de la population francilienne et 41 % des emplois.
- Pôles importants desservis : La Défense, quartier central des affaires, Cergy et Marne-la-Vallée.

2. Histoire et contexte

Le réseau RER constitue « l'épine dorsale » des transports franciliens. Comme ses concepteurs l'ont souhaité, il est devenu « un véritable métro pour la Région ».

La ligne A est parmi les premières lignes mondiales en terme de trafic ferroviaire urbain et la première ligne européenne.

Déjà pendant les années 1980, on disait que la ligne A était « victime de son succès ». L'augmentation du trafic à l'heure de pointe a conduit l'entreprise à réaliser le système SACEM permettant, dans le respect des conditions de sécurité ferroviaire requises, une diminution de l'intervalle minimal théorique entre deux trains de 2 minutes 30 secondes à 2 minutes. Le temps de stationnement à quai ne peut excéder 50 secondes, sans dégrader la régularité et l'intervalle. L'augmentation de capacité potentielle ainsi obtenue, en passant de 24 trains/h à 30 trains/h se révélant insuffisante au regard des prévisions d'accroissement de trafic, les pouvoirs publics ont décidé en 1989 de créer la ligne 14 et la ligne E du RER qui ont été mises en service en 1998 et

1999 et ont permis de faire baisser de 16 % le trafic sur le tronçon le plus chargé de la ligne A, entre Châtelet et Auber.

Malgré ces avancées, la ligne A du RER est confrontée à une hausse régulière du trafic en particulier sur les branches qui la rapproche à nouveau de la saturation avec des problèmes d'irrégularité récurrents et très perturbants pour les voyageurs.

Pour mémoire, en 2007, la note de satisfaction globale des voyageurs vis-à-vis du RER A a chuté à 6,5/10 ; le point le plus mal noté est l'affluence dans les voitures (5,4/10).

3. La qualité de service

3.1 Les indicateurs

La qualité de service sur la ligne A est appréciée par 3 indicateurs :

- **L'indice de régularité**, c'est-à-dire le pourcentage de voyageurs dont le voyage connaît un retard inférieur à 5 minutes ; selon le contrat STIF-RATP 2008-2011, ce pourcentage doit être au moins égal à 94 % pour 2008.
- **L'offre kilométrique** qui est exprimée en trains km. La réalisation par rapport aux objectifs doit être au moins égale à 98 %.
- **L'indice de netteté des trains et des gares** : l'objectif contractuel est de 90 % pour les trains et de 92 % pour les gares.

3.2 Résultats

Indice de régularité : en 2007, cet indicateur a été de 92,8 %. L'objectif 2008 est fixé à 94 %.

Offre kilométrique

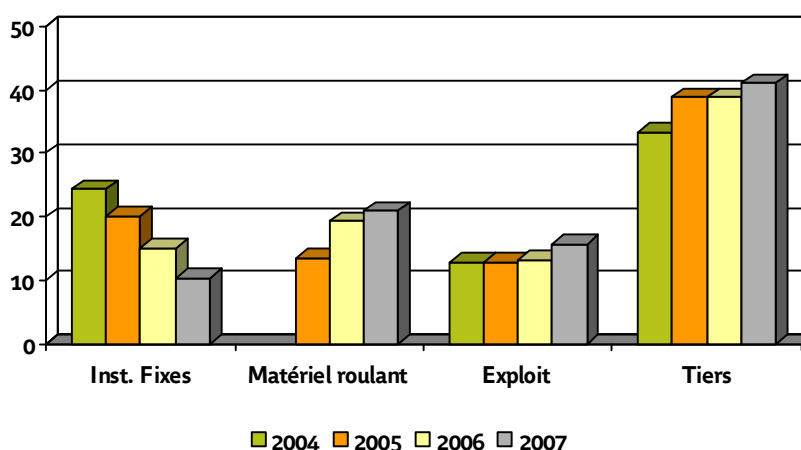
Depuis le début de l'année, le niveau de réalisation qui est de 98,3 % et est conforme à l'objectif contractualisé.

Indice de netteté des trains et des gares : 99,38 % et 96,62 % en mai 2008, soit des résultats supérieurs aux objectifs contractuels.

4. Les principales sources d'irrégularité

Le graphique ci-après, présente l'impact des principales sources d'irrégularité sur le retard des trains.

La cause principale de retard des trains est celle intitulée « tiers » (actes de malveillance, colis suspects ou abandonnés, affluence, malaises et accidents voyageurs, déclenchement du signal d'alarme...), avec une augmentation de 23 % entre 2004 et 2007.



Les principales sources d'irrégularité identifiées sont les suivantes :

- Le trafic et, plus précisément, l'affluence des voyageurs supplémentaires sur les branches (+36 % sur la branche Chessy/Marne-la-Vallée en 10 ans). Depuis 2000, le trafic a augmenté de 14 % et la régularité a baissé de plus de 6 points. Entre 2003 et 2007, le nombre de journées à plus d'un million de voyages est passé de 7 à 160.
- L'augmentation des temps d'échange, consécutive à l'augmentation du nombre de voyageurs descendant dans les grandes gares, ce qui entraîne corrélativement l'augmentation des temps de stationnement des rames.
- L'exploitation de la ligne par trois types de matériel roulant avec des capacités et des longueurs différentes, des répartitions de portes différentes et des diagrammes intérieurs différents. Cette hétérogénéité constitue une difficulté majeure pour la maîtrise des temps d'échanges à quais.
- Des causes « matériel roulant » dont l'impact est toujours très pénalisant, l'immobilisation d'un train ayant pour conséquence immédiate le blocage des circulations sur la ligne. La diversité des parcs de matériel roulant, leurs caractéristiques techniques, leur ergonomie de conduite, leurs contraintes d'utilisation sont autant d'éléments perturbateurs de la régularité.
- Des causes « installations fixes », qui bien qu'en nette diminution en nombre, n'en ont pas pour autant moins d'impact, en raison des phénomènes de congestion dus au trafic et des temps de résolution de ce type d'incidents ; ces incidents concernent la voie, les caténaires, la signalisation, en particulier le système SACEM, mis en service en 1989 et dont le renouvellement est programmé à partir de 2015.

- Enfin, la densification de l'offre en heure creuse, mise en place en février 2008, en réduisant l'intervalle de 5' à 3'20'', entre Vincennes et La Défense, laisse moins de latitude pour rattraper les retards liés à l'exploitation de la pointe du matin et, en mobilisant davantage le matériel, retarde sa mise à disposition de la maintenance.

Commentaire particulier sur l'impact de l'affluence voyageurs :

Compte tenu de ses conséquences très importantes sur la régularité de la ligne A, le comportement des voyageurs, tant à bord des trains que sur les quais, est essentiel. Les voyageurs sont ainsi appelés à adopter un certain nombre de gestes simples pour limiter le temps de stationnement et donc éviter les retards cumulés des trains : ne pas gêner ni retenir la fermeture des portes, laisser descendre avant de monter, se tenir bien en retrait de la bande blanche à l'arrivée des trains (pour éviter les accidents) et au départ des trains (pour permettre au train de repartir plus rapidement), se répartir sur toute la longueur des quais en attendant le train, n'actionner le signal d'alarme qu'en cas d'extrême urgence, se préparer à la descente avant l'arrivée du train en gare afin d'accélérer la sortie et, enfin, respecter les consignes de sécurité données par les exploitants en temps réel.

Pour ce qui concerne plus particulièrement les malaises voyageurs, leur augmentation est à mettre en relation avec les conditions du voyage.

Le matériel MI2N est particulièrement favorable de ce point de vue. Bien évidemment, il dispose de la ventilation réfrigérée, mais également d'une capacité et d'un taux de places assises particulièrement utiles pour la clientèle. En terme de capacité, un MI2N offre au total environ 50 % de places en plus (sur la base de 4 voyageurs debout par m²) et plus du double de places assises qu'un MI84. L'effet volume est favorable au confort (les voyageurs sont moins serrés) et le nombre de places assises limite les situations de malaise.

En conclusion, les causes d'irrégularité techniques sont donc fortement aggravées en période de pointe par l'affluence et ses conséquences (malaises, actionnement des freins de secours...). Dans le même temps, les heures creuses qui permettaient de résorber une partie de ces retards ont perdu une part de leur potentiel régulateur.

Les perspectives de trafic, exposées ci-dessous, risquent de dégrader encore les conditions de transport sur la ligne A.

5. Perspectives et projections de trafic à l'horizon 2020

Les perspectives de développement de la région laissent présager un accroissement des flux de trafic sur la ligne A, particulièrement dans le sens aujourd'hui le plus chargé, des domiciles situés à l'est vers les emplois concentrés à l'ouest :

- Densification du secteur de la Défense : + 60 000 emplois à l'horizon 2020 (source : travaux IAURIF).
- Réduction de l'usage de la voiture particulière impulsée par la Ville de Paris : l'objectif annoncé était de réduire le trafic automobile de 40 % de 2001 à 2020.
Rappelons qu'une baisse de 15 % du trafic VP se traduit par une hausse de 9 % du trafic des transports en commun, dont + 6 % à l'heure de pointe.
- Evolution économique et démographique à l'Est de 2004 à 2020 : des populations en hausse à Marne-la-Vallée (+6,3%) et Boissy (+3,8%) ; des emplois en baisse ou en faible hausse : -3,1% à Boissy et +1,2% à Chessy.

En conséquence, le trafic à l'heure de pointe du matin va progresser significativement pour atteindre :

- 55 000 voyageurs entre Châtelet et Auber, au lieu de 45 500 actuellement, soit +22%.
- 27 200 voyageurs entre Val-de-Fontenay et Vincennes au lieu de 23 600 aujourd'hui.
- Il restera stable entre Fontenay-sous-Bois et Vincennes : 15 075 voyageurs.

Sur la base d'éléments de projections comparables, le STIF évoquait, dès août 2006, la mise en service d'un matériel plus capacitaire sur la ligne A comme solution possible pour faire face à l'évolution attendue du secteur de la Défense en 2020.

6. Les solutions proposées pour améliorer la régularité

Le plan d'actions arrêté le 11 avril par la RATP vise à agir sur 4 leviers principaux

- *La maîtrise des temps de stationnement,*
- *La diminution du nombre d'incidents en exploitation,*
- *L'amélioration des temps d'intervention en cas d'incident,*
- *L'augmentation la plus rapide possible de la capacité de la ligne A.*

Le premier volet du plan d'actions concerne des mesures de « proximité » très concrètes en matière de management, d'exploitation et de maintenance des trains qui permettront d'avoir une meilleure régulation des flux voyageurs sur les quais et de mieux prévenir et gérer les incidents d'exploitation. Aucun financement supplémentaire de la part du STIF n'est sollicité pour ce type d'actions dans le cadre du contrat en cours :

- Renforcement de l'encadrement sur le terrain pour manager au plus près de l'exploitation de la ligne et gagner ainsi en réactivité et limiter les répercussions des perturbations :
 - Présence plus importante d'agents d'encadrement sur les quais à fort trafic des 6 gares du tronçon central pour accompagner les conducteurs en temps réel dans la conduite et la gestion des stationnements et intervenir en cas d'incident pour aider au départ des trains,
 - Préparation des trains dès 4h30 du matin sur les zones de garage, soit une demi-heure plus tôt qu'auparavant, à La Varenne, Torcy, Rueil-Malmaison,
 - Communication quotidienne des résultats de la régularité aux agents de la ligne dans une démarche qualité.
- Renforcement des équipes d'aide à la régulation des échanges voyageurs sur les quais :
 - Augmentation et meilleure visibilité des CAE (personnel en contrats d'aide à l'emploi), sur les quais pour faciliter la montée et la descente des voyageurs et ainsi participer directement à la maîtrise des temps de stationnement.
- Renforcement des équipes de maintenance et optimisation de leur organisation pour mieux prévenir les incidents techniques et les résoudre au plus vite :
 - Mise en place d'une nouvelle équipe en grande nuit (21h30–5h) aux ateliers de Sucy et augmentation des services de week-end à Torcy depuis avril 2008 pour optimiser la maintenance des trains,
 - Renforcement des équipes d'intervention des installations fixes (voies, caténaies, signalisation), pour améliorer la surveillance et la maintenance préventive de ces installations.

- Renforcement des mesures d'exploitation :
 - Mise à disposition de la ligne d'un train de secours (appelé « SAMU ») avec conducteur sur la voie de garage entre Nation et Vincennes ; ce train est injecté en cas de besoin dans le tronçon central, sur décision du PCC, en fonction des conditions de circulation observées sur la ligne. Un second train de même type est prévu pour le mois de septembre prochain.
- Renforcement des mesures d'accompagnement de l'exploitation :
 - Présence des secours (Agents de Sécurité Incendie Certifiés) sur le quai à Gare de Lyon et Châtelet pour une intervention plus rapide en cas de malaise à bord des trains,
 - Un programme d'information des voyageurs : aujourd'hui tous les quais sont équipés du système SIEL pour l'information sur l'horaire de passage des trains suivants. En 2012, toutes les gares seront équipées de nouveaux écrans délivrant une information multimodale en temps réel. L'entreprise va porter de nouveaux efforts sur l'information des voyageurs en situation perturbée (temps d'attente, itinéraires de substitution).
- Renforcement de l'offre en heures creuses
 - Ce renforcement se fera en généralisant les trains longs jusqu'à 21 h. Ce renforcement, proposé par la RATP, a été retenu par le Conseil d'Administration du STIF le 29 mai 2008.

Le deuxième volet du plan d'actions concerne des mesures touchant à la maintenance des installations fixes et à des actions de soutien logistique à l'exploitation.

Ces mesures sont les suivantes :

- La fiabilisation technique du système SACEM,
- La densification des programmes d'entretien des infrastructures (voie, signalisation, caténaires),
- L'équipement de tous les agents d'exploitation, avec la radio numérique TETRA, un outil favorisant une gestion plus rapide des incidents par l'amélioration des communications entre les agents.

En complément, une étude particulière d'extension du système SACEM sur la branche de Marne-la-Vallée Chessy montre que cette opération permettrait une meilleure injection des trains en provenance de cette branche dans le tronçon central et ainsi de mieux satisfaire les objectifs de régularité en lissant les écarts de charge et les temps de stationnement entre les trains. Cette mesure permettrait de mieux desservir Neuilly-Plaisance dont le trafic justifierait dès à présent l'arrêt de tous les trains aux heures de pointe. Son coût est estimé à 10 M€. Un complément à cette étude montre également que l'extension de la zone SACEM jusqu'à Noisy-le-Grand inclus améliorerait la régularité dans le sens de l'« hyper pointe », en augmentant la marge d'exploitation pour rattraper les retards pris en amont sur la branche. Le coût global de l'extension du SACEM de Val de Fontenay à Noisy-le-Grand est de l'ordre de 30 M€. Le financement de cette mesure reste à déterminer.

Enfin, le troisième volet du plan d'actions concerne la décision la plus urgente, celle qui correspond à la généralisation de l'utilisation de trains à deux niveaux sur la ligne A.

Le parc actuel de la RATP sur la ligne A du RER se décompose ainsi :

- 105 éléments de MS61 rénovés, soit 35 trains,
- 59 éléments de MI84, soit 29 trains à rénover entre 2014 et 2017,
- 43 éléments MI2N, soit 21 trains à deux étages.

Soit 85 trains au parc, dont 77 disponibles pour l'heure de pointe.

Pour mémoire, en 2002, la Région a participé au financement aux 2/3 de 14 éléments MI2N venus renforcer le parc de la ligne A, ce qui était considéré, à juste titre à l'époque, comme la seule façon d'améliorer rapidement la capacité et la qualité de service.

La priorité du remplacement concerne le MI84, qui est le matériel roulant le moins capacitair qui n'a pas encore été rénové.

Le tableau, ci-après, rappelle les caractéristiques de capacité et de potentiel d'échanges voyageurs des différents matériels circulant actuellement sur la ligne A du RER

	MS 61	MI 84	MI 2N
Longueur train (m)	220	208	224
Nombre de voitures	9	8	10
Nombres de portes	36	32	30
Largeur porte (m)	1,30	1,30	2,00
Largeur d'échange (m)	46,80	41,60	60,00
% largeur d'échange (m)	21,3 %	20,0 %	26,8 %
Longueur/Nb portes	6,11	6,50	7,47
Places assises	600	432	904
Total capacité (4 voy/m ²)	1 887	1 682	2 540
Assis/Total	32 %	25 %	35 %
Largeur assis (mm)	443,5	443,5	448
Largeur des allées (mm)	870	582	748

Ce tableau montre en particulier que le matériel MI2N offre effectivement une capacité supplémentaire de plus de 50 % par rapport à celle offerte par le matériel MI84 et que le nombre de places assises proposées par ce même MI2N est de 35 % et plus du double de celui offert par le matériel MI84.

En complément des éléments fournis par ce tableau, une campagne de mesure de temps moyen de stationnement total en gare a été réalisée au printemps 2008. Les résultats ont été observés sur 12 gares, dont 7 dans le tronçon central. Cette campagne démontre que l'écart de temps moyen de stationnement par type de matériel est au maximum de 3,2 secondes, tout en conservant une marge suffisante par rapport au temps de stationnement théorique de 50 secondes.

7. Financement du plan d'amélioration de la régularité du RER A

Le dispositif d'ensemble permettant de renforcer la régularité et la capacité de la ligne de RER A, basé sur un programme d'acquisition de matériel à deux niveaux sur le cahier des charges du matériel existant en exploitation actuellement sur la ligne A du RER a fait l'objet d'une réunion technique au STIF le 9 juin dernier.

Il a été envisagé une saisine rapide des conseils d'administration du STIF et de la RATP en vue de lancer un appel d'offres, selon le calendrier prévisionnel suivant :

- juin 2008 : parution au JOUE d'un avis, portant appel aux candidatures,
- 4^{er} trimestre 2008 : lancement de l'appel d'offre,
- 1^{er} trimestre 2009 : validation du marché,
- fin 2010 : fabrication du 1^{er} train,
- rythme de livraison envisagé : 1 train par mois à partir de la fin 2010 jusqu'à mi 2013.

Ce programme est destiné à couvrir l'acquisition de 30 trains à deux étages en lieu et place du programme de rénovation des MI 84 prévu entre 2013 et 2015.

Avec un coût estimé de 20 M€ par train, cet investissement est évalué à 600 M€ 2008.

Les modalités de financement correspondantes seront examinées par les deux Conseils d'Administration de la RATP et du STIF.

Pièce en Annexe : Cahier des charges simplifié correspondant au matériel à deux niveaux ayant pour référence le document technique SNCF/RATP relatif aux éléments automoteurs bicourant circulant sur la ligne A du RER.