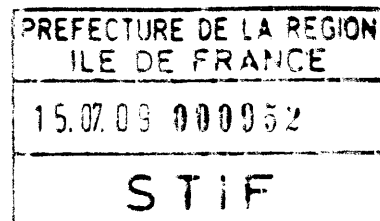


Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2009/0572

Séance du 8 juillet 2009

Convention de partenariat 2009-2012 entre le Syndicat des transports d'Ile de France et Réseau ferré de France

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 ;
- VU** le mandat de négociation donné par le conseil du STIF le 14 février 2008 ;
- VU** le projet de convention de partenariat établi conjointement par les services du STIF et de RFF ;
- VU** le rapport n° 2009/0572 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 juillet 2009 ;

CONSIDERANT que les relations de partenariat entre le STIF et RFF doivent être développées dans l'objectif d'une meilleure qualité de service apportée par l'infrastructure ferrée ;

CONSIDERANT que le projet de convention de partenariat répond aux orientations données par le mandat de négociation donné par le conseil ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

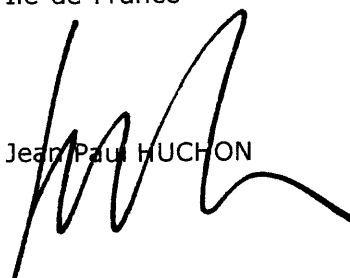
Article 1. Le projet de convention de partenariat entre RFF et le STIF portant sur la période 2009-2012 ci-annexé est approuvé.

Article 2. La directrice générale est autorisée à signer ladite convention de partenariat.

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 partenariat 2009-2012

entre

**le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France**

et

Réseau Ferré de France

PREAMBULE

La performance du service public de transport des voyageurs en Ile de France est aujourd'hui un enjeu essentiel du développement durable de la région.

Le réseau ferré permettant d'assurer ce service de transport en Île de France doit, pour cela, être amené, progressivement et de façon réaliste, au meilleur niveau, dans un contexte d'évolution soutenue de la demande de déplacements et de report modal.

Cette exigence a conduit le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et Réseau Ferré de France (RFF), dans le respect de leurs compétences respectives, à organiser le cadre de leurs relations en vue de concilier leurs objectifs et de préciser les politiques d'entretien, de renouvellement, de modernisation et d'exploitation du réseau permettant de les atteindre.

Le STIF et RFF ont réalisé à cet effet, dès 2007, un audit conjoint sur le fonctionnement et l'état du réseau utilisé par Transilien. Cet audit et les échanges qui l'ont accompagné ont permis au STIF et à RFF d'appréhender les questions posées par le réseau, notamment au regard des enjeux de qualité de service et en premier lieu de régularité, des besoins de maintenance et de modernisation qui peuvent en résulter, ainsi que des questions posées par la densité des trafics et leurs perspectives de croissance. L'un des objectifs était également d'inscrire les orientations à prendre dans un modèle économique cohérent et de long terme.

*

La présente convention de partenariat est fondée sur la volonté commune du STIF et de RFF d'atteindre un certain nombre d'objectifs et pour cela de renforcer leur coopération et de mettre leurs actions en cohérence.

Les objectifs essentiels recherchés sont :

- le pilotage efficace des actions concourant à l'amélioration de la qualité de service de l'infrastructure en termes de régularité des circulations, notamment grâce à une maintenance adaptée au contexte francilien, à l'accélération du renouvellement et à la modernisation de son exploitation ;
- la bonne anticipation des évolutions de la demande de transport ferroviaire et la définition de réponses adaptées ;
- la recherche d'équilibres satisfaisants permettant de concilier des objectifs de maîtrise du coût des unités d'œuvre et de continuité du service de transport.

Ces objectifs sont en cohérence avec ceux du contrat de performance conclu entre RFF et l'Etat, le 3 novembre 2008, et s'inscrivent dans la politique d'amélioration constante du service de transport apporté aux voyageurs franciliens que le STIF conduit en liaison avec les collectivités qu'il représente.

Les principes essentiels fondant ce partenariat sont :

- la nécessité d'inscrire la relation dans la durée, eu égard aux temporalités propres à toute action efficace sur l'infrastructure ferroviaire ;
- l'équilibre entre les péages et le coût complet du réseau, sur la base d'un modèle économique et financier durable orienté sur une logique pluriannuelle de retour sur investissement ;
- la concertation et le partage réciproque des données et informations utiles auxquelles chaque partenaire, en raison de ses missions propres, a accès ;
- La connaissance des coûts et la recherche de leur maîtrise.

PROJET

TABLE DES MATIERES

TITRE 1 – L’OBJET ET LE CHAMP D’APPLICATION DE LA CONVENTION

Chapitre 1 – L’objet et la durée de la convention

Article 1 – L’objet de la convention

Article 2 – La durée de la convention

Chapitre 2 – Le périmètre de la convention

Article 3 – Le champ d’application de la convention

Article 3-1 – Le réseau utilisé par Transilien

Article 3-2 – Les droits et obligations du STIF

Article 3-3 – Les droits et obligations de RFF

Article 3-4 – Les dispositions relatives à l’organisation de RFF et de ses rapports avec la SNCF au regard des obligations de la convention

Article 3-5 – Les dispositions relatives à l’opérateur de transport chargé de l’activité Transilien (SNCF-Transilien)

TITRE 2 – LA PERFORMANCE ET L’ADAPTATION DE L’INFRASTRUCTURE AUX OBJECTIFS DE SERVICE

Chapitre 1 – Le service apporté par l’infrastructure

Article 4 – Le service apporté par l’infrastructure

Article 5 – La régularité

Article 5-1 – Etudes visant à l’amélioration de l’exploitation et à la diminution des conséquences des incidents

Article 5-2 – Les indicateurs de régularité et de gestion de perturbation

Article 5-3 – Les autres dimensions de la qualité de service

Article 6 – L’intermodalité dans les pôles d’échanges

Chapitre 2 – Les politiques de maintenance, de fiabilisation et de modernisation du réseau existant

Article 7 – Les orientations générales

Article 8 – L'accélération des investissements de renouvellement

Article 9 – Les actions liées à la fiabilisation du réseau (qualité-amélioration du réseau)

Article 9-1 – Etudes de criticité – nouveau référentiel de maintenance-programme exceptionnel d'investissement de régularité

Article 9-2 – Le programme de fiabilisation des installations d'alimentation électrique

Article 9-3 – Récapitulatif des dépenses de fonctionnement et de renouvellement supplémentaires envisagées au titre du nouveau référentiel de maintenance et de la fiabilisation des installations d'alimentation électrique

Article 9-4 – Le programme QIDF

Article 9-5 - Les autres programmes concourant à la qualité – amélioration du réseau

Article 10 – Le cas des investissements liés à la qualité et à l'amélioration du réseau subventionnés par le STIF

Article 11 – La modernisation de l'outil d'exploitation

Article 11-1 – La mise en œuvre du programme de commande centralisée du réseau

Article 11-2 – Les autres investissements de modernisation

Chapitre 3 – Les investissements sectoriels de capacité et les schémas directeurs des RER

Article 12 – Les investissements sectoriels de capacité

Article 13 – Les schémas directeurs des RER

Chapitre 4 – La relation commerciale

Article 14 – Les principes généraux

Article 15 – Le processus de conception de l'offre

Article 16 – L'évaluation des besoins de moyen terme

Article 17 – Le processus de commande des sillons

TITRE 3 – LE REGIME ECONOMIQUE ET FINANCIER

Article 18 – Les principes généraux

Article 19 – L'équilibre financier de la relation STIF-RFF

Article 20 – Clause de revoyure - principes et modalités de gestion des écarts

Article 21 – Les modalités de facturation

TITRE 4 – LES MODALITES D’EXECUTION DE LA CONVENTION

Chapitre 1 – Information, suivi et contrôle

Article 22 – Le comité de suivi de la maintenance du réseau et des investissements

Article 23 – Le comité de suivi de la qualité de service

Article 24 – Les outils de suivi mis en place

Chapitre 2 – Vie de la convention et dispositions diverses

Article 25 – Vie de la convention

Article 26 – Dispositions diverses

PROJET

ANNEXES

- 1- Liste des secteurs où sont envisagées des études de type schéma de secteur (**articles 5-1 b et 12**)
- 2- Modalités de mesure de l'indicateur en heure de pointe (**article 5-2 a**)
- 3- Investissements (**articles 7 à 11**)
 - 3-1 renouvellement de la voie et des appareils de voie
 - 3-2 renouvellement des ouvrages d'art et ouvrages en terre
 - 3-3 renouvellement de la signalisation
 - 3-4 renouvellement des installations fixes de traction électrique
 - 3-5 programme exceptionnel d'investissement de régularité
 - 3-6 programme de fiabilisation des installations d'alimentation électrique
- 4- Carte des secteurs concernés par les études de criticité (**article 9-1**)
- 5- Déploiement de la commande centralisée du réseau (**article 11-1**)
- 6 - Processus de conception d'une nouvelle offre (**articles 15 et 17**)
- 7- Formules d'indexation

TITRE 1 – L’OBJET ET LE CHAMP D’APPLICATION DE LA CONVENTION

CHAPITRE 1 – L’objet et la durée de la convention

Article 1 – L’objet de la convention

La présente convention précise des dispositions relatives à l’infrastructure du réseau ferré national concourant au bon fonctionnement du service de transport des voyageurs en Ile de France.

Transilien en est durablement le principal utilisateur - en termes de nombre de circulations - et le STIF le principal contributeur à son financement.

La présente convention vise à préciser les objectifs communs de RFF et du STIF et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Ceci se traduit par :

- des actions concernant la qualité de service ;
- des orientations en matière de maintenance, de renouvellement, de fiabilisation et de modernisation, en visant le plus haut niveau pour l’infrastructure concernée ;
- la recherche d’évolutions des marges actuelles de capacité du réseau ;
- un équilibre économique et financier fondé sur la logique de coût complet ;
- des modalités d’information, de suivi, de révision et de fin de convention ainsi que de règlement d’éventuels différends.

La présente convention ne remet pas en cause les autres conventions ou contrats déjà signés avec d’autres partenaires.

Les annexes à cette convention font partie intégrante de celle-ci. En cas de contradiction entre les clauses de la convention et celles des annexes, celles de la convention prévalent.

Article 2 – La durée de la convention

La convention est conclue pour une durée de quatre années, du 1^{er} janvier 2009 jusqu’au 31 décembre 2012. Elle prend effet à compter de la date de sa signature, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2009.

Elle s’inscrit dans une perspective d’évolution du réseau sur le long terme (horizon 15 ans et plus) étant donné le caractère de certains investissements se déployant sur des durées longues. Cette relation a donc vocation à se prolonger, voire à être approfondie, au-delà de la présente convention.

CHAPITRE 2 – Le périmètre de la convention

Article 3 – Le champ d’application de la convention

Article 3-1 – Le réseau utilisé par Transilien¹

Le réseau concerné par la présente convention est le réseau ferré national parcouru par au moins une circulation relevant de l’activité Transilien² (y compris les circulations « haut-le-pied »³ donnant lieu à redevance). Le réseau est appelé *réseau Transilien* dans la suite du document. Il comprend également l’ensemble des installations, dispositifs et infrastructures concourant au service utilisé par Transilien. Sont donc exclues notamment les lignes LGV et les lignes utilisées exclusivement par le fret.

Sur ce réseau, le service de transport Transilien est organisé en 14 lignes de service dont 5 lignes RER.

- Le RER A : la partie SNCF entre Nanterre Préfecture et Cergy/Poissy
- Le RER B : la partie SNCF entre Gare du Nord et Mitry/Roissy CDG
- Le RER C : entre Dourdan /St Martin d’Etampes / Versailles-chantiers / Massy-Palaiseau / Pontoise / Versailles-rive gauche / Saint Quentin en Yvelines
- Le RER D : entre Melun/Malesherbes et Orry
- Le RER E : entre Haussmann-Saint-Lazare et Chelles/ Tournan
- La ligne H : entre Gare du Nord et Persan-Beaumont / Luzarches / Pontoise / Valmondois / Creil
- La ligne J : entre Gare St Lazare et Ermont / Gisors / Mantes-la-Jolie
- La ligne K : entre Gare du Nord et Crépy-en-Valois
- La ligne L : entre Gare St Lazare et Cergy / St-Nom-la Bretèche / Versailles-rive droite
- La ligne N : entre Gare Montparnasse et Rambouillet/Dreux / Mantes
- La ligne P : entre Gare de l’Est et Château-Thierry / La Ferté-Milon / Crécy-la-Chapelle / Coulommiers / Provins
- La ligne R : entre Gare de Lyon et Montargis/ Montereau
- La ligne U : entre La Défense et La Verrière
- La ligne T4 : Bondy-Aulnay

Article 3-2 – Les droits et obligations du STIF

Conformément à l’article 1^{er} de l’ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est un établissement public chargé de l’organisation des transports publics de personnes en Ile de France.

En vertu des missions d’autorité organisatrice qui lui incombent, le STIF a notamment la responsabilité de :

- définir l’offre de transport et le niveau de qualité de service ;
- en assurer l’équilibre financier ;
- en contrôler l’exécution ;
- impulser et coordonner la modernisation du système de transports collectifs ;

¹ Ce réseau a été décrit dans l’audit Egisrail-Finance consult réalisé en 2007 sous pilotage de RFF et du STIF.

² Les services effectués par des TER dans le cadre de relations associant le STIF à d’autres régions et à Transilien ne sont pas concernés par cette convention.

³ Trains sans voyageurs circulant pour raison de service.

- définir, assurer ou faire assurer l'information multimodale.

Le STIF acquitte le coût intégral des péages facturés par RFF à la SNCF et correspondant à la réalisation du service de référence dont il confie l'exécution à la SNCF-Transilien selon les modalités prévues par le contrat 2008-2011 liant les deux établissements.

Article 3-3 – Les droits et obligations de RFF

RFF, établissement public industriel et commercial institué par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national qu'il réalise conformément aux principes de service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France. Dans cette perspective, ainsi que dans le cadre précisé par les directives 91/440/CE et 2001/14/CE modifiées et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié, les principales missions de RFF sur le réseau ferré national sont :

- d'exercer la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement, soit directement, soit en confiant un mandat à un tiers ;
- de définir les objectifs et les principes de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité. La mise en œuvre en est confiée à la SNCF, que RFF rémunère à cet effet ;
- de répartir sans discrimination entre différentes entités habilitées à formuler des demandes - *entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, personnes et collectivités publiques, dont le STIF, organisant un service public de transports de voyageurs, ...* - des capacités d'infrastructures pour des trafics de voyageurs ou de fret. RFF peut proposer des sillons différents de ceux qui sont demandés lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles au regard des possibilités et des performances de l'infrastructure.

Article 3-4 – Les dispositions relatives à l'organisation de RFF et de ses rapports avec la SNCF au regard des obligations de la convention

Conformément à la loi du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France, la SNCF assure pour le compte de RFF des missions relatives à la gestion du réseau ferré national.

Le décret n° 97-444 du 5 mai 1997, pris en application de la loi n° 97-135 du 13 février 1997, précise que la SNCF assure « *la gestion opérationnelle [des] circulations, et les mesures propres à assurer leur fluidité, leur régularité et leur acheminement en toute sécurité, ainsi que la mise en œuvre des dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation, la gestion des systèmes de régulation et de sécurité, la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et à la sécurité de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'art, voies, quais, réseaux, installations techniques et bâtiments s'y rattachant* ». Ces missions sont assurées dans le cadre des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par RFF.

Les relations entre RFF et la SNCF traduisant ces prescriptions réglementaires sont précisées dans les deux principales conventions suivantes :

- Une convention pluriannuelle pour la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national et l'entretien de ce réseau, ou convention de gestion de l'infrastructure (CGI). La convention en cours couvre la période 2007-2010 ;

La CGI prévoit une rémunération forfaitaire annuelle de la SNCF pour ces missions exercées sur la base notamment de référentiels, de l'horaire d'ouverture des lignes, gares et postes et de listes d'opérations de grand entretien (OGE) définis ou approuvés par RFF.

Le renouvellement de la convention au-delà de 2010 intégrera les orientations du contrat de performance relatives à l'évaluation des besoins de différents sous-réseaux, dans une perspective de régionalisation de ces sous-réseaux. Il devra également prendre en compte les conséquences des dispositions en projet relatives à la création au sein de la SNCF d'une direction indépendante chargée des circulations.

- Une convention pour la gestion des quais, grandes halles voyageurs et ouvrages annexes, ou convention pour la gestion des quais (CGQ). La convention est en cours de renouvellement.

La présente convention passée entre le STIF et RFF ne modifie pas le cadre de relations entre RFF et son gestionnaire délégué. Dans le cadre rappelé ci-dessus, RFF se donne pour objectif de donner le plein effet à la présente convention, notamment en ce qui concerne l'atteinte des niveaux de régularité et d'investissements souhaités ainsi que les dispositions de *reporting* envisagées.

Article 3-5 – Les dispositions relatives à l'opérateur de transport chargé de l'activité Transilien (SNCF-Transilien)

La SNCF, établissement public industriel et commercial, a pour objet d'exploiter, selon les principes du service public, le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national. La branche d'activités Transilien assure pour le compte du STIF les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs d'Ile de France sur les infrastructures du réseau ferré national appartenant à RFF.

Dans le cadre du contrat 2008-2011 passé avec le STIF, la SNCF a pour mission, entre autres :

- d'assurer le service de référence dans les conditions prévues par le contrat en termes d'offre, de qualité de service, de tarification, de distribution de titres et de lutte contre la fraude, et informe le STIF de son exécution ;
- de participer aux systèmes intégrés en matière d'information ;
- de respecter les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux, et mettre en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour les assurer.

Ce contrat prévoit des obligations à la charge de la SNCF en ce qui concerne la régularité des circulations avec un système d'indicateurs de suivi et avec un mécanisme d'incitation financière.

Les redevances d'infrastructure, ou péages, sont la contrepartie de la réservation et de l'utilisation de capacités d'infrastructure sur le réseau ferré national (décret du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national). Le paiement de ces redevances, actuellement assuré par la SNCF-Transilien, confère le droit pour celle-ci d'utiliser les capacités d'infrastructure attribuées par RFF et d'y exploiter le service public régional de transport de voyageurs défini par le STIF.

Le STIF rembourse l'intégralité des redevances acquittées par la SNCF-Transilien. La réforme de la tarification qui modifie les conditions de versement des redevances, conduit le STIF à régler directement à RFF les redevances d'accès au réseau, à compter du 14 décembre 2009.

TITRE 2 – LA PERFORMANCE ET L'ADAPTATION DE L'INFRASTRUCTURE AUX OBJECTIFS DE SERVICE

Chapitre 1 – Le service apporté par l'infrastructure

Article 4 – Le service apporté par l'infrastructure

La présente convention vise à mobiliser RFF, et par suite son gestionnaire délégué, dans une démarche d'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs, à travers notamment :

- la régularité des circulations, et les moyens pour y parvenir ;
- l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- l'information des voyageurs ;
- la sécurité/sûreté ;
- l'aménagement des pôles multimodaux.

Le STIF et RFF partagent la volonté d'envisager à terme des modalités d'incitation à l'amélioration de la qualité de service en cohérence avec celles définies entre le STIF et la SNCF. Cette volonté commune se traduira par une répartition complète sur le périmètre respectif de RFF et de la SNCF de dispositifs d'incitation fondés sur les mêmes indicateurs.

La régularité et le fonctionnement des équipements mécaniques seront notamment évalués au travers d'indicateurs dans le cadre de la présente convention.

L'ensemble des mesures relatives à la qualité de service mentionnées dans la présente convention fait l'objet d'un tableau de bord établi par RFF et transmis trimestriellement au STIF.

Le STIF et RFF se réservent la possibilité d'effectuer un audit conjoint du processus de production de ces mesures, en vue notamment d'étudier la pertinence des indicateurs pris en compte afin notamment de préparer les futures conventions.

Article 5 – La régularité

L'amélioration de la régularité est une priorité majeure dans la mesure où elle constitue l'un des principaux éléments concourant à la satisfaction des voyageurs.

RFF, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau, est particulièrement concerné par la réduction des incidents liés à l'infrastructure.

Afin de prévenir et de limiter les incidents, RFF prévoit de poursuivre les études permettant d'identifier et prioriser les zones d'intervention où des politiques de maintenance renforcée, de fiabilisation et renouvellement d'équipements ou de renforcement d'équipes d'intervention sont à conduire. En

fonction des diagnostics réalisés sur les secteurs concernés, des fermetures du réseau protégeant celui-ci des intrusions sur les emprises seront notamment prévues.

Par ailleurs, la configuration du réseau, sa modernisation et son exploitation peuvent également contribuer à la diminution du nombre de trains touchés par incident et à la rapidité du rétablissement de la situation normale du trafic suite à une perturbation, y compris pour les incidents dont la cause origine n'est pas liée à l'infrastructure, par la définition de grilles d'exploitation plus robustes (y compris associées à des aménagements d'infrastructure sur le réseau ferré), au travers d'investissements spécifiques (commande centralisée du réseau, installations permanentes de contresens, ... voir article 11) et de stratégies de gestion des situations perturbées permises par l'équipement du réseau.

Article 5-1 - Etudes visant l'amélioration de l'exploitation et la diminution des conséquences des incidents

L'audit sur le réseau ferroviaire en Ile de France, mené en 2007, a souligné l'importance de l'organisation et des moyens de pilotage des circulations dans la résolution des perturbations affectant la régularité des trains. Dans un contexte de forte sollicitation du réseau avec des densités de trafic proches de la saturation aux heures de pointe, la qualité de l'exploitation devient un levier essentiel pour le bon fonctionnement du réseau.

A cette fin, RFF prévoit de lancer plusieurs démarches d'études concourant à l'amélioration de l'exploitation, précisées ci-dessous.

RFF tiendra le STIF informé de l'avancement de ces études, notamment lors des réunions des comités de suivi institués par la présente convention.

a) L'exploitation de l'infrastructure en cas d'incident

Outre le déploiement de la commande centralisée du réseau concourant à cet objectif et abordé à l'article 11, RFF prévoit de réaliser une étude sur la gestion des grands incidents.

Cette étude aura pour premier objectif de rechercher, pour les grands incidents de toute origine, les solutions permettant d'en limiter l'impact en termes de trains touchés et d'accélérer un retour rapide à une exploitation normale. Elle devrait également contribuer à mieux caractériser les types de dysfonctionnements à l'origine de ces grands incidents et conduire à définir des modes de gestion plus adaptés à ce type d'incidents et, le cas échéant, des investissements nécessaires.

Cette étude sera réalisée par RFF, Transilien étant invité à s'y associer, pour une livraison prévue dans le courant de l'année 2011.

b) La robustesse de l'exploitation et les marges capacitaires de certains secteurs

La démarche vise à adapter la méthodologie des schémas directeurs des RER à un certain nombre de secteurs de ligne nécessitant des actions améliorant la robustesse ou des aménagements capacitaires, de manière à obtenir une vision globale sur le secteur étudié, voire au-delà, de l'ensemble des questions posées et des réponses susceptibles d'y être apportées.

L'ensemble des composantes du système ferroviaire a vocation à être pris en compte (alimentation électrique, signalisation, règles d'exploitation, pratiques de conduite, etc.). L'adaptation à la marge du plan de transport peut également apporter dans certains cas des réponses satisfaisantes.

Les études seront réalisées par RFF, Transilien étant invité à s'y associer, à partir de la liste des secteurs jugés les plus problématiques mentionnés en annexe, liste qui pourra être complétée en lien avec Transilien. RFF envisage, après une étude de calage méthodologique, d'engager quatre études d'ici 2012.

c) La modernisation de l'exploitation ferroviaire en zone dense

RFF, en liaison avec Transilien, a engagé une démarche en vue de la modernisation de l'exploitation dans les zones les plus denses du réseau. Elle vise à prendre en compte le contexte et les enjeux spécifiques de la zone dense pour dégager des méthodes d'exploitation plus adaptées et plus efficaces.

A court et moyen termes, la démarche doit déboucher sur des actions d'optimisation des pratiques actuelles pour améliorer les performances de l'exploitation. Les effets des performances d'échanges quais-trains pourront également être pris en compte dans ces réflexions, là où celles-ci ont du sens.

Cette démarche vise également à développer un nouveau système d'exploitation en zone dense permettant d'augmenter le débit des lignes et la régularité. Ce système pourrait être déployé dans le cadre du projet de prolongement du RER E à l'ouest et utilisé sur les lignes identifiées comme les plus problématiques à cet égard.

d) Le respect des temps d'arrêt en gare

RFF et le STIF ont un intérêt commun à la résolution des difficultés liées aux afflux de voyageurs en pointe dans les gares du réseau ferré national principalement affectées aux trafics régionaux de voyageurs.

Le STIF incitera à l'engagement d'un diagnostic commun STIF-SNCF-RFF sur ce thème, ayant pour objectif à terme la mise en place d'une politique contractuelle visant le respect et le contrôle des temps d'arrêt en gare par SNCF Transilien, tels qu'ils seront définis dans la grille horaire.

Article 5-2 – Les indicateurs de régularité et de gestion de perturbation

a) Indicateurs de régularité

La régularité des circulations est mesurée sur 13 sous-réseaux auxquels s'ajoute la ligne T4 Aulnay-Bondy exploitée en mode tramway, dont les modalités de suivi relèvent d'un traitement spécifique en l'absence de relèvements automatiques par balises Bréhat.

Sont dénombrés :

- d'une part, pour l'ensemble des trains « toutes heures », ceux franchissant une balise Bréhat avec plus de 5 minutes de retard ; l'indicateur dénombre également les incidents à l'origine de ces retards ;
- d'autre part, pour les trains circulant à l'heure de pointe et dans le sens de la pointe, ceux arrivant avec plus de 5 minutes de retard à leur gare de destination ; l'indicateur dénombre

également les incidents à l'origine de ces retards. La mise en œuvre de cet indicateur est prévue à compter du 1^{er} janvier 2010, les mesures étant faites suivant les modalités d'un cahier des charges, annexé à cette convention et qui a fait l'objet d'un accord entre RFF, la SNCF et le STIF. RFF a commandé et finance les développements et les déploiements informatiques nécessaires.

Ces indicateurs sont décomposés par type de cause selon une grille établie conjointement entre RFF et la SNCF, selon les grandes familles de causes suivantes :

- causes internes touchant l'infrastructure
- causes externes touchant l'infrastructure
- causes internes Transilien
- causes externes touchant Transilien
- interdépendances avec les autres activités ferroviaires sur le réseau ferré national
- interdépendances avec le réseau RATP

Les informations suivantes pourront être fournies mensuellement par RFF :

- pourcentage d'irrégularité réparti par causes pour chacun des sous-réseaux
- nombre d'évènements origine réparti par causes pour chacun des sous-réseaux
- nombre de trains touchés réparti par cause pour chacun des sous-réseaux

RFF transmettra également au STIF selon une fréquence mensuelle la liste des gros incidents (incidents ayant impacté plus de 50 trains) pour chaque sous-réseau.

b) Indicateur relatif à la gestion des perturbations

En complément, RFF étudiera, suite à l'étude sur la gestion des grands incidents mentionnée en 5-1 a, les conditions de production d'un indicateur relatif aux délais d'intervention et de rétablissement du trafic en cas de perturbation et à leur analyse.

Article 5-3 Les autres dimensions de la qualité de service

a) L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe un délai de 10 ans à compter du 11 février 2005, pour rendre les services de transport public accessibles.

Le STIF, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France, est en charge de réaliser le schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transport franciliens.

Les orientations de ce schéma directeur ainsi que la programmation des investissements associés, ont été soumises à la délibération du conseil du STIF du 8 juillet 2009.

Une première phase de la mise en application de ce schéma directeur sera financée et interviendra sur la durée de la présente convention.

La mise en application de ce schéma directeur est effective, sous réserve d'accord sur son financement, dans le cadre de la présente convention et RFF mettra en œuvre les aménagements nécessaires à l'accessibilité selon les principes qui auront été approuvés par le STIF, RFF et les opérateurs dans le cadre du SDA.

RFF fiabilisera également la maintenance des escaliers mécaniques et ascenseurs afin d'assurer le maintien d'une accessibilité durable de l'ensemble de la chaîne des déplacements.

Comme en matière de régularité, RFF prévoit de produire mensuellement des indicateurs de disponibilité des escaliers mécaniques et des ascenseurs.

b) L'information des voyageurs

Parmi les compétences dévolues au STIF, celle relative à l'information des voyageurs occupe une place prépondérante. L'article 27-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI), inséré par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 (loi SRU), le rappelle en donnant aux autorités organisatrices une mission spécifique dans ce domaine : « mettre en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport ».

Dans ce cadre, le STIF a décidé d'établir un schéma directeur de l'information voyageur (SDIV), en concertation avec l'ensemble des acteurs du transport, dont les orientations ont été approuvées par le conseil du STIF du 6 juin 2007.

Ces orientations concernent notamment l'information voyageurs en situation perturbée, lors desquelles les voyageurs prennent connaissance des informations utiles au travers de messages sonores en gare et dans les trains, informations dont sont à l'origine respectivement les centres opérationnels Transilien (COT) via les points d'information voyageurs Ile de France et les régulateurs via les agents de conduite.

Dans cette perspective, RFF examinera, en lien avec Transilien, les conditions permettant d'améliorer le fonctionnement de cette chaîne d'information et les conditions d'une meilleure estimation du temps prévisionnel de rétablissement des circulations en fonction des différents types d'incidents.

Les diagnostics nécessaires et les préconisations en résultant seront notamment réalisés à partir de l'étude sur la gestion des grands incidents mentionnée à l'article 5-1 a et pourront conduire ensuite à l'élaboration d'un programme d'actions d'amélioration partagées.

c) La sûreté/sécurité

Par politiques de sûreté/sécurité, on entend ici les politiques visant la prévention de l'accès aux voies et à certains équipements sensibles ainsi que celle des incidents de passages à niveau. Au-delà de la protection des personnes, elles ont aussi un impact d'amélioration de la régularité des circulations. L'efficacité de ces politiques passe par des investissements (en particulier le programme de clôtures en est un élément substantiel), à coordonner dans certains cas avec d'autres actions comme les interventions de la SUGE.

Le STIF associera RFF à la définition du plan d'actions de prévention arrêté entre le STIF et la SNCF, permettant à RFF d'établir son plan de prévention en cohérence avec ledit plan d'actions. Cette coopération tripartite STIF-SNCF-RFF visera, notamment, d'une part, l'identification de gares où la croissance des flux de voyageurs appelle l'élaboration de réponses spécifiques communes, d'autre part, l'explicitation de principes de surveillance et d'intervention de la SUGE - *que RFF rémunère à cet effet* - sur des secteurs ou équipements sensibles particuliers.

Les informations relatives à ces programmes seront examinées dans le cadre du comité de suivi de la qualité de service institué à l'article 23.

Article 6 – L'intermodalité dans les pôles d'échanges

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme de réaménagement des pôles PDU, et des schémas directeurs des parcs relais (SDPR), des gares routières (SDGR) et de l'accessibilité (SDA), le STIF développe depuis 2001 une politique régionale d'amélioration de l'accès aux réseaux ferrés par l'aménagement de pôles d'échanges intermodaux.

Le développement d'une inter-modalité plus efficace pour la desserte des territoires et plus valorisante pour les services ferroviaires est mis en œuvre conjointement par les collectivités maîtres d'ouvrage des accès aux gares depuis la voirie, et par la SNCF et RFF, maîtres d'ouvrage des installations ferroviaires.

Propriétaire et gestionnaire des infrastructures en gare, RFF contribue à l'amélioration du service dans les pôles multimodaux, en mettant en œuvre les moyens nécessaires pour assurer un niveau de qualité de service satisfaisant : maintien en état de marche des équipements mécaniques (escalators et ascenseurs) et à leur réparation dans les meilleurs délais (voir article précédent) et entretien courant des espaces (talus, sous-faces des ouvrages ferroviaires...).

Propriétaire d'emprises foncières nécessaires à l'organisation d'une intermodalité efficace, RFF favorise par ailleurs l'amélioration des accès aux différentes lignes du réseau ferré francilien en prenant en compte, dès les études préliminaires menées par les collectivités, les besoins exprimés pour l'aménagement de l'intermodalité :

- il mène dans les meilleurs délais, sur saisine préalable des collectivités qui financent ces opérations et en étroite relation avec les différents utilisateurs du domaine ferroviaire, les études de libération ou de mise à disposition temporaire du foncier pour des aménagements de transport ;
- dans le cas où cela se révèle nécessaire, en cohérence avec les autres objectifs qu'il porte, il facilite l'utilisation de ses terrains pour des équipements d'intermodalité selon les modalités juridiques les plus appropriées (transfert de gestion, convention d'occupation temporaire) ;
- dans le cas où des emprises situées à proximité immédiate du pôle sont cédées aux collectivités pour une densification urbaine, il s'assure, avant cession des emprises, que le porteur du projet urbain a bien pris en compte les besoins potentiels d'aménagements liés à l'intermodalité ; il évalue avec le STIF les flux de voyageurs induits par le projet urbain, et apprécie leur impact sur le fonctionnement interne de la gare, et en particulier sur les quais ;
- dans le cas où il autorise l'occupation temporaire des emprises nécessaires à l'aménagement d'équipements d'intermodalité (parcs relais, gares routières, parcs à vélos, parvis de gares ...), il fixe

une durée d'occupation compatible avec les caractéristiques techniques et financières de l'ouvrage envisagé.

Le STIF informe régulièrement RFF des projets en cours d'aménagement ou de réorganisation d'équipements d'intermodalité (parcs relais, gares routières, pôles d'échanges...) susceptibles d'impacter la maîtrise d'ouvrage, les emprises foncières ou les flux de passagers sur les quais et les installations de RFF, et associe RFF à l'ensemble des phases d'émergence et d'avancement de ces projets.

RFF informe, en retour, le STIF des calendriers de mise à disposition ou de transfert de son foncier sur les projets de réorganisation de l'intermodalité.

Chapitre 2 – Les politiques de maintenance, de fiabilisation et de modernisation du réseau

Article 7 – Les orientations générales

Le rajeunissement du réseau par l'investissement pour en améliorer la performance et en diminuer le coût d'entretien constitue l'un des objectifs de moyen et long termes auquel l'Etat et RFF ont souscrit à travers leur contrat de performance.

L'audit du réseau en Ile de France conduit conjointement par le STIF et RFF en 2007, a permis de tirer les enseignements visant à optimiser les politiques d'entretien et de renouvellement en fonction des conditions d'utilisation du réseau, dans un contexte d'augmentation des trafics.

A partir de ces enseignements, le STIF et RFF s'entendent dans le cadre de la présente convention sur la nécessité d'orienter les politiques de maintenance, de fiabilisation et de modernisation en fonction des impératifs suivants :

- le renforcement de l'investissement de **renouvellement** du réseau pour redresser la tendance constatée de vieillissement continu avec un effort particulier entrepris sur le parc des appareils de voies ;
- la **fiabilisation** de certaines installations ou sections du réseau en vue de mieux garantir la régularité des circulations, et passant notamment par une **maintenance renforcée** adaptée à la densité et à la nature des trafics en Ile de France ;
- la **modernisation des systèmes d'exploitation et de la régulation** des circulations, notamment par l'engagement du projet global de mise en place de la commande centralisée des postes d'aiguillages et de signalisation afin de faciliter la gestion des circulations et de contribuer au retour rapide à la situation nominale, en cas de perturbation.

Au titre de la présente convention, RFF mettra en oeuvre des actions de maintenance et des programmes d'investissement dans les conditions précisées dans les articles qui suivent.

Article 8 – L'accélération des investissements de renouvellement

Les investissements de renouvellement concernent les groupes de composants et d'installations du réseau suivants :

- les voies et appareils de voies⁴ ;
- les ouvrages d'arts et les ouvrages en terre ;
- les installations fixes de traction électrique (IFTE) qui recouvrent les lignes caténares et les installations d'alimentation électrique ;
- la signalisation (SES) qui recouvre les postes d'aiguillages et de signalisation ;
- les installations de télécommunications.

L'audit de 2007 préconise la possibilité de maintenir l'âge des appareils de voies et de contenir la proportion de composants de la voie en limite de vie en deçà de son niveau actuel. Un effort accru de rénovation des appareils de voie est à prévoir en priorité.

Compte tenu de l'accélération des investissements prévue par la convention, le programme prévisionnel des investissements de renouvellement sur le réseau, exprimé en euros constants (valeur 2009) est estimé à:

	2009	2010	2011	2012	Total
Investissements de renouvellement	151	161	158	160	630

La décomposition indicative du programme prévisionnel par nature de dépenses est donnée en annexe en termes de montants annuels et d'unités d'œuvre, complétés par des listes d'opérations importantes prévues.

Par rapport à la période quadriennale précédente, ce programme prévisionnel se traduit en particulier par :

- l'augmentation moyenne des dépenses de renouvellement des voies et appareils de voie de 16 M€/an ;
- des objectifs d'accroissement des unités d'œuvre (« *GOPEQ voie* » et « *GOPEQ appareils de voie* ») détaillés à l'annexe 3-1

A noter qu'un certain nombre d'investissements de renouvellement anticipé ne sont pas pris en compte au titre de cet article mais dans le programme de fiabilisation du réseau décrit à l'article 9 ci-après.

⁴ Le renouvellement de moins d'1 km de voie (rails, traverses ou ballast) entre dans le cadre des opérations de grand entretien OGE qui relève du compte d'exploitation.

Article 9 - Les actions liées à la fiabilisation du réseau (qualité-amélioration du réseau)

Les objectifs de disponibilité du réseau et de régularité des circulations justifient de conforter ou de sécuriser les performances de certains équipements de l'infrastructure.

Ces investissements ayant un effet sur les indicateurs de régularité et de ponctualité, découlent d'études qui seront présentées et discutées avec le STIF.

Article 9-1 - Etudes de criticité - nouveau référentiel de maintenance - programme exceptionnel d'investissement de régularité

Le besoin sécurisation des performances des équipements concerne tout particulièrement des sites sensibles présentant un fort enjeu en termes de régularité⁵, sur chacun desquels des études de «criticité» ont été engagées depuis le début de l'année 2009 et seront achevées au cours de cette même année. Ces études conduisent à préconiser pour chaque site concerné des actions préventives et correctives de maintenance. Les sites concernés sont précisés sur la carte jointe en annexe.

Les préconisations correspondantes seront intégrées à un nouveau référentiel de maintenance dont la première version sera disponible au 4^{ème} trimestre 2009. Ce référentiel précisera notamment les actions de maintenance préventive à mettre en œuvre pour limiter les risques de défaillance, les dispositions particulières à prévoir en matière de renouvellement sur des installations jugées sensibles (rails, caténaires, installations de signalisation) ainsi que les critères techniques à prendre en compte pour définir lesdites dispositions en fonction des caractéristiques des installations. Les actions correspondant à ce nouveau référentiel seront mises en œuvre à partir de 2010.

Les études de criticité réalisées au premier semestre 2009 ont également conduit à définir un programme prévisionnel exceptionnel d'investissements de régularité à mettre en œuvre sur 5 ans (2010-2014), dont le montant, sur les trois premières années correspondant à la période de la présente convention (2010-2012) est estimé à 127 M€. Un calage sur la période de 5 ans (2010-2014) sera effectué au 4^{ème} trimestre de l'année 2009, lorsque sera connu l'ensemble des résultats des études de criticité. Le bilan en sera présenté au STIF et fera l'objet d'une discussion à cette échéance.

Article 9-2 - Le programme de fiabilisation des installations d'alimentation électrique

Pour répondre à la nécessaire adaptation de l'infrastructure aux évolutions des matériels de plus en plus puissants et à l'augmentation du nombre des circulations, mais également pour améliorer la gestion de l'alimentation électrique lors d'incidents, il apparaît nécessaire de fiabiliser certaines sous stations et autres installations fixes connexes telles que *feeders* ou installations de retour du courant de traction. Il est prévu à ce stade, sur la durée de la convention, de lancer une douzaine d'opérations (*hors opérations à lier à des projets en cours ou des schémas directeurs en cours de finalisation*)

Les opérations correspondantes, qu'il est prévu d'inscrire dans une convention de mandat à la SNCF, sont mentionnées en annexe. Ce programme sera présenté au STIF début 2010.

⁵ En fonction des évolutions des incidents, d'autres sites pourraient le cas échéant être ajoutés ultérieurement.

Article 9-3 - Récapitulatif des dépenses de fonctionnement et de renouvellement supplémentaires envisagées au titre du nouveau référentiel de maintenance et de la fiabilisation des installations d'alimentation électrique

	2010	2011	2012
<i>Dépenses supplémentaires de fonctionnement courant liés à la mise en œuvre du nouveau référentiel de maintenance</i>	6	6	6
<i>OGE supplémentaires liées à la mise en œuvre du nouveau référentiel de maintenance</i>	15	15	15
Dépenses totales de fonctionnement supplémentaires ⁶	21	21	21
<i>Investissement supplémentaire lié à la mise en œuvre du nouveau référentiel de maintenance</i>	22	47	58
<i>Programme de fiabilisation des installations d'alimentation électrique</i>	11	11	22
Dépenses totales d'investissement supplémentaires	33	58	80
Dépenses totales de fonctionnement et de renouvellement supplémentaires	54	79	101

(montants exprimés en euros constants valeur 2009)

⁶ A noter par ailleurs que des actions d'amélioration de la qualité de service de l'infrastructure (« OLN ») sont, depuis plusieurs années, directement commandées au GID par Transilien, et directement payées par ce dernier au GID, pour un montant annuel moyen de 8 M€. Une hypothèse de maintien de cette pratique a été retenue pour évaluer les niveaux des péages mentionnés dans la présente convention pour les années 2010 à 2012. A défaut le STIF et RFF examineraient avec Transilien les dispositions à prévoir pour que ces OLN puissent être maintenues sans modification de la charge financière nette de chacune des trois entités concernées.

Article 9-4 - Le programme « QIDF »

Le programme « amélioration de la disponibilité de l'infrastructure - Réseaux Ile de France » ou « QIDF » concerne l'étude et la réalisation de familles d'opérations d'investissements dont la finalité est d'améliorer les performances de l'infrastructure au regard de la régularité des circulations (mise en œuvre de matériel de plus grande fiabilité, mise en œuvre de redondances, réduction de la vulnérabilité des installations aux intempéries, lutte contre la malveillance, investissements de télésurveillance).

Les opérations sont retenues sur la base d'approches de criticité analysant l'occurrence du type d'incident traité et sa gravité. Le programme QIDF sera maintenu, s'ajoutant donc aux actions supplémentaires de qualité de service envisagées au titre des programmes spécifiques mentionnés aux articles 9-1 et 9-2 et récapitulées dans le tableau de l'article 9-3.

Article 9-5 - Les autres programmes d'investissements concourant à la qualité - amélioration du réseau

Les programmes concernés sont les suivants :

- les programmes « sécurité » (accès aux trains, passages à niveau, divers) ;
- le programme « sécurisation des tunnels » ;
- le programme « sûreté » ;
- les programmes « environnement » (bruit, PCB, amiante) ;
- les programmes gares (escaliers mécaniques et ascenseurs, quais et grandes halles de voyageurs, gares, PMR).

L'enveloppe globale des investissements (part RFF) est estimée à :

	2009	2010	2011	2012	Total
Autres programmes part RFF	14	14	14	14	57

(montants exprimés en euros constants valeur 2009)

A noter concernant ces programmes :

- les montants indiqués ci-dessus incluent, pour un montant estimé de 5 M€ une prévision de renouvellement de 11 escaliers mécaniques et de 12 ascenseurs.
- aux financements de RFF s'ajoutent ceux d'autres financeurs, notamment au titre des gares (mise en accessibilité PMR), des protections acoustiques et des interventions sur les passages à niveau. Concernant les gares (mise en accessibilité PMR), le montant prévisionnel des apports de ces autres financeurs sur la période 2009-2012 est estimée à 90 M€.

A noter que ne sont pas pris en compte à ce jour, compte tenu notamment de ce que leur contenu précis ou leur financement n'ont pas été arrêtés, les programmes suivants :

- les projets susceptibles d'être réalisés au titre du programme IMPAQT-gares cofinancé par le STIF et la SNCF ;
- les opérations susceptibles d'être retenues au titre du schéma directeur d'accessibilité (SDA).

Article 10 - Le cas des investissements liés à la qualité et à l'amélioration du réseau subventionnés par le STIF

Pour toute opération nouvelle ayant vocation à être subventionnée par le STIF et dont RFF assurera la maîtrise d'ouvrage, RFF met en place un pilotage des projets visant à une meilleure anticipation conjointe de ces opérations :

- il met en place les moyens nécessaires pour les études préliminaires sur son périmètre, répondant aux besoins identifiés en commun entre le STIF et RFF -ainsi que Transilien s'il y a lieu- au vu de l'analyse des résultats de régularité, et en cohérence avec les autres projets d'amélioration menés par la SNCF ;
- il donne une lisibilité pluriannuelle au STIF concernant la programmation de ces opérations, et transmet les dossiers complets de subvention au plus tard 2 mois avant la date de la séance du conseil visée ;
- le STIF s'engage à soumettre à ses instances délibérantes, pour la réalisation de ces opérations, les demandes de subventions.

Article 11 – La modernisation de l'outil d'exploitation

Article 11-1 - La mise en œuvre du programme de commande centralisée du réseau

Le projet de la commande centralisée du réseau (CCR) vise à ramener progressivement en une vingtaine de sites, organisés en 2 niveaux (salles de commande et centre national), les lieux de décision de l'exploitation du réseau ferré national, aujourd'hui au nombre de 1500 (organisés en 3 niveaux : postes d'aiguillage, centres régionaux de gestion des circulations, centre national).

RFF et le STIF considèrent que la réalisation de ce programme, dans les meilleurs délais possibles, est essentielle pour la modernisation de l'exploitation du réseau.

Le financement de cet investissement sera constitué à partir de la ressource affectée au programme de renouvellement des postes d'aiguillage et de leurs accessoires, et des gains de productivité d'exploitation induits.

A la date de signature de la convention, ce projet doit encore faire l'objet d'une approbation formelle par le conseil d'administration de RFF et par l'Etat. Les perspectives envisagées pour le déploiement en Île-de-France sont développées en annexe 5.

Afin d'accélérer le rythme de ce déploiement, RFF et le STIF conviennent d'en étudier conjointement la faisabilité et les modalités, au regard notamment de la capacité d'absorption des programmes par l'ingénierie et l'industrie, des problématiques de plages-travaux, des coûts associés et de leur effet sur l'équilibre économique du projet.

RFF mettra en œuvre une telle accélération, sous réserve de l'apport par le STIF d'un financement spécifique assurant la neutralité économique du projet pour RFF.

A cet effet RFF adressera au STIF, d'ici le 31 décembre 2009, une proposition de schéma de déploiement alternatif sur 15 ans.

Article 11-2 - Les autres investissements de modernisation

Au titre de la modernisation du réseau, d'autres investissements pourront être envisagés ayant pour finalité, l'amélioration de la robustesse de l'exploitation (installations permanentes de contre-sens par exemple). Ces investissements ont vocation à être définis dans le cadre des études de type « schéma de secteur » mentionnées à l'article 5-1 b.

Chapitre 3 – Les investissements sectoriels de capacité, les schémas des RER et les projets de développement

Article 12 - Les investissements sectoriels de capacité

En dehors des tronçons dédiés en totalité aux services Transilien, le réseau ferré national en Ile de France est utilisé en partage avec les autres trafics régionaux, nationaux et internationaux de voyageurs ainsi qu'avec le fret.

La ressource rare que constituent les sillons sur les tronçons supportant un trafic élevé rend nécessaire l'analyse de sa capacité.

Cette capacité est la résultante:

- d'une infrastructure caractérisée par :
 - des voies (nombre, profil, alimentation électrique, type de bifurcation),
 - un système d'espacement (longueur des cantons, vitesse limite).

- des caractéristiques et normes de tracé des sillons demandés :
 - des arrêts (comprenant freinage, temps de stationnement et accélération),
 - un ordonnancement des trains (notamment l'hétérogénéité des vitesses commerciales),
 - un cadencement des circulations, dans le cadre de la structuration du graphique
 - des circulations non commerciales (notamment de/vers les garages),
 - des comportements de conduite.

C'est sur ces différents leviers qu'il est possible d'agir pour augmenter le nombre de trains sur un axe tout en veillant à préserver la stabilité du graphique.

Les études de type « schéma directeur de secteur » mentionnées à l'article 5-1-b visent dans une approche globale à trouver les meilleures solutions permettant de répondre aux besoins d'amélioration

de la fluidité ou de l'accroissement capacitaire en certains endroits du réseau. Comme indiqué en 5-1-b les deux objectifs de capacité et de robustesse sont souvent à étudier conjointement, en ce qu'ils constituent deux variables duales d'optimisation du réseau ⁷.

Au-delà de la recherche qui est privilégiée des différentes possibilités d'évolution en termes de pratiques d'exploitation ou d'ajustement de la grille des circulations, des investissements de capacité très ciblés seront étudiés par RFF en liaison avec le STIF et pourront être déployés à partir de 2013 après définition de leurs modalités de financement.

Article 13 - Les schémas directeurs des RER

Les grands projets de développement et d'amélioration de l'offre prévus sur les RER B, C, D et E font l'objet de démarches contractuelles spécifiques dans le cadre des contrats de projet Etat-région.

Les principales opérations en cours de réalisation ou en projet sont rappelées de la manière suivante :

- Le RER B nord + - L'objectif est de fiabiliser la régularité des circulations du RER B au nord de Paris : Paris – Aulnay – Roissy et Paris- Aulnay – Mitry. En heures de pointe, un RER B quittera la gare du Nord pour Aulnay toutes les 3 minutes, desservant ensuite alternativement les terminus de Roissy et de Mitry. Ce projet prévoit que l'exploitation du RER B se fera en utilisant 2 des 4 voies entre Paris et Aulnay, lesquelles, hors situations perturbées, lui seront dédiées. La mise en service est prévue fin 2012.
- Le RER D - L'objectif du projet est d'améliorer la régularité et l'offre sur la troisième ligne la plus fréquentée du RER (550 000 voyageurs par jour) qui connaît une hausse de fréquentation de 4 à 5% par an. Depuis sa création en 1995, l'exploitation de cette ligne très longue (160 km) est très fragile et sa régularité médiocre. La mise en service progressive des nouveaux investissements s'effectuera entre 2012 et 2014.
- Le RER C – Particulièrement longue et complexe, transportant plus de 450 000 voyageurs par jour, dans 570 trains, cette ligne doit en particulier faire l'objet du renforcement de la desserte du territoire de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine-Amont, pour lequel la desserte actuelle est peu performante. Les perspectives de mise en service sont échelonnées de 2012 jusqu'à l'échéance de réalisation du tram-train Massy-Evry.
- Le prolongement du RER E à l'ouest - Les objectifs du projet sont l'amélioration de la desserte depuis l'est francilien vers Paris, La Défense et Nanterre (+ 70 000 voyageurs/heure entre Paris et la Défense) ainsi qu'entre l'ouest francilien et la Défense (+ 20 000 voyageurs /heure).

Chapitre 4 – La relation commerciale

Article 14 – Les principes généraux

⁷ C'est à dire que l'accroissement de capacité ne doit pas se faire au prix d'une dégradation de la robustesse de d'exploitation et de la qualité de service.

En tant qu'autorité organisatrice des transports en commun de voyageurs en Ile-de-France, le STIF a notamment pour mission de définir l'offre de transport ferroviaire, dont la réalisation se traduit par l'utilisation du réseau ferré national, et en contrepartie de laquelle le STIF s'acquitte auprès de RFF de péages sur la base du principe du coût complet.

La mise en œuvre de l'offre ferroviaire de référence, définie dans le cadre du contrat liant le STIF à la SNCF, amène aujourd'hui la SNCF à réserver auprès de RFF les sillons nécessaires, conformément au décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

Cependant, la possibilité ouverte au STIF par ce même décret de se positionner à l'avenir comme réservataire de sillons est de nature à renforcer les relations entre les deux établissements.

Par ailleurs, jusqu'au service annuel 2009, les redevances dues à RFF en contrepartie de l'utilisation du réseau ferré national sont facturées par RFF à la SNCF. Ces péages sont ensuite facturés par la SNCF au STIF, conformément au contrat STIF-SNCF. Dès le service annuel 2010, RFF facturera directement au STIF une partie des péages dus, soit la redevance d'accès.

Conscient de l'importance attachée à l'établissement d'une relation commerciale avec ses clients, et conformément à son contrat de performance avec l'Etat, RFF veut développer de nouvelles modalités pour la vente et la production des sillons.

A ce titre, RFF met déjà en œuvre les actions suivantes :

- l'établissement des documents publics fondamentaux (« document de référence du réseau ») ;
- la mise en place d'une plate-forme d'échanges pour les utilisateurs du réseau ;
- l'organisation d'instances nationales et régionales de concertation ;
- la construction de sillons de façon plus lisible et plus compréhensible ;
- l'optimisation entre les sillons et les plages-travaux le plus en amont du processus ;
- la facturation sur la base de justifications étayées.

Au vu des évolutions précitées, RFF et le STIF partagent l'intérêt de développer une approche partenariale spécifique, selon les orientations suivantes :

- élaboration d'une véritable prospective du système ferroviaire francilien, en vue d'une meilleure adéquation aux besoins des voyageurs, et apportant une meilleure robustesse de l'exploitation ;
- formalisation du travail partenarial STIF-RFF-SNCF pour la conception de nouvelles offres, permettant au STIF d'avoir une meilleure visibilité sur le déroulement des projets et sur leurs enjeux pour la commande de sillons ;
- élargissement du dialogue préalable concernant les choix de RFF pouvant avoir une conséquence sur l'exploitation (travaux, maintenance, interception de voies), pour mieux prendre en compte les effets sur l'offre proposée aux voyageurs ;
- définition des conditions concrètes permettant au STIF de commander des sillons ;
- meilleure connaissance sur la gestion de l'exploitation du réseau en Ile-de-France, entre les différentes activités ferroviaires présentes.

Article 15 – Le processus de conception de l'offre

L'annexe 6 « Processus et conception d'une nouvelle offre » décrit les processus de conception de l'offre et de réservation de sillons (*dans le cadre actuel de réservation par la SNCF*), en précisant le rôle des différents acteurs, les calendriers associés et les modalités proposées d'association du STIF, ceci dans le

respect des règles énoncées dans le document de référence du réseau et des prérogatives et responsabilités de RFF en matière de gestion du graphique.

Il est précisé par ailleurs que :

- RFF veillera à ce que la volumétrie des plages travaux corresponde aux strictes nécessités des chantiers.
La tarification des plages-travaux permettra à terme d'assurer une meilleure autorégulation des demandes de plages travaux ; les objectifs, modalités d'application et efficacité d'un tel dispositif restent à étudier.
- RFF associera le STIF à la préparation de la définition des plages nécessaires pour la maintenance massifiée et pour le renforcement de la maintenance, l'accélération du renouvellement et la fiabilisation du réseau.
- le STIF et RFF seront attentifs aux coûts des opérations de maintenance ainsi qu'aux conséquences de la maintenance massifiée pour les voyageurs franciliens. A cet effet, RFF privilégiera la présentation de plusieurs alternatives ainsi que leurs enjeux techniques, commerciaux et financiers, afin de déterminer, après échange avec le STIF, le meilleur compromis.

Article 16 – L'évaluation des besoins de moyen terme

Afin de mieux anticiper les besoins d'infrastructure liés aux besoins de développement de l'offre de sillons sur son réseau, RFF entame une démarche d'horaire stratégique à l'horizon 2020. Un objectif de cette démarche est en particulier, à partir de l'expression des demandes à cet horizon des différents types de trafics, de préciser les investissements à prévoir sur le réseau.

RFF prévoit d'inviter le STIF à participer à cette démarche dès que les premiers éléments sur l'Île de France seront disponibles (avant fin 2009).

Le STIF associera parallèlement RFF aux réflexions de la révision du PDUIF, notamment en tant que les travaux réalisés dans ce cadre peuvent conduire à orienter l'expression des besoins en sillons et indirectement alimenter ainsi la réflexion sur les investissements que ces besoins peuvent induire.

D'une façon plus générale, RFF sera associé à l'ensemble des démarches prospectives :

- sur les matériels roulants, où RFF sera également amené à enrichir la définition des nouveaux matériels du STIF par la présentation des enjeux et conséquences sur le réseau ferré, en vue de choisir les plus pertinents ;
- sur le dimensionnement des gares, où RFF sera informé par le STIF de l'analyse des perspectives d'évolutions des nombres d'entrants et de voyageurs en correspondance dans les gares comme sur les flux et les phénomènes de pointe ; RFF sera invité à enrichir ces éléments par la présentation des enjeux et contraintes des aménagements sur son périmètre, en vue de choisir les plus pertinents.

Article 17 – Le processus de commande des sillons

Afin d'améliorer le processus de commande de sillons, RFF prévoit de :

- fournir au STIF, deux mois avant le 1er janvier de l'année de service, une estimation des recettes générées par les péages des sillons identifiés Transilien ; cette estimation, qui ne pourra être considérée comme un devis, sera extraite des calculs effectués par RFF pour l'élaboration de son EPRD et avec les règles y afférentes, en application des barèmes en vigueur ;
- développer en interne un système informatique de simulation des péages. Celui-ci pourra alors être mis à disposition du STIF, dans des conditions à préciser, pour ses propres besoins d'estimation des péages.

Le STIF souhaite par ailleurs :

- qu'un travail partenarial soit engagé, visant à clarifier les conditions concrètes permettant au STIF de pouvoir commander ses sillons, en fonction des contraintes techniques connues ;
- qu'avec l'accord de la SNCF, et dans l'attente d'une réservation directe par le STIF des sillons, pouvoir assister au processus dit du « plateau commun » évoqué dans l'annexe 6 "Processus de conception d'une nouvelle offre".

TITRE 3 – LE REGIME ECONOMIQUE ET FINANCIER

Article 18 – Les principes généraux

Le STIF et RFF poursuivent un objectif général de valorisation du transport ferroviaire de voyageurs en Île-de-France, de meilleure efficacité économique de ce service et de transparence des coûts. L'audit réalisé conjointement en 2007 a montré que les redevances acquittées par le STIF permettaient de couvrir le coût complet d'exploitation et de maintenance imputable à l'activité Transilien, et donc de participer de manière soutenable au financement des investissements de renouvellement du réseau.

Dans cette perspective, la présente convention est un outil d'accompagnement tendant à favoriser la maîtrise de la dépense, et d'incitation à la réalisation des actions et à la performance du réseau. Compte tenu des efforts financiers à consentir pour la modernisation du réseau, la préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation conventionnelle entre le STIF et RFF.

RFF entend pour sa part renégocier la future convention de gestion pour progresser dans ces mêmes directions.

Dans ce cadre, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

- Le financement durable de l'exploitation et du renouvellement du réseau parcouru par Transilien ;
- L'équité : l'utilisation du réseau parcouru par Transilien couvre le coût complet, ce qui permet d'assurer l'exploitation du réseau au niveau de performance requis par la présente convention et de faire contribuer de manière équitable toutes les activités au financement des investissements réalisés sur le réseau ;
- La prévisibilité des flux financiers entre RFF et le STIF avec un barème de redevances applicable au STIF stabilisé qui évolue en fonction d'une formule d'indexation conventionnelle ;

- L'incitation à investir grâce à la logique de retour sur investissement dans laquelle s'inscrit le modèle économique sous-jacent.

La tarification relative à l'utilisation du réseau ferré national est régie par le décret n°97-446 du 5 mai 1997, modifié par le décret n°2008-1204. Si les barèmes sont proposés par RFF, leur fixation relève d'une prérogative de l'Etat (a priori sous réserve de l'avis conforme du futur régulateur). La tarification de l'accès au réseau parcouru par Transilien et de son utilisation doit, sans discrimination entre les activités, couvrir les charges d'exploitation et les charges liées au capital.

Inspirée des modalités de régulation des autres entreprises gestionnaires d'infrastructures et cohérent avec le modèle économique de RFF, cette tarification au coût complet vise à lisser les effets de cycle, tout en offrant à RFF des incitations à investir grâce à une logique de retour sur investissement.

Les ressources de RFF sont les suivantes :

- les redevances facturées au titre de l'utilisation du réseau parcouru par Transilien ;
- une quote-part des concours publics versés à RFF au titre des autres activités ;
- les recettes liées aux activités annexes et toute autre ressource perçue par RFF ;
- les subventions d'investissement perçues par RFF.

Sur la période pluriannuelle de la présente convention, les redevances d'infrastructure complétées par les autres ressources doivent couvrir :

- les charges d'exploitation courantes : entretien et exploitation du réseau, charges de fonctionnement ;
- les dotations aux amortissements économiques ;
- la rémunération des actifs (nets de subvention).

Les travaux réalisés lors de l'audit sur le réseau ferré national en Île-de-France ont permis de préciser les modalités d'affectation des recettes et charges de RFF au réseau parcouru par Transilien ainsi qu'à l'activité Transilien. Sur la quasi-totalité des postes, il a été admis qu'une clé de 70 % reflétait fidèlement la part de charges du réseau parcouru par Transilien devant être affectée à l'activité Transilien en 2006, compte tenu de ce qu'était la part des circulations Transilien cette année là. Il est convenu que cette clé demeurera fixe sur la durée de la convention.

Article 19 – L'équilibre financier de la relation STIF - RFF

L'équilibre financier sous-jacent à la présente convention prend en compte l'ensemble des produits et charges supportés par RFF intégrant les marges et aléas, contreparties des risques assumés par RFF.

L'équilibre financier de la relation STIF – RFF est retracé chaque année dans :

- un compte d'exploitation, regroupant l'ensemble des charges et ressources prévisionnelles de RFF sur le réseau parcouru par Transilien et sa déclinaison pour l'activité Transilien
- un compte d'investissement.

a) concernant le compte d'exploitation

L'économie du compte d'exploitation est caractérisée par les éléments suivants :

1. en valeur actualisée sur la durée de la convention, les redevances versées par l'activité Transilien, complétées des autres produits, couvrent la part du coût complet du réseau affectée à cette activité, en permettant de dégager une marge qui contribue au financement des investissements ;
2. les redevances versées par l'activité Transilien sont destinées exclusivement à financer l'activité de RFF (exploitation et investissement) sur le réseau parcouru par Transilien. Ces redevances contribuent de manière soutenable au financement des investissements prévus par la présente convention ;
3. le STIF s'engage à réserver un nombre de sillons-kilomètres tel qu'à barème inchangé, les redevances perçues pour l'activité Transilien soient au moins égales aux montants prévisionnels donnés dans le tableau suivant :

Activité Transilien	2009	2010	2011	2012
Redevances d'infrastructures (hors RCTE)	606,0	639,0	655,3	675,5

En M€ HT courants

4. RFF proposera à l'Etat un barème de redevances applicable à l'activité Transilien cohérent avec la présente convention ;
5. sur la durée de la convention, RFF vise à mieux maîtriser l'évolution du coût de la gestion déléguée de l'infrastructure et de ses charges de structure et à développer les autres produits issus notamment de ses recettes publicitaires.

b) concernant le compte d'investissement

Sur la durée de la convention, RFF prévoit d'exécuter le programme quadriennal d'investissements dont la synthèse est la suivante :

Réseau parcouru par Transilien	2009	2010	2011	2012
Investissements de renouvellement	150,5	165,9	168,1	175,5
Investissements de qualité-amélioration du réseau	28,4	61,6	88,8	116,3
Investissements de développement (hors schémas RER)	6,2	7,0	7,0	7,2
Investissements (nets de subvention)	185,2	234,5	263,9	299,0

En M€ HT courants

Les éléments précédents qui structurent l'équilibre financier de la relation STIF – RFF sont complétés par les principes et modalités de gestion des écarts décrits ci-après.

Article 20 – Clause de revoyure - principes et modalités de gestion des écarts

Si les conditions ayant prévalu à l'établissement de l'équilibre économique de la relation STIF - RFF et sous-jacentes à la présente convention étaient significativement modifiées les parties se concerteront sur les dispositions adaptées à envisager et aux conditions de leur mise en œuvre, sur la durée résiduelle de la convention ou au-delà.

Dans tous les cas, les deux parties conviennent d'échanger à mi-convention sur l'évolution des données par rapport à l'équilibre initialement prévu.

RFF et le STIF s'accordent sur les principes suivants de gestion des écarts par rapport aux prévisions sous-tendant l'équilibre économique de la relation STIF – RFF :

a) Ecart sur les redevances d'infrastructure :

Pour chaque année de la convention, le montant réel constaté des redevances versées par l'activité Transilien sera comparé au montant prévisionnel des péages indiqué à l'article 19 (*pour l'année 2012, la prévision de l'article 19 sera actualisée en fonction de la formule d'indexation en annexe*).

Si le montant réel diffère du montant prévisionnel, alors le comité de suivi élabore les mesures correctrices envisageables, dont la modification du programme d'investissement prévisionnel.

b) Ecart sur les dépenses de fonctionnement et de renouvellement supplémentaires :

Pour chaque année de la convention, le montant réel constaté des charges correspondantes au nouveau référentiel de maintenance sera comparé au montant prévisionnel indiqué à l'article 9-3 de la convention. Si, toutes choses égales par ailleurs, le montant réel est différent du montant prévisionnel indexé selon la formule conventionnelle, le comité de suivi élabore les mesures correctrices envisageables. Si les montants mis en œuvre depuis le début de la convention accusent un retard par rapport aux prévisions, le comité de suivi examine les modalités de rattrapage à mettre en œuvre dès l'année suivante.

c) Ecart sur les dépenses d'investissement :

Sans préjudice des dispositions de l'article 20-a, pour chaque année de la convention, l'écart sera calculé entre les dépenses d'investissement prévisionnelles actualisées aux conditions économiques de l'exercice considéré et les dépenses d'investissement réelles constatées.

Dans le cas où les dépenses d'investissement prévues ne seraient pas atteintes sur la durée de la convention, RFF précisera, dans les 6 mois suivant la réception de l'état récapitulatif décrit à l'article 21, un programme de rattrapage qui sera mis en œuvre sans impact sur les redevances versées par l'activité Transilien, dans les trois années suivantes. Une même disposition sera mise en œuvre si, sur la durée de la convention, les unités d'œuvre afférentes aux programmes de renouvellement de la voie et des appareils de voie n'étaient pas réalisées.

Article 21 – Les modalités de facturation

A la date de signature de la présente convention, le STIF ne réserve pas directement les péages auprès de RFF. Dès lors :

- les redevances dues à RFF pour l'horaire de service 2009 sont facturées par RFF à la SNCF ;
- seule la redevance d'accès est facturée directement par RFF au STIF, à compter de l'horaire de service 2010.

Les modalités de facturation applicables sont précisées par l'arrêté du 30 décembre 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national. Conformément aux législations française et communautaire, les prestations offertes par RFF sont imposables au taux normal de T.V.A., soit 19,6 % à la date de signature de la présente convention.

Jusqu'à présent, les redevances d'utilisation du réseau ferré national entraînent en totalité dans le calcul des contributions versées par le STIF à la SNCF et soumises au taux réduit de TVA. La facturation directe de RFF au STIF de tout ou partie des redevances d'utilisation du réseau ferré national entraînera, pour le STIF, à droit constant, un surcoût fiscal. La neutralité fiscale recherchée par les partenaires est sous-jacente à l'équilibre financier de leur relation.

Dès lors, il est entendu entre les partenaires que le STIF ne s'engagera dans le processus de commande directe de sillons ouvert par le décret n°2008-148 du 20 février 2008, qu'à la condition expresse que ce processus et sa mise en œuvre ne se traduisent par aucun surcoût, de quelque nature que ce soit (coût net fiscal, impact de trésorerie...), pour le STIF.

Si le STIF devenait réservataire direct des sillons, les modalités de facturation seraient modifiées.

Au plus tard le 31 mars N+1, RFF adresse au STIF un rapport annuel d'activité comprenant notamment un état récapitulatif des comptes de l'exercice N, y compris d'éventuelles régularisations des exercices précédents. Cet état reprend notamment le montant total des péages facturés par RFF identifiés sous le code Transilien, détaillé selon les différentes redevances facturées par RFF, dans le respect des obligations commerciales qui s'appliquent à RFF.

TITRE 4 – LES MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

Chapitre 1 – Information, suivi et contrôle

Article 22 – Le comité de suivi de la maintenance du réseau et des investissements

Les échanges d'information entre RFF et le STIF sur la politique de maintenance et d'investissement seront menés dans le cadre d'un comité de suivi pour apprécier l'avancement des programmes prévus et le respect global de l'équilibre économique et financier défini par la convention. A ce titre, ce comité assure le suivi financier de la convention. Les programmes de développement qui font l'objet d'un examen dans le cadre des instances de suivi du contrat du projet signé entre l'Etat et la région Ile de France ne sont pas directement traités dans les travaux du comité.

Ce comité de suivi est co-présidé par la directrice générale du STIF et le directeur régional de RFF en Île-de-France. Il est organisé, au moins deux fois par an, alternativement par chacune des parties.

RFF et le STIF fournissent selon le cas l'ensemble des éléments nécessaires 15 jours avant la réunion.

Le comité de suivi est un lieu d'échanges, notamment sur les points suivants :

- bilans annuel et pluriannuel des dépenses de maintenance et des programmes d'investissement réalisées au cours de l'année écoulée ; en particulier l'avancement d'opérations ciblées et des unités d'œuvre – *pour les programmes où ces notions ont du sens* - ;
- perspectives de réalisation de l'année en cours ;
- information sur l'organisation et le calendrier des travaux, les options de maintenance massifiées, les conséquences prévisibles sur la circulation des trains ;
- information sur le déploiement du programme CCR ;
- les questions posées par l'adaptation de l'infrastructure aux nouveaux matériels roulants et les programmes correspondants en cours ou projetés ;
- d'autres questions susceptibles d'avoir un impact sur la politique de maintenance et de renouvellement du réseau (*par exemple : renouvellement des conventions de gestion avec la SNCF,...*).

Article 23 – Le comité de suivi de la qualité de service

Les échanges d'information entre RFF et le STIF sur la politique de maintenance et d'investissement seront menés dans le cadre d'un comité de suivi pour apprécier l'état et l'évolution de la qualité de service offerte par l'infrastructure.

Ce comité de suivi est co-présidé par la directrice générale du STIF et par le directeur régional de RFF en Île-de-France. Il est organisé, au moins deux fois par an, alternativement par chacune des parties, et peut être regroupé avec le comité de suivi de la maintenance du réseau et des investissements.

RFF et le STIF fournissent selon le cas l'ensemble des éléments nécessaires 15 jours avant la réunion.

Le comité de suivi est un lieu d'échanges, notamment sur les points suivants :

- l'évolution de la régularité des circulations au travers du suivi des indicateurs ;
- les actions concourant à la qualité et à l'amélioration du réseau, dont la sécurité ;
- l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- l'information des voyageurs ;
- les analyses prospectives sur les évolutions des besoins de déplacements
- les perspectives d'évolution du trafic

Article 24 – Les outils de suivi mis en place

RFF prévoit de confier une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage à un prestataire qui permettra notamment de caler la forme des transmissions (tableaux, etc...) nécessaires au suivi partagé de la convention. Le STIF sera associé pour cette mission, prévue entre le 15 juillet et le 15 octobre.

RFF prévoit d'établir à chaque clôture annuelle des comptes l'état d'avancement physique et financier ainsi qu'un recalage des délais de réalisation et des prévisions de dépenses sur :

- a- les opérations d'investissement de renouvellement ;
- b - les investissements de qualité et amélioration du réseau ;
- c - les investissements de développement ;
- d - les dépenses d'entretien.

Le périmètre des opérations suivies est le réseau utilisé par les trains Transilien. Ce périmètre sera constant tout au long de la durée du contrat.

Ces informations seront établies dans un premier temps à l'aide des systèmes d'information existants qui n'ont pas été conçus pour ces besoins.

RFF prévoit de mettre en œuvre progressivement sur la durée de la convention un système d'information permettant de disposer d'une information technique et financière adaptée au suivi de l'activité du réseau parcouru par Transilien et des interventions sur ce même réseau.

Chapitre 2 – Vie de la convention et dispositions diverses

Article 25 – Vie de la convention

a) Recours à la procédure d'avenant

Les dispositions de la présente convention et ses annexes ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant, signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

b) Révision de la convention

Le STIF et RFF peuvent demander une révision de la convention :

- soit pour prendre en compte les modifications de la législation ou de la réglementation qui entraînent des conséquences pour l'économie générale de la convention ;
- soit pour l'adapter aux orientations nouvelles motivées par des adaptations du service de transport public et sur lesquelles s'accorderaient les deux parties.

La convention serait également adaptée dans le cas où le STIF serait candidat autorisé.

c) Règlement des différends

Les différends relatifs à l'appréciation des clauses de la présente convention peuvent, en cas d'accord entre les parties, être soumis à un ou plusieurs conciliateurs (maximum 3) dont la désignation doit répondre à un principe d'équilibre.

d) Fin anticipée de la convention - Résiliation de la convention

Il peut être mis fin à la convention à tout moment après accord des deux parties.

La convention peut également être résiliée à la demande de l'une ou l'autre des parties après préavis de 6 mois et recours au conciliateur.

e) Prorogation de la convention

La convention ne peut être prorogée qu'une seule fois pour une durée d'un an. Les données nécessaires à la poursuite de l'exécution de la convention sont réactualisées d'un commun accord et donnent lieu à avenant.

f) Renouvellement de la convention

Un an avant l'expiration de la convention, le STIF et RFF engageront la préparation de la convention pluriannuelle suivante afin que celle-ci puisse être soumise avant arrivée à échéance de la présente convention à la délibération de leurs conseils d'administration.

Article 26 - Dispositions diverses

a) La communication

Les parties prévoient de conduire ensemble ou de façon concertée les actions de communication institutionnelle sur les conditions de réalisation de la présente convention.

Ils prévoient aussi de mener conjointement ou de façon concertée les actions de communication institutionnelle sur les projets de développement en Ile de France impactant sur le réseau ferroviaire utilisé par Transilien ou plus généralement sur des dispositions et interventions ayant une incidence sur le service offert aux voyageurs sur ce réseau.

b) Les comités de ligne

Afin de favoriser un dialogue de proximité entre le STIF, la SNCF, RFF, les élus locaux et les associations représentatives des usagers sur l'offre de référence et son évolution, le STIF souhaite mettre en place, sous son pilotage, des comités de ligne sur les axes ferroviaires Transilien.

En sa qualité d'autorité organisatrice, conformément aux principes définis dans la « charte de fonctionnement des comités de ligne en Ile-de-France », le STIF mettra en place des comités de ligne selon un calendrier qui sera défini semestriellement.

Il présentera lors de ces comités, la politique de développement et de coordination de l'offre, d'évolution du matériel roulant, et d'amélioration de la qualité de service sur l'axe concerné.

En sa qualité d'exploitant du réseau Transilien, la SNCF participera aux comités de ligne, en présentant notamment les résultats de ponctualité voyageurs et de régularité des trains, les mesures prises ou programmées pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

En adéquation avec ses moyens, RFF s'efforcera de participer à ces comités de ligne, en privilégiant, en concertation avec le STIF, les participations d'information sur les travaux ayant les conséquences les plus importantes sur l'exploitation des travaux envisagés, ainsi que pour présenter les évolutions les plus significatives de la performance de l'infrastructure.

Fait à Paris, le...

Le Président de Réseau ferré de France

Hubert du Mesnil

Le Président du conseil du Syndicat des transports
d'Ile de France

Jean Paul Huchon

La directrice générale du Syndicat des transports
d'Ile de France

Sophie Mougard