



Délibération n° 2009/0574

Séance du 8 juillet 2009

**LIGNE 14 DU METRO
ACQUISITION DE 4 RAMES MP05**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports 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** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, notamment son annexe A.2. (Service de référence) ;
- VU** le dossier technique N° 595 relatif au renforcement de la ligne 14 enregistré par le STIF le 24 décembre 2008 ;
- VU** le rapport n° 2009/0574 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 3 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1: d'approuver la présente convention ci-jointe en annexe et d'accorder à la RATP une subvention de 26 430 000 € (CE 06/2009).

ARTICLE 2 : 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 « MP05 » pour la ligne 14 du métro

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 39bis/41 rue de Châteaudun 75009 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	4
Article 2 – Champ d’application de la convention	4
Article 3 – Coût d’objectif de l’investissement	4
Article 3.1 – Définitions	4
Article 3.2 – Coût d’objectif initial	4
Article 3.3 – Coût d’objectif initial actualisé	5
Article 3.4 – Coût d’objectif révisé	5
Article 3.5 – Coût réel	5
Article 4– Plan de financement	5
Article 5 – Engagements de la RATP relatifs à l’investissement	5
Article 5.1 – Pérennité et maintien en bon état de l’investissement	5
Article 5.2 – Cession des matériels roulants et équipements relatifs à l’investissement	6
Article 6 - Mesures destinées a faciliter le suivi de l’investissement	6
Article 6.1 – Comite de suivi de l’investissement	6
Article 6.1.1 – Rôle du comite de suivi	6
Article 6.1.2 – Informations/documents à fournir au comité de suivi annuel	7
Article 6.1.3 - Approbation préalable du STIF	8
Article 6.2 – Suivi de l’investissement	8
Article 6.3 – Confidentialité	9
Article 7 – Définition et Gestion des conditions d’évolution des coûts et des délais	9
Article 7.1 – Révision des prix du marché	9
Article 7.2 – Retard dans le calendrier de mise en service	9
Article 7.3 – Pénalités pour défaut de qualité de service	Erreur ! Signet non défini.
Article 7.4 – Amendements résultant d’évolutions de la réglementation	10
Article 7.5 – Amendements dans le cadre du déroulement contractuel du marché	10
Article 7.6 – Engagement de production en période de pointe	10
Article 7.7 – Autres situations	11
Article 8 – Demandes de versement et modalités de paiement	11
Article 8.1 – Modalités des demandes de versement	11
Article 8.2 – Modalités de paiement	11
Article 8.3 – Paiement du solde final	12
Article 9 – Bilan physique et financier définitif	12
Article 10 – Durée de la convention	12
Article 11 – Propriété des biens	12
Article 12 – Communication	12
Article 13 – Différends	13
Article 14 – Annexes	13

IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIT :

□ 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 conclu 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 objet 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 ligne 14 du métro a été mise en service en octobre 1998 et relie la Gare Saint-Lazare au quartier des Olympiades dans le 13^{ème} arrondissement de Paris. L'attractivité de cette ligne automatique à forte fréquence et forte capacité engendre une fréquentation supérieure de 30% aux estimations réalisées lors de l'étude de ce projet. Des mesures de renforcement de l'offre à court terme ont été proposées par la RATP au premier trimestre 2009 et adoptées au Conseil du STIF du 8 avril 2009 : par une adaptation de l'organisation de la maintenance et une accélération de la vitesse des rames, il est ainsi possible d'accroître le nombre de passages par heure en pointe. Cependant, ces mesures auront un impact limité compte tenu de la croissance du trafic sur la ligne 14. Aussi, la RATP a parallèlement proposé au STIF une action de moyen terme consistant en l'acquisition de 4 rames supplémentaires pour resserrer l'intervalle entre les rames en période de pointe et ainsi offrir la capacité adaptée au niveau de trafic prévisionnel de la ligne 14, sans attendre l'acquisition de matériel lié au projet de prolongement à la Mairie de Saint-Ouen.

□ Le matériel MP05 fait l'objet d'un marché attribué par la RATP, portant sur 59 rames dont 49 en tranche ferme dans le cadre du projet de modernisation et d'automatisation de la ligne 1 du métro. Les 4 rames destinées à la ligne 14 font partie d'une levée d'option sur les 10 rames résiduelles.

□ Le Conseil du STIF du 27 mai 2009 a approuvé le principe d'une participation au financement de l'acquisition de matériel supplémentaire pour accroître la capacité de transport de la ligne 14.

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 4 rames de métro « MP05 » à roulement pneumatique, formées de 6 voitures, dont le descriptif technique figure en Annexe 1, ainsi que les adaptations fonctionnelles nécessaires à leur circulation sur la ligne 14 du Métro.

Ces 4 rames s'ajouteront aux 21 rames de type MP89 mises en service en 1998 lors de la création de la ligne 14.

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 le Dossier de Prise en Considération d'augmentation de capacité, le coût d'objectif initial de l'investissement s'élève à 52 860 000 € aux conditions économiques de juin 2009. Il comprend :

- l'acquisition de 4 rames MP05 de 6 voitures, soit 34 368 000 € ;
- les adaptations rendues nécessaires aux systèmes d'exploitation et au pilotage automatique, les rames MP05 étant configurées initialement pour être compatibles avec les équipements retenus dans le cadre de l'automatisation de la ligne 1, et qui ne sont pas identiques à ceux de la ligne 14, soit 18 492 000 €.

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%.

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 (janvier 2009), par application des indices et pondération définitivement retenus.

ARTICLE 4– PLAN DE FINANCEMENT

Le financement de l'investissement 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 l'acquisition de 4 rames de 6 voitures, soit 24 caisses de type MP05.

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 de l'investissement

L'investissement est destiné à l'exploitation de la ligne 14 du Métro. L'évolution de l'affectation du matériel objet de la présente convention devra faire l'objet d'une argumentation objective de la part de la RATP dans le cadre d'un projet de service sur le réseau Métro.

Article 5.2 – Pérennité et maintien en bon état 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 – Cession des matériels roulants et équipements relatifs à 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.

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

Article 6.1 – Comité 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 approuver à l'unanimité 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 ;
 - les coûts de possession des investissements (coût d'exploitation et de maintenance induits)
 - le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan, présentées par financeur et au global, accompagné des justificatifs de paiement 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 – Confidentialité

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 COUTS ET DES DELAIS

Article 7.1 – Révision 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

L'investissement objet de la présente convention a pour objectif de renforcer la capacité de transport sur la ligne 14 en voie de saturation. Le choix de prélever une partie de la tranche optionnelle du marché MP05 au bénéfice de la ligne 14 s'inscrit dans le but de proposer une solution pouvant être mise en œuvre rapidement.

L'annexe 2 présente le calendrier de mise en service des nouvelles rames, détaillé trimestre par trimestre. Tout écart 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 – force majeure et défaillance des industriels

En cas de force majeure entraînant une augmentation du coût objectif ou en cas de défaillance du titulaire des marchés MP05 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 7.4 – Amendements résultant d'évolutions de la réglementation

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 7.5 – Amendements dans le cadre du déroulement contractuel du marché

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

Article 7.6 – Engagement de disponibilité du matériel

La mise en service des rames 4 MP05 complète le parc de 21 rames MP89 déjà utilisées. L'objectif recherché pour renforcer la capacité de transport de la ligne est d'utiliser les 4 rames supplémentaires dans le carrousel. Les mesures d'offre adoptées par le Conseil du STIF du 27 mai 2009 permet d'engager une 19^{ème} rame en service en heure de pointe par une adaptation de la maintenance du parc.

La mise en service des rames MP05 doit donc s'accompagner d'une disponibilité optimale du parc de la ligne 14 de sorte à accomplir le service de référence, et en particulier apporter le surcroît de capacité recherché en heures de pointe.

Afin de suivre l'effet de l'investissement et des mesures d'offres précédemment rappelées, la RATP s'engage à transmettre de façon mensuelle le taux de disponibilité du matériel roulant exprimé en nombre de rames engagées en service par rapport à l'effectif disponible (soit 25 rames), sur la base de 22 rames nécessaires au service en jour ouvrable de base, afin de porter le nombre de passages par heure de pointe de 34 (service de référence 2008) à 42.

Dans l'attente de la mise en service des 4 rames supplémentaires, des mesures transitoires de gestion du parc permettent de porter le service de 34 à 36 passages par heure.

Article 7.7 – 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 7.6, 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 – Modalités 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 – Modalités 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.

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.

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 MP05 objet de la présente convention sont propriété de la RATP. Au terme de l'exploitation de la ligne 14 par la RATP, le STIF aura la faculté de racheter ou faire racheter par un tiers les éléments MP05 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 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.

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 DU MP05
- 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. DELIBERATION DU CONSEIL DU STIF DU 27 MAI 2009
Annexe 8. CHARTE D'HABILLAGE DU MATERIEL ROULANT EN ILE-DE-FRANCE

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 :