

Délibération n° 2006/0898

Séance du 11 octobre 2006

**CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA SOCIETE
NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS**

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 relative 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 la décision du conseil du STIF n° 2006/0261 du 29 mars 2006 relative au financement du matériel roulant de la SNCF et au mandat de négociation au président du STIF

VU la décision du conseil du STIF n° 2006/0424 du 10 mai 2006 relative aux projets de renouvellement et de rénovation du matériel roulant de la SNCF

VU les décisions prises par l'Etat lors de la CCEC du 6 octobre 2005 et du CIACT du 14 octobre 2005

VU le rapport n° 2006/0898

VU les avis de la commission des investissements et suivi du contrat de plan du 4 octobre 2006 et de la commission économique et tarifaire du 5 octobre 2006

Après en avoir délibéré,

DECIDE

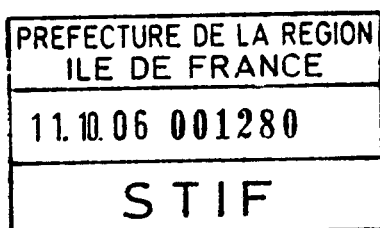
ARTICLE 1 : de participer au financement du matériel roulant de la SNCF, dans le cadre du périmètre suivant, pour un montant global de 2 094 M€ :

- 1 850 M€ pour la tranche ferme de la NAT,
- 136 M€ pour l'achat des AGC,
- 108 M€ pour le programme de modernisation des Z2N.

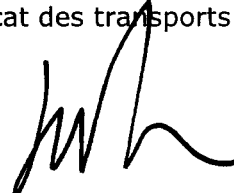
ARTICLE 2 : de financer ces investissements à hauteur de 50%, soit 1 047 M€, la subvention d'investissement du STIF comprenant la dotation de l'Etat à hauteur de 400 M€.

ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement entre le STIF et la SNCF et autoriser la directrice générale à la signer.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.



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



Jean-Paul HUCHON

PROJET

CONVENTION DE FINANCEMENT

Version remise en CISCP du 4 octobre 2006 et en CET du 5 octobre 2006

ENTRE :

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

ci-après dénommé le "STIF",

D'une part,

ET

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est situé à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par sa Présidente,

ci-après dénommée la "SNCF",

D'autre part,

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

SOMMAIRE

Article 1 – Objet du contrat	5
Article 2 – Champ d’application de la convention	5
Article 3 – Coût d’objectif des investissements	5
Article 3.1 – Définitions	5
Article 3.2 – Coût d’Objectif Initial	6
Article 3.3 – Actualisation	6
Article 3.4 – Coût d’Objectif Initial Actualisé	6
Article 3.5 – Coût d’Objectif révisé	7
Article 3.6 – Coût Réel	7
Article 4– plan de financement	7
Article 5 – Engagements de la SNCF relatifs aux Investissements	8
Article 5.1 – Affectation exclusive au Réseau Transilien	8
Article 5.2 – Pérennité et maintien en bon état des Investissements	8
Article 5.3 – Cession des matériels roulants et équipements relatifs aux Investissements	8
Article 6 - Mesures destinées a faciliter le suivi des Investissements	8
Article 6.1 – Comite de suivi des Investissements	8
Article 6.1.1 – Rôle du Comite de suivi	8
Article 6.1.2 – Informations/documents à fournir au Comité de Suivi	9
Article 6.1.3 - Approbation préalable du STIF	10
Article 6.2 – Comptabilité des Investissements	11
Article 7 – Définition et Gestion des conditions d’évolution des coûts et des délais	12
Article 7.1 –Révision des prix du marché	12
Article 7.1.1 –Programme NAT	12
Article 7.1.2– Programme AGC	12
Article 7.1.3– Programme Confort	12
Article 7.2 –Retard dans le calendrier de livraison	12
Article 7.2.1 –Pénalités de retard pour les train NATet AGC	12
Article 7.2.2 –Pénalités de retard pour défaut de qualité de service	13
Article 7.2.3 – Surcoût de maintenance dus au retard de livraison	13
Article 7.3 –Modification de la cadence de livraison en cours de marché	13
Article 7.4 – force majeure et defaillance du constructeur	14
Article 7.5 –Amendements résultant d’évolutions de la réglementation	14
Article 7.6 –Amendements dans le cadre du déroulement contractuel des marchés	14
Article 7.7 –Révision du Coût d’Objectif du Programme Confort	14
Article 7.8 –Autres situations	15
Article 7.8.1–Demande de modifications de la part du STIF	15
Article 7.8.2 –Demande de modifications de la part du SNCF	15
Article 8 – Demandes de versement et modalités de paiement	15
Article 8.1 – Modalités des demandes de versement	15
Article 8.2 – Modalités de paiement	15

PROJET

Article 9 – Bilan financier	16
Article 10 – Durée de la convention	16
Article 11 – Communication	17
Article 12 – Litiges	17
Article 13 – Annexes	18

IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIIT :

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Il assure l'adaptation et le développement continu de l'offre de transport et favorise l'accès de l'ensemble de la population aux transports publics.

Il est chargé de veiller à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs et d'assurer leur coordination. A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes.

Le STIF est appelé à participer au financement des investissements de la SNCF portant sur le matériel roulant du Transilien et ses 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, d'une part au contrat d'exploitation conclu le 19 janvier 2004 entre le STIF et la SNCF pour la période 2004-2007, tel que modifié par ses avenants (le "Contrat d'Exploitation") et, d'autre part et le cas échéant, aux contrats d'exploitation ultérieurs (les « Contrats d'Exploitation »), 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 des investissements de la SNCF en Ile-de-France, le STIF :

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

L'Etat s'est quant à lui engagé à contribuer au financement d'acquisition de matériels roulants neufs et de programmes de rénovation des équipements de la SNCF en Ile-de-France aux termes des décisions prises lors de la Commission Consultative sur l'Evaluation des Charges (CCEC) du 6 octobre 2005 et du Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 14 octobre 2005.

Dans un souci commun d'amélioration de l'offre de service aux usagers des transports d'Ile-de-France, les Parties se sont rapprochées aux fins des présentes.

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 des investissements énumérés à l'article 2 ci-dessous, à réaliser par la SNCF, entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2015.

Les conséquences de cette convention seront prises en compte dans un avenant au Contrat d'Exploitation en cours, pour la période 2006-2007, et dans les Contrats d'Exploitation suivants pour la période au-delà de 2007.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Les investissements entrant dans le champ d'application de la présente convention de financement sont les suivants :

- (a) l'acquisition de matériels roulants neufs dans le cadre de la tranche ferme du programme de la Nouvelle Automotrice Transilienne («Programme NAT») à hauteur de 172 rames (55 courtes et 117 longues) ;
- (b) le remplacement de matériels roulants thermiques par 24 Autorails Grande Capacité («Programme AGC») ;
- (c) le programme de rénovation « confort » de 635 voitures de type Z20500 («Programme Confort »).

Les investissements ci-dessus sont désignés ensemble dans la présente convention par les termes les « Investissements » ou « Investissements du Périmètre » ou « Investissement ».

Un descriptif technique de chaque Investissement figure en Annexe 1.

ARTICLE 3 – COUT D'OBJECTIF DES INVESTISSEMENTS

Article 3.1 – Définitions

Quatre catégories de coût sont utilisées dans la présente convention :

- le "**Coût d'Objectif Initial**" par Investissement en euros constants 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 et 3.4;
- le "**Coût d'Objectif Révisé**", 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**", correspondant au cumul en valeur courante des mandatements effectués par la SNCF en exécution des contrats conclus par la SNCF pour la

PROJET

réalisation des Investissements, et des charges internes de la SNCF (cf. Article 3.4). Il est constaté chaque année et à l'achèvement des Investissements.

Article 3.2 – Coût d'Objectif Initial

Le Coût d'Objectif Initial de chaque Investissement, s'élève à :

- NAT : [1534,] millions € aux conditions économiques de janvier 2006 ;
- AGC : [125,4] millions € aux conditions économiques de janvier [2001] ;
- Rénovation Confort : [99,] millions € aux conditions économiques de janvier 2006.

La décomposition du Coût d'Objectif Initial par Investissement figure en Annexe 2.

Article 3.3 – Actualisation

Les Parties conviennent, pour définir le Coût d'Objectif Initial Actualisé de chaque Investissement en € courants, de l'application des taux d'actualisation suivants par Investissement :

ARTICLE 3.3.1. Pour le programme NAT :

- un taux de 3% pour le Programme NAT hors coûts hors marché ;
- un taux de 3%% pour les coûts de fourniture hors marché
- les coûts de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'une évaluation forfaitaire en euros courants non soumise à actualisation.

ARTICLE 3.3.2. Pour le programme AGC :

- un taux de 3% pour le Programme AGC hors coûts hors marché ;
- un taux de 3% pour les coûts de fourniture hors marché
- les coûts de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'une évaluation forfaitaire en euros courants non soumise à actualisation.

ARTICLE 3.3.3. Pour le programme de rénovation Confort des Z2N:

- un taux de 2,5% pour les coûts de fourniture;
- les coûts de main d'œuvre, les coûts de maîtrise d'œuvre et les coûts de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'un forfait en € courants non soumis à actualisation.

Article 3.4 – Coût d'Objectif Initial Actualisé

Sur la base des taux d'actualisation définis à l'article 3.3 et du programme pluriannuel d'investissement figurant à l'Annexe 3, le Coût d'Objectif Initial Actualisé de chaque Investissement en valeur courante s'élève :

- Programme NAT : [1 850,...] millions € courants hors TVA ;
- Programme AGC : [136,...] millions € courants hors TVA ;
- Programme Confort : [108,...] millions € courants hors TVA.

L'ensemble des montants ci-dessus par Investissement constitue le Coût d'Objectif Actualisé des Investissements, dont le montant total est de [2094,] millions € courants hors TVA.

Article 3.5 – Coût d'Objectif révisé

Les Coûts d'Objectif Initiaux actualisés pourront être révisés, 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 des Investissements.

Article 3.6 – Coût Réel

Le Coût Réel de réalisation des Investissements constaté chaque année et à l'achèvement des Investissements, est défini comme la somme en valeur courante des mandaterments effectués par la SNCF en exécution des contrats conclus pour la réalisation des Investissements, et des charges internes de la SNCF. Il résultera notamment de l'application de la formule de révision des prix contractualisée entre la SNCF et les constructeurs, titulaires des contrats conclus pour la réalisation des Investissements, et des modifications techniques ou commerciales éventuellement réalisées dans les conditions prévues à l'article 7.

ARTICLE 4 – PLAN DE FINANCEMENT

Le financement du Programme NAT d'un Coût d'Objectif Initial Actualisé de [1850,] M€ courants hors TVA, est assuré par le STIF et la SNCF à hauteur de 50% du Coût d'Objectif Initial Actualisé tel que défini à l'article 3.4, en € courants, dans la limite maximale, pour le STIF, de [925] M€ courants.

Le financement du Programme AGC et du Programme Confort est assuré par le STIF et la SNCF à hauteur de 50% du Coût d'Objectif Initial Actualisé global de [244,] M€ courants, dans la limite maximale pour le STIF de [122,] millions €.

En application des dispositions de l'article 8.1, la ventilation par programme est la suivante :

- le financement du programme AGC est assuré par une subvention à la SNCF à hauteur de 35% du Coût Objectif Initial Actualisé tel que défini à l'article 3, en € courants dans la limite maximale de [47,0] M€ ; la SNCF assure le complément.
- le financement du programme Confort est assuré par une subvention à la SNCF à hauteur de 69% du Coût Objectif Initial Actualisé tel que défini à l'article 3, en € courants dans la limite maximale de [75,0] M€ ; la SNCF assure le complément.

Ces engagements sont pris sous réserve du suivi et du contrôle par le STIF de la réalisation effective des Investissements dans les conditions prévues à l'articles 6 et des stipulations de l'article 7.

La part subventionnée par le STIF comprend les 400 millions € de contribution de l'Etat pour le financement des Investissements.

La subvention du STIF constitue une subvention d'équipement non assujettie à la TVA.

Les participations de la SNCF s'inscrivent dans le cadre de l'engagement pris de consacrer 1 400 M€ au financement des investissements pour le matériel roulant Transilien sur la période 2006-2015.

Le détail du plan de financement des Investissements est décrit à l'Annexe 4.

ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS DE LA SNCF RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS

ARTICLE 5.1 - AFFECTATION EXCLUSIVE AU RESEAU TRANSILIEN

Le matériel roulant prévu dans le cadre des Investissements est destiné à circuler sur les liaisons du réseau Transilien.

Toute utilisation commerciale de ce matériel par la SNCF pour assurer des services de transport en dehors de ce réseau devra faire l'objet d'un accord préalable du STIF, voire, s'il y a lieu, d'un avenant à la présente convention et/ou aux Contrats d'Exploitation.

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

Dans tous les cas, l'utilisation commerciale du matériel en dehors du réseau Transilien donnera lieu à une atténuation des charges dont les modalités sont prévues dans les Contrats d'Exploitation.

ARTICLE 5.2 - PERENNITE ET MAINTIEN EN BON ETAT DES INVESTISSEMENTS

La SNCF 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 des Investissements, conformément à leur usage et destination, dans un souci de qualité et de sécurité pour les usagers du réseau Transilien.

ARTICLE 5.3 - CESSIION DES MATERIELS ROULANTS ET EQUIPEMENTS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS

En cas de cession de matériels roulants et/ou d'équipements compris dans les Investissements, la SNCF 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 financement de l'actif cédé à la date de la cession, et pour le solde, investi par la SNCF sur le réseau Transilien.

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 DES INVESTISSEMENTS

ARTICLE 6.1 - COMITE DE SUIVI DES INVESTISSEMENTS

Les parties conviennent de la mise en place d'un comité de suivi des Investissements (le "Comité de Suivi").

Le Comité de Suivi est composé de représentants du STIF désignés par sa directrice générale et de représentants de la SNCF désignés par le directeur de Transilien. Il est co-présidé par la directrice générale du STIF ou son représentant désigné, et par le directeur SNCF de Transilien ou son représentant désigné.

Article 6.1.1 - Rôle du Comité de suivi

Le Comité de Suivi est chargé de suivre la réalisation des Investissements et les modalités de financement de ces Investissements. Il examinera en particulier :

PROJET

- le Coût d'Objectif, ses composantes et leur évolution,
- les conditions de réalisation des Investissements en cours et à réaliser par la SNCF dont le Calendrier d'Investissement défini à l'article 7.3 et en Annexe 6,
- le plan de financement des Investissements prévus à l'article 4,
- l'échéancier des versements et les modalités de paiement prévus à l'article 8,
- le bilan financier annuel et définitif de chaque Investissement, tel que prévu à l'article 9,
- toute décision modifiant les scénarios initiaux de déploiement de chaque Investissement figurant en Annexe 5 et, d'une manière générale, toute décision modifiant les investissements.
- 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 du Transilien.

Ainsi que tout autre point relatif aux Investissements 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 semestriellement avant le 30 juin et le 30 novembre de chaque année et, en tant que de besoin, à la demande expresse et motivée de l'une ou l'autre des Parties.

A la fin du premier semestre de chaque année, 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 de l'année suivante.

A la fin du second semestre, le Comité de Suivi examine l'état de réalisation du programme d'Investissements de l'année en cours et se prononce sur le programme des années suivantes.

Article 6.1.2 – Informations/documents à fournir au Comité de Suivi

Tous informations et documents utiles devront être transmis par la SNCF au plus tard 15 jours avant la date de la tenue du Comité de Suivi, notamment ceux concernant :

- Le coût des Investissements et le calendrier des livraisons:
 - o le Coût d'Objectif Actualisé et Révisé et le Coût Réel et ses composantes. la SNCF établira notamment un état comparatif entre le Coût d'Objectif Initial, le Coût d'Objectif Révisé et le Coût Réel ;
 - o le coût de possession des Investissements (coûts d'exploitation et de maintenance induits)
 - o l'évolution des formules de révision appliquées dans le cadre des contrats conclus par la SNCF pour la réalisation des Investissements ;
 - o les dépenses comptabilisées relatives aux Investissements ;
 - o la consommation des provisions prévues dans les contrats conclus par la SNCF avec les constructeurs pour la réalisation des Investissements ;
 - o le Calendrier des Investissements prévu à l'article 7.3 ;
- Le financement des Investissements :
 - o le tableau de financement des Investissements ;

PROJET

- les échéances de paiement accompagnées des justificatifs ;
 - le montant et l'échéancier des dotations aux amortissements ventilées par type d'Investissement ;
 - Les conditions de réalisation des Investissements
 - le Programme pluriannuel des Investissements du Périmètre actualisé ;
 - l'état des Investissements réalisés ;
 - les moyens et ressources humains affectés à chaque Investissement ;
 - le calendrier des investissements prévu en annexe 6 ;
 - l'inventaire physique et comptable des biens et équipements afférents aux Investissements ;
- et, d'une manière générale, toute modification technique, financière ou autre apportée aux Investissements, notamment :
- les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
 - l'impact financier modification envisagée sur le coût des Investissements ;
 - l'évaluation de l'impact de cette décision sur la qualité du service ;
 - les conséquences de la modification sur le Calendrier des Investissements et le cas échéant, sur les autres programmes d'investissements de la SNCF en Ile-de-France ;
 - les mesures consécutives à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds de financement ;
 - les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à cette modification dans la réalisation des Investissements.

Le STIF se réserve en tout état de cause le droit de solliciter, à tout moment, la communication de tous documents ou informations relatifs aux Investissements, dont le Coût d'Objectif et ses composantes et de faire procéder à tout audit sur le Coût d'Objectif et ses composantes et les modalités de financement des Investissements.

La SNCF s'engage à transmettre les documents ou informations demandés par le STIF dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la date de la demande, sauf délais supplémentaire dûment justifié.

Une pénalité de 1000 € HT par informations ou documents prévus ci-dessus et par jour ouvrable de retard, sans pouvoir excéder un plafond de 30 000 € HT, sera appliquée en cas de retard dans la transmission de ces informations et/ou documents.

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 STIF:

- toute décision modifiant les scénarios initiaux de déploiement de chaque Investissement figurant en Annexe 5 et, d'une manière générale, les Investissements, notamment leurs conditions de réalisation, le Coût d'Objectif et

PROJET

ses composantes, les modalités de financement et le Calendrier des Investissements visé à l'annexe 6 ;

- et 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 du Transilien.

En cas de modification proposée par le STIF, la SNCF établira une étude d'impact dans les meilleurs délais.

Au vu des éléments qui lui auront été exposés et transmis par la SNCF, et des débats du Comité de Suivi, le Comité de Suivi prendra position sur la décision envisagée et ses conséquences.

La SNCF 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 SNCF, en sa qualité de propriétaire du matériel roulant, demeurera seule responsable des obligations légales et réglementaires qui lui incombent en matière d'investissements, en particulier, toute décision qui pourrait affecter la sécurité des biens et des personnes. La SNCF ne pourra à ce titre rechercher, d'une quelconque manière que ce soit, la responsabilité du STIF.

ARTICLE 6.2 – COMPTABILITE DES INVESTISSEMENTS

La SNCF s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures la comptabilité propre à chaque Investissement.

Les comptes financiers pluriannuels prévisionnels (Les maquettes financières) servant de base au calcul des contributions du STIF dans le cadre des Contrats d'Exploitation ainsi que les comptes annuels de l'activité ("compte Transilien") identifient au sein de chaque poste de produits et charges concerné les montants relatifs aux Programme NAT, AGC et Confort. Ceci concerne en particulier les amortissements, les frais financiers, la production immobilisée, les provisions d'exploitation, les "locations de matériels", les "produits de cession".

Sans préjudice de l'application des dispositions particulières internes ou réglementaires en termes de conservation des pièces comptables, la SNCF conserve l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives aux Investissements pendant au minimum dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la SNCF, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, tous informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à chaque Investissement. Dans ce cas, la SNCF devra les transmettre dans un délai maximum de 15 jours ouvrés à compter de la demande.

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

ARTICLE 7.1 – REVISION DES PRIX DU MARCHÉ

Article 7.1.1 – Programme NAT

La formule de révision pour le calcul du Coût Réel, tel que défini à article 3, est la formule de révision des prix du Marché contractualisée avec le Constructeur, et prévue en Annexe 7.

Les modifications de financement décrites à l'article 4 impliquent que toute variation du fait de l'actualisation est répartie annuellement à 50% pour chaque Partie ou, le cas échéant, selon la nouvelle clef de répartition convenue en cas de révision du Coût d'Objectif. En cas de hausse, la contribution du STIF est limitée à 925 Millions € ou, le cas échéant, selon la nouvelle limite convenue en cas de révision du Coût d'Objectif.

Article 7.1.2 – Programme AGC

La formule de révision pour le calcul du coût réel, tel que défini à l'article 3, est la formule de révision des prix du Marché contractualisée avec le Constructeur, et prévue en Annexe 7.

Les modifications de financement décrites à l'article 4 impliquent que toute variation du fait de l'actualisation est répartie annuellement à 35% pour le STIF et à 65% pour la SNCF ou, le cas échéant, selon la nouvelle clef de répartition convenue en cas de révision du Coût d'Objectif. En cas de hausse, la contribution du STIF est limitée à [47,0] Millions € ou, le cas échéant, selon la nouvelle limite convenue en cas de révision du Coût d'Objectif.

Article 7.1.3 – Programme Confort

La formule de révision pour le calcul du coût réel, tel que défini à l'article 3, est la formule de révision des prix des marchés de fourniture, et prévue en Annexe 7.

Les modifications de financement décrites à l'article 4 impliquent que toute variation du fait de l'actualisation est répartie annuellement à 69% pour le STIF et 31% pour la SNCF ou, le cas échéant, selon la nouvelle clef de répartition convenue en cas de révision du Coût d'Objectif. En cas de hausse, la contribution du STIF est limitée à [75,0] Millions € ou, le cas échéant, selon la nouvelle limite convenue en cas de révision du Coût d'Objectif.

Article 7.2 – Retard dans le calendrier de livraison

Les calendriers de livraison prévisionnels sont indiqués en Annexe 6 (Calendrier des Investissements).

Article 7.2.1 – Pénalités de retard pour les train NATet AGC

La livraison des premiers trains NAT est prévue, conformément au calendrier annexé à la présente convention, en décembre 2009. En cas de retard sur cette livraison, les pénalités encourues par la SNCF seront calculées sur la base de 1/1000 du montant du train concerné par semaine et par train.

PROJET

La livraison des premiers trains AGC est prévue, conformément au calendrier annexé à la présente convention, en novembre 2007. En cas de retard sur cette livraison, les pénalités encourues par la SNCF seront calculées sur la base de 1/1000 du montant du train concerné par semaine et par train.

Article 7.2.2 – Pénalités de retard pour défaut de qualité de service

La livraison progressive des nouveaux matériels NAT et AGC est assortie chaque année, sur chacun des réseaux bénéficiant des nouveaux éléments et en fonction des calendriers effectifs de mise en circulation, d'obligations d'amélioration de l'irrégularité liée au matériel roulant.

Les pénalités encourues par la SNCF sont basées sur un objectif de diminution du nombre de points d'irrégularité liée au matériel roulant, calculé à partir d'un objectif de diminution par 4 du nombre d'incidents par train suivi provoquant des retards de plus de 5 minutes ou des suppressions de trains (applicable seulement sur la part de trains dont le matériel sera renouvelé par le présent marché).

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

L'objectif moyen d'amélioration au terme du déploiement des nouveaux matériels est fixé à + 1 point de régularité, évalué dans les conditions du dispositif de suivi de la régularité du contrat d'exploitation en vigueur à la date de signature de la présente convention.

Cet objectif moyen sera décliné sur chacun des sous-réseaux sur lesquels les nouveaux matériels seront affectés. Il sera décliné sur une base annuelle en fonction du pourcentage d'éléments nouveaux mis en circulation.

La clause d'évolution sera évaluée en comparant l'irrégularité liée au matériel roulant de l'année considérée par rapport à celle de l'année précédente. L'évolution obtenue sera comparée à l'écart entre les bornes objectifs des deux années : si l'objectif n'est pas atteint, la SNCF encourra une pénalité dont le montant ne saurait être significativement différent du montant des pénalités appliquées par la SNCF à son constructeur.

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

Article 7.2.3 – Surcoût de maintenance dus au retard de livraison

En cas de retard de livraison des trains NAT par rapport au Calendrier des Investissement défini à l'article 7.2 et figurant en Annexe 6, il conviendra de relancer des opérations de maintenance sur les trains Z 6100 et Z 5300, dont la radiation était initialement prévue à la mise en exploitation des trains NAT. Les éventuels surcoûts de maintenance qui résulteraient de retards de livraison seront supportés par la SNCF ; ils ne seront en aucun cas inclus dans la maquette financière sous-jacente au Contrat d'Exploitation couvrant la période de livraison du matériel.

ARTICLE 7.3 – MODIFICATION DE LA CADENCE DE LIVRAISON EN COURS DE MARCHÉ

Les conséquences financières qui résultent d'une modification des cadences de livraison prévues dans les marchés sont calculées selon les modalités contractuelles convenues avec le Constructeur.

La Partie qui demandera cette modification de cadence devra prendre en charge la totalité des conséquences financières évaluées en Comité de Suivi.

PROJET

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

ARTICLE 7.4 – FORCE MAJEURE ET DEFAILLANCE DU CONSTRUCTEUR

En cas de force majeure entraînant une augmentation du coût d'objectif ou en cas de défaillance du constructeur suspendant le marché pendant plus de [à définir] 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.

De manière générale, la SNCF s'engage, en sa qualité de seul cocontractant vis-à-vis des tiers avec lesquels elle a conclu des contrats pour la réalisation des Investissements, 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 des Investissements ;
- 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 des Investissements.

ARTICLE 7.5 – AMENDEMENTS RESULTANT D'ÉVOLUTIONS DE LA RÉGLEMENTATION

Les modifications législatives ou réglementaires postérieures à la date de signature de la présente convention, nécessitant un avenant au(x) marché(s) et ayant un impact sur le coût de l'opération, feront l'objet d'un examen en Comité de Suivi. Les parties conviennent que leurs contributions seront ajustées à due 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.

ARTICLE 7.6 – AMENDEMENTS DANS LE CADRE DU DÉROULEMENT CONTRACTUEL DES MARCHES

Pour chaque marché, une provision de 2% pour les amendements techniques, et de 1% pour les amendements portant sur les aménagements pour la clientèle ou sur le design, est incluse dans le Coût d'Objectif défini à l'article 3.

La SNCF portera seule toute hausse du coût des amendements techniques au-delà de la provision de 2%.

Tout amendement portant sur les aménagements pour la clientèle ou sur le design, qui conduirait à dépasser la provision de 1% incluse dans le Coût d'Objectif, devra être supporté financièrement par la Partie demanderesse.

ARTICLE 7.7 – RÉVISION DU COÛT D'OBJECTIF DU PROGRAMME CONFORT

La SNCF supporte seule toute variation du Coût d'Objectif du Programme Confort, à l'exception des amendements demandés par le STIF, portant sur les aménagements pour la clientèle ou sur le design, et qui conduiraient à dépasser la provision incluse dans le Coût d'Objectif. Ces amendements devront être supportés financièrement par le STIF.

ARTICLE 7.8 –AUTRES SITUATIONS

Les Parties s'engagent à examiner en Comité de Suivi tout autre situation que celles décrites ci- avant aux articles 7.1 à 7.7, ainsi que ses conséquences, y compris financières.

Article 7.8.1 –Demande de modifications de la part du STIF

Toutes modifications du programme d'investissements, de son calendrier d'exécution ou des caractéristiques techniques des matériels proposées par le STIF et avalisées par le Comité de Suivi seront à la charge financière du STIF.

Article 7.8.2 –Demande de modifications de la part du SNCF

Toutes modifications du programme d'investissements, de son calendrier d'exécution ou des caractéristiques techniques des matériels proposées par la SNCF et avalisées par le Comité de Suivi seront à la charge financière de la SNCF.

ARTICLE 8 – DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT

ARTICLE 8.1 – MODALITES DES DEMANDES DE VERSEMENT

La SNCF établira ses demandes de versement selon l'échéancier prévisionnel de versement figurant en Annexe 4 sous réserve du respect par la SNCF du Calendrier d'Investissement et de livraison.

L'Echéancier de Versements sera, le cas échéant, révisé chaque semestre dans le cadre du Comité de suivi en fonction des conditions effectives de réalisation des Investissements.

L'Echéancier de Versements est établi selon les règles suivantes :

1) Subvention d'Investissement de la SNCF

Les apports de la SNCF s'élève à 104,7 M€ par an sur la période 2006-2015, sans préjudice de l'article 7.

Si pour une année donnée, au titre de la présente convention, le montant des Investissements à financer est inférieur à ce montant, la SNCF s'engage à reporter la différence sur l'année suivante et ainsi de suite jusqu'en 2015.

2) Subvention d'Investissement du STIF

Le STIF finance le solde du montant des Investissements non-couvert par la contribution de la SNCF dans les conditions prévues à l'article 4 et sans préjudice de l'article 7.

Le montant de la première demande de versement de l'année sera augmenté ou diminué de la différence entre les dépenses comptabilisées et les demandes de versement faites au cours de l'exercice précédent.

ARTICLE 8.2 – MODALITES DE PAIEMENT

La SNCF devra présenter pour mise en paiement par le STIF au plus tard 20 jours avant la date de tenue de chaque réunion semestrielle du Comité de Suivi, tous justificatifs de paiement relatifs à chaque Investissement, dont :

- les facturations internes ;

- [] ; A compléter par la SNCF

Les paiements dus par le STIF à la SNCF seront effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de tenue de chaque réunion semestrielle du Comité de Suivi .

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 SNCF à l'agence centrale de la Banque de France à Paris sous le numéro 30001 00064 000000 6 2385 clé 95.

ARTICLE 9 – BILAN FINANCIER

La SNCF établit sous sa responsabilité un bilan financier annuel pour chaque Investissement qui sera examiné par le Comité de Suivi au cours du 1^{er} semestre.

Ce bilan présentera pour chaque investissement une décomposition des décaissements correspondant au Coût d'Objectif et aux autres coûts, afin de permettre une comparaison avec le Coût d'objectif Initial.

Ce bilan comportera notamment :

- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan ;
- le récapitulatif des versements effectifs du STIF à la date de réalisation du bilan et de la part des dépenses financées par la SNCF ;
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer par chaque financeur (Echéancier de Versement);

Le bilan définitif présentera le calcul et la justification de l'état du solde final.

Le paiement du solde final par le STIF à la SNCF sera subordonné à la réalisation effective des Investissements, à la livraison des matériels et à la fourniture du bilan financier définitif au plus tard deux ans après la mise en service du dernier équipement livré.

ARTICLE 10 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de la date de sa notification par le STIF à la SNCF.

Elle expirera à l'issue de la réalisation des trois étapes suivantes :

- la réception des équipements (rames) par la SNCF et l'accomplissement de toutes formalités et opérations relevant de la SNCF permettant la mise en service pour les usagers, notamment en termes de respect des contraintes et d'obligations de sécurité ;
- la présentation du bilan financier prévu à l'article 9 ci-avant ;
- le paiement du solde par le STIF à la SNCF dans les conditions prévues à l'article 9 ci-avant.

ARTICLE 11 – COMMUNICATION

La SNCF s'engage à informer le STIF suffisamment à l'avance de ses projets de communication (presse ou autre média), puis le moment venu, soumettre ces projets au STIF pour validation.

Le STIF informera la SNCF préalablement de ses projets de communication.

Chacune des Parties s'engage, pendant toute la durée de validité de la présente convention, à mentionner l'autre partenaire dans toute communication relative aux Investissements, y compris la communication institutionnelle, par notamment la présence de son logo, ou à l'occasion d'une information sur les taux de financement, en tant que de besoin.

ARTICLE 12 – LITIGES

En cas de litige relatif à l'interprétation, la validité et l'exécution de la présente convention, et avant toute action pré-contentieuse ou contentieuse, les parties conviennent de rechercher les voies d'un accord amiable et, si un accord ne peut être trouvé, à recourir à un médiateur choisi d'un commun accord, selon les modalités suivantes.

La partie demanderesse expose dans un mémoire les motifs de la contestation, et le transmet à l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sauf désignation d'un commun accord d'un médiateur unique, chacune des parties désigne un conciliateur dans les trente jours de l'envoi d'un mémoire par l'une d'entre elles. Les médiateurs désignés devront désigner un troisième médiateur dans un délai de quinze jours à compter de la désignation du dernier d'entre eux.

A défaut de désignation par l'une des parties du médiateur de son choix, ou d'entente des deux conciliateurs sur le troisième, sa désignation pourra être demandée à l'initiative de la partie la plus diligente, au tribunal administratif de Paris. Le ou les experts examineront de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des parties et proposeront une solution de règlement dans un délai de trois mois à compter de la saisine du ou des médiateurs.

En cas d'échec de cette procédure, la contestation sera soumise au tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 13 – ANNEXES

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

1. ANNEXE DESCRIPTIF TECHNIQUE DES INVESTISSEMENTS A COMPLETER PAR SNCF ;
2. ANNEXE COUTS DETAILLES PAR INVESTISSEMENT A COMPLETER PAR SNCF ;
3. ANNEXE PROGRAMME PLURIANNUEL DES INVESTISSEMENTS [EN VALEUR COUT REEL AUX CE DEFINIES A L'ART 3.2] A COMPLETER SNCF ;
4. PLAN DE FINANCEMENT ET ECHEANCIER DE VERSEMENTS
5. ANNEXE SCENARIOS INITIAUX DE DEPLOIEMENT DES INVESTISSEMENTS A COMPLETER PAR SNCF
6. ANNEXE CALENDRIER DES INVESTISSEMENTS ET DES LIVRAISONS A COMPLETER PAR SNCF
7. ANNEXE FORMULES DE REVISION DES PRIX CONTRACTUALISEES ENTRE LA SNCF ET SES CONSTRUCTEURS A COMPLETER PAR SNCF

Fait à Paris, en [____] exemplaires originaux,

Le STIF

représenté par [____]
_____]

en sa qualité de [_____]

Date :

La SNCF

représentée par [

en sa qualité de [_____]

Date :