

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE**

**DELIBERATION N° 2006/0261**

**SEANCE DU 29 MARS 2006**

**FINANCEMENT DU MATERIEL ROULANT DE LA SNCF ET MANDAT DE  
NEGOCIATION AU PRESIDENT DU STIF**

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 transport d'Ile-de-France ;

**VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF du 19 janvier 2004 .

**VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 22 mars 2006 ;

Après en avoir pris connaissance du rapport n° 2006/0261 de présentation sur les projets d'évolution du parc de matériel roulant de la SNCF,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : le STIF participera au financement d'un parc de nouvelles automotrices transilienne (NAT).

**ARTICLE 2** : le STIF participera simultanément au financement de la rénovation de rames circulant notamment sur le RER D.

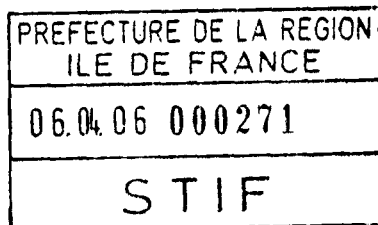
**ARTICLE 3** : mandat est donné au président du STIF pour négocier, avec la SNCF et l'Etat, les modalités techniques et financières des projets d'achat et de rénovation du matériel roulant de la SNCF, selon les orientations prévues en annexe et en fonction du retard pris depuis 15 ans par la SNCF en Ile-de-France dans ce domaine, la situation bénéficiaire de l'entreprise devant lui permettre de dégager des marges de manœuvre pour accélérer la rénovation de son matériel roulant.

**ARTICLE 4** : le président du STIF rendra compte de l'état d'avancement des négociations et soumettra à l'approbation du conseil les modalités proposées pour chacun des projets.

**ARTICLE 5** : 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



## Annexe à la décision

Le Conseil donne mandat au président du STIF pour négocier les modalités techniques et financières des projets d'achat et de rénovation du matériel roulant de la SNCF, selon les orientations suivantes.

### 1- Concernant les modalités techniques

#### ♦ La Nouvelle Automotrice Ile de France ( NAT) :

- Approfondir avec la SNCF **les conditions de mise en œuvre** du déploiement de la tranche ferme de 180 éléments de la NAT et plus particulièrement :
  - le nombre de rames courtes et longues de la tranche ferme à commander ;
  - le rythme de livraison annuelle ;
  - l'expertise, avec RFF et la SNCF, des contraintes d'adaptation des infrastructures et les coûts des investissements liés à ce scénario, notamment le rehaussement des quais à 920 millimètres, le renforcement éventuel de l'alimentation électrique, le réaménagement des ateliers de maintenance de la SNCF ;
  - l'expertise des options à retenir (accessibilité pour quais de 550 mm et toilettes).
- Approfondir les analyses liées à la **fiabilité de la NAT** : délais d'obtention des taux de fiabilité après livraison, notamment au regard des difficultés rencontrées dans les autres régions.

#### ♦ Les évolutions du matériel roulant du RER D :

- Examiner les possibilités **d'utilisation ou d'adaptation de la tranche optionnelle NAT** avec les conséquences techniques (réaffectation du matériel actuel, modifications d'infrastructures..), le dimensionnement de l'offre (capacités de places offertes...) et les incidences sur le marché d'appel d'offre.
- Arrêter les modalités techniques et financières précises de rénovation de 127 rames à deux niveaux « Z 2000 » avec un début de livraison dès fin 2006 sur le RER D.

#### ♦ En outre il sera procédé à un approfondissement du **projet de rénovation « confort + »** du matériel deux niveaux « Z2N » de la SNCF :

- Analyser la pertinence technique du programme de rénovation « confort + » des rames « Z 8800 », « Z 5600 » et éventuellement « Z 20500 »
- Expertiser les coûts avancés par la SNCF.

Ainsi qu'une analyse des autres projets d'acquisition ou de location du matériel roulant du point de vue de :

- la pertinence technique y compris l'incidence de la mise en place de faibles parcs de matériels ;
- les scénarios de déploiement possibles ;
- les différentes options financières.

## **2- Concernant les modalités de financement et de conventionnement**

- ◆ Négocier les modalités financières suivantes :
  - **avec l'Etat :**
    - les modalités de versement de la subvention de 400 M€ et notamment leur statut (AP ou CP), les montants annuels versés notamment pour 2006-2007 ;
    - le circuit financier retenu sachant qu'il est proposé que le destinataire de cette subvention soit le STIF.
  - **avec la SNCF :**
    - le montant annuel de la dotation aux amortissements retenu pour l'affecter au financement du matériel roulant et plus précisément au programme de la NAT et de la rénovation des Z2N,
    - le plan de financement propre au projet de la NAT et au programme de rénovation des Z2N,
    - les impacts du scénario de financement retenu pour ce projet sur le reste du programme d'investissement de la SNCF,
    - et les modalités de financement des autres projets d'investissement de la SNCF.
  
- ◆ Un cadre conventionnel doit être établi afin d'arrêter les responsabilités juridiques et financières de chaque partie, et notamment fixer :
  - les modalités de financement propres au projet de la NAT et au programme de rénovation des Z2N ;
  - les modalités de décision (« gouvernance ») pour les autres investissements de la SNCF.
  
- ◆ Négocier un avenant au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF afin :
  - de prendre en compte les impacts financiers et fiscaux des financements pris en charge par le STIF sur la rémunération contractuellement prévue ;
  - d'adapter les dispositions contractuelles du titre III relatif à la mise en œuvre du programme d'investissement de la SNCF.