

**Convention entre la Région Grand Est et SNCF Mobilités
relative au financement de l'acquisition de 6 rames
automotrices Coradia Polyvalent en version bimode
destinées aux dessertes régionales de transports de
voyageurs, portant sur 5 Coradia Liner et 1 Régiolis**



ENTRE :

La Région Grand Est, dont le siège est 1 place Adrien Zeller, à Strasbourg (67000), représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean ROTTNER, dûment habilité à cet effet,

ci-après dénommée « **la Région** »,

d'une part,

ET :

SNCF Mobilités, Établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le n° 552 049 447, dont le siège est 9 rue Jean-Philippe RAMEAU, à Saint-Denis (93200), représentée par Monsieur Vincent TETON, Directeur régional TER Grand Est,

ci-après dénommée « **SNCF Mobilités** » ou « **SNCF** »,

d'autre part,

ci-après dénommées conjointement « **les Parties** ».

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code des Transports ;

Vue la Convention d'exploitation relative à l'organisation et au financement du service public de transport régional de voyageurs entre la Région Grand Est et SNCF Mobilités 2017 – 2024 ;

Vue la délibération n° 17CP-2056 de la Commission Permanente du Conseil Régional Grand Est en date du 17 novembre 2017.

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Afin d'améliorer le service public régional de transport de voyageurs en région Grand Est et plus particulièrement, à accompagner l'augmentation de fréquentation du TER Grand Est et à remplacer des séries de matériels anciens, la Région Grand Est souhaite financer l'acquisition de 6 rames automotrices Porteurs Polyvalents Grande capacité PPG).

Par ailleurs, ce parc de matériel neuf nécessitera des besoins en installation fixe pour la maintenance dans les Technicentres ainsi que des installations fixes légères et intermédiaires (vidanges des WC et leur raccordement à l'eau). Cette évolution fera l'objet de conventions de financement spécifiques et d'un avenant aux conventions d'exploitation actuelles ou de toute convention appelée à leur succéder.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objet d'exposer le principe et les modalités de financement et de mise en service de 6 rames automotrices Porteurs Polyvalents grande capacités (PPG) aussi appelés Coradia Polvalents dans leur version bimode bicourant dont :

- 5 rames en version Intervilles type Coradia- Intercités ;
- 1 rame en version péri-urbain confortable ;

désignées ci-après dans leur ensemble par « **le Matériel** », destinées au service public régional de transport ferroviaire de voyageurs en Région Grand Est.

ARTICLE 2 – PIECES CONTRACTUELLES

- La Convention est constituée du présent document et des annexes suivantes :

Annexe 1 - Le descriptif des grandes caractéristiques fonctionnelles du Matériel, (le Descriptif du Matériel) ;

Annexe 2 - La fiche de prix, précisant la liste des équipements fournis par SNCF Mobilités et la liste des options spécifiques d'équipement des rames formellement demandées par la Région à la signature de la Convention, qui pourront être complétées par voie d'avenant à la Convention ;

Annexe 3 – Le calendrier de versement des subventions de la Région en Euros courants et en Euros aux conditions économiques de la signature du Marché (juin 2008) reprenant le calendrier prévisionnel de livraison du Matériel ;

Annexe 4- Actualisation et évolution du prix du Marché ;

Annexe 5 – Travaux d'ingénierie SNCF Mobilités dans le cadre de l'acquisition des matériels Régiolis ;

Annexe 6 – Description de l'organisation et du fonctionnement du groupe de suivi de marché (GSM) dont mention est faite à l'article 5 de la présente convention (document non contractuel)

- L'ensemble des clauses contractuelles du Marché passé par SNCF Mobilités avec le Constructeur, et notamment les clauses de prix, d'échéancier de versements de SNCF Mobilités, de pénalité et de garanties, peuvent être consultées par la Région à la Direction du Matériel SNCF (dans le respect de la confidentialité des informations susceptibles de porter atteinte à la protection du savoir-faire du Constructeur). Toute modification de ces clauses fait l'objet d'une information auprès de la Région et les parties conviennent de la nécessité de faire ou non un avenant à la Convention, en fonction de l'incidence sur le coût global d'acquisition du Matériel et conséquemment sur le financement alloué par la Région à SNCF Mobilités.

ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU MATÉRIEL

Le Matériel objet de la Convention est le Porteur Polyvalents de Grande capacité (PPG) dans leur version bimode bicourant dont :

- 5 rames en version Intervilles type Coradia- Intercités ;
- 1 rame en version péri-urbain confortable.

Ce Matériel est fabriqué par la société Alstom (« le Constructeur ») en exécution du marché référencé n° 022001-000000108 (« le Marché »), qui lui a été notifié par la SNCF le 5 octobre 2009.

Les caractéristiques techniques du matériel, la liste des équipements et des options retenues sont décrites en annexes 1 et 2.

ARTICLE 4 – MAINTENANCE DU MATERIEL

4-1 - Eléments liés au coût de possession du matériel

Les éléments constitutifs des coûts de maintenance du matériel peuvent être distingués selon qu'ils relèvent de l'offre technique du constructeur (i) ou de l'organisation de la maintenance par l'exploitant (ii)

(i) Eléments constitutifs des coûts de maintenance compris dans l'offre technique du Constructeur :

- La liste des organes majeurs qui sont dimensionnant en termes de coûts de maintenance du Matériel.
- Les temps des opérations de maintenance (volumes d'heures), par type, indiqués par le Constructeur selon les termes et conditions prévus au Marché.

Les temps, communiqués à ce jour par le Constructeur, constituent des indicateurs. Ils ne sont cependant pas suffisants pour déterminer le temps nécessaire à l'exécution des opérations de maintenance en situation réelle d'exploitation courante car ils sont atteints au moyen d'outillages grésés pour des tests ponctuels peu nombreux et avec des personnels très entraînés sans contraintes liées à la mise en place d'un système pérenne de maintenance.

(ii) Eléments constitutifs des coûts de maintenance relevant de l'organisation de la maintenance par SNCF Mobilités :

SNCF Mobilités, au titre des conventions d'exploitation du service public de transport de voyageurs en vigueur et à venir, a la responsabilité de définir et mettre en œuvre l'organisation de la maintenance, de manière à respecter les spécifications du Constructeur et à garantir le maintien en condition opérationnelle du Matériel sur la totalité de son cycle de vie. Cette mission consiste à :

- identifier les moyens nécessaires à la maintenance ; la Région sera informée des éventuels aménagements à réaliser avant leur mise en œuvre ;
- établir un plan d'investissements ;
- rechercher un plan d'investissements qui permettant de réaliser les investissements identifiés. Leur financement éventuel par la Région pourront faire l'objet de conventions particulières;
- proposer les évolutions techniques et modifications nécessaires à la tenue en service du Matériel sur la durée, en s'adaptant à la réalité des sollicitations et dégradations observées en service.

Sur la base de ces trois séries d'éléments, les parties conviennent d'ores et déjà de procéder par voie d'avenant(s) aux conventions d'exploitation TER en vigueur, ou à toute convention appelée à leur succéder, pour définir les conditions dans lesquelles la Région prend à sa charge les coûts de maintenance liés au Matériel et traiter de l'incidence de l'arrivée du matériel sur le compte des conventions d'exploitation TER Grand Est..

L'évolution des données et préconisations du Constructeur ainsi que du prix de maintenance fera l'objet d'une information périodique auprès de la Région.

4-2 - Documentation à remettre à la Région en cas de transfert de propriété du Matériel

Indépendamment de toute évolution institutionnelle, dans le cas d'un transfert à la Région de la propriété du Matériel, SNCF Mobilités lui transmettra, à sa demande, la documentation produite par le Constructeur, dans les limites des stipulations du Marché et de toutes les clauses éventuelles de confidentialité imposées par celui-ci, sous réserve que le Constructeur, informé de la documentation à transmettre, n'en limite pas son contenu aux fins de protection de son savoir-faire industriel.

4-3 - Eléments liés aux installations fixes

Comme indiqué dans le préambule, des besoins en installation fixe pour la maintenance dans les Technicentres ainsi que des installations fixes légères et intermédiaires ont été identifiés. Le détail des investissements nécessaires, leur coût effectif et les modalités de leur prise en charge par la Région feront l'objet de conventions spécifiques entre la Région et SNCF Mobilités.

ARTICLE 5 – RÔLE ET RESPONSABILITÉ DE SNCF MOBILITES DANS LE SUIVI DE L'ACQUISITION DU MATÉRIEL

5-1 - Suivi du marché d'acquisition du Matériel / Information périodique de la Région

SNCF Mobilités, propriétaire du Matériel acquis, assure le suivi de l'exécution du Marché.

La liste de l'ensemble des équipements annexes de fourniture SNCF destinés à être montés sur les Matériels est jointe à la Convention en annexe 2.

Un « Groupe de Suivi du Marché » (GSM), auquel la Région participe est décrit en annexe 5. SNCF Mobilités pilote ce groupe, qu'elle réunit trimestriellement, pour y présenter l'avancement et les points d'évolution du Marché, et l'état des amendements au Marché.

SNCF Mobilités informera périodiquement la Région des conditions de l'avancement du Marché et notamment du respect par le Constructeur des termes et conditions du Marché ainsi que des modalités d'exécution de la Convention (application des pénalités, commandes des fournitures, causes éventuelles de retard, livraisons anticipées proposées par le Constructeur, etc.). Dans ce cadre, SNCF Mobilités recense et justifie les évolutions éventuelles du montant de la subvention régionale, qui sont traitées par avenant à la Convention.

La Région ou SNCF Mobilités pourront obtenir, en tant que de besoin, la tenue de réunions exceptionnelles sur des sujets déterminés.

La SNCF transmettra annuellement à la Région l'évolution des indices composant les formules d'actualisation et de révision des prix du Matériel et informera la Région de l'évolution globale du volume de commandes de matériels Régiolis. De même, afin de lui permettre d'avoir de la visibilité sur les prises de rang du Marché par les autres Régions, SNCF Mobilités transmettra annuellement, à la demande de la Région un fichier récapitulant les rangs de commandes attribués après signature des conventions de financement avec ces Régions.

5-2 - Respect des intérêts de la Région par SNCF Mobilités

SNCF Mobilités s'engage à tenir compte et à limiter, dans le cadre de ses négociations et relations contractuelles avec le Constructeur (mesures d'exécution et avenants compris) et les autres prestataires ou fournisseurs, les effets de ces contrats sur les financements apportés par la Région tant au titre de l'acquisition du Matériel que de l'exploitation dudit Matériel sur le réseau ferroviaire.

5-3 - Mise en œuvre des amendements au Marché

SNCF Mobilités informera la Région Grand Est par courrier (LRAR) de tout amendement au Marché relevant des groupes décrits- ci-dessous et entraînant des modifications sur les caractéristiques techniques du matériel ou les conditions de construction, livraison, ou mise en service.

Cette stipulation s'entend pour tout amendement atteignant environ le tiers de la provision pour amendements techniques.

5.3.1. - Définition et financement des amendements au Marché

Les amendements au Marché se décomposent en 4 groupes :

- 1. Les amendements consécutifs à des aléas techniques ou des obligations réglementaires :** il s'agit d'éléments relevant d'une évolution réglementaire ou législative, ou d'éléments techniques non prévisibles au moment de la notification du Marché et qui s'imposent au Constructeur et/ou à SNCF Mobilités et/ou à la Région.

Ces amendements au Marché sont financés par imputation sur la provision pour évolution du Marché, ci-après désignée par « la Provision » et stipulée à l'article 5.3.2 de la présente convention. Ils font l'objet d'une information de la Région *a posteriori* dans le cadre du Groupe de Suivi du Marché. Un récapitulatif annuel sera transmis par écrit à la Région, justifiant de l'impact fonctionnel, technique et financier des amendements concernés.

- 2. Les amendements relatifs à des éléments complémentaires ou options souhaitées par la Région en cours de Marché.** Ils seront financés par la Région par avenant à la présente convention.

- 3. Les autres amendements contractualisés directement par SNCF Mobilités avec le Constructeur relevant de la sécurité.**

SNCF Mobilités dispose de toute latitude pour les amendements au marché relevant directement de la sécurité du matériel. Ces amendements, contractualisés au titre de la sécurité, seront automatiquement imputés sur la Provision. L'information de la Région se fait à *a posteriori* selon les mêmes règles qu'un amendement consécutif à un aléa.

- 4. Les amendements contractualisés directement par SNCF Mobilités avec le Constructeur ne relevant pas de la sécurité.**

- Concernant les amendements de ce groupe ne relevant pas directement de la sécurité, jusqu'à un montant, par amendement, de 50 000 € de frais fixes au total ou de 2 000 € par rame de frais variables, et à l'exception d'un amendement portant sur une modification fonctionnelle pour laquelle l'avis préalable de la Région est systématiquement sollicité, SNCF Mobilités informe la Région *a posteriori* dans le cadre du Groupe de Suivi du Marché ; ces amendements seront alors financés au travers de la Provision.
- Au-delà des seuils fixés ci-dessus, les principes suivants s'appliqueront :
 - Cas 1 : l'amendement proposé par écrit par SNCF Mobilités à la Région mentionnant un délai de réponse, est validé par celle-ci dans ledit délai : il est financé soit au travers de la Provision, soit par avenant à la présente convention.
 - Cas 2 : l'amendement proposé par écrit par SNCF Mobilités à la Région est refusé par celle-ci ou n'est pas accepté dans le délai de réponse indiqué dans la proposition. Dans ce cas, l'amendement ne donne lieu à aucun subventionnement par la Région au titre de la présente convention. Par ailleurs, si SNCF Mobilités décidait sa mise en œuvre, cela ne pourrait en aucun cas empêcher la cession du matériel à la Région. Néanmoins, la valeur résiduelle des équipements issus de tels amendements sera alors prise en compte à l'occasion de ladite cession.

5.3 .2. - Montant et évolution de la Provision

A la signature de la convention, le taux affecté à la Provision, appliquée sur le coût unitaire Constructeur, est fixé à un pour cent (1%) des frais variables de base en ce qui concerne les rames type péri-urbain et à deux virgules cinq pourcents (2.5%) pour les rames Intervilles

L'évolution annuelle de la consommation de la Provision avec décomposition par version de matériel, est examinée dans le cadre du Groupe de Suivi du Marché.

SNCF Mobilités fournira à la Région un premier bilan détaillé des consommations de provision réalisées au titre de la commande du matériel, dans les 6 mois suivant la livraison de la première rame du matériel. Sur la base de ce bilan les Parties se concertent pour définir une éventuelle évolution du pourcentage contractuel affecté à la provision.

Si une telle évolution était décidée, l'ajustement du taux relatif à la provision fera l'objet d'un avenant à la Convention.

A défaut, et en cas d'insuffisance de la Provision, le financement d'amendement se fait par voie d'avenant à la Convention.

ARTICLE 6 – SUIVI DE LA LIVRAISON ET RECEPTION DU MATERIEL

6-1 - Contrôle du Matériel par SNCF Mobilités et information de la Région

SNCF Mobilités adresse à la Région, pour chaque rame devant être réceptionnée, une notification écrite de la date prévisionnelle de livraison du Matériel par le Constructeur à SNCF Mobilités dans un délai de 15 jours ouvrés maximum suivant la connaissance de cette date. SNCF Mobilités informe impérativement la Région, avec un préavis de 8 jours ouvrés, de l'arrivée de chaque rame à l'établissement matériel gestionnaire, et l'invite à venir constater son état.

En cas d'indisponibilité, signalée dans un délai de 3 jours ouvrés à compter du préavis, la Région aura la possibilité de convenir avec SNCF Mobilités d'une autre date dans les 8 jours qui suivent la notification.

Au stade de la livraison de chaque rame, SNCF Mobilités s'engage à communiquer à la demande de la Région le compte-rendu de la VIC.

La Région formulera un avis écrit sur les seuls éléments de la rame ne relevant pas de la technique ou de la sécurité ferroviaire (liste non exhaustive ci-après) qui auront été présentés à la Région préalablement à la notification du Marché :

- Diagramme et aménagement global de la plateforme ;
- Respect des couleurs convenues ;
- Qualité des matériaux et revêtements ;
- Equipements (poubelles, prises à la place, etc.) ;
- Siège et accessoires (patère, repose pieds, tablette, etc.) ;
- Signalétique intérieure et extérieure ;
- Portes intérieures ;
- Fonctionnel toilettes ;
- SIV ;
- Aménagements PMR ;
- Livrée convenue ;
- Mise en place de la vidéosurveillance ;

- Existence et fonctionnalité des équipements optionnels : bagagerie, portes-vélos, etc.

La Région détaillera ses observations sur la rame livrée et notamment sur la non-conformité des équipements intérieurs et des options dudit Matériel. Dans les meilleurs délais, au plus tard dans le délai d'un mois, SNCF Mobilités portera, le cas échéant, à la connaissance du Constructeur les réserves à traiter.

Ce constat ne se rapporte pas à l'exécution du Marché par le Constructeur et ne saurait avoir pour effet dans ce cadre de dégager le Constructeur de ses obligations. Il ne peut avoir pour conséquence de faire perdre à la Région le bénéfice des stipulations de l'article 10 ci-après.

Si aucune réserve n'est constatée à la réception, la Région ou tout tiers subrogé s'engage à renoncer à tout recours et demande indemnitaire à l'encontre de SNCF Mobilités qui soit relatif au contrôle du Matériel objet de la Convention, dont le fait générateur serait antérieur à la signature de la présente convention.

6-2 - Validation du service commercial

Conformément aux termes du Marché, SNCF Mobilités prononce la validation du service commercial du Matériel lorsqu'il a effectué une période de service commercial de 30 jours pendant laquelle aucun incident de type A ne s'est produit.

Sont considérés comme des incidents de type A les défaillances pouvant entraîner :

- soit le remorquage de la rame,
- soit un retour en arrière,
- soit une suppression de mission,
- soit un transbordement,
- soit un retard supérieur ou égal à 1h n'importe où sur le parcours (fluidité), y compris en commencement de mission.

SNCF Mobilités informera la Région de la date de validation du service commercial pour chaque rame livrée dans la mesure où un éventuel retard dans son obtention est susceptible de déclencher une prolongation de la durée de garantie.

6-3 - Transmission d'informations d'ordre financier

SNCF Mobilités transmettra, à la livraison de chaque rame du Matériel, une estimation de sa Valeur Subventionnée avec le détail de sa constitution (montant des équipements fournis par SNCF Mobilités, part des frais d'ingénierie immobilisés, ...).

Jusqu'à la liquidation du Marché, la Valeur Subventionnée des rames du Matériel sera une valeur provisoire.

Au moment de la liquidation du Marché, la Valeur Subventionnée de chaque rame du Matériel sera arrêtée de manière définitive et sera communiquée à la Région, avec le détail de sa constitution.

6-4 - Sortie de la période de garantie

A chaque sortie de garantie d'une rame, à condition que SNCF Mobilités soit toujours en possession de la rame considérée, SNCF Mobilités transmettra par écrit à la Région le justificatif des conditions de sortie de garantie reprises au Marché.

Par ailleurs, SNCF Mobilités informera périodiquement les régions du comportement de la série dans les conditions décrites à l'article 5.

ARTICLE 7 – CALENDRIER DE MISE EN SERVICE COMMERCIAL

7-1 - Calendrier de mise en service commercial

Le calendrier prévisionnel de livraison du Matériel qui figure ci-dessous, est établi de manière à tenir compte de la nécessité de disposer à temps des moyens suffisants pour assurer le service public régional de transport ferroviaire de voyageurs. A la signature de la Convention, il ne correspond pas à une cadence de production suffisante imposée par le constructeur. En conséquence, si aucune nouvelle commande ne pourrait être passée par SNCF dans les mois qui viennent, un nouveau calendrier de production/livraison, arrêté par le constructeur, s'imposera à SNCF Mobilités.

Le calendrier de livraison du Matériel devra alors être pris en compte par les parties, par voie d'avenant à la Convention, avec toutes les implications y afférentes (notamment l'échéancier de versement des subventions allouées par la Région). Les conséquences de ce nouveau calendrier de livraison sur l'exploitation des rames, initialement envisagée, devront également être prises en compte par les Parties au sein des conventions d'exploitation du service TER en vigueur et à venir.

Le calendrier prévisionnel de mise en service commercial du Matériel, eu égard aux diverses opérations effectuées par SNCF Mobilités sur le Matériel qui lui est livré par le Constructeur pour le rendre apte au service commercial, et compte tenu de la période des roulements commutables, est le suivant, sous réserve des stipulations de l'article 6-2 ci-avant :

Date de livraison prévue du Constructeur au dépôt régional	Nombre de rames	Date de mise en exploitation commerciale
Décembre 2018	2	Janvier 2019
Décembre 2019	2	Janvier 2020
Janvier 2020	1	Février 2020
Février 2020	1	Mars 2020

Les dates prévisionnelles de mise en service commercial sont applicables sous réserve de l'obtention d'une attestation de compatibilité délivrée par le gestionnaire d'infrastructure, intégrant notamment les aspects liés à la conformité des gabarits de quais.

7-2 - Retard dans la mise en service commercial

7.2.1. - Retard dans la mise en service commercial du fait d'approvisionnements des fournitures SNCF

SNCF Mobilités avisera la Région de problèmes d'approvisionnements (équipements de sécurité et radio sol-train). Il appartient à SNCF Mobilités de se rapprocher du Constructeur pour connaître l'incidence éventuelle de ce retard sur les livraisons du Matériel et de communiquer à la Région les informations obtenues.

SNCF Mobilités indique alors à la Région si les décalages de calendriers dus aux retards éventuels d'approvisionnement de ces équipements sont imputables ou non à SNCF Mobilités.

En cas de retards dans les approvisionnements de ces équipements dus à ses fournisseurs, SNCF Mobilités s'engage à verser à la Région une indemnité égale aux sanctions acquittées par le fournisseur. Cette indemnité sera versée selon les modalités décrites à l'article 11.

7.2.2. - Autres retards

Si, du seul fait de SNCF Mobilités (défaut de formation du personnel, notamment), une ou plusieurs rame(S) du Matériel n'est(ne sont) pas mise(s) en service commercial tel que prévu au calendrier ci-dessus, et s'il apparaît que ce retard a généré un préjudice pour le service TER Grand Est défini par la Région (perte de confort pour les clients, de capacité ou de temps de parcours, maintien en circulation d'un matériel ancien, non réalisation des créations de circulations décidées par la Région), SNCF Mobilités versera à la Région, en tant qu'Autorité organisatrice du service TER, une indemnité couvrant le préjudice subi. Cette indemnité ne saurait cependant s'appliquer en même temps que les pénalités éventuellement prévues, pour la même période, au titre de la convention d'exploitation du service TER liant la Région et SNCF Mobilités.

En cas de retards dans la mise en service commercial du Matériel résultant d'une carence du Constructeur, aucune indemnité ne sera due par SNCF Mobilités. Il sera fait application des stipulations de l'article 10 ci-après, traitant des indemnités acquittées par ce dernier.

En cas de retard dans la mise en service commercial imputable à la fois à SNCF Mobilités et au constructeur, il sera fait application des stipulations du présent article et de l'article 10 ci-après.

Cette indemnité sera réglée par SNCF Mobilités à la Région selon des modalités à convenir entre les Parties.

ARTICLE 8 – MODALITÉS DE FINANCEMENT

8-1 - Coût d'acquisition du Matériel

Le coût prévisionnel du Matériel s'élève, en Euros HT, aux conditions économiques (CE) de Juin 2008 (conditions économiques du Marché) à **soixante-et onze millions quatre-vingt-quatre mille cinq cent quatre-vingt-quatre euros (71 084 584 €)**.

Ce coût prévisionnel tient compte d'une répartition des frais fixes sur le nombre de rames total commandées au Marché (291 rames) à la date de signature de la convention.

Il prend par ailleurs en compte des hypothèses sur les options spécifiques d'équipement des rames qui doivent être validées par les Parties. La modification potentielle de ces options fera l'objet le cas échéant d'un avenant à la Convention.

	Coût unitaire *	Coût pour 1 Régiolis Type Périurbain confortable	Coût unitaire *	Coût pour 5 Régiolis Type Intervilles	Coût 6 rames
COUTS*					
Prix unitaire constructeur	8 045 200	8 045 200	7 915 200	39 576 000	47 621 200
					47 621 200
Frais fixes constructeurs : 132 738 000 € répartis sur 291 rames	456 144	456 144	456 144	2 280 722	2 908 198
Frais fixes liés à la version périurbaine confortable : 3 000 000€ répartis sur 43 rames BB	69 767	69 767	0	0	
Frais fixes liés au développement de la version PPG Intervilles : 1 300 000€ répartis sur 64 rames	0	0	20 313	101 565	
Options demandées par la Région Alsace (détail en annexe 2)					8 646 881
Frais de Service 14 907 000€ FF répartis sur 291 rames	51 227	51 227	51 227	256 134	905 759
Après-Vente Frais variables	83 333	83 333	83 333	416 665	
Frais de déménagement du site SAV de Strasbourg à Mulhouse	16 400	16 400	16 400	82 000	
Fournitures SNCF : 6 rames	279 000	279 000	279 000	1 395 000	1 674 000
Provision pour amendements techniques					
1% des FV constructeurs sur le prix unitaire des rames Régiolis Périurbaine	77 852	77 852	0	0	77 852
2,5 % des FV constructeurs sur le prix unitaire des rames Régiolis Intervilles	0	0	194 630	973 150	973 150
Provision pour l'équipement des rames en ERTMS Baseline 3 Niveau 1					7 000 000
Frais d'Ingénierie génériques et spécifiques	172 359	172 359	261 030	1 305 150	1 477 509
Régularisation frais d'ingénierie 2015 / 2016 / 2017	-33 327	-33 327	-33 327	-166 637	-199 965
TOTAL (CE juin 2008)					71 084 584
Estimations pour révision des prix: 2% par an (hors provision ERTMS)					8 531 086
TOTAL ACTUALISE aux CE courantes estimées					79 615 670

Le cout prévisionnel unitaire des 6 rames a été calculé sur la base d'un volume total de commande d'au moins 5 rames de chaque version à l'horizon septembre 2018.

L'acquisition de matériel objet de la présente convention intègre la livraison d'une seule rame de type PPG bimode péri-urbain à cet horizon.

A défaut d'une commande complémentaire de 4 rames de même type émanant de la Région avant fin septembre 2018 un surcout de 400 k€ s'applique à la rame PPG bimode péri-urbaine objet de la présente convention. Dans l'hypothèse où ce surcout est confirmé, il sera imputé financièrement sur la provision globale prévue pour l'ensemble des 6 rames stipulée à l'article 5.3.2.

Dans l'hypothèse contraire d'une commande complémentaire de 4 rames de même type émanant de la Région intervenant avant fin septembre 2018 ou d'une négociation avec le Constructeur pour neutraliser ce surcout, il n'y a pas d'incidence sur le cout prévisionnel de la rame PPG bimode péri-urbaine objet de la présente convention.

Intégration des frais de SAV (Service Après-Vente) :

Le comité de pilotage du 7 septembre 2011, regroupant les Régions finançant l'acquisition des Régiolis, s'est prononcé sur un mode de répartition des frais de Service Après-Vente (SAV) de ces matériels, reposant sur le principe suivant (1) :

- Pour les 11 premiers centres de SAV, la somme totale des Frais Fixes et Frais Variables est répartie comme suit :
 - Prise en charge par chaque Région des frais correspondant à un site de SAV « local » (530 000 € HT par site + 48 000 000 € HT par trimestre supplémentaire au-delà de 28 mois aux conditions économique juin 2008).
 - Répartition des frais du SAV « central », au prorata du nombre de rames commandées par SNCF Mobilités pour chaque Région dans le total des rames commandées; le montant des frais du SAV « central » étant la différence entre le montant total des frais de SAV dus au Constructeur (y compris les révisions de prix) et la somme des frais de SAV « local », aux conditions économiques de juin 2008.

(1) NB : Ce mode de répartition, a été validé officiellement par les Présidents des 11 Régions concernées.

- Répartition du total des révisions des frais variables générés par les onze premiers centres de SAV, au prorata du nombre de rames commandées par SNCF pour les 11 Régions concernées.
- A compter du douzième centre de SAV, prise en charge de l'intégralité de la révision des frais variables générés par le centre de SAV de la Région concernée.

En complément, le comité de pilotage du 26 mars 2014, regroupant les Régions finançant l'acquisition des Régiolis, s'est prononcé sur un mode spécifique de répartitions des frais de SAV, dans le cas particulier où un site de SAV déjà existant pour le matériel dont l'acquisition a été financée par une AOT, est utilisé pour le matériel dont l'acquisition a été financée par une autre AOT (mutualisation d'un site SAV existant) :

- Ce mode de répartition consiste à appliquer le scénario de répartition des frais de SAV décrit ci-dessus, sauf en ce qui concerne les 530 000 € (aux conditions économiques de juin 2008) du SAV local. Ils sont financés une seule fois pour le site de SAV utilisé par le matériel financé par les 2 AOT. Le financement de ces 530 000 € est partagé entre les 2 AOT concernées, au prorata de leur nombre de rames.
- Rappel : Dans le cadre du Marché, d'utilisation d'un site de SAV existant ne donne lieu à paiement supplémentaires au Constructeur, qu'au titre de trimestres supplémentaires éventuellement induits par une utilisation complémentaire de ce SAV (48 000 €/trimestre aux conditions économiques de juin 2008)
- Le coût des trimestres supplémentaires, au-delà de 28 mois, communs aux matériels financés par les 2 AOT, est reparti au prorata du nombre de rames. Au-delà des trimestres supplémentaires communs, le coût des trimestres supplémentaires est financé par l'AOT à raison des rames qu'elle a financées, qui génère ces trimestres.
- Le SAV central (différence entre le montant total des frais de SAV locaux et le montant des frais du SAV dus au constructeur) est reparti entre toutes les AOT du programme Régiolis, au prorata du nombre de rames qui a été affecté à leur service de transport.
- Le même mécanisme s'applique si les rames financées par une 3^{ème} AOT vient à utiliser un site de SAV existant déjà utilisé par les rames financées par deux autres AOT et ainsi de suite...

A la signature de la convention, le montant du SAV à financer est estimé à 905 761€ (CE juin 2008) comme stipulé dans le tableau de coût ci-dessus, incluant les frais de déménagement du SAV du site de Strasbourg au site de Mulhouse.

Actualisation et récapitulatif des coûts

Afin d'anticiper sur l'ajustement du coût prévisionnel (exprimé ci-dessus en euros HT aux CE de Juin 2008), en fonction des conditions d'actualisation et de révision des coûts, les Parties ont convenu de procéder à une révision de l'ensemble des coûts sur une hypothèse d'évolution annuelle de 2%, après prise en compte, jusqu'à Janvier 2017, des évolutions réelles des indices des différentes formules de révision des coûts (Cf. annexe 5). Sur cette base, le coût prévisionnel du Matériel s'élève à **soixante-dix-neuf millions six cent quinze mille six cent soixante-dix euros (79 615 670€) HT** soit un coût moyen par rame de 13 460 177 € pour le type Intervilles et de 12 314 783€ pour le type péri-urbain confortable.

ENSEMBLE DES COÛTS	PAR RAME	COÛT 6 RAMES
TOTAL (€ constant CE 2008)	11 847 431	71 084 584
Estimation révision des coûts	1 421 848	8 531 086
TOTAL Annexe 3 (€ courants)	13 269 279	79 615 670

8-2 - Evolution du prix constructeur en fonction des volumes notifiés sur le marché

SNCF Mobilités et le Constructeur ont convenu d'un mécanisme permettant d'améliorer les prix unitaires des matériels en fonction des volumes atteints sur le marché. Afin que chaque région bénéficie de cette dégressivité, le montant total cumulé des remises sur les frais variables des rames applicables à partir de la 201ème sera réparti entre l'ensemble des Régions et l'AO Etat ayant financé des rames au Marché, au prorata du nombre de rame commandées pour chaque Autorité Organisatrice.

8-3 - Frais d'ingénierie SNCF Mobilités

8-3.1 Frais d'ingénierie générique

En application du « Protocole d'accord sur les frais d'ingénierie de la SNCF, dans le cadre des projets d'acquisition de matériel roulant de type AGC, Régiolis et N », signé le 4 mai 2012 entre l'ARF et la SNCF, la rédaction du présent article est la suivante :

8-3.1 A : SNCF Mobilités reçoit une subvention de la part des Régions destinée à couvrir ses frais d'ingénierie liés à l'acquisition de matériels Regiolis. Le montant de cette subvention a été arrêté à 50,8 millions d'euros, valeur 2008, pour les seuls travaux d'ingénierie repris en annexe 7 ci-après et pour un potentiel de commande de 1 000 rames.

Toute demande d'études de la Région n'entrant pas dans le cadre d'application de l'annexe 6 n'est pas régie par le présent article et est financée par la Région par voie d'avenant à la Convention entre la Région et SNCF Mobilités.

Ce montant de 50,8 M€, valeur 2008, est non actualisable et se décompose comme suit :

- Une Part Fixe des frais d'ingénierie de 30,2 M€, ci-après désignée par « la Part Fixe », répartie sur les 199 premières rames commandées, soit 151 759 € par rame,
- Une Part Variable des frais d'ingénierie de 20,6 M€, ci-après désignés par « la Part Variable », à répartir sur les 1 000 rames du Marché, soit 20 600 € par rame.

En conséquence, pour les 199 premières rames commandées, SNCF Mobilités recevra des Régions, et en particulier de la Région Grand Est, en contribution à la couverture des frais d'ingénierie, une subvention de 172 359€

8-3.1 B : Le seuil de 199 rames étant atteint et afin d'assurer une équité de contribution de l'ensemble des Régions au financement des frais d'ingénierie de SNCF Mobilités, il est mis en place le mécanisme de répartition de la Part Fixe suivant :

- à partir de la 200^{ème} rame commandée, SNCF Mobilités procède, pour l'ensemble des Régions et pour chaque nouvelle rame commandée, au reversement d'un montant de 151 759 €. Le montant total ainsi calculé ($151\,759\text{ €} \times \text{Nombre de rames commandées à compter de la 200}^{\text{ème}}$), sera réparti sur l'ensemble des Régions, chacune d'elles obtenant un reversement au prorata du nombre de rames qu'elle a subventionnées.
- au premier trimestre de l'année civile suivant la notification des nouvelles commandes au Constructeur, SNCF Mobilités informe toutes les Régions de l'arrêté des commandes notifiées au titre des conventions de financement et des montants de frais d'ingénierie devant leur être reversés, au titre de la Part Fixe.
- Le montant de l'ajustement afférent à chaque Région est imputé par SNCF Mobilités sur le premier appel de fonds de subvention correspondant à une livraison de rame du Matériel, intervenant après l'information évoquée ci-dessus. En l'absence d'un tel appel de fonds (toutes les rames du Matériel ayant été livrées), l'ajustement se fera lors du calcul du solde définitif de la subvention afférente au coût définitif d'acquisition du Matériel et donnera lieu, soit à une diminution de la subvention restant à verser par la Région à SNCF Mobilités, soit à une augmentation de la restitution par SNCF Mobilités à la Région d'un trop perçu de subvention.

Le seuil de commande étant atteint et en application du protocole sur les frais d'ingénierie ARF / SNCF, SNCF Mobilités a procédé au reversement, au titre des rames commandées au Marché au-delà de la 199^{ème} rame en 2014, 2015 et 2016, soit 255 rames au total, d'un montant de 199 965€ HT, soit 33 327 € par rame, montant intégré dans les coûts de Matériel, indiqué dans l'article 8.1. Le reversement supplémentaire correspondant aux rames commandées en 2017 sera effectué conformément au présent article en 2018.

8-3.1 C : Aux termes du protocole d'accord, les frais d'ingénierie de SNCF Mobilités liés à l'acquisition des matériels Régiolis n'intègrent pas les travaux relatifs aux études préalables à celles d'admissibilité sur le Réseau Ferré National qui, conformément à l'avis n°2011-002 du 2 février 2011 sur le document de référence du réseau 2012 émis par l'ARAF, doivent être pris en charge par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.

A ce titre, SNCF Mobilités a engagé auprès de SNCF Réseau (ex RFF) les démarches permettant de s'assurer de la prise en charge de ces travaux par ce dernier.

8-3.2 Frais d'ingénierie spécifique du Matériel

Dans le cas des 5 rames Régiolis Intercités, il existe des frais spécifiques d'ingénieries liés aux développements de cette version, dont le montant total est de 443 355€, montant forfaitaire et non actualisable.

8-4 - ERTMS

Les coûts de l'équipement ERTMS (système européen de surveillance du trafic ferroviaire) seront pris en charge intégralement par la Région soit dans le cadre d'une exigence réglementaire, soit au plus tard avant la date d'équipement des lignes en ERTMS.

Les coûts de l'équipement complet des rames en ERTMS baseline 3 niveau 1 n'étant pas arrêtés à ce jour, une provision de sept millions d'euros est prise en compte dans les coûts stipulés à l'article 8.1. Cette option, non levée à la commande initiale, le sera lorsque la réglementation l'exigera ou en cas d'équipement des lignes en ERTMS et fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

8-5 - Participation de la Région

En raison de l'amélioration de la qualité du service qui sera rendu aux utilisateurs du transport public par la mise en service du Matériel, la Région s'engage à verser une subvention à SNCF Mobilités à hauteur de la totalité de son coût d'acquisition hors taxes, soit **soixante et onze millions quatre-vingt-quatre mille cinq cent quatre-vingt-quatre euros (71 084 584€)** aux conditions économiques (CE) de juin 2008 (conditions économiques du Marché) et à **soixante-dix-neuf millions six cent quinze mille six cent soixante-dix euros (79 615 670 €)** aux conditions économiques courantes prévisionnelles dont le chiffrage est repris à l'article 8-1 ci-avant.

Le coût unitaire d'acquisition du Matériel pourra varier en fonction des amendements complémentaires (Cf. article 5.3) qui peuvent intervenir par voie d'avenant à la Convention.

8-6 - Pièces de rechange

SNCF Mobilités assure le financement et l'anticipation d'un stock de pièces de rechange nécessaire aux versions de Matériels commandés. SNCF Mobilités est propriétaire de ces pièces. L'éventuelle cession des Matériels à la Région n'entraînera pas en elle-même transfert de propriété des pièces de rechanges ainsi acquises par SNCF Mobilités.

Les modalités d'une éventuelle cession d'un certain nombre de pièces à la Région seront déterminées le moment venu entre les parties.

ARTICLE 9 – MODALITÉS DE REGLEMENT

9-1 - Échéancier des versements

La Région s'engage à verser la subvention prévisionnelle de **soixante-dix-neuf millions six cent quinze mille six cent soixante-dix euros (79 615 670€)**, stipulée à l'article 8-4, par acomptes prévisionnels conformément à l'échéancier prévisionnel en euros courants mentionné en annexe 4, qui est basé sur les prévisions de dépenses de SNCF Mobilités.

Les appels de fonds seront adressés par SNCF Mobilités à la Région par lettre recommandée avec accusé de réception. Le 1^{er} versement de huit millions d'euros (8 000 000 €) intervient dès la signature de la convention.

L'actualisation de la subvention à verser par la Région pour le Matériel sera effectuée à la livraison de la dernière rame par le Constructeur à SNCF Mobilités, le coût d'acquisition de chaque rame exprimé aux CE du Marché étant actualisé en application des stipulations des Annexes 2 et 4 de la Convention.

L'annexe 3 tenant compte d'une estimation des révisions des prix de 2% par an (comme stipulé à l'article 8-1) pour anticiper au mieux l'actualisation réelle devant déterminer le coût

d'acquisition de chaque rame du Matériel, la différence constatée pour chaque rame entre la valeur actualisée réelle et la valeur actualisée prévisionnelle, constituera une majoration ou une minoration de l'appel de fonds de SNCF Mobilités prévu à la livraison de la dernière rame, dès la connaissance des indices définitifs ayant permis de faire les calculs réels d'actualisation.

Lors de cet appel de fonds, il sera tenu compte des éléments suivants :

- Coût des options supplémentaires destinées à améliorer la qualité pour les clients, qui n'auraient pas encore fait l'objet d'avenants spécifiques à la Convention ;
- Répartition du montant des frais fixes sur le nombre total de rames commandées au Marché à cette date,
- Répartition du montant des frais d'ingénierie SNCF Mobilités en application des stipulations de l'article 8-3.

Le montant du dernier acompte, dû au titre du solde de la subvention versée à la liquidation du Marché, tiendra compte, en sus :

- De la Provision non dépensée,
- De l'éventuelle indemnité, égale au montant des sanctions acquittées par le Constructeur et les fournisseurs, venant en diminution du coût du Matériel, telle que stipulée à l'article 10,
- De la répercussion de la totalité des dégressivités prévues dans le Marché, en fonction du nombre de rames, tel que stipulé à l'article 8-2,
- Des éventuels écarts de versements liés à l'actualisation des coûts (aux conditions de révision de prix du Marché) consécutifs à la parution des derniers indices.

Toute autre modification de l'échéancier de versements ou toute demande de la Région d'une actualisation anticipée, ou différente de celle prévue ci-dessus, se fera par voie d'avenant à la Convention.

9-2 - Conditions de règlement des acomptes et du solde

Les appels de fonds donnent lieu à paiement par la Région au profit de SNCF Mobilités, dans les 30 jours suivant leur réception, sur le compte n°30001 00064 000000 36184 31 ouvert au nom de SNCF MOBILITES TER Grand Est à l'Agence centrale de la Banque de France à Paris, avec reprise des références exactes des appels de fonds.

Le défaut de paiement dans le délai de 30 jours, justifié par l'accusé de réception de l'appel de fonds, entraîne la facturation de plein droit par SNCF Mobilités d'intérêts de retard (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 2 points.

9-3 - Condition de règlement du solde

Douze mois au plus tard après la liquidation du marché, SNCF Mobilités adresse l'appel de fonds relatif au solde de la subvention due par la Région au titre de cette liquidation.

A compter de la date de réception de l'appel de fonds, la Région dispose d'un délai de 2 mois pour vérifier l'ensemble des éléments transmis afin d'approuver ou de rejeter le montant appelé, qui tient compte des acomptes déjà versés à SNCF Mobilités.

Si la Région conteste une partie de l'appel de fonds, elle procède au paiement de la partie non contestée et adresse à SNCF Mobilités un courrier de demande d'explication sur le reste de l'appel de fonds. Dans cette hypothèse SNCF Mobilités dispose d'un délai de 2 mois à

compter de la date de réception du courrier de contestation, pour fournir les justificatifs afférents et le cas échéant, adresser un nouvel appel de fonds sur la partie résiduelle de l'appel de fonds initial.

Dans l'hypothèse d'un différend persistant entre les Parties sur le calcul de ce solde, il sera fait application des stipulations de l'article 17 ci-après, relatif au règlement des litiges.

ARTICLE 10 – INDEMNITES VERSEES PAR LE CONSTRUCTEUR ET/OU LES FOURNISSEURS D'EQUIPEMENTS

D'un commun accord, les Parties conviennent que tout retard dans la livraison du Matériel par le Constructeur, y compris d'éventuels retards d'approvisionnement en STM autonome, radio sol train et de tous équipements liés à la circulation sur le réseau et non fournis par le Constructeur², peuvent constituer un facteur d'altération possible du bon fonctionnement des services TER dont la Région est l'Autorité Organisatrice.

En conséquence, pour tenir compte de ce facteur, SNCF Mobilités s'engage à affecter, en compensation du préjudice subi par la Région, une indemnité égale au montant de l'ensemble des indemnités, pénalités et autres sanctions pécuniaires acquittées par le Constructeur ou les autres fournisseurs auprès de SNCF Mobilités, selon les modalités suivantes :

- D'une part, SNCF Mobilités s'engage à affecter au projet d'acquisition du Matériel, une indemnité égale au montant des indemnités, pénalités et sanctions qui viennent en diminution de la valeur du Matériel immobilisée au bilan de SNCF Mobilités, acquittées par :
 - le Constructeur auprès de SNCF Mobilités (notamment celles pour non-conformité aux spécifications du Marché : pénalités pour non - conformité au cahier des charges, pour non atteinte des objectifs de fiabilité et de disponibilité du Matériel, etc.) ;
 - le fournisseur de STM Autonome, radio sol train et tous équipements liés à la circulation sur le réseau et non fournis par le Constructeur³.

A ce titre, la subvention de la Région sera réduite à hauteur de l'indemnité, tel que stipulé à l'article 9-1.

- D'autre part, une indemnité égale aux pénalités comptabilisées en exploitation en ce qu'elles relèvent de l'exploitation (notamment les pénalités versées par le Constructeur à SNCF Mobilités au titre des éventuels retards de livraison des rames par rapport au calendrier du Marché) fera l'objet, soit d'un titre de recette émis spécifiquement par la Région à l'attention de la SNCF, pour le montant correspondant, que cette dernière lui aura signifié, soit d'une imputation au bénéfice du compte d'exploitation du service TER, selon les modalités prévues à la convention d'exploitation en vigueur entre les Parties.

Par ailleurs, les coûts spécifiques (coût d'ingénierie supplémentaire, coût nécessaires à la continuité du service TER) supportés par SNCF Mobilités du fait du retard dans la livraison du Matériel par le Constructeur et les dysfonctionnements liés (surcoûts divers liés aux circulations remplaçant les rames du Matériel non livrées ou défectueuses, opérations supplémentaires de maintenance pour le matériel ancien, etc.) seront pris en charge par la Région au titre de la convention d'exploitation en vigueur, sous réserve de la production, par SNCF Mobilités, d'un relevé détaillé par nature de ces coûts.

² Par exemple les équipements embarqués du Système d'Aide à l'Exploitation SAE.

³ Dans la mesure où ces sanctions existent bien dans les marchés de ces fournitures.

Dans la mesure où ces coûts n'auront pas déjà été inclus de manière prévisionnelle dans la contribution de la Région au titre de la convention d'exploitation, la charge correspondante sera prise en compte pour le calcul de la contribution financière définitive de la Région au titre de l'exercice concerné.

SNCF Mobilités s'engage à établir un relevé faisant apparaître le montant de l'ensemble de ces sanctions et coûts induits par les retards, qui sera communiqué à la Région dans le cadre du règlement du solde de la subvention due au titre de la Convention.

ARTICLE 11 - UTILISATION DU MATÉRIEL

Le Matériel sera affecté aux dessertes TER Grand Est, conformément aux stipulations de la convention d'exploitation en vigueur entre SNCF Mobilités et la Région au moment de la mise en service commercial du Matériel considéré.

A cet effet, l'utilisation éventuelle du Matériel dans le cadre des dessertes TER interrégionales limitrophes de la Région fera l'objet, d'une part, d'un accord écrit entre SNCF Mobilités et la Région Grand Est, et d'autre part, d'un accord écrit avec les Régions environnantes concernées, dans un souci de cohérence des dessertes régionales et interrégionales.

L'utilisation du Matériel dans le cadre de l'acheminement du Matériel aux centres de maintenance, conformément aux schémas directeurs régionaux, pourra quant à elle être librement organisée par SNCF Mobilités.

ARTICLE 12 – INCIDENCE SUR LE COMPTE TER RÉGIONAL

Il sera tenu compte, dans les coûts d'exploitation des services TER assurés par le Matériel, du différentiel des charges de maintenance, d'énergie, d'acheminement et de l'imposition forfaitaire sur le matériel roulant existant avec des matériels plus anciens, qui seraient retirés du parc affecté au service TER sur la Région, du fait de la mise en exploitation du Matériel. Ceci sera pris en charge dans la Convention d'exploitation entre SNCF Mobilités et la Région Grand Est.

Il est rappelé qu'en raison de la subvention allouée par la Région à hauteur de 100 % du coût d'acquisition du Matériel, les charges de capital originelles afférentes au Matériel (dotation aux amortissements, reprise de subvention et charges financières exclusivement) n'impacteront pas le compte d'exploitation TER, conventionnel.

ARTICLE 13 – CONSÉQUENCES DES INDISPONIBILITÉS DU MATÉRIEL

En cas d'indisponibilité d'une rame du Matériel, sauf si ladite indisponibilité résulte d'un défaut imputable au Constructeur ou d'un cas de force majeure (étant entendu comme toute circonstance ou fait imprévisible et indépendant de la volonté des Parties), SNCF Mobilités s'engage à assurer une consistance analogue du service ferroviaire TER par les moyens possibles appropriés et proportionnés au service, en concertation avec la Région.

Dans ce cas, SNCF Mobilités rend compte à la Région des mesures d'urgences mises en

œuvre.

ARTICLE 14 – DESTRUCTION TOTALE OU PARTIELLE D'UNE RAME DU MATERIEL

En cas de destruction d'une rame du Matériel, sauf si ladite destruction résulte d'un cas de force majeure ou d'une faute du Constructeur, SNCF Mobilités s'engage, après accord de la Région, soit à fournir un matériel ferroviaire de qualité équivalente, soit à engager, à ses propres frais, les travaux de réparation nécessaires, ou à financer tout ou partie de l'acquisition d'un matériel ferroviaire de remplacement dans la limite, cependant, d'une valeur au maximum égale à la valeur nette comptable de la rame détruite, à sa date de destruction, calculée selon les règles comptables, notamment d'amortissement, appliquées par SNCF Mobilités.

SNCF Mobilités fera son affaire des recours contre les tiers qui pourraient être identifiés comme responsables de la destruction de la rame. Dans l'hypothèse où, au terme de ces recours, SNCF Mobilités obtiendrait, pour le seul remplacement ou la seule réparation de la rame détruite, une indemnisation supérieure à sa valeur nette comptable, calculée comme indiqué ci-dessus, elle en informerait la Région et les Parties se concerteraient pour convenir des modalités d'affectation du supplément, au mieux des intérêts du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs en région Grand Est.

ARTICLE 15 – DEVENIR DU MATERIEL ET DE SA MAINTENANCE –

Le Matériel, dont le financement de l'acquisition est l'objet de la convention, sera propriété de SNCF Mobilités.

15.1 – Transfert à la Région de la propriété du Matériel

S'il advenait que la convention d'exploitation des services publics ferroviaires régionaux ait son périmètre modifié, SNCF Mobilités n'étant plus exploitant unique ou n'ayant plus de relation contractuelle avec la Région au titre de cette exploitation, SNCF Mobilités transfèrera à la Région, à la demande de cette dernière avec un préavis de 6 mois, la propriété de tout ou partie du Matériel financé par la Région par le biais de la Convention. Ce transfert de propriété fera alors l'objet d'un avenant à la Convention.

Dans cette hypothèse, SNCF Mobilités transmettra à la Région la documentation remise par le Constructeur, dans les conditions prévues à l'article 4-2 ci-avant.

Par ailleurs, la Région versera à SNCF Mobilités le montant de la TVA que cette dernière aurait à supporter soit au titre du transfert de matériel, soit au titre de la régularisation de TVA déduite en amont sur le matériel, soit au titre de la livraison à soi-même ou de toute autre imposition à laquelle l'opération pourrait donner lieu. Le solde ainsi arrêté s'ajoutera à la valeur nette comptable des éventuels aménagements ou améliorations apportés au Matériel par SNCF Mobilités, qui n'auraient pas donné lieu à subventionnement par la Région, pour déterminer la soulte devant être versée à SNCF Mobilités pour que cette dernière n'exige aucune indemnité au titre du transfert de propriété des Matériels à la Région

15.2 – Transfert à un tiers de la propriété du Matériel

S'il advient que la propriété de tout ou partie du Matériel doive être transférée à un tiers, les principes et les modalités de ce transfert de propriété seront discutés entre les Parties avant de procéder à leur prise en compte par voie d'avenant à la Convention.

15- 3 Maintenance du matériel

Indépendamment de la perte de propriété par SNCF Mobilités de tout ou partie du Matériel , ou de sa mise à disposition d'un autre exploitant , s'il advient que SNCF Mobilités ne doive plus assurer la maintenance de tout ou partie du Matériel, SNCF Mobilités et la Région se rapprocheront, dans le délai de 6 mois, à compter de la notification faite à Mobilités de cette perte de maintenance , pour mettre au point les modalités d'un accord amiable sur l'indemnisation due à SNCF Mobilités au titre de cette perte d'activité de maintenance.

- au titre de la part non amortie des investissements spécifiquement réalisés par SNCF Mobilités en vue d'assurer la maintenance du Matériel (déduits des éventuelles subventions publiques affectées à ces investissements) et tant qu'ils ne pourraient être utilisés de manière alternative par SNCF Mobilités,
- au titre des préjudices dont SNCF Mobilités prouverait qu'ils sont directement causés par la perte de l'activité de maintenance elle-même.

Cette indemnisation sera évaluée entre les Parties dans le respect de la législation et des principes jurisprudentiels.

Le cas échéant, le recours à un ou plusieurs experts indépendants agréés pourra être prévu en accord entre les Parties, en vue d'établir la consistance effective et l'incidence financière d'une telle perte d'activité de maintenance. Le recours par une seule Partie à l'assistance d'un ou plusieurs experts indépendants agréés, sera entièrement à sa charge.

ARTICLE 16 – DATE D'EFFET - DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de la date de sa signature.

Les clauses relatives au financement de l'acquisition et à la livraison du Matériel resteront en vigueur jusqu'à la liquidation du marché et au règlement de tout litige éventuel entre SNCF Mobilités et le Constructeur, qui permettra d'arrêter de manière définitive toutes les sommes dues entre les Parties au titre du financement de l'acquisition du Matériel, sous réserve de l'application des stipulations ci-dessus (article 16).

Les autres stipulations continueront de produire leurs effets tant que le Matériel sera utilisé par SNCF Mobilités pour assurer le service TER dans le cadre de l'exécution d'une convention d'exploitation avec la Région.

ARTICLE 17 - RÈGLEMENT DES LITIGES

Tout litige auquel pourrait donner lieu la conclusion, l'interprétation, l'exécution ou la cessation de la présente convention, non réglé à l'amiable dans un délai de 6 mois à compter de la date de sa constatation par voie recommandée par la Partie la plus diligente, est de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Strasbourg.

ARTICLE 18 - INFORMATION et COMMUNICATION

18.1 – Information extérieure

SNCF Mobilités s'engage à mentionner la part du financement apporté par la Région dans toute communication relative à l'opération d'acquisition du Matériel, quels que soient le type de communication (institutionnelle, relation voyageurs, etc.) et le type de supports utilisé (achat média, internet, dépliant, communiqué de presse, etc.).

18.2 – Utilisation des supports d'information à bord des rames du Matériel

Les rames seront équipées de cadres-affiches, permettant de diffuser de l'information, en particulier pour favoriser le transport public ferroviaire. Le contenu des informations diffusées fera l'objet d'une concertation entre la Région et SNCF Mobilités.

Les éventuelles recettes qu'engendrerait une exploitation autre de tout ou partie de ces différents supports de communication, reviendront au compte d'exploitation du TER Grand Est, au titre des recettes complémentaires.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

FAIT A STRASBOURG, LE

POUR LA REGION GRAND EST

Le Président du Conseil Régional
Jean ROTTNER

POUR SNCF MOBILITES

Le Directeur Régional TER Grand Est
Vincent TETON

ANNEXE 1

DESCRIPTIF DU MATERIEL

A - OBJECTIFS FONDAMENTAUX

UTILISATION COMMERCIALE

Stratégie de gamme :

Le porteur polyvalent est destiné à assurer l'ensemble des déplacements TER moyennement denses et denses dans les missions périurbaines et intervilles.

Le matériel retenu est une automotrice dont le diagramme de base (accessibilité+ espaces+confort) permet d'assurer des missions mixant des flux périurbains et intervilles. C'est la version de base.

En option, sont déclinables un diagramme péri urbain et un diagramme intervilles permettant de spécialiser les rames aux missions correspondantes (version périurbaine et version intervilles);

3 tailles de rame pour la capacité : le petit porteur PPP et le moyen porteur PPM et le Gros Porteur PPG.

Au cours du marché les rames achetées sous une configuration M pourront évoluer vers une configuration G par adjonction de voitures supplémentaires

Parcours moyen annuel de 150.000 km pour 330 jours d'utilisation et 19 heures de mise sous tension quotidienne

Carte d'emploi des matériels :

- Sur l'ensemble du réseau RFF (écartement normal) pour les versions bimodes (B et BB) du Porteur Polyvalent; sur réseau électrifié RFF, y compris caténaire de type « Midi », pour les versions électriques Z (de base en 1,5 – 25 kV)

- Variantes transfrontalières pour la Suisse et pour l'Allemagne

Climatologie

Fonctionnement normal de la rame de -25°C jusqu' à +45°C

- Pluie, neige, glace, brouillard givrant
- Altitude de fonctionnement : jusqu'à 1300 m
- Circulation possible avec 20 cm de neige fraîche au-dessus du rail aux deux extrémités : chasse obstacles

Conception des matériels

Conception générale (rames 6 caisses)

354 places assises

Classe unique de base entièrement non fumeur.

Les espaces en dehors des plateformes et WC sont équipées de rangées de sièges en file, quelques places en vis-à-vis (<20%)

Zone PMR 10% places PMR avec un pas de siège particulier (cf STI PMR)

Cloisons séparant les espaces sièges des plateformes

Quelques casiers à bagages répartis dans les voitures réutilisant les espaces perdus ;

Porte-valises (UIC) en file au dessus des sièges et au dessous porte- vêtements en long. L'ensemble de ces équipements (travail sur les matières) sera transparent et conçu pour éviter les chocs avec la tête

Conception spécifique au Coradia Liner type Intervilles

281 places assises

Classe 1 et classe 2

Quatre 4 WC par rame

Un local ASCT

Portes d'accès aux salles voyageurs

Moquette et sièges confort intercités

Espace petite restauration

ACCES INFRASTRUCTURE

Respecter les exigences législatives et réglementaires pour l'accès au réseau RFN : Textes législatifs + STI

Décret no 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire

Arrêté du 8 janvier 2002 pris pour l'application du décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du réseau ferré national

Loi 2002-3 du 03 janvier 2002, relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques

Arrêté du 1er juillet 2004 relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national et son annexe.

SURETE

Matériel équipé de vidéosurveillance, sans télétransmission des images

Toutes les caisses sont équipées de caméras de rétrovision (utilisées pour la conduite à agent seul)

Visibilité totale de toutes les salles (absence de recoins et de cloisons opaques)

ANNEXE 2

FICHE DE PRIX

FICHE DE PRIX REGIOLIS	AO	Grand Est 1
Rames PPG 6 caisses Bibi type Périurbain et IC (1+5) Livraison : 2 en 2018 (IC), 2 en 2019 et 2 en 2020 (IC)	Conditions économiques	juin-08
	Rang de commande	entre 201 et 300
	Nombre de rames commandées	6

COÛTS CONSTRUCTEURS				Coût par rame (en €)	Nombre de rames	Coût total (en €)
Désignation	Type de Frais	Montant		(en €)	rames	(en €)
Coût d'une rame Bibi 6 caisses Périurbain	FV	8 045 200 €	par rame	8 045 200	1	8 045 200
Coût d'une rame Bibi 6 caisses Intervilles	FV	7 915 200 €	par rame	7 915 200	5	39 576 000
Frais fixes constructeurs (hors SAV) liés aux versions PPM et PPG Z et BIBI	FF	132 738 000 €	répartis sur 291 rames	456 144	6	2 736 866
Frais fixes liés à la version périurbaine confortable PPM et PPG BB	FF	3 000 000 €	répartis sur 43 rames	69 767	1	69 767
Frais fixes liés au développement de la version PPG Intervilles	FF	1 300 000 €	répartis sur 64 rames	20 313	5	101 563
Frais Fixes de SAV	FF	14 907 000 €	répartis sur 291 rames	51 227	6	307 361
Frais Variable de SAV 6 rames GE (estimation prolongation de 10 trimestres)	FV	500 000 €	répartis sur 6 rames	83 333	6	500 000
Frais de déménagement du site SAV de Strasbourg à Mulhouse	FF	98 400 €	répartis sur 6 rames	16 400	6	98 400
OPTIONS				Coût par rame (en €)	Nombre de rames	Coût total (en €)
Désignation	Type de Frais	Montant		(en €)	rames	(en €)
OA9 micro main libre	FF	98 000 €	répartis sur 291 rames	337	6	2 021
	FV	3 600 €	par rame	3 600	6	21 600
OS54 Aide conduite	FF	300 000 €	répartis sur 291 rames	1 031	6	6 186
OA18 désaccouplement	FF	199 000 €	répartis sur 291 rames	684	6	4 103
OS31 arrêt moteur	FF	27 500 €	répartis sur 202 rames	136	6	817
	FV	900 €	par rame	900	6	5 400
OA28 serrure tactile WC	FF	45 000 €	répartis sur 291 rames	155	6	928
	FV	4 200 €	par rame	4 200	1	4 200
	FV	5 600 €	par rame	5 600	5	28 000
OA8p Un écran en plateforme	FF	820 000 €	répartis sur 291 rames	2 818	6	16 907
	FV	40 000 €	par rame	40 000	5	200 000
	FV	62 000 €	par rame	62 000	1	62 000
OA45 Intermodalités	FF	270 000 €	répartis sur 291 rames	928	6	5 567
OA44 Echange sol-bord	FF	270 000 €	répartis sur 291 rames	928	6	5 567
OS32 Suppression d'1WC standard	FF	227 000 €	répartis sur 42 rames	5 405	1	5 405
	FV	-21 400 €	par rame	-21 400	1	-21 400

Désignation	Type de Frais	Montant		Coût par rame (en €)	Nombre de rames	Coût total (en €)	
OS44 Valisette UFR type AGC	FF	32 500 €	répartis sur	180 rames	181	5	903
	FV	497 €	par rame		497	5	2 485
OS123' Prédisposition au Frein d'immobilisation à commande volontaire (PPG)	FF	1 873 135 €	répartis sur	16 rames	117 071	6	702 426
	FV	128 930 €	par rame		128 930	6	773 580
OS141 Prédisposition ERTMS Baseline 3	FF	679 922 €	répartis sur	36 rames	18 887	6	113 320
	FV	5 960 €	par rame		5 960	6	35 760
OS12 Aide au repérage des portes	FF	585 000 €	répartis sur	68 rames	8 603	5	43 015
	FV	22 500 €	par rame		22 500	5	112 500
OS8 Dispositif de comptage	FF	335 000 €	répartis sur	226 rames	1 482	6	8 894
	FV	23 500 €	par rame		23 500	5	117 500
	FV	38 000 €	par rame		38 000	1	38 000
	FV	116 200 €	par rame		116 200	1	116 200
OS81' Cadres d'affichage	FF	125 200 €	répartis sur	145 rames	863	5	4 317
	FV	1 200 €	par rame		1 200	5	6 000
OS 91-2 Livrée Alsace Pelliculage 30 % des faces	FF	74 480 €	répartis sur	25 rames	2 979	1	2 979
	FV	29 900 €	par rame		29 900	1	29 900
OS 19+19'+19"+19" Vélos	FF	190 000 €	répartis sur	281 rames	676	6	4 057
OS 19' Vélos/ski/bagages Vs Case bagages	FV	2 300 €	par rame		2 300	5	11 500
OS 19" - pas de FV Vélos basique vs sièges	FV	0 €	par rame		0	1	0
OA71 Modification des poubelles en plateforme	FF	101 000 €	répartis sur	291 rames	347	6	2 082
	FV	2 304 €	par rame		2 304	5	11 520
	FV	3 840 €	par rame		3 840	1	3 840
OS78 Réduction de la taille de cloison attenante à un espace vélo (yc les 5 cloisons supplémentaires)	FF	220 100 €	répartis sur	25 rames	8 804	1	8 804
	FV	-336 €	par rame		-336	1	-336
OS101 Diagramme Intercités	FF	6 648 796 €	répartis sur	39 rames	170 482	5	852 410
	FV	579 000 €	par rame		579 000	5	2 895 000
OS102 Sièges Intercités	FF	4 277 004 €	répartis sur	61 rames	70 115	5	350 574
	FV	84 000 €	par rame		84 000	5	420 000
OS103 ' Nouvel espace UFR	FF	1 029 814 €	répartis sur	61 rames	16 882	5	84 411
	FV	10 150 €	par rame		10 150	5	50 750
OS104 Local ASCT	FF	1 095 357 €	répartis sur	58 rames	18 885	5	94 427
	FV	39 900 €	par rame		39 900	5	199 500
OS105 Local CATERING (restauration)	FF	777 637 €	répartis sur	39 rames	19 939	5	99 697
	FV	18 500 €	par rame		18 500	5	92 500
OS106 Moquette Intercités	FF	649 882 €	répartis sur	61 rames	10 654	5	53 269
	FV	7 800 €	par rame		7 800	5	39 000

Désignation	Type de Frais	Montant		Coût par rame (en €)	Nombre de rames	Coût total (en €)
OS108 ' Porte intermotorisée (2/inter)	FF	271 062 €	répartis sur 39 rames	6 950	5	34 752
	FV	17 900 €	par rame	17 900	5	89 500
OS109 Départ Agent de train	FF	388 819 €	répartis sur 39 rames	9 970	5	49 849
	FV	13 500 €	par rame	13 500	5	67 500
OS110 Changement de teinte	FF	677 655 €	répartis sur 61 rames	11 109	5	55 546
	FV	6 900 €	par rame	6 900	5	34 500
OS111 Eclairage Intercités	FF	1 103 134 €	répartis sur 61 rames	18 084	5	90 421
	FV	22 000 €	par rame	22 000	5	110 000
OS112 Livrée Intercités	FF	134 420 €	répartis sur 48 rames	2 800	5	14 002
	FV	20 500 €	par rame	20 500	5	102 500
OS113 Numérotation véhicule (SIVE)	FF	413 259 €	répartis sur 58 rames	7 125	5	35 626
	FV	750 €	par rame	750	5	3 750
OS115 Bout avant Intercités	FF	0 €	répartis sur 48 rames	0	5	0
	FV	5 500 €	par rame	5 500	5	27 500
Amendements bandeaux signalétiques	FV	1 345 €	par rame	1 345	5	6 725
OFS18 Eclairage Réduit	FF	243 082 €	répartis sur 58 rames	4 191	5	20 955
	FV	1 980 €	par rame	1 980	5	9 900
OS144 Renforcement pieds de table	FF	33 930 €	répartis sur 27 rames	1 257	5	6 283
	FV	6 580 €	par rame	6 580	5	32 900
OS145 Signalétique PMR	FF	26 033 €	répartis sur 51 rames	510	5	2 552
	FV	655 €	par rame	655	5	3 275
Evolution signalétique IC	FF	23 620 €	répartis sur 61 rames	387	5	1 936
OS131 Modification bout avant IC	FF	500 803 €	répartis sur 48 rames	10 433	5	52 167
	FV	1 469 €	par rame	1 469	5	7 345
OS94 SOCLE	FF	180 000 €	répartis sur 291 rames	619	6	3 711
OS95 Dédoubllement du voyant comble-Lacune	FF	108 600 €	répartis sur 291 rames	373	6	2 239
	FV	444 €	par rame	444	6	2 663
Impact du nouvel arrêté du 23/07/2012	FF	105 500 €	répartis sur 291 rames	363	6	2 175
OFS17 évolution des éjecteurs de sablières	FF	23 043 €	répartis sur 291 rames	79	6	475
	FV	274 €	par rame	274	6	1 646
Radio Version logicielle 1J5	FF	102 645 €	répartis sur 291 rames	353	6	2 116
OFS20 Amendement boîte à clé Fichet	FF	34 519 €	répartis sur 291 rames	119	6	712
	FV	369 €	par rame	369	6	2 215
OFS 31 Modification prise chauffe eau	FF	39 756 €	répartis sur 39 rames	1 019	5	5 097
	FV	160 €	par rame	160	5	800
Amendement "Amélioration Anti-enrayeur"	FF	1 550 000 €	répartis sur 291 rames	5 326	6	31 959
OS149 Modification numéro exploitant bout avant	FF	33 649 €	répartis sur 48 rames	701	5	3 505

COUTS SNCF						
Désignation				Coût par rame (en €)	Nombre de rames	Coût total (en €)
	FV	279 000 €	par rame	279 000	6	1 674 000
	FV	77 852 €	par rame	77 852	1	77 852
Provision pour l'équipement des rames en ERTMS Baseline 3 Niveau 1	FF	7 000 000 €	par rame	1 166 667	6	7 000 000
Provision pour amendements techniques 2,5% des FV constructeurs sur le prix unitaire des rames, sur base du diagramme Régional	FV	194 630 €	par rame	194 630	5	973 150
Frais d'ingénierie	FF	172 359 €	par rame	172 359	1	172 359
Frais d'ingénierie génériques et spécifiques TET	FF	261 030 €	par rame	261 030	5	1 305 150
Frais d'ingénierie : Régularisation 2015 en application du protocole sur les Frais d'ingénierie ARF/SNCF	FF	-13 227 €	par rame	-13 226,70	6	-79 360
Frais d'ingénierie : Régularisation 2016 en application du protocole sur les Frais d'ingénierie ARF/SNCF	FF	-17 732 €	par rame	-17 732,13	6	-106 393
Frais d'ingénierie : Régularisation 2017 en application du protocole sur les Frais d'ingénierie ARF/SNCF	FF	-2 369 €	par rame	-2 368,64	6	-14 212
COUT TOTAL						
Désignation				Coût par rame (en €)	Nombre de rames	Coût total (en €)
Montant total aux conditions économiques du marché				11 847 431	6	71 084 584
				dont	<i>Frais fixes d'options</i>	2 885 658
					<i>Frais variables d'options</i>	5 757 717
					<i>Frais total d'options</i>	8 646 881
Estimation de la révision de prix	hypothèse :		2,00%	par an		8 531 086
				+		
Montant total en euros courants				13 269 278	6	79 615 670
					Taux global de révision	12%

le montant indiqué pour les fournitures SNCF est une estimation et est actualisable. Ce montant ne consitute pas un maximum et pourrait être revu à la hausse

La provision pour équipement ERTMS des rames est une estimation qui sera affinée lorsque les conditions de réalisation de cette option seront connues

Le chiffrage du poste SAV est lié à la durée totale pour assurer la période de garantie de 24 mois propre à chaque rame et dépend donc du calendrier de livraison qui reste à définir. Hypothèse prolongation du SITE SAV de Strasbourg de 10 mois avec déménagement sur Mulhouse.

Les coûts indiqués sont hors application de la dégressivité des prix pour les rames de rang supérieur à 201

Les options OS94 "Modification du protocole SOCLE" et OS95 "dédoublment duvoyant comble lacune", l'évolution logicielle radio 1J5, la modification de l'éjecteur de sablière, le remplacement du picto vidéoprotection et la modification de la boîte à clé Fichet Amélioration AE sont appliquées sur toutes les rames et financées par la provision pour amendements techniques sauf rames LEMAN EXPRESS et les commandes nouvelles

L'option OFS4 "Suppression Fiche Train Embarquée" et remplacement par un support d'accueil + prise du NOTEPAD de l'ADC est appliquée sur toutes les rames. Cette option ne modifie pas le coût des rames

Annexe 3

ECHEANCIER DU VERSEMENTS DES SUBVENTIONS

Annexe 3A Echancier en Euros juin 2008

GE

**CALENDRIER DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS
POUR L'ACQUISITION DES RAMES REGIOLIS**

frais fixes /

291 rames

en milliers d'euros C.E. 2008

DATES D'APPEL DE FONDS	LIVRAISON RAMES *	MONTANTS VERSEMENTS	CUMUL SUBVENTIONS	A titre indicatif	
				dont Cumul Part Constructeur	dont Cumul Part SNCF
1/12/2017		8 000,0	8 000	13 553	1 278
1/01/2018		6 900,0	14 900	13 553	1 278
1/02/2018			14 900	13 553	1 278
1/03/2018			14 900	13 553	1 278
1/04/2018			14 900	13 553	1 278
1/05/2018			14 900	13 553	1 278
1/06/2018		6 000,0	20 900	19 065	1 836
1/07/2018			20 900	19 065	1 836
1/08/2018			20 900	19 065	1 836
1/09/2018			20 900	19 065	1 836
1/10/2018			20 900	19 065	1 836
1/11/2018			20 900	19 065	1 836
décembre/2018 (1)	2	11 600,0	32 500	30 742	1 836
1/01/2019		4 800,0	37 300	35 463	1 836
1/02/2019		3 600,0	40 900	39 138	1 836
1/03/2019			40 900	39 138	1 836
1/04/2019			40 900	39 138	1 836
1/05/2019			40 900	39 138	1 836
1/06/2019		6 100,0	47 000	44 443	2 394
1/07/2019		3 000,0	50 000	47 199	2 673
1/08/2019		3 000,0	53 000	49 955	2 952
1/09/2019			53 000	49 955	2 952
1/10/2019			53 000	49 955	2 952
1/11/2019			53 000	49 955	2 952
décembre/2019 (1)	2	4 340,000	57 340	54 379	2 952
janvier/2020 (1)	1	3 340,0	60 680	57 730	2 952
février/2020 (1) (2)	1	2 750,0	63 430	60 486	2 952
1/03/2020		460,000	63 890	60 945	2 952
1/01/2021		170,0	64 060	61 112	2 952
1/01/2022		24,584	64 085	61 133	2 952
01/12/2023 (3) (4)		7 000,0	71 085	67 811	3 274
TOTAUX	6	71 084,584		67 810,641	3 273,943

(*) A titre indicatif et prévisionnel

(1) La livraison est définie pour le mois (Livraison contractuelle entre le premier et le dernier jour du mois).
La mise à disposition peut en général intervenir dans un délai de 4 semaines après la livraison.

(2) Le montant sera réajusté, pour les rames concernées, avec
+ le coût des options supplémentaires
+ l'actualisation de coût (aux conditions de révision de prix du Marché) des rames livrées
et réduit de
- la réduction des frais fixes répartis sur le nombre total de rames commandées à cette date

(3) Le solde à la liquidation du marché (date prévisionnelle) sera réduit :
en sus de l'ajustement définitif, le cas échéant, des éléments définis au point (2)
- de la part de provision pour aléas techniques non dépensée
- de la répercussion sur le coût unitaire des dégressivités par tranche de commandes du Marché
- de l'éventuelle indemnité prévue à l'article 10

(4) Le montant et la date d'échéance de la provision pour équipement ERTMS des rames sont estimatifs.
Ces données seront affinées lorsque les conditions de réalisation de cette option seront connues

Annexe 3B Echancier en Euros courant

GE

CALENDRIER DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS POUR L'ACQUISITION DES RAMES REGIOLIS

DATES D'APPEL DE FONDS	LIVRAISON RAMES *	MONTANTS VERSEMENTS	CUMUL SUBVENTIONS	A titre indicatif	
				dont Cumul Part Constructeur	dont Cumul Part SNCF
1/12/2017		8 000,0	8 000	13 553	1 278
1/01/2018		6 900,0	14 900	13 553	1 278
1/02/2018			14 900	13 553	1 278
1/03/2018			14 900	13 553	1 278
1/04/2018			14 900	13 553	1 278
1/05/2018			14 900	13 553	1 278
1/06/2018		6 080,0	20 980	19 065	1 912
1/07/2018			20 980	19 065	1 912
1/08/2018			20 980	19 065	1 912
1/09/2018			20 980	19 065	1 912
1/10/2018			20 980	19 065	1 912
1/11/2018			20 980	19 065	1 912
décembre/2018 (1)	2	14 140,0	35 120	33 275	1 912
1/01/2019		4 800,0	39 920	37 996	1 912
1/02/2019		3 600,0	43 520	41 671	1 912
1/03/2019			43 520	41 671	1 912
1/04/2019			43 520	41 671	1 912
1/05/2019			43 520	41 671	1 912
1/06/2019		6 190,0	49 710	46 976	2 557
1/07/2019		3 050,0	52 760	49 732	2 880
1/08/2019		3 040,0	55 800	52 488	3 204
1/09/2019			55 800	52 488	3 204
1/10/2019			55 800	52 488	3 204
1/11/2019			55 800	52 488	3 204
décembre/2019 (1)	2	7 130,000	62 930	59 708	3 204
janvier/2020 (1)	1	4 800,000	67 730	64 526	3 204
février/2020 (1) (2)	1	4 230,000	71 960	68 765	3 204
1/03/2020		460,000	72 420	69 224	3 204
1/01/2021		170,000	72 590	69 390	3 204
1/01/2022		25,669	72 616	69 412	3 204
01/12/2023 (3) (4)		7 000,000	79 616	76 103	3 513
TOTAUX	6	79 615,669		76 102,854	3 512,815

(*) A titre indicatif et prévisionnel

(1) La livraison est définie pour le mois (Livraison contractuelle entre le premier et le dernier jour du mois).
La mise à disposition peut en général intervenir dans un délai de 4 semaines après la livraison.

(2) Le montant sera réajusté, pour les rames concernées, avec
+ le coût des options supplémentaires
+ l'actualisation de coût (aux conditions de révision de prix du Marché) des rames livrées
et réduit de
- la réduction des frais fixes répartis sur le nombre total de rames commandées à cette date

(3) Le solde à la liquidation du marché (date prévisionnelle) sera réduit :
en sus de l'ajustement définitif, le cas échéant, des éléments définis au point (2)
- de la part de provision pour aléas techniques non dépensée
- de la répercussion sur le coût unitaire des dégressivités par tranche de commandes du Marché
- de l'éventuelle indemnité prévue à l'article 10

(4) Le montant et la date d'échéance de la provision pour équipement ERTMS des rames sont estimatifs.
Ces données seront affinées lorsque les conditions de réalisation de cette option seront connues

Annexe 4

FORMULES D'ACTUALISATION ET DE REVISIONS DES PRIX

Les formules de révision ou actualisation des prix utilisent des indices qui sont régulièrement publiés.

Si l'un d'eux cessait d'être publié, un nouvel indice lui sera substitué dans le Marché. SNCF informera la Région, par écrit, de cette évolution pour assurer la continuité dans les calculs impliqués dans la vie de la Convention et le versement lié des subventions, sans qu'il soit nécessaire de procéder à un avenant pour ce faire.

Conséquemment, la mise à jour plus formelle de l'annexe 4 sera réalisée ultérieurement, à l'occasion du prochain avenant convenu entre les Parties.

Dans les paragraphes ci-dessous, P_0 et P sont respectivement le prix initial et le prix actualisé (ou révisé).

1. ACTUALISATION DES FRAIS FIXES LIÉS AUX VERSIONS LEVÉES AU-DELÀ DE 2 ANS APRÈS LA SIGNATURE DU MARCHÉ ET OPTIONS TECHNIQUES NON LEVÉES À LA DATE DU MARCHÉ

Le prix des frais fixes, pour les Versions et/ou Options techniques notifiées plus de deux (2) ans après la date de notification du Marché, est actualisé des conditions économiques de juin 2008 jusqu'à 4 mois avant la date de notification de la Version ou de l'Option technique, selon la formule suivante :

$$P = P_0 (0,15 + 0,85 \times \text{CHTTS}/\text{CHTTS}_0)$$

2. RÉVISION DES PRIX DES AUTOMOTEURS ET DE LA PRESTATION OPTIONNELLE DE CHANGEMENT DE CAPACITÉ D'UN AUTOMOTEUR DÉJÀ LIVRÉ

Les prix de base unitaires des Automoteurs et de la prestation optionnelle - changement de capacité d'un Automoteur déjà livré - seront révisés avec la formule suivante, sur la base de conditions économiques de base de juin 2008.

$$P = P_0 (0,15 + 0,56 \times \text{CHTTS}/\text{CHTTS}_0 + 0,21 \times \text{FSD2}/\text{FSD2}_0 + 0,02 \times \text{LMB2}/\text{LMB2}_0 + 0,02 \times \text{Alu2}/\text{Alu2}_0 + 0,01 \times \text{CF2}/\text{CF2}_0 + 0,02 \times \text{Ttm2}/\text{Ttm2}_0 + 0,01 \times \text{IX2}/\text{IX2}_0)$$

3. PRESTATIONS DE SAV OPTIONNEL

Le prix des prestations des SAV optionnels sera révisé une fois par an à la date de la première facturation de l'année selon les derniers indices définitifs publiés.

$$P = P_0 (0,15 + 0,55 \times \text{CHTTS}/\text{CHTTS}_0 + 0,30 \times \text{FSD2}/\text{FSD2}_0)$$

4. SIGNIFICATION DES INDICES UTILISÉS ET PÉRIODES DE LECTURE

Les périodes de lecture des indices définis ci-dessus sont indiquées dans le tableau ci-après :

	Matières	Main d'œuvre (CHTTS et FSD2)
Automoteurs de pré-série (10)	L - 26 à L - 0	L - 20 à L - 0
Automoteurs de série (11 ^{ème} et suivants)	L - 20 à L - 0	L - 16 à L - 0

L désignant le mois contractuel de livraison pour les Automoteurs de série, et d'Autorisation de Sortie usine (AS) pour les Automoteurs de pré-série.

Dans les formules ci-dessus les lettres ont la signification suivante :

	Désignation / ID	Publication (code)
CHTTS	Coût horaire du travail tous salariés	indice INSEE publié au BMS (Bulletin mensuel de la statistique) (code 630215)
FSD2	Frais et Services Divers 2	Indice calculé et publié par Le Moniteur selon communiqué paru au BOCCRF n°8 du 30 septembre 2004 (Code FSD2)
LMB2	Barre ronde acier	indice INSEE publié au BMS (Bulletin mensuel de la statistique) (code 859858)
Alu2	Aluminium brut	indice INSEE publié au BMS (Bulletin mensuel de la statistique) (code 854572)
CF2	Fils en cuivre	indice INSEE publié au BMS (Bulletin mensuel de la statistique) (code 854590)
Ttm2	Plat acier laminé à froid	indice INSEE publié au BMS (Bulletin mensuel de la statistique) (code 859864)
IX2	Isolant électrique	indice INSEE publié au BMS (Bulletin mensuel de la statistique) (code 850197)

CHTTS₀, FSD₂₀, LMB₂₀, Alu₂₀, CF₂₀, Ttm₂₀ et IX₂₀ sont les valeurs de base (indice 0) à l'exception de l'indice IX₂, valeurs définitives publiées des indices pour le mois de juin 2008.

La valeur de l'indice de base IX₂₀ résulte du raccordement entre l'indice IPCP et l'indice IX₂ en décembre 2005, date de la dernière publication de l'indice IX₂. Sa valeur est calculée comme suit :

- Les valeurs respectives des indices IX₂ et IPCP de décembre 2005 sont 98,3 et 102,6
- Le coefficient de raccordement entre les indices IPCP et IX₂ est donc égal à 98,3/102,6
- La valeur de l'indice IPCP de juin 2008 est égale à 105,2
- La valeur de l'indice raccordé en juin 2008 **IX₂₀** = 105,2 X 98,3/102,6 = **100,791033138402**

Suivant ces définitions, les valeurs des indices de base sont les suivantes

CHTTS₀	141,8
FSD₂₀	120,6
LMB₂₀	205,1
Alu₂₀	126,0
CF₂₀	248,7
Ttm₂₀	174,3
IX₂₀	100,791033138402

Si la livraison de chaque Automoteur n'a pas lieu à la Date de Livraison contractuelle, il sera effectué un double calcul en fonction des Dates de Livraison et des Constats de Livraison et le résultat retenu est celui qui conduit au plus faible montant.

a. VALEUR DES INDICES À RETENIR POUR LE CALCUL DU COEFFICIENT DE RÉVISION DE PRIX DES AUTOMOTEURS

Ce sont les valeurs définitives publiées de ces indices pour le mois considéré s'ils existent toujours. Dans le cas où un indice n'est plus publié, la valeur de l'indice est calculée à partir de la valeur de l'indice de remplacement multipliée par le coefficient de raccordement. S'il n'y a pas de coefficient de raccordement, un nouvel indice sera choisi d'un commun accord entre SNCF et le constructeur.

Elles ne sont pas arrondies. Le tableau ci-dessous, présente les coefficients de raccordement des indices qui ne sont plus publiés

Tableau de raccordement des indices de révisions de prix

Indice	Définition	Source	Indice	Date	Définition	Source	Identifiant	Coeff. de Raccord ^{nt}	Nouveau Coefficient Raccord ^{nt}
Lmb2	Petites barres rondes en acier non allié de qualité	INSEE	Lmb3	nov-08	Petites barres rondes en acier non allié de qualité	INSEE	001559090	1,5818	1,8397916
			Lmb4	nov-12	Petites barres rondes en acier non allié de qualité	INSEE	001653191	1,1631	
Alu2	Aluminium brut /ID274210	INSEE	Alu3	nov-08	Aluminium brut	INSEE	001558846	1,0133	1,1290189
			Alu4	nov-12	Aluminium brut	INSEE	001653400	1,1142	
IX2	Isolant électrique / ID252408	INSEE	IPCP	oct-08	Produit en caoutchouc et en plastique	INSEE	00849987	0,9581	0,9983917
			IPCP2	nov-08	Produit en caoutchouc et en plastique	INSEE	001569870	1,0292	
			IPCP3	nov-12	Produit en caoutchouc et en plastique	INSEE	001652054	1,0125	
Ttm2	Pdt plats laminés à froids non revêtus en acier alliés de qualité	INSEE	Ttm3	nov-08	Pdts plats laminés à froid	INSEE	001559213	1,3464	1,7053502
			Ttm4	nov-12	Pdts plats laminés à froid	INSEE	001653197	1,2666	
Cf2	Fils de cuivre ou alliages ID274440	INSEE	Cf3	nov-08	Fils de cuivre ou alliages	INSEE	001558661	1,3672	2,5808421
			Cf4(1/2 pdt cuivre)	avr-10	½ produit cuivre ou alliages	INSEE	001558847	1,0439	
			Cf5 (1/2 pdt cuivre)	nov-12	½ produit cuivre ou alliages	INSEE	001653447	1,8083	
FSD2	Frais & services divers 2	Le Moniteur							
lchttts	Coûts horaires du travail	INSEE	lchttts2 (CHT-TS)	janv-09	Coûts horaires du travail révisé – tous salaires	INSEE	001565183	1,43	1,43

* Coefficient non arrondi

b. CALCUL DES COEFFICIENTS DE RÉVISION DE PRIX DES AUTOMOTEURS

Les calculs intermédiaires ne sont pas arrondis (indices raccordés, moyennes par indice), seul le résultat final utilisé pour calculer le montant de la révision de prix est arrondi à cinq décimales.

ANNEXE 5

Organisation et de fonctionnement du Groupe de Suivi du Marché GSM

I/ Raison d'être – Missions

Mis en place afin d'assurer un suivi régulier de l'avancement du marché, tant dans la phase de développement du matériel que dans sa phase de production / livraison, il a pour objectif d'informer les Régions sur l'utilisation des subventions qu'elles accordent en garantissant une totale égalité de traitement entre elles.

Le Groupe de Suivi du Marché, dit « GSM », traitera systématiquement des sujets suivants, d'autres sujets d'opportunités seront mis à l'ordre du jour en fonction des préoccupations des Régions, ou sur propositions de la SNCF :

Pendant la phase de développement de la gamme Régiolis :

- Respect du planning constructeur ;
- Avancement du projet ;
- Suivi spécifique de la démarche Sièges ;
- Point sur les prises de rangs des Régions et/ou intentions de commandes – levées d'options correspondantes dans le Marché ;
- Information ou examen des amendements au Marché, en application des règles établies dans les conventions de financement entre la SNCF et les régions ;
- Examen des propositions d'avenants au Marché ;
- Mise en œuvre du Plan de Progrès ;
- Information sur l'évolution du prix des rames en application des dispositions du Marché relatives au volume de commande (clause de dédit ou d'avoir).
- Evolution de la formule d'actualisation ;

Pendant la phase de livraison de la gamme Régiolis :

- Point sur le programme de livraison ;
- Information ou examen des amendements au Marché, en application des règles établies dans les conventions de financement entre la SNCF et les régions ;
- Examen des propositions d'avenants au Marché ;
- Suivi des performances du matériel : fiabilité / disponibilités / causes d'incidents récurrentes ;
- Pénalités appliquées au Constructeur ;
- Mise en œuvre du Plan de Progrès ;
- Information sur l'évolution du prix des rames en application des dispositions du Marché relatives au volume de commande (clause de dédit ou d'avoir).
- Evolution de la formule d'actualisation ;

II/ Composition du GSM

Le GSM est composé de membres permanents et de membres occasionnels :

- **Membres permanents** :

Représentants de la SNCF : Direction du Matériel, Direction Proximités, activité TER et CIM.
Représentants des Régions ayant financé du matériel en tranche ferme ou optionnelle.

- **Membres occasionnels**

Toute personne invitée en raison de ses compétences sur un sujet inscrit à l'ordre du jour.

III/ Organisation des réunions du GSM

La SNCF animera ce groupe et en tiendra le secrétariat.

Le groupe se réunira à minima trimestriellement, soit 3 réunions par an.

Un relevé de décision sera rédigé par la SNCF.

Le moyen utilisé pour les différents échanges sera la messagerie électronique.

Suivant les phases du projet, le rythme des réunions pourra être adapté ou remplacé par la transmission d'un reporting écrit, avec l'accord préalable des membres.

ANNEXE 6

Liste des travaux d'ingénierie effectués par SNCF Mobilités dans le cadre de l'acquisition des matériels Régiolis

- Pilotage du programme intégrant la coordination de l'ensemble des acteurs, l'animation, l'information, la gestion du planning et des coûts du programme
- Assistance à l'expression du besoin exprimé par les Autorités Organisatrices (AO)
- Réalisation des études de faisabilité de l'expression de besoin
- Etude de la faisabilité technique de la solution
- Adéquation entre les solutions techniques proposées, leur faisabilité et les spécifications souhaitées par le client
- Transformation du besoin fonctionnel exprimé par les AO en cahier des charges remis à l'industriel
- Sélection du constructeur présentant l'offre économiquement la plus avantageuse
- Contractualisation optimisée avec le constructeur et en adéquation avec les besoins des AO
- Support à la contractualisation avec le constructeur, gestion des notifications, des avenants et des garanties aux clauses contractuelles
- Contrôle de la production réalisée par le constructeur ainsi que de sa conformité
- Cadrage du besoin et des spécifications de maintenance
- Identification des limites des technicentres et mise en place d'un système de soutien efficace permettant la maintenance
- Demande des études d'accessibilité au réseau à RFF
- Homologation du matériel et rôle de promoteur sécurité
- Recevabilité du dossier de sécurité
- Etudes d'utilisation commerciale des matériels
- Réécriture des règles de maintenance permettant de tenir l'engagement sur les coûts de maintenance tout en en garantissant la qualité
- Suivi de l'atteinte des engagements de performance définis au cahier des charges
- Veille sur les évolutions réglementaires et proposition de solutions de mise en conformité

Les frais d'ingénierie afférents à la mise en conformité des matériels avec les nouvelles exigences réglementaires ne sont pas inclus dans ces travaux