

**DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL**  
**MATERIEL FERROVIAIRE**

La commission permanente du Conseil régional en sa réunion du 17 avril 2014,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code des Transports,

VU le budget de l'exercice 2014,

VU la délibération du Conseil régional n° 10.00.222 des 21,22 et 23 avril 2010 donnant délégation à la commission permanente,

VU le rapport n°14.06.156 de Monsieur le Président du Conseil régional,

VU l'avis de la commission Transports, déplacements et infrastructures,

APRES avoir délibéré,

**DECIDE**

**I ACQUISITION DE 40 RAMES A 2 NIVEAUX DE TYPE « REGIO 2N » DESTINEES AUX DESSERTES FERROVIAIRES REGIONALES EN RHONE-ALPES : AVENANT N°2**

I-1) d'approuver l'avenant n°2 à la convention entre la Région Rhône-Alpes et la SNCF relative au financement de l'acquisition de 40 rames de matériel roulant (porteurs hyper-denses) destinés aux dessertes régionales, selon le projet ci-annexé (annexe 1).

**II CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A LA TRANSFORMATION DE 16 VOITURES CORAIL EN VOITURES PERMETTANT L'ACCES AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE, DESTINEES AUX DESSERTES TER DE LA REGION RHONE ALPES : AVENANT N°1**

II-1) d'approuver l'avenant n°1 à la convention entre la Région Rhône-Alpes et la SNCF relative au financement de la transformation de 16 voitures Corail en voitures permettant l'accès aux Personnes à Mobilité Réduite destinées aux dessertes TER de la Région Rhône-Alpes selon le projet joint en annexe (annexe 2).

### **III FINANCEMENT DE 21 AUTOMOTEURS GRANDE CAPACITE (10 BIMODES DIESEL/ELECTRIQUES ET 11 ELECTRIQUES BICOURANTS)**

III-1) de proroger d'une année, soit jusqu'au 25 avril 2015, le délai de caducité relatif à l'achèvement de la subvention de 103M€ attribuée à la SNCF, en autorisation de programme (chapitre 908), par la délibération n° 02.06.277 de la commission permanente du 25 avril 2002 pour le financement de l'acquisition de 21 automoteurs à grande capacité (AGC) dont 10 bimodes diesel/électriques et 11 électriques bicourants.

Le Président du Conseil régional

Jean-Jack QUEYRANNE

Annexe 1

**AVENANT N°2**  
**A LA CONVENTION SIGNEE LE 11/03/2010 ENTRE LA REGION RHONE ALPES**  
**ET LA SNCF**  
**RELATIVE AU FINANCEMENT DE L'ACQUISITION**  
**DE 40 RAMES A 2 NIVEAUX DE TYPE « REGIO2N »**  
**DESTINEES AUX DESSERTES FERROVIAIRES REGIONALES**  
**EN REGION RHONE ALPES**

**Projet**

**ENTRE :**

La **Région Rhône Alpes**, représentée par le Président du conseil régional, Monsieur Jean-Jack QUEYRANNE, agissant en vertu de la délibération de la Commission Permanente n° ..... en date du .....

Ci-après dénommée « La Région »,

D'une part,

**ET :**

La **Société Nationale des Chemins de fer Français**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial inscrit au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (93200), 2 place aux Etoiles, représentée par Madame Laurence EYMIEU, Directrice de la Région SNCF Rhône-Alpes et Directrice de l'Activité TER Rhône-Alpes, dument habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « La SNCF ».

D'autre part.

Ci-après désignées ensemble « les Parties »,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional n°09.06.782 en date des 2, 3 et 4 décembre 2009 relative au programme d'investissement et de modernisation du matériel ferroviaire,

Vu la convention du 30 mars 2007 relative à la période 2007-2014, pour l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs Rhône-Alpes, ses annexes et ses avenants,

Vu la convention entre la Région Rhône-Alpes et la SNCF relative au financement de l'acquisition de 40 rames P.H.D. (dénommées « Régio 2N »), signée le 11 mars 2010 et l'avenant N°1 signé le 21 octobre 2011, documents c onstituant ensemble « la Convention »,

**IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :**

## **PREAMBULE**

Les 40 rames (« le Matériel »), objet de la Convention, font partie des 129 premières rames commandées par la SNCF dans le cadre du marché N° 0 2001-000000118 (« le Marché »), notifié le 23 février 2010 par la SNCF à Bombardier Transport France SAS (« le Constructeur »). Ces 129 rames doivent être affectées à 6 Activités TER : Aquitaine, Centre, Bretagne, Nord - Pas de Calais, P.A.C.A., Rhône-Alpes (« les 6 Activités TER »).

Selon les termes du Marché, les premières livraisons de rames par le Constructeur devaient intervenir au second semestre 2013. Le Constructeur ayant fait état de difficultés de mise au point de ses matériels, des discussions ont débuté avec la SNCF, courant 2012, en vue d'établir un nouveau calendrier de livraison des rames. Le retard de livraison était estimé, à l'époque, à près d'une année, notamment pour les premières rames.

En 2013, la poursuite des discussions entre la SNCF et le Constructeur a permis de mieux cerner le véritable décalage de livraison des rames et, conséquemment, de chiffrer les pénalités contractuelles auxquelles allait être exposé le Constructeur du fait de ce décalage.

Ces discussions ont abouti, le 13 décembre 2013, à la signature, entre la SNCF et le Constructeur, d'un protocole d'accord transactionnel arrêtant un nouveau calendrier prévisionnel de livraison des 129 rames et définissant les modalités d'allocation à la SNCF de pénalités de retard renégociées.

Selon les termes de la Convention, il est prévu qu'en cas de retard de livraison des rames par le Constructeur, la SNCF affecte au projet d'acquisition du Matériel une indemnité d'un montant égal à celui des pénalités qu'elle aura reçues du Constructeur. Le présent avenant vise donc à définir comment ces indemnités seront allouées par la SNCF à la Région Rhône-Alpes, les coûts spécifiques d'exploitation engendrés par les retards, dûment justifiés par la SNCF, étant pris en charge par la Région selon les modalités de la convention pour l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs.

Le présent avenant est également l'occasion de mettre à jour tous les items afférents aux rames du Matériel (options d'équipement), de tenir compte de toutes les commandes de nouveaux matériels notifiées par la SNCF au Constructeur pour répartir les frais fixes et de décliner le protocole SNCF/ARF (Association des Régions de France) de mai 2012, relatif aux frais d'ingénierie de la SNCF.

## **TITRE 1 - OBJET DE L'AVENANT**

Aux termes du présent avenant, les Parties conviennent d'acter la mise à jour de tous les éléments du coût d'acquisition du Matériel par la SNCF ; l'application du protocole SNCF/ARF de mai 2012 relatif aux frais d'ingénierie de la SNCF ; la prise en compte des indemnités afférentes au retard de livraison des rames du Matériel du fait du Constructeur ; et le nouveau calendrier prévisionnel de livraison des rames du Matériel.

La prise en compte de tous ces éléments est matérialisée par un nouvel échéancier de versement à la SNCF de la subvention de la Région.

***En conséquence, les stipulations ci-après modifient les termes et annexes de la Convention.***

## **TITRE 2 – MODIFICATIONS APPORTEES A LA CONVENTION**

### **Article 6.1 – Calendriers de livraison et de mise en service commercial des rames**

*La nouvelle rédaction de cet article est la suivante :*

« Le calendrier de mise en service commercial dépend :

- Tout d'abord du calendrier de livraison du Matériel, par le Constructeur à la SNCF ;
- Puis de l'aptitude du Matériel à circuler de manière opérationnelle sur le réseau ferré national rhônalpin, compte tenu de l'autorisation de mise en exploitation commerciale, des délais de formation des conducteurs SNCF et des mises aux normes éventuelles du réseau ferré national (gabarits des quais, entraxe des voies, etc.) ; l'objectif étant que le Matériel circule en toute sécurité sur les axes de déploiement envisagés.

#### **Article 6.1.1 – Calendrier prévisionnel de livraison du Matériel**

*Toutes les stipulations de l'article 6.1 étant maintenues, le nouveau calendrier prévisionnel de livraison des rames du Matériel est celui inséré ci-dessous.*

<b>Date de livraison prévue au Marché (1)</b>	<b>Nombre de rames</b>
<b>Mars 2014</b>	<b>4</b>
<b>Avril 2014</b>	<b>1</b>
<b>Mai 2014</b>	<b>1</b>
<b>Octobre 2014</b>	<b>1</b>
<b>Novembre 2014</b>	<b>1</b>
<b>Décembre 2014</b>	<b>2</b>
<b>Janvier 2015</b>	<b>2</b>
<b>Février 2015</b>	<b>3</b>
<b>Mars 2015</b>	<b>2</b>
<b>Avril 2015</b>	<b>3</b>
<b>Mai 2015</b>	<b>2</b>
<b>Juin 2015</b>	<b>2</b>
<b>Juillet 2015</b>	<b>3</b>
<b>Septembre 2015</b>	<b>3</b>
<b>Octobre 2015</b>	<b>2</b>
<b>Novembre 2015</b>	<b>3</b>
<b>Décembre 2015</b>	<b>3</b>
<b>Janvier 2016</b>	<b>2</b>

**Remarque (1) :** C'est sur ce nouveau planning contractuel que, dans l'hypothèse de nouveaux retards de livraisons des rames, seraient calculées de nouvelles pénalités à devoir par le Constructeur à la SNCF, régies selon les stipulations de l'article 11 de la Convention.

Il est à noter toutefois que, pour les 6 premières rames devant être livrées à la SNCF suivant le nouveau planning contractuel général arrêté avec le Constructeur pour Rhône-Alpes, les pénalités ne seront pas appliquées à ce dernier si, bien qu'étant livrées à la SNCF en retard, elles sont néanmoins livrées avant le 30 juin 2014.

#### **Article 6.1.2 – Calendrier prévisionnel de mise en service**

Date prévisionnelle d'aptitude à assurer un service commercial (dans le respect de l'article 5.2)	Nombre total de rames Regio 2N exploitables
Juillet 2014 (service horaire été 2014)	6
Décembre 2014 (service horaire hiver 2015)	8
Juillet 2015 (service horaire été 2015)	22
Décembre 2015 (service horaire hiver 2016)	35
Juillet 2016 (service horaire été 2016)	40

La SNCF s'engage à mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose pour respecter le calendrier de mise en service commercial ci-dessus ; en particulier, elle se rapprochera du gestionnaire d'infrastructure, RFF, afin de transmettre à ce dernier toutes les informations utiles à la réalisation des travaux nécessaires en Rhône-Alpes (mise aux normes des gabarits des quais, entraxe des voies, etc.), pour assurer la circulation des rames Regio 2N en unités simples et doubles. »

#### **Article 6.2 – Retard dans la mise en service commercial**

*L'article 6.2.1 de la Convention est inchangé.*

*Il en est de même de l'article 6.2.2, à l'exception du deuxième alinéa reformulé comme suit :*

« Pour les cas où la SNCF serait seule responsable de retards dans la mise en service commercial des rames par rapport au calendrier prévu à l'article 6.1.2 ci-dessus, et s'il apparaît que ce retard a généré un préjudice pour le service TER 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), la SNCF versera à la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice du service TER, une indemnité dont le montant sera alors apprécié en fonction du préjudice subi ».

## **ARTICLE 8 – MODALITÉS DE FINANCEMENT**

### **Article 8.1 – Coût d'acquisition du Matériel**

*Le nouveau coût d'acquisition prévisionnel du Matériel se décompose comme suit.*

<b>FICHE DE PRIX - MATERIEL REGIO 2N -</b>		<b>Rhône-Alpes</b>
Capacité		
Mode de traction		<b>Electrique</b>
Conditions économiques		<b>janv-09</b>
Diagramme		
Rang de commande		<b>entre 1 et 160</b>
Nombre de rames commandées		<b>40</b>

  

<b>Désignation</b>	<b>Coût par rame (en €)</b>	<b>Coût total (en €) 40 rames</b>
<b>Coûts constructeur</b>		
Coût constructeur d'une Z courte 83 m Périurbain	6 992 081	279 683 240
Frais fixes constructeur y compris 1ère chaîne supplémentaire	1 028 135	41 125 402
Frais fixes liés aux 5 centres SAV de la tranche ferme	52 788	2 111 524
Frais fixes liés au 6ème SAV	848 243	263 021
ZC 83m		
Allongement rame courte 81 à 83m	46 822	1 872 875
Provision pour amendements techniques	69 921	2 796 840
Acheminements	28 503	1 140 120
Options demandées par la Région Rhône Alpes (détail en annexe 3)	variable selon les rames	7 490 425
Total des coûts constructeur		336 483 448
<b>Coûts SNCF</b>		
Fournitures SNCF (détail en annexe 2)	190 000	7 600 000
Frais d'ingénierie (détail en annexe 8)	171 219	6 848 760
Total des coûts SNCF		14 448 760
<b>Coût Total aux CE de janvier 2009</b>		<b>350 932 208</b>

*Les précisions suivantes sont ajoutées aux autres stipulations de cet article.*

« En raison de difficultés techniques rencontrées par le Constructeur dans la mise au point du Matériel et des retards de livraison qui en ont découlé par rapport au calendrier initialement arrêté, un nouveau calendrier de livraison des rames a été défini. Ce nouveau calendrier de livraison est précisé à l'article 6.1.1 ci-dessus.

Il est convenu que le report dans le temps de la livraison du Matériel, ne doit pas conduire à un renchérissement du coût des rames ou de leur acheminement.

En conséquence, le calcul de la révision du coût de chaque rame et de celui de son acheminement s'effectuera par application des formules prévues par l'annexe 6 (points 2 « actualisation et révision des prix – révision des prix des Matériels Roulants » et 3 « actualisation et révision des prix – révision des prix des acheminements ») de la Convention, selon les modalités suivantes :

- Un premier calcul des révisions sera effectué par l'application de ces formules en fonction du calendrier de livraison initialement retenu ; ce calendrier, précisé à l'article 6.1 de l'avenant n°1 à la convention, est repris ci-après
- Un second calcul des révisions sera effectué par l'application de ces formules en fonction de la date réelle de livraison des rames à SNCF, attestée par elle.

Le montant révisé du coût de chaque rame et de chaque acheminement qui sera retenu, et fera l'objet d'appels de fonds auprès de la Région, sera celui correspondant au plus faible des deux montants calculés pour la rame ou l'acheminement concernés. »

Date de livraison prévue à l'article 6.1 de l'avenant 1	Nombre de rames
Septembre 2013	1
Octobre 2013	1
Janvier 2014	1
Février 2014	1
Mars 2014	1
Avril 2014	1
Mai 2014	1
Juin 2014	1
Juillet-Août 2014	1
Septembre 2014	2
Octobre 2014	2
Novembre 2014	2
Décembre 2014	2
Janvier 2015	2
Février 2015	2
Mars 2015	2
Avril 2015	2
Mai 2015	2
Juin 2015	2
Juillet- Août 2015	2
Septembre 2015	3
Octobre 2015	3
Novembre 2015	3

## Article 8.2 – Frais d'ingénierie SNCF

*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 Régio 2N », signé le 4 mai 2012 entre l'ARF et la SNCF, qui met fin aux stipulations provisoires en vigueur jusqu'alors, la nouvelle rédaction du présent article est la suivante :*

« **8.2 - A** : Les frais d'ingénierie de la SNCF liés à l'acquisition des matériel Régio 2N ont été arrêtés à un montant non actualisable de 47,6 M€, au titre du Marché, dont le potentiel de commandes est de 860 rames.

Ce montant est décomposé comme suit :

- une Part Fixe de 30 M€ répartie sur les 199 premières rames commandées au titre du Marché, soit un montant de 150 754 € par rame
- une Part Variable de 17,6 M€ répartie sur les 860 rames susceptibles d'être commandées, soit 20 465 € par rame.

Les rames du Matériel faisant partie des 199 premières rames devant être commandées par la SNCF dans le Marché, les frais d'ingénierie pris en compte au titre de la Convention sont de 171 219 € par rame.

Ce montant est intégré dans la subvention devant être versée par la Région à la SNCF dans le cadre de la Convention. Le montant définitif des frais d'ingénierie afférents aux rames du Matériel sera déterminé comme stipulé à l'article 9.2 ci-après.

Les travaux d'ingénierie concernés par le présent article sont ceux décrits à l'annexe 8 ci-jointe. Toute demande d'études ou de travaux relevant de ces frais d'ingénierie, non prévus par cette annexe 8, devra faire l'objet d'un avenant à la Convention.

**NB :** A la date de signature du présent avenant, le nombre total de commandes notifié par la SNCF au Constructeur est de 159 rames. Si le seuil de 199 rames commandées n'est pas atteint au plus tard le 31 mars 2015, il est convenu que la SNCF et toutes les Régions concernées se revoient, pour statuer sur la suite du Marché et sur les modalités permettant d'assurer la couverture de la Part Fixe de 30 M€ engagée par la SNCF.

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

- A partir de la 200<sup>e</sup> rame commandée, la SNCF procède, pour l'ensemble des Régions et pour chaque nouvelle rame commandée, au reversement d'un montant de 150 754 €. Le montant total ainsi calculé (150 754 € x nb de rames commandées à compter de la 200<sup>e</sup>), 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, la SNCF informe<sup>1</sup> 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 la SNCF 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 la SNCF, soit à une augmentation de la restitution par la SNCF à la Région d'un trop perçu de subvention.

**8.2 - C :** Aux termes du protocole d'accord, les frais d'ingénierie de la SNCF liés à l'acquisition des matériels Regio2N 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 RFF.

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

### **Article 8.3 – Subvention de la Région**

*La nouvelle rédaction de cet article est la suivante :*

« La Région s'engage à verser une subvention à la SNCF à hauteur du coût prévisionnel hors taxes d'acquisition du Matériel, objet de la présente convention, et tel qu'indiqué au tableau à l'article 8.1 ci-dessus.

Cette subvention couvre également les frais d'ingénierie SNCF, tels qu'ils sont définis à l'article 8.2 ci-dessus.

---

<sup>1</sup> Lors d'un Groupe de Suivi de Marché (« GSM »)

Dans ces conditions, hors options supplémentaires éventuelles et hors actualisation des coûts pris en compte comme stipulé à l'article 9 ci-après, le montant prévisionnel total de la subvention à verser par la Région s'élève à 350 932 208 €, aux conditions économiques de janvier 2009. »

## **ARTICLE 9 – MODALITÉS DE RÈGLEMENT**

*La nouvelle rédaction de cet article est la suivante :*

### **Article 9.1 – Effets du retard dans la livraison des rames**

« Les paiements réalisés par la SNCF auprès du Constructeur sont effectués sur la base du planning contractuel en vigueur à la date de ces paiements :

- Planning contractuel dit « de référence » jusqu'à signature avec le Constructeur de l'avenant au Marché établissant le nouveau calendrier de livraison
- Planning contractuel convenu dans l'avenant au Marché, à compter de sa signature.

Du fait du retard dans la livraison des premières rames par rapport au planning contractuel de référence, une partie des paiements réalisés par la SNCF auprès du Constructeur, jusqu'à la signature avec celui-ci de l'avenant au Marché établissant le nouveau calendrier de livraison, auront été effectués de manière anticipée.

En application du Marché, les paiements concernés sont productifs d'intérêts au bénéfice de la SNCF, sur la période allant de la date contractuelle de référence jusqu'à la date de livraison effective des rames concernées.

En outre, il est à noter, comme cela a déjà été évoqué à l'article 6.1.1 ci-dessus, que dans l'éventualité de nouveaux retards dans la livraison effective des rames par rapport au planning qui sera contractualisé dans l'avenant au Marché, tout ou partie des paiements réalisés par la SNCF auprès du Constructeur après signature de cet avenant pourront également s'avérer être réalisés de manière anticipée. Ils seront alors également productifs d'intérêts au bénéfice de la SNCF, sur la période allant de la date convenue dans l'avenant au Marché, jusqu'à la date de livraison effective des rames concernées.

Dans la mesure où les paiements de la SNCF au Constructeur ont été (ou auront été) effectués à l'aide des subventions reçues de la Région, les intérêts dont bénéficiera la SNCF du fait de ces paiements anticipés, qui n'ont aucun rapport avec le coût d'acquisition des rames, ont vocation à être reversés à la Région.

Le montant dû à la Région par la SNCF au titre de chaque rame concernée fera l'objet d'un versement après réception par la SNCF de cette rame, à réception du titre de recette émis spécifiquement par la Région. Ce montant et ses modalités de calcul seront préalablement communiqués à la Région par la SNCF.

La SNCF s'engage à honorer ce titre de recette dans les conditions prévues par ce document.

## Article 9.2 – Echancier des versements

Cela étant précisé, la Région s'engage à verser la subvention stipulée à l'article 8.3 par acomptes conformément à l'échancier précisé en annexe 5 (montants exprimés aux conditions économiques de janvier 2009). Cet échancier a été établi sur la base des prévisions de dépenses de la SNCF au titre du Marché envisagé avec le Constructeur et a été déterminé de telle sorte que le coût de préfinancement soit nul pour la SNCF et la Région. Les appels de fonds seront adressés par la SNCF à la Région par lettre recommandée avec accusé de réception.

La subvention à verser en euros courants sera ajustée lors des acomptes prévus par l'annexe 5 (renvoi 2). Cet ajustement prend en compte :

- L'actualisation des rames livrées, calculée selon la formule d'actualisation du Marché et reprise dans l'annexe 6 à la Convention ; la SNCF fournira les dates de livraison, la valeur des indices et les coefficients d'actualisation qu'elle aura retenus
- La répartition des frais fixes Constructeur sur le nombre total de rames commandées au titre du Marché à cette date
- La répartition de la Part Fixe des frais d'ingénierie SNCF en application du Protocole d'accord du 4 mai 2012 entre l'ARF et la SNCF, décrite à l'article 8.2 ci-dessus.

L'actualisation, à la livraison de la dernière rame, tient compte, outre les éléments décrits ci-dessus, de l'indemnité due le cas échéant, correspondant au montant des sanctions qui viennent en diminution du coût du Matériel et auront été acquittées par le Constructeur et les fournisseurs. Cette indemnité est prévue par l'article 11 de la présente Convention.

Le montant du dernier acompte, dû au titre du solde définitif de la subvention à la liquidation du Marché, prévu par l'annexe 5, est ajusté pour tenir compte :

- De la provision pour aléas techniques non dépensée
- De la répartition du montant des frais fixes Constructeur sur le nombre total de rames commandées au titre du Marché
- De l'indemnité due, égale au montant des sanctions qui viennent en diminution du coût du Matériel et auront été acquittées par le Constructeur et les fournisseurs, telle que stipulée à l'article 11
- De la répercussion de la totalité des dégressivités prévues dans le Marché, en fonction du nombre et du type d'engins
- Des royalties négociées avec le Constructeur dans l'hypothèse d'une exportation de ce Matériel
- De la répartition de la Part Fixe des frais d'ingénierie SNCF en application du Protocole d'accord du 4 mai 2012 entre l'ARF et la SNCF.

Par ailleurs, la SNCF procédera à une répartition de l'ensemble des frais fixes Constructeur au titre du nombre de rames commandées lorsque celui-ci atteindra les seuils de 400, 600 et 800 rames. Si cette répartition intervient après la livraison de la dernière rame objet de la présente Convention, un titre de recette sera émis par la Région à l'encontre de la SNCF pour le montant correspondant au montant de subvention trop versé par la Région.

Toute modification de l'échancier des versements ou toute demande d'actualisation anticipée à la demande de la Région se fera par voie d'avenant à la présente Convention.

### **Article 9.3 – Conditions de règlement**

**9.3 – A :** Les appels de fonds de la SNCF donnent lieu à paiement par la Région, dans les 45 jours suivant leur réception, sur le compte n° 30001 00064 000000 36012 62 ouvert au nom de la SNCF TER Rhône Alpes, 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 45 jours, justifié par l'accusé de réception de l'appel de fonds, entraîne la facturation de plein droit par la SNCF 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 deux points.

**9.3 - B :** Le paiement des sommes dues par la SNCF à la Région, en particulier les indemnités que la SNCF s'est engagée à lui verser dans le cas de livraisons tardives de rames du Matériel dont la responsabilité incombe au Constructeur - comme stipulé à l'article 11 ci-après - se fera à réception, par la SNCF, du titre de recette émis spécifiquement par la Région, pour le montant correspondant, que la SNCF lui aura été signifié pour ce faire. »

### **ARTICLE 11 : INDEMNITES VERSES PAR LE CONSTRUCTEUR ET/OU LES FOURNISSEURS D'EQUIPEMENT**

*Le Constructeur n'ayant pas été en mesure de respecter le planning contractuel de référence de livraison des rames qu'il avait acté avec la SNCF, il a arrêté avec elle, dans le cadre d'un protocole d'accord transactionnel, un nouveau calendrier prévisionnel de livraison des 129 premières rames commandées et les modalités d'allocation à la SNCF des pénalités qu'il a convenu de lui devoir du fait de la livraison retardée de ces rames.*

*Les rames du Matériel figurant au nombre de ces 129 premières rames, les stipulations suivantes viennent en complément de l'article 11.*

« Dans le respect des stipulations du présent article, du fait du retard affectant la livraison des rames du Matériel, la SNCF affectera au projet d'acquisition du Matériel financé par la Région, une indemnité correspondant à la quote-part de 23,17 % des pénalités qu'elle recevra du Constructeur, suivant la clef de répartition arrêtée entre les six Régions concernées, qui figure ci-dessous :

Région	Clé de Répartition par Région
Aquitaine	17,99 %
Bretagne	9,25 %
Centre	25,27 %
Nord – Pas de Calais	6,31 %
P.A.C.A.	18,01 %
Rhône - Alpes	23,17 %
Total	100,00 %

Les pénalités dues par le Constructeur étant strictement liées au retard de livraison des rames du Matériel, elles ne peuvent aucunement venir en diminution de la valeur d'acquisition de ces rames par la SNCF, en ce qu'elles relèvent de l'exploitation et non de l'investissement.

C'est donc au fur et à mesure que ces pénalités auront été obtenues du Constructeur par la SNCF, que cette dernière allouera à la Région la quote-part de 23,17 % d'indemnité lui revenant, selon la clef de répartition indiquée ci-dessus. Le versement de cette indemnité se fera selon les modalités stipulées ci-dessus au présent article et dans les conditions arrêtées à l'article 9.3 - B.

### **Modalités d'allocation des indemnités par la SNCF :**

En déclinaison du protocole d'accord transactionnel qu'elle a passé avec le Constructeur, la SNCF allouera à la Région des indemnités correspondant à sa quote-part de 23,17 % des pénalités qu'elle aura reçues du Constructeur, selon les modalités suivantes :

1 – 23,17% d'une indemnité forfaitaire estimée, révision comprise, à 18,425 M€ pour les 6 Activités TER, versée en deux fois :

- Fin novembre 2014 : 23,17 % de 9 162 000 €, soit 2 122 835 €
- Fin novembre 2015 : 23,17 % de 9 263 000 €, soit 2 146 237 €

2 – la quote-part de 23,17 % d'une indemnité forfaitaire de 3 millions d'euros, soit 695 100 € (aux conditions économiques de janvier 2009), à valoir sur des options qui feront l'objet de notifications par la SNCF dans le cadre du Marché. Ce montant sera révisé suivant les formules de révisions prévues au Marché et retranscrites dans la Convention et afférentes aux options concernées.

3 – la quote-part de 23,17 % de la prise en charge, au titre des rames livrées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, de tous les frais fixes liés à la mise en conformité à la Spécification Technique d'Interopérabilité – Matériel Roulant 2011 (STI-MR 2011), qui s'élève à 7,083 M€.

A titre prévisionnel, cette prise en charge est envisagée pour moitié à mi-2014, l'autre moitié l'étant au plus tard à mi-2016 (sous réserve que le Constructeur ait obtenu la certification STI), ce qui représente deux versements de 820 566 € pour la Région, en vertu de la quote-part qui lui est attribuée.

4 – la quote-part de 23,17 % sur la réduction de 1,2 % du prix unitaire de chaque rame, révision comprise, quel que soit le type de rame, commandée par la SNCF, en sus des 129 premières rames, dans la limite d'un total cumulé de 80 rames.

*A titre non engageant et pour exemple, dans l'hypothèse de l'atteinte effective de ces commandes supplémentaires pour un total de 80 rames, d'un prix unitaire moyen estimé à 10 M€, révision comprise, cette réduction pourrait représenter environ 2,2 M€.*

5 - la quote-part de 23,17 % sur la réduction de 0,2 % du prix unitaire de chaque rame, révision comprise, commandée par la SNCF, en sus des 129 premières rames, dans la limite d'un total cumulé de 80 rames identiques à une version de rame déjà commandée.

Par rame identique, il faut entendre : une rame de même version, de même longueur, avec les mêmes options techniques, les mêmes diagrammes (aménagements intérieurs et les mêmes harmonies de couleur intérieures) ; la livrée extérieure (peinture et option de pelliculage) pouvant naturellement être différente.

*A titre non engageant et pour exemple, dans l'hypothèse de l'atteinte effective de ces commandes supplémentaires pour un total de 80 rames identiques à des rames déjà commandées, d'un prix unitaire moyen estimé à 10 M€, révision comprise, cette réduction pourrait représenter environ 0,37 M€.*

*Ainsi, à titre indicatif et sous réserve des hypothèses prises ci-dessus, la somme des indemnités perçues par la Région Rhône-Alpes pourrait être estimée, à date, à environ 9,2 M€.*

### **TITRE 3 : AUTRES MODIFICATIONS**

*Les autres stipulations de la Convention demeurent inchangées.*

*Les annexes sont inchangées à l'exception de :*

- L'annexe 3 : liste des options spécifiques demandées par la Région
- L'annexe 5 : échéancier des appels de fonds

*L'annexe suivante, jointe au présent avenant, vient compléter la Convention :*

- Annexe 8 : liste des travaux d'ingénierie effectués par la SNCF dans le cadre de l'acquisition des matériels REGIO 2N

Fait à Lyon, en deux exemplaires originaux, le ...../...../.....

Le Président  
du Conseil Régional Rhône-Alpes

La Directrice SNCF  
de la Région Rhône-Alpes  
Directrice de l'Activité TER Rhône-Alpes

**Monsieur Jean-Jack QUEYRANNE**

**Madame Laurence EYMIEU**

## Annexe 3

## LISTE DES OPTIONS SPECIFIQUES DEMANDEES PAR LA REGION

OPTIONS						
Désignation	Type de Frais	Montant		Coût par rame (en €)	Nombre de rames Rhône-Alpes concernées	Coût total (en €)
IMPO Fenêtre à impo	FF	95 430 €	répartis sur 159 rames	600 €	40	24 008 €
	FV	7 361 €	par rame	7 361 €	40	294 440 €
MAINLIB Kit main libre	FF	86 642 €	répartis sur 159 rames	545 €	40	21 797 €
	FV	1 439 €	par rame	1 439 €	40	57 560 €
RCFL bis Palette mécanique UFR	FF	0 €	répartis sur 129 rames	0 €	40	0 €
	FV	0 €	par rame	0 €	40	0 €
CLIM+	FF	323 459 €	répartis sur 159 rames	2 034 €	40	81 373 €
	FV	5 232 €	par rame	5 232 €	40	209 280 €
COMP Comptage passagers	FF	348 072 €	répartis sur 134 rames	2 598 €	20	51 951 €
	FV	23 241 €	par rame	23 241 €	20	464 820 €
FRONT Afficheur frontal	FF	151 887 €	répartis sur 50 rames	3 038 €	40	121 510 €
	FV	5 577 €	par rame	5 577 €	40	223 080 €
PRE PIES Prédisposition pour ajout ultérieur des systèmes PIES, INFO ou PLD	FF	86 453 €	répartis sur 141 rames	613 €	40	24 526 €
	FV	3 378 €	par rame	3 378 €	40	135 120 €
VELHORI Espace vélo horizontal	FF	196 347 €	répartis sur 146 rames	1 345 €	40	53 794 €
	FV	-2 244 €	par rame	-2 244 €	40	-89 760 €
1ERE CLASSE Espace 1ère classe en partie haute d'un VI2N Fauteuils, Texoïds, sol choisis parmi les 6 harmonies validées par le Comité Design avec 2 tables en espace 1ère classe	FF	316 917 €	répartis sur 94 rames	3 371 €	40	134 858 €
	FV	5 066 €	par rame	5 066 €	40	202 640 €
PUB Cadres d'affichage	FF	192 466 €	répartis sur 149 rames	1 292 €	40	51 669 €
	FF	-192 466 €	répartis sur 149 rames	-1 292 €	40	-51 669 €
	FV	2 637 €	par rame	2 637 €	40	105 480 €
SOCLE Protocole d'échange par SMS	FF	251 640 €	répartis sur 159 rames	1 583 €	40	63 306 €
	FF	-251 640 €	répartis sur 159 rames	-1 583 €	40	-63 306 €
SUPPATCAB Suppression des appuie-têtes des 2 sièges en position longitudinale derrière l'espace cabine.	FV	0 €	par rame	0 €	40	0 €
Amendement technique n°2 Intégration STM Applicable à toute la flotte	FF	59 500 €	répartis sur 159 rames	374 €	40	14 969 €
Amendement technique n°3 Frein d'immobilisation	FF	231 601 €	répartis sur 159 rames	1 457 €	40	58 264 €
	FV	5 592 €	par rame	5 592 €	40	223 680 €
Amendement technique n°4 Mission OQA	FF	105 500 €	répartis sur 159 rames	664 €	40	26 541 €
- LISE PERI Suppression des liseuses	FF	39 140 €	répartis sur 73 rames	536 €	40	21 447 €
	FV	-19 928 €	par rame	-19 928 €	8	-159 424 €
BAGA Ajout d'une bagagerie	FF	98 797 €	répartis sur 159 rames	621 €	40	24 855 €
	FV	768 €	par rame	768 €	8	6 144 €
	FV	1 152 €	par rame	1 152 €	32	36 864 €

OPTIONS						
Désignation	Type de Frais	Montant		Coût par rame (en €)	Nombre de rames Rhône-Alpes concernées	Coût total (en €)
PERIGC165 Grande capacité pas de siège 165	FF	336 211 €	répartis sur 53 rames	6 344 €	32	202 995 €
	FV	-81 492 €	par rame	-81 492 €	32	-2 607 744 €
PRIS165 Prises électriques pour GC165	FV	15 296 €	par rame	15 296 €	32	489 472 €
TOIL STD Ajout de module WC standard	FF	392 107 €	répartis sur 53 rames	7 398 €	32	236 744 €
	FV	35 125 €	par rame	35 125 €	32	1 124 000 €
3+2 RHONE-ALPES Passage en 3+2 des 8 premières rames Rhône Alpes (1)	FF	641 051 €	répartis sur 8 rames	80 131 €	8	641 051 €
	FV	540 830 €	par rame	540 830 €	8	4 326 640 €
TABLEGC2 Mise en place de tables sur les vis-à-vis sur diagramme 3+2	FF	194 796 €	répartis sur 32 rames	6 087 €	32	194 796 €
	FV	5 588 €	par rame	5 588 €	32	178 816 €
TABLE Mise en place de tables sur les vis-à-vis sur diagramme 2+2	FV	5 980 €	par rame	5 980 €	8	47 840 €
POHQ Quais courts	FF					
	FV					
LIPE Pellucilage des faces	FF					
Présence du SAV Bombardier sur le site de Vénissieux le samedi	FF	286 000 €	par site	7 150 €	40	286 000 €

Le Constructeur n'ayant pas abouti dans sa recherche d'une solution technique pour la réalisation de l'option POHQ (détection des quais courts et inhibition des portes ne donnant pas accès au quai), cette option a été retirée de son catalogue et ne fait par conséquent plus partie des options sélectionnées pour les rames du TER Rhône-Alpes

(1) Prix fermes, non révisables, aux CE 2014

Annexe 5		CALENDRIER DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS POUR L'ACQUISITION DE 40 RAMES REGIO 2N			Planning Protocole	
en milliers d'euros C.E. janv-2009						
DATES D'APPEL DE FONDS	LIVRAISON RAMES	MONTANTS VERSEMENTS	CUMUL SUBVENTIONS	A titre indicatif Coût d'acquisition dont Cumul Part Constructeur		dont Cumul Part SNCF
à la signature de la convention*		10 000,0	10 000	10 119		
1/07/2010		3 400,0	13 400	10 119		3 244
1/12/2010		7 800,0	21 200	19 089		3 244
1/01/2011		6 200,0	27 400	19 089		5 308
1/03/2011		15 400,0	42 800	19 089		5 308
1/09/2011		2 841,0	45 641	32 198		5 308
à la signature de l'avenant à la convention		1 159,0	46 800	32 198		5 308
1/12/2011		5 200,0	52 000	35 263		5 384
1/02/2012		8 500,0	60 500	38 328		7 000
1/10/2012		14 700,0	75 200	53 046		7 114
1/03/2013		10 500,0	85 700	61 575		7 265
1/05/2013		6 200,0	91 900	67 344		7 417
1/07/2013		7 200,0	99 100	69 508		7 473
1/08/2013		5 000,0	104 100	71 671		7 530
1/09/2013		6 105,0	110 205	71 671		7 530
1/10/2013		6 573,0	116 778	76 720		7 663
1/11/2013		16 600,0	133 378	81 768		7 795
1/01/2014		9 573,0	142 951	93 307		8 098
1/02/2014		7 738,0	150 689	101 961		8 325
mars/2014 (1)	4	12 143,0	162 832	107 730		8 477
avril/2014 (1)	1	12 143,0	174 975	127 928		9 001
mai/2014 (1)	1	10 400,0	185 375	137 331		9 247
1/06/2014			185 375	147 788		9 522
1/07/2014		11 000,0	196 375	159 327		9 825
1/08/2014			196 375	165 817		9 995
1/09/2014		11 000,0	207 375	176 635		10 279
octobre/2014 (1)	1	12 000,0	219 375	188 923		10 601
novembre/2014 (1)	1	14 000,0	233 375	201 572		10 933
décembre/2014 (1)	2		233 375	215 690		11 304
janvier/2015 (1) (2)	2	8 300,0	241 675	230 169		11 684
février/2015 (1) (2)	3	5 400,0	247 075	235 301		11 819
mars/2015 (1) (2)	2	10 700,0	257 775	245 814		12 094
avril/2015 (1) (2)	3	9 700,0	267 475	255 272		12 343
mai/2015 (1) (2)	2	10 700,0	278 175	265 785		12 619
juin/2015 (1) (2)	2	11 100,0	289 275	276 627		12 885
juillet/2015 (1) (2)	3	11 100,0	300 375	287 528		13 171
1/08/2015		7 200,0	307 575	288 610		13 200
septembre/2015 (1) (2)	3	1 000,0	308 575	295 184		13 372
octobre/2015 (1) (2)	2	5 600,0	314 175	300 648		13 515
novembre/2015 (1) (2)	3	7 500,0	321 675	307 943		13 707
décembre/2015 (1) (2)	3	7 800,0	329 475	315 599		13 908
janvier/2016 (1) (2)	2	6 200,0	335 675	321 677		14 061
février/2016 (3)		1 600,0	337 275	323 142		14 099
1/11/2016		2 500,0	339 775	324 584		14 136
1/02/2017		4 500,0	344 275	326 387		14 184
1/07/2017		3 000,0	347 275	330 714		14 297
1/10/2017		2 800,0	350 075	332 878		14 354
1/02/2018		500,0	350 575	336 483		14 449
décembre/2018 (4)		357,208	350 932	336 483		14 449
<b>TOTAUX</b>	<b>40</b>	<b>350 932,208</b>		<b>336 483,448</b>		<b>14 448,760</b>

\* Appel de fonds conditionné à la transmission à la Région de la lettre de notification du Marché par la SNCF

(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) A la suite de la livraison des rames concernées et en fonction de l'homologation, sera calculé un ajustement correspondant à :  
+ l'actualisation de coût (aux conditions de révision de prix du Marché) des rames livrées  
+ le coût des options supplémentaires  
et réduit de  
- la réduction des frais fixes constructeur répartis sur le nombre total de rames commandées à cette date  
- la réduction des frais d'ingénierie répartis sur le nombre total de rames commandées à cette date ( Cf. Convention - articles 8.2 et 9.2)

(3) A la suite de la livraison de la dernière rame sera calculé un ajustement correspondant à l'éventuelle indemnité due  
correspondant au montant des sanctions acquittées le cas échéant par le Constructeur et les fournisseurs  
et venant en diminution du coût du Matériel, telle que stipulée à l'article 11

(4) Le solde à la liquidation du marché sera réduit :  
en sus de l'ajustement définitif, le cas échéant, des éléments définis aux points (2) et (3)  
- 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

## Annexe 8

### LISTE DES TRAVAUX D'INGENIERIE EFFECTUES PAR LA SNCF DANS LE CADRE DE L'ACQUISITION DES MATERIELS REGIO 2N

- 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

- 0 -

16 pages  
Annexe 2

**CONVENTION ENTRE LA REGION RHONE-ALPES ET LA SNCF**

**RELATIVE AU FINANCEMENT DE LA TRANSFORMATION DE 16**

**VOITURES CORAIL EN VOITURES UFR DESTINÉES AUX**

**DESSERTES TER**

**DE LA RÉGION RHONE-ALPES**

**AVENANT N°1**

**Projet**

**Entre :**

**La Région Rhône-Alpes**, faisant élection de domicile en l'hôtel de Région, 1 Esplanade François Mitterrand – CS 20033 – (69269 LYON CEDEX 02), représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean-Jack QUEYRANNE.

Ci-après dénommée « La Région »,

**d'une part,**

**et**

**La Société Nationale des Chemins de Fer Français**, 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 sis au 2 place aux Etoiles - 93 633 LA PLAINE SAINT-DENIS, représentée par Madame Laurence EYMIEU, Directrice de la Région SNCF Rhône-Alpes et Directrice de l'Activité TER Rhône-Alpes, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « La SNCF »,

**d'autre part,**

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le Code des Transports,

Vu le budget de la Région Rhône Alpes,

Vu la délibération n°06.06.094 du Conseil régional du 22 mars 2007 relative au matériel ferroviaire,

Vu la délibération n° 09.06.328 du Conseil régional en date des 4 et 5 juin 2009 relative au schéma directeur régional d'accessibilité du service de transport aux personnes à mobilité réduite (SDRA)

Vu la délibération n°09.06.702 de la commission permanente du 3 décembre 2009 relative au matériel ferroviaire

Vu la convention n°09.0029009.01 relative au financement de la transformation de 16 voitures corail en voitures UFR

Vu la délibération n°                      de la commission permanente du                      2014

il a été convenu ce qui suit :

**Préambule :**

La Région et la SNCF ont conclu une convention en date du 10 février 2012 visant l'adaptation de 16 voitures Corail affectées au parc TER Rhône-Alpes de nature à les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cette convention a été mise en œuvre dans le cadre du schéma régional d'accessibilité du service de transport aux personnes à mobilité réduite (SDRA).

A la suite de l'incendie de la locomotive BB22315 survenu en juin 2013 et à l'impossibilité de la remplacer, la SNCF propose d'ajuster le parc Corail de la Région à 29 rames au lieu de 30, sans qu'il n'y ait de conséquences sur les dessertes ferroviaires régionales. Ainsi, la transformation en voiture UFR d'une des 16 voitures prévues par la convention n°09.0029009.01 n'est plus nécessaire.

Par ailleurs, la découverte d'amiante a conduit à revoir le planning de réalisation des transformations en voitures UFR des voitures prévues par la convention conclue entre la Région et la SNCF en date du 10 février 2012 relative au financement de la transformation de 16 voitures Corail en voitures UFR destinées aux dessertes TER (convention n°09.002900 9.01).

**ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT**

Le présent avenant a pour objet de :

- Réduire de 16 à 15 le nombre de voitures corail à transformer en voitures UFR
- Modifier le montant du projet
- Modifier le calendrier de livraison des 15 voitures concernées
- Modifier l'échéancier des appels de fonds
- Modifier l'objet et la portée du quitus.

**ARTICLE 2 - REDUCTION DU NOMBRE DE MATERIELS TRANSFORMES**

Le nombre de voitures corail à transformer en voitures UFR est réduit de 16 à 15 voitures. L'annexe A de la convention est remplacée par l'annexe A du présent avenant.

**ARTICLE 3 - MODIFICATION DU MONTANT DU PROJET**

En conséquence de la réduction du nombre de voitures transformées, le montant du projet est ramené à 5 815 229 € hors taxes aux conditions économiques (CE) de mai 2011.

Le tableau figurant sous l'article 5-A de la Convention est remplacé par celui-ci :

Detail du coût		Coût en € HT Voitures UFR (CE 05/11)
15 voitures	Frais fixes répartis sur le nombre total de voitures	268 259
	Frais variables	5 546 970
	<b>Coût unitaire Hors Taxes</b>	<b>387 682</b>

	<b>Montant total Hors Taxes pour 15 voitures</b>	<b>5 815 229</b>
--	--	------------------

#### **ARTICLE 4 - MODIFICATION DU CALENDRIER DE LIVRAISON**

L'annexe C de la convention est remplacée par l'annexe C du présent avenant.

#### **ARTICLE 5 - MODIFICATION DE L'ECHEANCIER DES VERSEMENTS**

Compte tenu du calendrier de livraison modifié par cet avenant et figurant à l'annexe C, la subvention de la Région est réglée selon l'échéancier de versements détaillé en Annexe D du présent Avenant qui se substitue à l'Annexe D de la Convention.

#### **ARTICLE 6 - MODIFICATION DE L'OBJET ET DE LA PORTEE DU QUITUS**

L'article 4.B.1 de la convention, intitulé « objet et portée du constat » est modifié comme suit :

« Objet et portée du quitus »

L'arrivée de chaque voiture modifiée donne lieu à l'établissement d'un quitus, conformément à l'annexe B ci-jointe, lors de la réception de la voiture au centre de maintenance. Ce quitus permet d'acter la date réelle d'arrivée du matériel et engage la SNCF sur la conformité des aménagements réalisés au titre de la présente convention.

La SNCF s'engage à transmettre à la Région le quitus dûment renseigné dans un délai de 15 jours à compter de la réception du matériel.

Le quitus est accompagné d'une ou plusieurs photographies adressées à la Région, ce qui témoigne des aménagements réalisés.

La SNCF proposera en outre à la Région une visite des matériels transformés, en cours d'exécution ou à l'issue de la convention ».

L'annexe B de la convention est remplacée par l'annexe B du présent avenant.

Les autres dispositions de la Convention et de ses annexes demeurent inchangées

Fait à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ en trois exemplaires originaux, dont deux pour [^].

Pour la Région Rhône-Alpes

Pour la SNCF

Le Président du Conseil Régional

La Directrice de l'Activité TER Rhône-Alpes

**MATERIEL CONCERNE PAR LA TRANSFORMATION**

Série	Numéro
B11u	50 87 2174 770 9
	50 87 2174 804 6
	50 87 2174 814 5
	50 87 2174 821 0
	50 87 2174 823 6
	50 87 2174 833 5
	50 87 2174 834 3
	50 87 2174 840 0
	50 87 2174 880 6
	50 87 2174 881 4
	50 87 2174 885 5
	50 87 2174 890 5
	50 87 2174 899 6
	50 87 2174 908 5
	50 87 2174 918 4

**PROCÈS VERBAL DE DÉLIVRANCE DE QUITUS**

Pour l'application de la

**Convention relative au financement de la transformation de 16 voitures Corail en voitures UFR destinées aux dessertes TER de la région Rhône-Alpes,**

référéncée à la SNCF convention N°20/10

référéncée à la Région n° ..... (le cas échéant)

Identification du matériel visité :

*type de matériel / n°de série*

Le matériel visité est conforme au Cahier des Charges du contrat référencé ci-dessus.

Date de délivrance du quitus :

Le représentant de la SNCF

Nom :

Signature :

## CALENDRIER DE LIVRAISON

Date	Nombre de voitures transformées	Nombre de voitures transformées (cumul)
juin-13	2	2
juillet-13	1	3
novembre-13	2	5
décembre-13	3	8
janvier-14	1	9
février-14	1	10
mars-14	1	11
avril-14	2	13
juin-14	2	15



## CALENDRIER DE VERSEMENT

ECHEANCIER DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION POUR LA  
TRANSFORMATION DE 15 VOITURES (UFR)

en milliers d'euros C.E. mai-2011

Dates d'appel de fonds	Mise à disposition du matériel	Montants des versements	Montants des versements (cumul)
à la signature de la convention		130,0	130,0
1/06/2012		130,0	260,0
1/07/2012		700,0	960,0
1/12/2012		180,0	1 140,0
15/01/2013		1 300,0	2 440,0
1/03/2013		800,0	3 240,0
1/07/2013		800,0	4 040,0
juillet/2013 (1)	3	800,0	4 840,0
15/11/2013 (1)	2	300,0	5 140,0
15/12/2013 (1)	3	200,0	5 340,0
mars/2014 (1)	3	300,0	5 640,0
juin/2014 (1)	4	150,0	5 790,0
15/07/2014 (2)		25,229	5 815,2
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>5 815,229</b>	

(1) à la réception du nombre cumulé de véhicules

(2) le solde sera actualisé pour tenir compte de la révision en fonction de la formule d'actualisation de la convention (Annexe E)

A noter que les acomptes correspondant aux 9 premiers versements ont été réglés par la Région dans le cadre de la convention initiale.

9 pages