

DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

MATERIEL FERROVIAIRE

La commission permanente du Conseil régional en sa réunion du 29 juin 2015,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code des Transports ;

VU le budget de l'exercice 2015,

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°15.06.347 de Monsieur le Président du Conseil régional,

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

APRES avoir délibéré,

DECIDE

I RER FRANCO-VALDO-GENEVOIS, FINANCEMENT DU MATERIEL FERROVIAIRE

considérant la nécessité de répondre aux enjeux de mobilité de l'agglomération franco-valdo-genevoise tel que prévu par la charte 2012 du projet d'agglomération validé le 16 mai 2012 par l'assemblée plénière de la Région, en particulier en mettant en place un service ferroviaire RER franco-valdo-genevois gommant l'effet frontière et offrant des liaisons performantes (dessertes et services à bord) entre Genève, Annemasse, Evian, Saint-Gervais, Annecy et Bellegarde, définies conjointement avec l'Office fédéral des transports helvétique (OFT) et les Cantons de Genève et Vaud :

- I-1) d'approuver la convention entre la Région Rhône-Alpes et la SNCF Mobilités relative au financement de l'acquisition par la SNCF de 17 rames de matériel roulant Régiolis produites par Alstom et destinées à l'exploitation du RER FVG, selon le projet ci-annexé ;
- I-2) d'attribuer à la SNCF Mobilités (Etablissement public à caractère industriel et commercial) une subvention de 186 153 313 € correspondant à 100 % du coût hors taxes du matériel et des frais fixes d'ingénierie SNCF aux conditions économiques de juin 2008, en autorisation de programme (chapitre 908), pour la mise en œuvre de cette convention.

Le Président du Conseil régional

Jean-Jack QUEYRANNE

**CONVENTION ENTRE LA REGION RHÔNE-ALPES ET SNCF Mobilités
RELATIVE AU FINANCEMENT DE L'ACQUISITION
DE 17 RAMES REGIOLIS (CEVA)
(Porteur Polyvalent de Moyenne Capacité quadri caisses en version électrique)
DESTINEES AUX DESSERTES TRANSFRONTALIERES DU RESEAU RER FRANCO
VALDO GENEVOIS**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports

Vu la convention du 30 mars 2007 et ses avenants relative à l'exploitation du service public de transport régional de voyageurs entre la Région et la SNCF, approuvée par la délibération du Conseil Régional n° 07.06.236 des 22 et 23 mars 2007 ;

Vu le budget de la Région Rhône-Alpes,

Vu le protocole d'intentions relatif au financement du projet Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse, signé le 8 avril 2013,

Vu la délibération 12-07-318 du 16 mai 2012 du Conseil Régional sur le projet d'agglomération franco-valdo-genevois,

Vu la délibération n° 13.06.565 du 24 octobre 2013 de la Commission Permanente du Conseil Régional approuvant la convention travaux d'infrastructure CEVA France.

Vu la délibération n° 15.06.347 du 29 juin 2015 de la Commission Permanente du Conseil Régional portant sur le financement de l'acquisition de 17 rames CEVA

ENTRE :

La **Région Rhône-Alpes**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean-Jack Queyranne, agissant en vertu de la délibération susvisée

Ci-après dénommée « La Région »,

D'une part,

ET :

SNCF Mobilités, 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, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « La SNCF »

D'autre part.

Ci-après dénommées ensemble « Les Parties »,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

Depuis 2004, les CFF et SNCF s'inscrivent dans une logique collaborative visant à une offre transfrontalière intégrée au service des clients et des institutions publiques, nommée RER Franco-Valdo-Genevois (FVG).

Dans ce contexte, les CFF et SNCF travaillent de façon étroite pour établir un modèle d'exploitation commun du RER transfrontalier franco-valdo-genevois.

Les deux entreprises ferroviaires se sont engagées à établir un modèle d'exploitation commun sans « effet frontière » pour le client en prenant en compte l'horaire de base « E1 adapté 2012 ».

Le déploiement des matériels circulant sur les nouvelles infrastructures du RER franco-valdo-genevois vise à connecter les réseaux ferroviaires suisse et français, en permettant l'extension de l'étoile ferroviaire d'Annemasse vers la Suisse au-delà de Genève Eaux-Vives. Ils sont donc conçus pour :

- relier l'ensemble du réseau ferroviaire haut-savoyard à Genève-Cornavin, par des liaisons directes sans rupture de charge ;
- desservir plusieurs haltes ferroviaires sur l'infrastructure entre Annemasse et Genève-Cornavin, instituant un véritable réseau RER sur une agglomération franco-valdo-genevoise d'un million d'habitants.
- cadencer des dessertes et offrir sur le cœur du réseau jusqu'à six trains par heure et par sens entre Annemasse et Genève-Cornavin.
- mettre en place un système de transport performant à l'échelle régionale, desservant plus de 40 gares dans un rayon de 60 kilomètres, comprenant entre autres Coppet, Nyon, La Plaine, Bellegarde, Thonon-les-Bains, Evian-les-Bains, Bonneville, La Roche-sur-Foron, St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet et Annecy.

Un protocole d'intention de financement a été signé le 8 avril 2013, pour acter les intentions de financement respectives envisagées par les partenaires, pour ce qui concerne les modalités de financement du projet d'infrastructure CEVA France.

Le parc de 17 rames Régiolis, dont l'acquisition par la SNCF sera financée par la Région Rhône Alpes aux termes et conditions de la présente convention, viendra constituer un parc total de 40 rames (17 rames Régiolis et 23 rames Flirt), de manière à faire face à un emport durant les heures de pointe du matin susceptible d'atteindre :

- 3400 personnes entre Annemasse et Genève, en complément de la flotte suisse que constituent les trains « grande ligne » en provenance de Lausanne ;
- 1800 personnes sur la branche du Chablais en direction de Genève dans le sens de la pointe,
- 900 personnes entre Annemasse et La Roche-sur-Foron (tronc commun entre la vallée de l'Arve et Annecy).

La Région Rhône-Alpes finance l'acquisition par la SNCF de ces matériels dont l'exploitation permettra une amélioration majeure du service offert aux voyageurs, la performance cible de desserte attendue avec ces matériels étant décrite en annexe 8.

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 du coût d'acquisition par la SNCF, de 17 rames de Porteur Polyvalent moyenne capacité quadri caisses (dites « PPM Z »), dénommées « Régiolis », désignées ci-après dans leur ensemble par « **le Matériel** ». Ces rames disposeront des équipements spécifiques leur permettant d'assurer les dessertes du RER franco-valdo-genevois (ci-après « RER FVG »).

Les services à bord attendus (et présentés à titre informatif en annexe 9) ont amené SNCF Mobilités à préconiser certains équipements du matériel roulant CEVA.

ARTICLE 2 – PIÈCES CONTRACTUELLES

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

Annexe 1 - Le descriptif de base du Matériel, comprenant le fichier des grandes caractéristiques des rames Régiolis, telles que prévues dans le cadre du Marché passé entre la SNCF et le Constructeur, sous réserve d'adaptations complémentaires ultérieures.

Annexe 2 - La fiche de prix, précisant la liste des équipements fournis par la SNCF 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 4 – 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 5 - Actualisation et évolution des prix du Marché.

Annexe 7 – Travaux d'ingénierie SNCF dans le cadre de l'acquisition des matériels Régiolis

- L'ensemble des clauses contractuelles du Marché passé par la SNCF avec le Constructeur, et notamment les clauses de prix, d'échéancier de versements de la SNCF, de pénalités et de garanties, pourra être consulté à la Direction du Matériel de la SNCF par la Région, 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 fera l'objet d'une information auprès de la Région et pourra faire l'objet d'un avenant à la Convention si elle a des incidences sur le coût global d'acquisition du Matériel et donc sur le financement apporté par la Région.
- Par ailleurs, à titre non contractuel, la Convention comporte les annexes suivantes :
 - Une annexe 3 rappelant les principes du plan de management du suivi de la mise en service du Régiolis CEVA
 - Une annexe 6 (dont mention est faite à l'article 5) : note d'organisation, et de fonctionnement du Groupe de Suivi du Marché (GSM).
 - Une annexe 8 décrivant l'objectif cible de desserte du RER FVG.
 - Une annexe 9 décrivant les propositions de caractéristiques recherchées pour le Matériel et le service à bord par la Région Rhône-Alpes
 - Une annexe 10 illustrant le diagramme du matériel Régiolis CEVA.

ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU MATÉRIEL

Le Matériel, objet de la Convention, est le Porteur Polyvalent de moyenne capacité quadri-

caisses en version électrique dit « Régiolis ». Il est fabriqué par la société ALSTOM (« le Constructeur »), en exécution du marché référencé n° 022001-00000000108 (« le Marché »), qui lui a été notifié par la SNCF le 5 octobre 2009.

Le descriptif de base et la liste des équipements et options retenues à ce jour (dits « CEVA ») sont respectivement présentés dans les annexes 1 et 2.

ARTICLE 4 – MAINTENANCE ET DETENTION DU MATERIEL

4-1 Eléments liés au coût de détention du matériel

Les éléments constitutifs des coûts de maintenance du Matériel peuvent être distingués selon qu'ils relèvent de l'offre technique du Constructeur retenu dans le Marché **(i)** ou de l'organisation de la maintenance par l'exploitant SNCF **(ii)**.

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

- La liste des organes majeurs proposés par le Constructeur, 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.

La SNCF procédera à un contrôle de certains temps d'opérations de maintenance indiqués par le Constructeur, lorsque l'avancée de la fabrication des premières rames du Matériel le permettra.

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 la SNCF :

La SNCF, en tant que mainteneur du Matériel dont elle est propriétaire, 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, et ce aux meilleures conditions financières pour la Région Rhône-Alpes.

Cette mission consiste à :

- identifier les moyens techniques nécessaires à la maintenance ;
- établir un plan d'investissements ;
- rechercher un plan de financement permettant de réaliser les investissements identifiés. Leurs financements éventuels par la Région pourront faire l'objet de conventions particulières. Dans tous les cas, la SNCF informera en amont la Région des aménagements à réaliser et des coûts liés ;
- 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.

L'évolution des données et préconisations du Constructeur relatives à la maintenance ainsi que l'évolution des estimations du coût de maintenance faite par la SNCF feront l'objet d'une information périodique auprès de la Région.

La mise en service du RER FVG est prévue en décembre 2019. La SNCF a la responsabilité d'anticiper les besoins de garage nécessaires au stationnement des rames construites dans l'attente de la réalisation définitive des infrastructures. La Région et la SNCF conviennent que :

- entre la livraison du matériel courant 2019 et la mise en service du service RER FVG prévue en décembre 2019 ;
- dans le cas où l'achèvement et/ou la mise en service de l'infrastructure seraient retardés par rapport au calendrier prévisionnel connu à ce jour (décembre 2019, sur lequel les Parties se sont appuyées pour signer la Convention) ;

une convention ad hoc sera conclue pour prendre en charge l'ensemble des coûts de non-exploitation (remisage, gardiennage, maintenance, nettoyage, etc.) du Matériel de sa livraison à sa mise en exploitation, et ce quel que soit le mode d'exploitation du RER FVG qui sera arrêté entre les autorités française et suisses organisatrices du transport ferroviaire de voyageurs.

4-2 Eléments liés aux installations de maintenance

La mise en service du Matériel nécessite des investissements dans des installations de maintenance afin que ces dernières puissent prendre en charge de manière adéquate la maintenance des nouvelles rames. Le détail des investissements nécessaires, leur coût et les modalités de financement de leur réalisation, feront l'objet d'une convention ad hoc entre la Région et l'exploitant retenu.

Les investissements requis comprennent en outre l'installation d'un pack outillage constructeur sur le site de maintenance.

Par ailleurs, il sera également nécessaire de mettre en œuvre des installations de nettoyage en bout de ligne, pour atteindre le niveau de service requis.

4-3 Documentation à remettre à la Région en cas de transfert de propriété du Matériel

La SNCF informera systématiquement le Constructeur de toute demande de transmission de documentation qui sera effectuée par la Région, lequel Constructeur se réservera le droit de déterminer au cas par cas, les conditions et les limites éventuelles du transfert de documentation s'il estime que les conditions de protection de son savoir-faire ne sont pas assurées. La transmission par la SNCF à la Région s'effectuera alors dans le respect de toutes clauses éventuelles de confidentialités imposées par la Constructeur.

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

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

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

Toutefois, ce suivi de l'exécution du Marché comporte des étapes pour lesquelles des choix,

relevant d'une décision de la SNCF, sont à opérer après avis de la Région (design et aménagements intérieurs tels que sièges, par exemple).

La SNCF fournit à la Région la liste de l'ensemble des équipements annexes destinés à être montés sur les rames du Matériel qu'elle envisage d'acquérir, en précisant leur nature, leur fonction et leur coût (Cf. annexe 2).

Un GSM est constitué, auquel la Région participe. La SNCF pilote ce groupe qu'elle réunit périodiquement, pour y présenter globalement l'avancement et les points d'évolution du Marché, spécifiquement et conformément à l'article 5.3 de la présente convention, l'état des amendements au Marché.

La SNCF informe périodiquement la Région, en GSM, 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, la SNCF recensera et justifiera de manière détaillée les évolutions éventuelles du montant de la subvention régionale, qui pourront être traitées par avenant à la présente convention après accord avec la Région.

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 Régiohis. De même, afin de lui permettre d'avoir de la visibilité sur les prises de rang dans le Marché, des commandes de matériels de la SNCF dont l'acquisition est financée par les autres Régions, la SNCF transmettra annuellement, à la demande de la Région, un fichier récapitulant les rangs de commandes attribués (après signature des conventions de financement avec les Régions). les délais de ces transmissions d'informations pourront être espacés différemment, après accord de la Région.

La Région ou la SNCF pourront obtenir, hors GSM, la tenue de réunions exceptionnelles sur des sujets déterminés.

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

La SNCF, propriétaire du Matériel acquis, assure le suivi technique et contractuel du Marché. La SNCF s'engage dans le cadre de ses négociations et relations contractuelles avec le Constructeur (y compris les mesures d'exécution et les avenants au Marché), ainsi qu'avec les autres prestataires ou fournisseurs, à faire ses meilleurs efforts pour limiter les effets de ses contrats sur les financements apportés par la Région au titre de l'acquisition du Matériel.

5-3 Mise en œuvre des amendements au Marché

5.3.1. Définition et financement des amendements au Marché

SNCF Mobilités informera la Région Rhône-Alpes 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 1/3 de la provision pour amendements techniques soit 900 000€.

A défaut de réponse de la Région Rhône-Alpes sous un délai d'un mois à compter de la réception du courrier, l'amendement est réputé accepté.

Les amendements au Marché se décomposent en 4 groupes :

1. Les amendements consécutifs à des aléas techniques externes au matériel 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 la SNCF et/ou à la Région, en particulier du fait de la capacité que devra avoir le Matériel à circuler sur des infrastructures ferroviaires suisse et française.

Ces amendements au Marché sont financés par imputation sur la provision pour évolution du Marché, ci-après désignée par « la Provision » dont le montant est précisé 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 GSM. Un récapitulatif annuel sera transmis par écrit à la Région, par l'intermédiaire du GSM, 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 Convention.

3. Les amendements relevant de l'obligation de sécurité contractualisés directement par la SNCF avec le Constructeur.

La SNCF disposera de toute latitude pour les amendements au Marché relevant directement de la sécurité. Ces amendements, contractualisés dans le Marché au titre de la sécurité, seront automatiquement imputés sur la Provision. L'information de la Région se fera *a posteriori* selon les mêmes règles qu'un amendement consécutif à un aléa technique ou une obligation réglementaire.

4. Les amendements contractualisés directement par la SNCF 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, la SNCF 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 la SNCF à la Région est validé par celle-ci : en accord avec la Région, il est financé soit au travers de la Provision, soit par avenant à la présente convention.
- Cas 2 : l'amendement proposé par écrit par la SNCF à la Région est refusé par celle-ci : dans ce cas, l'amendement ne donne lieu à aucun subventionnement par la Région. Si la SNCF décide sa mise en œuvre, cela ne pourra en aucun cas empêcher la cession éventuelle du matériel à la Région. Dans cette éventualité, la valeur résiduelle des équipements issus de tels amendements sera alors prise en

compte à l'occasion de ladite cession, s'ils ne peuvent être déposés ou si la Région en souhaite le maintien.

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 DEUX ET DEMI POUR CENT (2,5 %) des frais variables.

L'évolution annuelle de la consommation de la Provision, qui est spécifique pour les rames Régiolis CEVA, est examinée dans le cadre du GSM et sera transmise à la Région, par l'intermédiaire de ce dernier.

La SNCF fournira à la Région, à la livraison de la première rame du Matériel, un bilan détaillé de la consommation de la Provision réalisée jusqu'à cette date de livraison. Sur la base de ce bilan, les Parties se concerteront pour définir une éventuelle évolution du taux de la Provision.

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

En dehors de cette première étape de revoyure, en fonction de l'évolution des montants affectés à la Provision, l'ajustement du taux relatif à la Provision pourra, après accord de la Région, être revu, sur la base d'un bilan détaillé de la SNCF. A défaut d'accord entre les Parties, le litige relèvera dans son mode de résolution des stipulations de l'article 15 de la Convention.

ARTICLE 6 – SUIVI DE LA LIVRAISON ET RECEPTION DU MATERIEL

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

Sauf à ce que les Parties en conviennent différemment, la SNCF adresse à la Région, pour chaque rame devant être réceptionnée, une notification écrite de la date prévisionnelle de livraison de la rame du Matériel par le Constructeur à la SNCF, dans un délai de 15 jours ouvrés suivant la connaissance de cette date. La SNCF informe impérativement par écrit la Région, avec un préavis de 8 jours ouvrés, de la date d'arrivée de chaque rame à l'établissement matériel gestionnaire, et l'invite à venir constater son état.

Si Région Rhône-Alpes ne peut être représentée, une réception unilatérale de la rame sera réalisée par la SNCF.

6-2 Validation de l'aptitude au service commercial

Conformément aux termes du Marché, la SNCF prononce la validation de l'aptitude au service commercial d'une rame du Matériel, lorsque celle-ci 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 un défaut de shuntage,
- 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.

La SNCF informera la Région de la date de validation de l'aptitude au service commercial pour chaque rame livrée, dans la mesure où un éventuel retard dans son obtention est susceptible de déclencher une prolongation de sa durée de garantie.

6-3 Transmission d'informations d'ordre financier

La SNCF transmettra, à la livraison de chaque rame du Matériel, une estimation de sa Valeur Origine avec le détail de sa constitution (montant des équipements fournis par la SNCF, part des frais d'ingénierie immobilisés, ...). C'est en effet cette valeur qui est prise en compte, notamment, pour le calcul de différents impacts fiscaux afférents aux rames.

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

Au moment de la liquidation du Marché, la Valeur Origine 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

Chaque rame est garantie durant 24 mois après validation de son aptitude au service commercial (Cf. article 6.2).

La garantie prend en charge les défauts de fonctionnement des rames dans leur utilisation normale.

A chaque sortie de garantie générale de l'une des rames du Matériel, la SNCF en informera la Région à condition que la SNCF soit toujours en possession de la rame considérée.

Par ailleurs, la SNCF informe périodiquement la Région, dans les conditions décrites à l'article 5, du comportement de la série à laquelle appartiennent les rames du Matériel.

6-5 Information en cas de retard de livraison du Matériel

La SNCF identifiera les causes des retards de livraison des rames du Matériel et les communiquera par écrit à la Région, dans un délai de 15 jours à compter de la connaissance du retard.

La Région, en tant qu'Autorité Organisatrice, ne supportera pas les charges supplémentaires d'exploitation liées aux retards de livraison des rames du Matériel dont la responsabilité du retard serait imputable à la SNCF (résultant de sa mission d'ingénierie ferroviaire, gestion des calendriers d'exécution, formation des personnels, etc.).

ARTICLE 7 – MISE EN SERVICE DU MATERIEL

7-1 Calendrier d'aptitude du Matériel à assurer un service commercial

Le calendrier prévisionnel de livraison du Matériel par le Constructeur, qui figure ci-dessous, a été établi conformément aux besoins prévisionnels d'exploitation du RER FVG, en tenant compte de l'achèvement et de la mise en service, à bonne date, de l'infrastructure à réaliser pour ce faire, dont le respect du calendrier est indépendant des Parties.

Eu égard aux diverses opérations effectuées par la SNCF sur les rames du Matériel qui lui sont livrées par le Constructeur, pour les rendre aptes à assurer un service commercial, et compte tenu de la période des roulements commutables, le calendrier prévisionnel d'aptitude des rames du Matériel à assurer un service commercial étant arrêté sous réserve des stipulations de l'article 6.2 ci-avant, le service commercial su RER FVG pourrait être assuré comme suit :

Date de livraison prévue au Marché	Date prévisionnelle de premières circulations commerciales	Nombre de rames Régiolis en version CEVA
Juillet 2019	Décembre 2019 (*)	2 rames
Août 2019	Décembre 2019 (*)	2 rames
Septembre 2019	Décembre 2019 (*)	4 rames
Octobre 2019	Décembre 2019 (*)	3 rames
Novembre 2019	Décembre 2019 (*)	6 rames

(*) 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 et au dispositif de shuntage.

7-2 Retard dans la mise en service

7.2.1. Retard dans l'aptitude du Matériel à assurer un service commercial du fait d'approvisionnements des fournitures SNCF

La SNCF avisera la Région dès lors qu'elle aura connaissance de problèmes d'approvisionnement des équipements qu'elle doit fournir au Constructeur pour qu'il les installe sur les rames du Matériel (équipements de sécurité tels que équipements bi-standard ERTMS+KVB et radio sol-train, tels que définis dans l'annexe 2).

Dans cette hypothèse la SNCF se rapprochera du Constructeur pour connaître l'incidence éventuelle de ces retards d'approvisionnement sur le calendrier de livraison des rames du Matériel stipulé ci-avant (article 7-1) et communiquera à la Région les informations obtenues dans les meilleurs délais.

La SNCF indiquera alors à la Région si les décalages dans le calendrier de livraison des rames, dus aux retards dans l'approvisionnement de ces équipements, sont imputables ou non à la SNCF, avec l'argumentaire qui sied en pareille circonstance.

Si les décalages dans le calendrier de livraison des rames sont imputables aux retards dans l'approvisionnement de ces équipements, du fait des fournisseurs de la SNCF, celle-ci s'engage à verser à la Région des indemnités selon les stipulations de l'article 10 ci-après.

7.2.2. Autres retards

La SNCF s'organise et fait le nécessaire pour réunir l'ensemble des moyens nécessaires au respect du calendrier de mise en service commercial du Matériel convenu entre les Parties, comme stipulé à l'article 7.1 ci-avant.

Dans l'hypothèse où, du seul fait de la SNCF, une ou plusieurs rames du Matériel n'étant pas mise(s) en service commercial comme convenu, il apparaîtrait que ce retard a généré un préjudice pour le service du RER FVG (perte de confort, de capacité ou de temps de parcours...), la SNCF versera à la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice du service, une indemnité qui sera arrêtée d'un commun accord entre les Parties, en fonction de l'évaluation

du préjudice faite par la Région et proposée à la SNCF.

L'indemnité ainsi arrêtée ne saura s'ajouter à d'éventuelles indemnités du même type qui pourraient avoir été fixées dans le cadre du futur contrat d'exploitation du RER FVG, dont les termes et conditions sont inconnus à la signature de la Convention.

L'indemnité convenue sera réglée par la SNCF à la Région, selon des modalités à définir entre les Parties.

En cas de retard dans la mise en service commercial du Matériel résultant d'une carence du Constructeur, il sera fait application des stipulations de l'article 10 ci-après, traitant des indemnités versées par ce dernier.

En cas de retard dans la mise en service commercial du Matériel imputable à la fois à la SNCF et au Constructeur, il sera fait application, respectivement des stipulations du présent article 7.2.2 et de l'article 10 ci-après.

ARTICLE 8 – MODALITÉS DE FINANCEMENT

8-1 Coût d'acquisition du Matériel

A la signature de la Convention, le Constructeur a garanti à la SNCF, qu'en dépit d'un nombre insuffisant de commandes de rames Régiolis que la SNCF lui a notifié, il ne majorera pas les coûts stipulés au Marché pour les rames Régiolis CEVA.

Le coût prévisionnel d'acquisition du Matériel est détaillé en Annexe 2 (hors compléments susceptibles d'être apportés à cette annexe 2, qui seraient à prendre en compte par voie d'avenant à la Convention). Il s'élève, en Euros HT, aux conditions économiques du Marché (CE juin 2008) à : **186 153 313 €**.

COUTS* en Euros HT (CE 2008)	Coût unitaire *	Coût 17 rames
Prix unitaire constructeur (Frais Variables)	6 185 000	105 145 000 €
Frais fixes rames versions standard (132 738 000€) répartis sur 235 rames (hors SAV)	564 843	9 602 323 €
Frais fixes rames lié au développement diagramme Périurbain (1 470 000€) répartis sur 27 rames	54 444	925 556 €
Frais Fixes développement rame CEVA (y compris ERTMS) (30 990 000€) répartis sur 17 rames	1 822 941	30 990 000 €
Frais fixe de service Après-vente (14 907 000€) partagés sur 235 rames	63 434	1 078 379 €
Frais variables (de fonctionnement) de Service Après-vente (selon planning de livraison des rames)	17 647	300 000 €
Options	1 425 660	24 236 228 €
Dont Frais Fixes spécifiques CEVA	996 471	16 940 000 €
Dont Autres Frais Fixes	75 240	1 279 078 €
Dont Frais Variables	353 950	6 017 150 €
Equipements de Sécurité (Liste en annexe 2)	311 300	5 292 100 €
Provision pour évolution du Marché affectable au Matériel (2,5% du prix unitaire des rames)	154 625	2 628 625 €
Frais d'Ingénierie génériques (article 8-3-1-1)	172 359	2 930 103 €
Frais d'Ingénierie spécifiques aux rames CEVA (article 8-3-2)	177 941	3 025 000 €
TOTAL		186 153 313 €

* les frais fixes relatifs aux rames CEVA et aux options spécifiques CEVA, en application du Marché, sont repris aux CE de juin 2008 et sont actualisables à la date de passation de la commande de la SNCF au Constructeur (Cf. Annexe 5). Une estimation de l'actualisation à intervenir sur ces coûts a été prise en compte dans les coûts affichés dans le tableau.

Cette estimation sera revue pour une prise en compte des valeurs effectives des actualisations, dès que celles-ci seront connues après notification de la commande des 17 rames au Constructeur. Les modalités de prise en compte de cette actualisation seront arrêtées, si les Parties en sont d'accord, dès le premier avenant à formaliser à la Convention.

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 des coûts fixes et variables prévues au Marché, les Parties ont convenu de procéder à une estimation en Euros courants des coûts d'acquisition du Matériel, sur la base des indices réels entre juin 2008 et juin 2014, puis sur une hypothèse d'évolution annuelle de 3%. Sur cette base, le coût prévisionnel du Matériel s'élève à 221 164 114 € HT, soit un montant estimé de 13 009 654 € par rame.

Remarque :

ENSEMBLE DES COÛTS	PAR RAME*	COÛT 17 RAMES*
TOTAL Annexe 4A	13 009 654 €	221 164 114 €

(*)Remarque : le coût prévisionnel, arrêté aux CE de décembre 2014 serait de 201 415 621 € soit 11 847 978 € par rame.

Le détail de tous les coûts est précisé dans la fiche de prix en Annexe 2.

Répartition des coûts de Service Après-Vente (SAV) :

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 :

La somme totale des Frais Fixes et Frais Variables est répartie comme suit :

- Prise en charge par chaque Autorité Organisatrice des Transports (AOT) des frais correspondant à un site de SAV « local » aux conditions économiques de juin 2008, soit 530 000 € HT par site + 48 000 € HT par trimestre supplémentaire au-delà de 28 mois.
- Répartition des frais du SAV « central », au prorata du nombre de rames commandées par la SNCF pour chaque AOT dans le total des rames commandées ; le montant des frais du SAV « central » étant la différence entre le montant total des frais (fixes et variables) de SAV dus au Constructeur et la somme des frais de SAV « local », aux conditions économiques de juin 2008.
- Répartition du total des révisions des frais variables générés par les 11 premiers centres de SAV, au prorata du nombre de rames commandées par la SNCF pour les 11 Régions concernées.
- A compter du 12ème centre de SAV, prise en charge de l'intégralité de la révision des frais variables générés par le centre de SAV de l'AOT 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 répartition 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, l'utilisation d'un site de SAV existant ne donne lieu à paiements 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 réparti 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 ont généré ces trimestres.
- Le SAV central (différence entre le montant total des frais de SAV locaux et le montant total des frais de SAV dus au constructeur) est réparti entre toutes les AOT du programme Régionalis, 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 3ème AOT vient à utiliser un site de SAV existant déjà utilisé par les rames financées par deux autres AOT et ainsi de suite... ».

Les coûts mentionnés dans le tableau ci-dessus prennent en compte l'hypothèse d'un SAV positionné en territoire Suisse, dont le coût est majoré par rapport aux éléments évoqués ci-dessus.

Compte tenu de ces règles de répartition du financement des SAV, à la signature du présent avenant, le montant à financer par la Région s'élève 1 378 379 € (CE juin 2008), comme stipulé dans le tableau de coûts ci-dessus (répartis en frais fixes et frais variables).

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

La SNCF et le Constructeur ont convenu d'un mécanisme permettant d'améliorer les prix unitaires des matériels Régionalis en fonction des volumes commandés dans le Marché. Ce mécanisme comprend à la fois une première réduction des prix des matériels par tranche de 100 matériels et à partir du 200^{ième} matériel.

Le mécanisme comprend également, à partir du 400^{ième} matériel notifié, un réajustement a posteriori des prix des 400 premiers matériels. Ainsi dès le 400^{ième} matériel notifié, le Constructeur adressera un avoir à la SNCF relatif à ce réajustement pour les matériels déjà payés, tous les matériels non encore facturés verront leur prix baisser. Dans le cas où la commande n'atteindrait pas 400 rames mais dépasserait 200, un avoir sera émis au prorata du nombre de matériels commandés. La révision de prix sera ajustée en fonction du prix final des matériels.

La Région et la SNCF conviendront, dès le 400^{ième} matériel notifié, des modalités de répercussion des révisions de prix sur la subvention due par la Région dans l'échéancier de l'Annexe 4 par voie d'avenant à la Convention..

8-3 Frais d'ingénierie SNCF

8-3-1 Frais d'ingénierie « génériques »

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, la rédaction du présent article est la suivante.

8-3-1-1 : La SNCF reçoit une **subvention** de la part des **Régions** destinée à couvrir ses **frais d'ingénierie** liés à l'acquisition de matériels Régiolis. 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 7¹ et pour un potentiel de commande de 1 000 rames.

Toute demande d'études de la Région Rhône Alpes n'entrant pas dans le cadre d'application de l'annexe 7 n'est pas régie par le présent article et devra être reprise par voie d'avenant à la convention entre la Région et la SNCF.

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€, à répartir sur les 199 premières rames commandées, soit 151 759 € par rame,
- Une part variable des frais d'ingénierie de 20,6 M€, à répartir sur les 1 000 rames du Marché, soit 20 600 € par rame

En conséquence, pour les 199 premières rames commandées, la SNCF recevra des Régions, et en particulier de la Région Rhône Alpes, en contribution à la couverture de ses frais d'ingénierie, une subvention de 172 359 € par rame.

8-3-1-2 : Le **seuil de 199 rames** étant atteint, de manière à assurer une équité de contribution de l'ensemble des Régions au financement des frais d'ingénierie de la SNCF, il est mis en place un mécanisme de répartition de l'ensemble de la part fixe des frais d'ingénierie (30,2 M€).

Ce mécanisme prévoit que, à partir de la 200ème rame commandée par la SNCF, les Régions subventionnent le même montant de frais d'ingénierie que pour les 199 premières rames. En conséquence :

- à partir de la 200ème rame commandée, et pour chaque rame commandée, la SNCF procède, pour l'ensemble des Régions, au reversement d'un montant de 151 759 €, correspondant aux frais fixes initiaux des 199 premières rames. 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 les nouvelles commandes, lors d'un Groupe de Suivi de Marché, la SNCF informe les Régions de l'arrêté des commandes au titre des conventions de financement et des montants de frais d'ingénierie devant leur être reversés, au titre de la partie fixe des frais d'ingénierie.
- Le montant de la régularisation afférente à chaque Région est alors imputé sur l'appel de fonds de subvention qui intervient à la suite, dans l'échéancier prévisionnel de versement des acomptes de subvention, stipulé dans la convention qui la lie à la SNCF. A défaut d'appel de fonds dans l'année, la SNCF reverse à la Région le montant de la

¹ L'annexe 7 de chaque convention est constituée de l'Annexe 1 du Protocole SNCF/ARF du 4 mai 2012.

régularisation dans les trois mois suivant l'arrêté annuel évoqué ci-dessus.

La prise en compte de ce mécanisme sera mis en œuvre par voie d'avenant au titre de la Convention

8-3-1-3: Il convient de rappeler que la part de frais d'ingénierie, dans le coût d'acquisition de chaque rame, n'intègre pas les **études préalables à l'admissibilité sur le réseau** qui, selon 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 RFF².

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.

8-3-2 Frais d'ingénierie « spécifiques » du Matériel

Dans le cas spécifique des rames Régiolis CEVA, il existe des frais d'Ingénierie spécifiques liés aux développements correspondants, dont le montant total est de 3 025 000 (CE juin 2008).

8-4 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 de ces nouveaux matériels, la Région s'engage à verser une subvention à la SNCF à hauteur du coût hors taxes d'acquisition du Matériel, soit **186 153 313 € aux CE de juin 2008, correspondant à 221 164 114 €** aux conditions économiques courantes prévisionnelles dont le chiffrage est détaillé en Annexe 2 et repris à l'article 8-1 ci-avant.

Le coût unitaire d'acquisition du Matériel, tel qu'indiqué en Annexe 2, pourra varier en fonction des amendements complémentaires (Cf. article 5.3) qui peuvent intervenir par voie d'avenant à la Convention.

8-5 Pièces de rechange

La SNCF assure le financement et l'anticipation d'un stock de pièces de rechange nécessaires aux différentes versions de matériels Régiolis commandées. La SNCF est propriétaire de ces pièces. L'éventuelle cession du Matériel à la Région n'entraînera pas en elle-même transfert de propriété des pièces de rechanges ainsi acquises par la SNCF.

S'il advenait que tout ou partie du Matériel vienne à être cédé(e) à la Région (sort du Matériel), les modalités d'une éventuelle cession à la Région d'un certain nombre de pièces de rechange seront déterminées entre les Parties.

ARTICLE 9 – MODALITÉS DE REGLEMENT

9-1 Échéancier des versements

La Région s'engage à verser la subvention stipulée à l'article 8-4 par acomptes, conformément à l'échéancier prévisionnel en euros courants en annexe 4A, qui est basé sur les prévisions de dépenses de la SNCF.

Les appels de fonds seront adressés par la SNCF à la Région par lettre recommandée avec accusé de réception.

² Devenu maintenant « SNCF Réseau ».

L'actualisation progressive de la subvention sera effectuée aux échéances stipulées en annexe 4A, en application des stipulations des Annexes 5 et 2 de la Convention.

L'annexe 4A tenant compte d'une estimation des révisions des prix de 3% par an (comme stipulé dans 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 du montant du premier appel de fond de la SNCF qui suit la connaissance des indices définitifs ayant permis de faire les calculs réels d'actualisation.

A chacun des appels de fonds correspondants à chacune des actualisations ci-dessus, il sera tenu compte des éléments suivants :

- 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 en application des stipulations de l'article 8-3.

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

- De la Provision pour évolution du Marché,
- 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.

En tout état de cause, nonobstant les stipulations ci-dessus, la SNCF procédera à un lissage de l'ensemble des frais fixes au titre du nombre de rames commandées, conformément à l'article 9-2.

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.

En cas de retard, dès que SNCF Mobilités aura été informée par le Constructeur d'un retard supérieur à 3 mois dans la livraison des rames du Matériel par rapport au planning repris à l'article 7, les Parties pourront convenir, par voie d'avenant à la Convention, d'un nouveau calendrier de versement de la subvention de la Région (cf. annexe 4), dans un plafond de 30% du prix unitaire constructeur des rames concernées par le retard.

S'il apparaissait ensuite que le rythme de versement de la subvention de la Région doive être ajusté pour tenir compte de la réalité des nouvelles modalités de paiement de la SNCF au Constructeur arrêtées dans un nouvel avenant au Marché, les Parties procéderaient à nouveau par voie d'avenant à la Convention (sur un périmètre pouvant aller au-delà du plafond des 30% du prix unitaire constructeur des rames concernées par le retard).

9-2 Obligation d'information de la SNCF

A la livraison de la 400ième rame commandée par la SNCF, il sera procédé à la rédaction d'un nouvel avenant tenant compte :

- de la réactualisation des coûts du Marché,

- de la répartition du montant des frais fixes sur le nombre total de caisses ou rames commandées dans le Marché,
- de la répartition du montant des frais d'ingénierie SNCF en application des stipulations de l'article 8-3,
- du montant des pénalités acquittées par le constructeur et les fournisseurs de la SNCF, le cas échéant.

9-3 Conditions de règlement

Les appels de fonds donnent lieu au versement des subventions correspondantes par la Région au profit de la SNCF, dans les 30 jours suivant leur réception, sur le compte n° 30001 00064 000000 36012 62 ouvert au nom de 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 30 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.

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, quel qu'en soit le motif, y compris s'il résulte de retards d'approvisionnement en équipement bi standard (ERTMS+KVB), radio sol-train et de tous équipements liés à la circulation sur le réseau et non fournis par le Constructeur³, constitue un facteur d'altération possible du bon fonctionnement des services du RER FVG dont la Région est l'Autorité Organisatrice.

En conséquence, pour tenir compte de ce facteur, la SNCF s'engage à affecter au projet d'acquisition du Matériel, en compensation du préjudice subi par la Région, une indemnité égale au montant de l'ensemble des indemnités, pénalités et autres sanctions pécuniaires acquittées auprès de la SNCF après que cette dernière ait fait ses meilleurs efforts pour les obtenir, selon les modalités suivantes :

- D'une part, la SNCF 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 la SNCF, acquittées par le constructeur auprès de la SNCF après que cette dernière ait fait ses meilleurs efforts pour les obtenir :
 - du Constructeur auprès de la SNCF (*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.*) ;
 - du fournisseur de l'équipement bi standard (ERTMS+KVB), radio sol-train et tous équipements liés à la circulation sur le réseau et non fournis par le Constructeur⁴.

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

³ Par exemple les équipements embarqués du Système d'Aide à l'Exploitation SAE.

⁴ Dans la mesure où ces pénalités existent dans les marchés de ces fournitures

- D'autre part, une indemnité égale aux pénalités comptabilisées en exploitation (*notamment les pénalités versées par le Constructeur à la SNCF au titre des éventuels retards de livraison des rames par rapport au calendrier du Marché, ou les pénalités versées par les fournisseurs de la SNCF au titre d'éventuels retard de livraison*) fera l'objet d'un titre de recettes émis spécifiquement par la Région à l'attention de la SNCF pour le montant correspondant, que cette dernière lui aura signifié lors du calcul du solde définitif.

Dans le cadre du règlement du solde de la subvention due par la Région au titre de la Convention, la SNCF s'engage à établir un relevé faisant apparaître le montant de l'ensemble des sanctions stipulées ci-dessus et des coûts spécifiques induits par les retards, qui sera communiqué à la Région.

ARTICLE 11 - AFFECTATION DU MATÉRIEL

Le Matériel sera affecté au service public ferroviaire du RER FVG.

L'utilisation éventuelle du Matériel, de manière régulière, dans le cadre d'autres dessertes (du TER Rhône Alpes ou du TER des Régions limitrophes, en particulier) fera l'objet d'accords écrits spécifiques entre toutes les parties concernées et sera spécifiée dans la convention d'exploitation spécifique du RER FVG.

ARTICLE 12 – DESTRUCTION TOTALE OU PARTIELLE D'UNE RAME DU MATÉRIEL

En cas de destruction totale d'une rame du Matériel, hors cas de force majeure, la SNCF s'engage à chercher dans les meilleurs délais, sur demande de la Région, un matériel ferroviaire de capacité équivalente. À défaut d'avoir identifié dans un délai de 6 mois un tel matériel disponible sous deux ans au plus et après concertation avec la Région, la SNCF s'engage, à financer tout ou partie de l'acquisition d'un matériel ferroviaire de remplacement, le tout cependant, dans la limite d'une valeur au maximum égale à la valeur nette comptable de la rame détruite, calculée selon les règles comptables, notamment d'amortissement, appliquées à la SNCF à la date de sa destruction, abstraction faite des indemnisations que la SNCF pourrait éventuellement obtenir par ailleurs.

En cas de destruction partielle d'une rame du Matériel, hors cas de force majeure, la SNCF s'engage (si la réparation de la rame est possible), sur demande de la Région, à financer à ses propres frais, les travaux de réparation nécessaires à la remise en service de la rame, dans la limite d'une valeur au maximum égale à la valeur nette comptable de la rame détruite, calculée selon les règles comptables, notamment d'amortissement, appliquées à la SNCF à la date de sa destruction, abstraction faite des indemnisations que la SNCF pourrait éventuellement obtenir par ailleurs.

Dans le cas de destruction totale ou partielle d'un matériel relevant de la force majeure, la SNCF informera la Région par écrit en précisant la nature de l'événement et ses conséquences. Les Parties conviendront alors des mesures à prendre pour assurer la continuité du service ferroviaire.

ARTICLE 13 – PROPRIETE DU MATERIEL

Le Matériel, dont le financement de l'acquisition est l'objet de la Convention, sera propriété de la SNCF. Son équipement et ses options spécifiques le destinent à être exploité pour le service public ferroviaire du RER FVG.

ARTICLE 14 – DATE D'EFFET - DUREE DE LA CONVENTION

La Convention prendra effet à compter de sa signature par l'ensemble des parties.

Les clauses relatives au financement de l'acquisition du Matériel resteront en vigueur jusqu'à la liquidation du Marché entre la SNCF 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, objet de la Convention, sous réserve de l'application des stipulations ci-avant (articles 12 et 13).

ARTICLE 15 - RÈGLEMENT DES LITIGES

Tout litige auquel pourrait donner lieu la conclusion, l'interprétation, l'exécution ou la cessation de la présente convention, qui ne pourrait être résolu de manière amiable entre les Parties sous un délai de 3 mois suivant sa constatation par voie recommandée par la partie la plus diligente, est de la compétence exclusive du Tribunal Administratif de Lyon.

ARTICLE 16 - INFORMATION

La SNCF s'engage à mentionner le 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.).

Fait à Lyon, le _____ en deux exemplaires.

Pour la Région, Le Président du Conseil Régional Rhône Alpes	Pour la SNCF, La Directrice de l'Activité TER Rhône Alpes
--	--

Jean-Jack QUEYRANNE

Laurence EYMIEU

DESCRIPTIF DU MATERIEL

UTILISATION COMMERCIALE

Le descriptif du matériel ci-dessous est celui tel que prévu dans le cadre du Marché SNCF-Constructeur, hors adaptations ultérieures.

Stratégie de gamme :

Le porteur polyvalent Régiolis 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 dite « Régionale ».

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.

Carte d'emploi des matériels :

- Sur l'ensemble du réseau RFN (écartement normal) pour les versions bimodes (B et BB) du Porteur Polyvalent; sur réseau électrifié RFN, 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 :

Matériel conçu pour la conduite à agent seul.

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.

ces équipements (travail sur les matières) sera transparent et conçu pour éviter les chocs avec la tête.

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 du réseau ferré national.

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, sécurité des infrastructures et des systèmes de transport.

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

Famille	Critères - Diagramme Régional		Exigence SBU	Offre BAFO du 12-05-2009	Commentaires
1 Exploitation	Attelage automatique (opérations d'attelage et de dételage réalisables par un seul agent)		Requis	Conforme	
	Temps d'inversion de la conduite (hors déplacement de l'agent de conduite et impacts ERTMS)		< 3'		
	Matériel apte à la conduite à agent seul			Conforme	
2 Accès au réseau	Aptitude en déclivité		35‰ (44‰ pour les PPMZ)	conforme	masse intégrant une marge de 4%
	Aptitude en courbe	Voies principales	150 m	96 m	
		Centres de maintenance (V<30 kl/h)	80 m		
	Charge à l'essieu en CN (t)		17	17	
	Masse VOM de la rame	PPM BB		149	
		PPM Z		128	
		PPG BB		225	
		PPG Z		193	
	Masse CN de la rame	PPM BB		165	
		PPM Z		146	
PPG BB			251		
PPG Z			222		
3 Capacité	Nombre de places assises (dont strapontins)	PPM	220	220	
		assises fixes		184	
		strapontins		36	
	Circulation en UM	PPG	330	354	
		assises fixes		306	
		strapontins		48	
Circulation en UM	US, UM2, UM3	oui	oui		
	UM4	1 engin à vide	oui		

Famille	Critères - Diagramme Régional	Exigence SBU	Offre BAFO du 12-05-2009	Commentaires			
4	Nombre de retards > 4min pour 1 000 000 km	PPM BB	12	14,0			
	Hypothèses : Valeurs à 24 mois, distance parcouru par rame en moyenne de 12 500 km/mois, fonctionnement des BB avec une répartition de 50% en Z et 50% en X	PPM Z	10	14,0			
		PPG BB	20	16,0			
		PPG Z	14	16,0			
Fiabilité	Nombre de retraits de rame pour 1 000 000 km	PPM BB	1,7	1,7			
	Hypothèses : Valeurs à 24 mois, distance parcouru par rame en moyenne de 12500 km/mois, fonctionnement des BB avec une répartition de 50% en Z et 50% en X	PPM Z	1,3	1,5			
		PPG BB	2,9	2,3			
		PPG Z	2,0	1,6			
5	Evolutivité	PPM vers PPG		conforme	40 mm de parois		
	Longueur de la rame (m)	PPM	73,0	71,8			
		PPG	110,0	109,9			
	Largeur de la rame (m) à 1 m au dessus du plancher			2,845			
	Largeur des couloirs (m)		0,6	0,600			
	Largeur de passage au niveau de l'intercirculation			0,620			
	Longueur de plate-forme (m)			1,72			
	Largeur int. de plate-forme (m) au niveau du plancher			2,70			
	Surface de la plate-forme (m ²) au plancher			4,644			
	Architecture	Largeur de l'intercirculation (m)		0,8		1,7	Intercirculation(s) permettant de : <ul style="list-style-type: none"> • Respecter les contraintes d'ambiance acoustique • Maintenir une continuité visuelle entre les 2 caisses • Circuler sans encombre avec des bagages • Mettre en place un dispositif de condamnation de caisse
						0,5/0,7	
						0%	
	Longueur de l'intercirculation (m)				Les zones à planchers bas disposeront : <ul style="list-style-type: none"> • A proximité directe des accès, d'espaces favorisant les échanges, la station debout, assis-debout et assis sur strapontins ou sièges à assise relevable, adaptés aux trajets de courte durée • De places assises confortables lorsque ces zones sont éloignées des accès • D'espaces destinés à l'accueil des voyageurs en fauteuil roulant et des vélos / skis 		
	Pente maximale en plate-forme (%)						
	Taux de plancher "bas" (% longueur utile/longueur totale) - (hors PPP 50%)	PPM	65%	84%			
		PPG	65%	90%			

Nombre de caisses	PPM		4
	PPG		6
Nombre de bogies	PPM		5
	PPG		8

Annexe 1 (suite)

Famille	Critères - Diagramme Régional	Exigence SBU	Offre BAFO du 12-05-2009	Commentaires
6 Accessibilité	PPM	4	4	Plates-formes accessibles de plain-pied pour des quais à 550 mm. Elles seront équipées : • De barres montoires disposées de part et d'autre de la porte qui permettront de faciliter la montée ou la descente dans le cas de quais bas • De barres et de poignées de maintien disposées dans divers endroits de la plate-forme afin de permettre le voyage en station debout dans de bonnes conditions de maintien et de sécurité Elles permettent la montée de vélos Elles peuvent être équipées de strapontins et/ou appui ischiatique Elles seront recouvertes au sol de tapis gratte-pieds afin de minimiser, en cas de pluie, l'apport d'eau dans les escaliers et au sol des espaces voyageurs
	PPG	6	6	
	Hauteur de porte (m)	2,3	2,05	
	Largeur de porte (m)	1,3	1,3	

Famille	Critères - Diagramme Régional	Exigence SBU	Offre BAFO du 12-05-2009	Commentaires
6 Accessibilité	Durée d'ouverture/fermeture (s)	10	11 s	<ul style="list-style-type: none"> • Mécanismes de porte non visibles des voyageurs tout en restant facilement accessibles pour les agents de maintenance • Le processus d'ouverture et de fermetures des portes d'accès doit pouvoir être assuré en totalité depuis la cabine de conduite, y compris en UM. En cas de défaillance du système de rétro vision, le mécanicien pourra assurer la fermeture des portes depuis la cabine en assurant la surveillance visuelle des quais depuis des fenêtres ouvrantes disposées sur les 2 faces latérales • Un système d'éclairage intégré illuminera le quai au droit de chaque porte d'accès (sécurité des voyageurs, visibilité par le système de surveillance). • Le comble lacune doit être indépendant de la porte (une défaillance du comble lacune ne doit pas avoir d'impact sur l'ouverture de la porte) • En cas d'arrêt en ligne, les portes seront verrouillées par défaut • Les portes seront individuellement condamnables par les ASCT ou les ADC en cas de dysfonctionnement ou pour permettre la condamnation d'une caisse. Cette condamnation devra être signalée aux voyageurs • Impossibilité de s'accrocher ou de se suspendre à l'extérieur du matériel (portes fermées) • Zone 800-1200 mm sur la porte réservée pour le positionnement des boutons (pas de voyant, ... dans cette zone)
	- échange de 20% de la capacité totale sur un arrêt	30"	conforme	
	- échange de 50% de la capacité totale (CN) sur un arrêt	1'	conforme	
	- l'évacuation de tous les voyageurs sur un arrêt	1'30"	conforme	
	Lacune verticale 550 mm en alignement	50	20	
	Lacune Horizontale quai 550 mm en alignement	entre 160 et 190	171	
	Nombre de plateformes accessibles UFR	conforme STI	1	

Famille	Critères - Diagramme Régional	Exigence SBU	Offre BAFO du 12-05-2009	Commentaires	
7	Vitesse maxi en palier	160 km/h	conforme	Accélération résiduelle à 160 km/h < 5 cm/s ² pour certaines versions thermiques (donnée d'offre)	
	Vitesse en rampe de 33‰ (profil compensé)	100 km/h (Z)			
	Vitesse en pente de 33‰ (profil compensé)	100 km/h (Z)			
	Limite de sollicitation de l'adhérence en Traction	0	conforme		
	Niveau de performance restant en cas d'une avarie de la chaîne de traction (circuit en aval des organes de type disjoncteur ou transformateur)	75%	conforme		
	Puissance (kW) à la caténaire ou arbre moteur diesel (en hiver)	PPM BB	X	1256	Puissance maximale appelée avec les aux au max : 1240 kW
		PPM Z en CA	Z	2270	
		PPM BB en CA	Z	2270	
		PPG BB	X	1860	Puissance moteur maxi : 1800 kW
		PPG Z	Z	3390	
Puissance maxi (KW/t) à la jante	PPM BB	12	10		
	PPM Z	12	12		
	PPG BB	12	10		
	PPG Z	12	12		
Accélération moyenne en CN entre 0 et 50 km/h (m/s ²)	PPM BB th.	0,7	0,57		
	PPM Z	1,0	0,94		
	PPG BB th.		0,54		
	PPG Z	< 0,98	0,88		
Performances	Parcours de référence du CDC PPM (été):				
	Le Mans - Nantes	PPMZ 25kV	<109 min	102,4	
	Lyon - Modane	PPMZ 1500V	<135.5 min	132,8	
	Paris Granville	PPM BB th.	<160.5 min	156,7	
	Nombre d'essieux moteurs	PPM		4	
		PPG		6	
	Nb essieux moteurs / nb essieux	PPM		4/10	
		PPG		6/16	

Famille	Critères - Diagramme Régional		Exigence SBU	Offre BAFO du 12-05-2009	Commentaires
8	Climatisation	diffusion	par le plafond	conforme	
		mise en température	<2h	conforme	
		Réglage	à la caisse	conforme	
		commande	cabine (ADC) et extérieur	conforme	
	Pas des sièges en file (mm)		875	875	
	Pas des sièges en vis-à-vis (mm) 2nde/1ère		1800/1900	1800	
	Largeur d'un siège (mm)		450	450	
	hauteur d'assise		500		
	type de siège			à pied	
	Taux de places surélevées	PPM		30%	
		PPG		35%	
	Places UFR	Toutes versions	2	2	
	Hauteur de salle		2200	2000 à 2440	
	Ratio de place avec vision gênée par un trumeau				
Confort	Ratio m² de surface vitrée par m de salle			0,45 à 0,74	
	Nombre de WC par rame - PPM		2	2	
	Nombre de WC par rame - PPG		3	3	
type de climatisation voyageurs		plafond	plafond capteur CO2	complétée par un chauffage au plancher	
9	Niveau sonore à l'arrêt (dB)	en salle Z	58	62	
		en salle BB	60	62	
		en plate-forme	62	63-64	
	Niveau sonore à 160km/h (dB)	en salle Z	63	68	
		en salle BB	63	69-71	
		en plate-forme	68	69-70	
Niveau sonore environnement à l'arrêt	en gare Z	62	62		
	en gare th	67	70		
Acoustique	Niveau sonore environnement à 160km/h à 7,5 m et à 3,5 m de hauteur	en mode Z	87	92-93	91-92 à 1,2m de hauteur (PPM - PPG)
		en mode th	87	92-93	

Famille	Critères - Diagramme Régional		Exigence SBU	Offre BAFO du 12-05-2009	Commentaires
10	Durée de vie	Structure	30 ans	conforme	
		Aménagements intérieurs	mi-vie	conforme	
		Revêtements intérieurs	10 ans	conforme	
	Caractéristiques de maintenabilité	Taux de détection des pannes de type A ou B	≥ 95%	conforme	
		Taux de détection des pannes de type C	≥ 80%	conforme	
		Périodicité des examens	≥ 56 jours	conforme	
		Périodicité des visites	≥ 240.000 km	conforme	
		Maintenance corrective de niveau technique 2	8 jours (Z) 4 jours (B)	conforme	
		Localisation des examens	Hors bâtiment	conforme	
	Dispositions constructives	Génératrice (power pack)	nbre sur PPM		4
nbre sur PPG				6	
transformateur principal traction		nbre sur PPM		2	
		nbre sur PPG		3	
		puissance unitaire kVA sur PPM		740	
		puissance unitaire kVA sur PPG		740	
Moteur/alternateur de traction		technologie		synchrone	
		pilotage essieux		indépendant	indépendant
	Intensité de captage pantographe avec un archet à bandes en carbone		<1800 A	I =2400 A	
	Dispositif logistique lourd				

Famille	Critères - Diagramme Régional		Exigence SBU	Offre BAFO du 12-05-2009	Commentaires
11 Developpement durable	Loi de résistance à l'avancement sur PPM BB régional en CN	A en daN	≤0,98.M	154	
		B en daN/ (km/h)	≤0,01.M	1,65	
		C en daN/ (km/h) ²	≤0,0358	0,0395	
	Rendement de la chaîne de traction de 60 à 160 km/h	1,5kV	> 0,85	0,852	
		25kV	> 0,82	0,857	
		thermique (sortie arbre moteur)	> 0,82	0,832	
	Taux d'émission de CO2 en g CO2/voyageur.km	PPM thermique	réduction émissions de CO2	23g	
		PPM électrique 25kV-1,5kV		2,1g - 1,4g	
	Pollution Moteur thermique	technologie étape IIIB : Diminution de 44% des HC et Nox Diminution de 52% des particules	III B FAP	III B FAP	
	Matériaux utilisés	caisse	matériaux recyclables	acier carbone acier inox aluminium	
	taux de recyclabilité	% de masse	taux maxi	85%	
taux de valorisabilité	% de masse	taux maxi	90%		

LISTE DES EQUIPEMENTS FOURNIS PAR LA SNCF

Liste et prix estimés (non actualisés) des équipements fournis par la SNCF (CE 2008)

Fournitures	Estimation Coût à la rame (€) *	Total 17 rames (€) *
Equipement bistandard ERTMS bistandard baseline 3 (y compris fonction Euroloop)	311 300	5 292 100
Equipement radio sol train à transmission de données		

* montant estimé, actualisable aux conditions économiques des marchés respectifs de ces équipements

ANNEXE 2 : Fiche de prix CE juin 2008 avec options demandées par la Région (1/3)

FICHE DE PRIX - MATERIEL REGIOLIS - REGION		CEVA				
Capacité		PPM				
Mode de traction		Z				
Diagramme		Périurbain				
CE		juin-08				
Rang de commande		entre 1 et 200				
Nombre de rames commandées		17				

Désignation	Type de Frais	Montant		Coût par rame (en €)	Coût total (en €)		
COUTS CONSTRUCTEURS + amendements							
Coût d'une rame Z 4 caisses 7 portes CEVA BAFO	FV	6 185 000	par rame	6 185 000	105 145 000		
Frais fixes constructeurs liés aux versions PPM et PPG Z et BIBI	FF	145 000 000	répartis sur	235 rames	617 021	10 489 362	
Frais fixes liés au développement diagramme périurbain confortable (option OS40) sur rames PPM Z	FF	1 470 000	répartis sur	27 rames	54 444	925 556	
Frais développement rame CEVA 7 portes	FF	17 800 000	répartis sur	17 rames	1 047 059	17 800 000	
Rôle promoteur sécurité par ATSA	FF	11 336 000	répartis sur	17 rames	666 824	11 336 000	
	FV	97 050	par rame		97 050	1 649 850	
Frais de fonctionnement du SAV Hypothèse = livraison des rames en 4 mois	FV	300 000	répartis sur	17 rames	17 647	300 000	
Options spécifiques CEVA	OS4 comble lacune à toutes les portes	FF	0	compris base CEVA	17 rames	0	0
		FV	0	compris base CEVA		0	0
	OA73 BAUE	FF	590 000	répartis sur	17 rames	34 706	590 000
		FV	5 900			5 900	100 300
	- Passage à la vague - Ajout du 1500 V - Exigence Nationale 38 Suisse	FF	4 949 000	répartis sur	17 rames	291 118	4 949 000
		FV	251 000			251 000	4 267 000
	OA74 Essais compression	FF	373 000	répartis sur	17 rames	21 941	373 000
OA75 Essai vents traversiers	FF	282 000	répartis sur	17 rames	16 588	282 000	
Options de base	OA7 ajout de caméras	FF	140 000	répartis sur	235 rames	596	10 128
		FV	0	compris base CEVA		0	0
	OA19 commande d'avertisseur au pied	FF	45 000	répartis sur	235 rames	191	3 255
		FV	0	compris base CEVA		0	0
	fourniture certificat STI versions France	FF	2 460 000	répartis sur	235 rames	10 468	177 957
	OA9 micro main libre	FF	98 000	répartis sur	235 rames	417	7 089
		FV	0	compris base CEVA		0	0
	OS54 Aide conduite	FF	300 000	répartis sur	235 rames	1 277	21 702
OA18 désaccouplement	FF	199 000	répartis sur	235 rames	847	14 396	
OA28 serrure tactile WC	FF	45 000	répartis sur	235 rames	191	3 255	
	FV	0	compris base CEVA		0	0	
Options SIVE	OA8p Un écran en plateforme	FF	820 000	répartis sur	235 rames	3 489	59 319
		FV	0	compris base CEVA		0	0
	OA45 Intermodalités	FF	270 000	répartis sur	235 rames	1 149	19 532
OA44 Echange sol-bord	FF	270 000	répartis sur	235 rames	1 149	19 532	

ANNEXE 2 (Suite) : Fiche de prix CE juin 2008 (2/3)

OA47 Annonce extérieure différenciée droite / gauche	FF	0	compris base CEVA	17 rames	0	0	
	FV	0	compris base CEVA		0	0	
OA3	FF	690 000	répartis sur	37 rames	18 649	317 027	
Conformité STI tunnel	FV	0	compris base CEVA		0	0	
OS8 Dispositif de comptage	FF	335 000	répartis sur	179 rames	1 872	31 816	
	FV	0	compris base CEVA		0	0	
OS22' Première classe	FF	111 850	répartis sur	59 rames	1 896	32 228	
	FV	0	compris base CEVA		0	0	
OS32 Suppression de WC	FF	227 000	répartis sur	41 rames	5 537	94 122	
	FV	0	compris base CEVA		0	0	
OS19 vélo base (2 espaces par rame)	FF	190 000	répartis sur	225 rames	844	14 356	
	FV	0	compris base CEVA		0	0	
OS44' Valisette SNCF pour UFR	FF	32 500	répartis sur	125 rames	260	4 420	
	FV	0	compris base CEVA		0	0	
Avenants - amendements	OA95 Dédoublement du voyant comble-lacune en cabine	FF	108 600	répartis sur	235 rames	462	7 856
		FV	0	compris base CEVA		0	0
	OS94 SOCLE	FF	180 000	répartis sur	235 rames	766	13 021
	OA71 Amendement client n°1 Poubelles en plateforme	FF	101 000	répartis sur	235 rames	430	7 306
		FV	0	compris base CEVA		0	0
	Impact du nouvel arrêté du 23/07/2012	FF	105 500	par rame	235 rames	449	7 632
	Modification du logiciel radio passage à la version 1J5	FF	200 000	répartis sur	235 rames	851	14 468

Autres Coûts

Provision amendements techniques 2.5% du prix unitaire des rames Proposé par SNCF à l'AO	FV	154 625	par rame		154 625	2 628 625
Provisions frais d'ingénierie SNCF	FF	3 025 000	par rame	17 rames	177 941	3 025 000
	FV	172 359	par rame		172 359	2 930 103
Accompagnement de SNCF pour le développement et la mise au points des équipements de sécurité par Alstom	FF	7 260 000	répartis sur	17 rames	427 059	7 260 000
Fourniture Equipements de sécurité	FF	5 930 000	répartis sur	17 rames	348 824	5 930 000
	FV	279 000	par rame		279 000	4 743 000
	FV	32 300	par rame		32 300	549 100

Actualisation

Actualisation des frais fixes Hypothèse à 12 %		5 336 500	répartis sur	17 rames	313 912	5 336 500
---	--	-----------	--------------	----------	---------	-----------

Total coûts REGIOLIS aux conditions économiques de juin 2008					10 950 195	186 153 313
Total coûts REGIOLIS aux CE2014					11 847 978	201 415 621
Total coûts REGIOLIS aux conditions économiques courantes					13 009 654	221 164 114

ANNEXE 2 (Suite) : Fiche de prix CE juin 2008 (3/3)

Commentaires

- 1 Le SIVE fonctionne actuellement selon les dispositions prévues pour toutes les Régions. Une étude de faisabilité et des frais complémentaires pourraient être nécessaires s'il fallait adapter ce fonctionnement selon les exigences suisses (notamment informations sur la circulation en Suisse).
Le prix des installations nécessaires au sol pour faire fonctionner le SIVE communicant n'est pas intégré.
- 2 Le montant indiqué pour les fournitures des équipements de sécurité (FV de 279000€) est un estimatif. Ce montant ne constitue pas un maximum et pourrait être revu à la hausse.
- 3 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. Un seul site SAV est prévu. L'hypothèse pour les livraisons est un site en Suisse (douanes) et une cadence conformes au contrat. En cas de SAV en France le montant sera de 150000€
- 4 Les options proposées dans cette fiche de prix sont les options les plus couramment levées. La Région devra définir les options complémentaires qu'elle souhaite comme par exemple : le pelliculage extérieur, les cadres publicitaires, les portes d'intercirculation, les espaces vélos supplémentaires...
- 5 Les frais variables sont révisables. Les frais fixes des options non commandées sont actualisables. Une estimation des prix révisés et actualisés est reprise dans cette fiche de prix
- 6 Les frais d'ingénieries sont estimés. Ils comprennent :
 - une part (FV) frais "génériques" communs par rame, selon le protocole en SNCF et ARF
 - un part (FF) frais "spécifiques" liée aux options nouvelles développées pour les rames CEVA
- 7 Au cas où Alstom se verrait confier par Stadler pour le projet CEVA la mise en œuvre d'un EQS Bistandard ERTMS/KVB, les frais fixes seraient susceptibles de diminuer d'un montant égal à 2542000 € HT
- 8 Le coût de la modification du logiciel radio version 1J5 est une estimation
- 9 Les FF des EQS (5 930 000€) sont en euros de septembre 2013
- 10 Option 1500V/passage à la vague/exigence nationale Suisse décomposée comme suit :
 - 1500V : FF= 1575762€ et FV=194199€ par rame;
 - passage à la Vague : FF= 1654451€ et FV = 30346€ par rame;
 - Exigence Nationale Suisse 38 : FF = 1718788€ et FV =26455€ par rame

ANNEXE NON CONTRACTUELLE

Plan de management proposé par SNCF Mobilités

Projet d'accueil des rames REGIOLIS CEVA

Objectif : « Réussir la mise en service et la maintenance des REGIOLIS CEVA pour le mois de septembre 2019 sous condition d'une commande des rames en mars 2015 au plus tard ».

Le projet d'accueil des REGIOLIS CEVA sera « rattaché » aux comités déjà existants en interne SNCF, en particulier pour le suivi et la gestion de tous les sujets concernant la livraison et l'homologation des REGIOLIS.

Quelle organisation projetée ?

Instance	Pilote	Participants	périodicité	Raison d'être
COTEC Matériel	Chef de Projet Local Matériel	Chef de projet National Direction Régions et Intercité, Chef de Projet National Matériel, Responsables de lots.	Mensuelle	Suivi de la livraison des matériels avec Chef de Projet National, Suivi de l'homologation des Matériels en France et en Suisse, Interface avec les instances locales.
CODIR TER Rhône Alpes	Chef de Projet Local Matériel	DATER, Directeurs d'établissement et Chef de Projet SNCF RER FVG	Mensuelle	Gestion du planning régional/global, Suivi lots Techniques, Analyse des points critiques et décisions.
COFIL SNCF Réseau / SNCF Mobilité	Chef de Projet SNCF RER FVG	SNCF Réseau, SNCF Mobilité	Trimestrielle	Idem précédent, en interface avec l'infra. Inscription à l'ordre du jour des sujets Matériels en tant que besoin.

- Si besoin d'évoquer et de statuer sur un sujet en lien avec les AO, le sujet sera inscrit à l'ordre du jour des instances existantes : COTEC RER FVG / CODIR RER FVG / COFIL RER FVG.
- Travail régulier avec CFF dans le cadre du lot Matériel du Projet RER FVG (cf feuille de route Matériel).

Il est entendu que du point de vue exploitation ce projet concerne les deux EF CFF et SNCF qui exploiteront le RER à travers une filiale commune.

Interlocuteurs.

Pilote du Projet : DATER de l'Activité TER Rhône Alpes.

Chef de Projet National Direction Générale Régions et Intercité en charge :

- du suivi global du Marché REGIOLIS (Groupes de Suivi Marché entre autre).
- de l'homologation du matériel portée par SNCF sur le RFN,
- du suivi de l'homologation sur le réseau ferré Suisse portée par Alstom,
- de l'étude et maintien en service opérationnel des rames.

Chef de Projet National de la Direction du Matériel en charge du pilotage des sujets techniques avec Alstom :

- Spécifications et suivi technique des rames spécifiques CEVA,
- Planning de livraison des rames,

Il est assisté du Centre d'Ingénierie du Matériel, qui valide la conformité des choix techniques par rapport au cahier des charges, et du Technicentre Industriel de Nevers pour la partie Maintenance / Soutien Logistique Intégré.

Chef de projet Local Matériel au sein de TER Rhône Alpes en lien avec le Chef de Projet SNCF RER FVG :

- Préparation du déploiement et de l'organisation de la Maintenance des REGIOLIS CEVA en interface avec les métiers tels que la conduite, la maintenance, l'accompagnement, les escales et SNCF Réseau.
- Anime et veille le suivi du planning de déploiement, propose les actions nécessaires au respect du planning,
- Décline, en lien avec les interlocuteurs concernés, la politique de Maintenance des REGIOLIS CEVA.

Les interlocuteurs identifiés au 19/03/2015 :

- Pilote du Projet : Laurence Eymieu,
- Chef de Projet National Direction Générale Régions et Intercité : Jean Louis Zanini,
- Chef de Projet National de la Direction du Matériel : Gervais Gaborit,
- Chef de Projet SNCF RER FVG : Sandrine Malbrun,
- Chef de Projet Local Matériel au sein de TER Rhône Alpes : Jérôme Leroy.

17 PPM Zs PIU		Rhône Alpes CEVA			
CALENDRIER DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS POUR L'ACQUISITION DES RAMES REGIOLIS					
milliers d'euros C.E. courantes		3,00% par an		frais fixes / 235 rames (index. réel avant 01/06/2014)	
DATES D'APPEL DE FONDS	PREVISION LIVRAISONS RAMES	MONTANTS VERSEMENTS	CUMUL SUBVENTIONS	A titre indicatif dont Cumul Part Constructeur dont Cumul Part SNCF	
1/09/2015		17 000,000	17 000	12 885	3 780
1/10/2015		-	17 000	12 885	3 900
1/11/2015		1 000,000	18 000	12 885	4 019
1/12/2015		-	18 000	12 885	4 138
1/01/2016		32 500,000	50 500	44 597	4 371
1/02/2016		-	50 500	45 854	4 603
1/03/2016		3 100,000	53 600	45 854	4 835
1/04/2016		3 100,000	56 700	48 531	5 067
1/05/2016		-	56 700	51 209	5 299
1/06/2016		-	56 700	51 209	5 531
1/07/2016		1 700,000	58 400	51 209	5 763
1/08/2016		-	58 400	51 209	5 995
1/09/2016		2 500,000	60 900	52 152	6 227
1/10/2016		4 100,000	65 000	54 160	6 839
1/11/2016		-	65 000	56 168	7 450
1/12/2016		-	65 000	56 168	7 682
1/01/2017		-	65 000	57 111	7 915
1/02/2017		-	65 000	57 111	8 148
1/03/2017		2 600,000	67 600	57 111	8 382
1/04/2017		1 500,000	69 100	59 078	8 615
1/05/2017		-	69 100	60 417	8 848
1/06/2017		-	69 100	60 417	9 081
1/07/2017		2 000,000	71 100	60 417	9 314
1/08/2017		-	71 100	61 674	9 547
1/09/2017		-	71 100	61 674	9 780
1/10/2017		1 500,000	72 600	62 302	10 013
1/11/2017		4 400,000	77 000	62 302	10 246
1/12/2017		-	77 000	62 302	10 479
1/01/2018		-	77 000	62 302	10 766
1/02/2018		-	77 000	65 519	11 054
1/03/2018		-	77 000	66 147	11 341
1/04/2018		-	77 000	66 147	11 629
1/05/2018		-	77 000	66 147	11 916
1/06/2018		-	77 000	66 147	12 204
1/07/2018		2 100,000	79 100	66 147	12 491
1/08/2018		-	79 100	66 147	12 779
1/09/2018		-	79 100	66 147	13 066
1/10/2018		5 500,000	84 600	66 147	13 354
1/11/2018		4 400,000	89 000	66 147	13 641
1/12/2018		-	89 000	70 164	14 688
1/01/2019		29 800,000	118 800	99 615	14 755
1/02/2019		14 700,000	133 500	103 631	15 581
1/03/2019		7 000,000	140 500	116 976	17 167
1/04/2019		9 300,000	149 800	123 001	18 373
1/05/2019		-	149 800	131 033	19 959
1/06/2019		-	149 800	131 033	20 026
01/07/2019 (1) (2)	2	6 600,000	156 400	137 314	20 093
01/08/2019 (1) (2)	2	8 340,000	164 740	145 511	20 160
01/09/2019 (1) (2)	4	12 940,000	177 680	158 061	20 227
01/10/2019 (1) (2)	3	14 360,000	192 040	172 187	20 293
01/11/2019 (1) (2)	6	15 960,000	208 000	192 590	20 360
1/12/2019		-	208 000	198 907	20 427
1/01/2020		13 060,000	221 060	199 911	20 427
1/09/2021		-	221 060	200 737	20 427
1/10/2021		-	221 060	200 737	20 427
1/11/2021 (3)		104,114	221 164	200 737	20 427
TOTAUX	17	221 164,114		200 737,23	20 426,89
(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 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 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					

17 PPM Zs PiU				Rhône Alpes CEVA	
CALENDRIER DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS POUR L'ACQUISITION DES RAMES REGIOLIS					
				frais fixes / 235 rames	
en milliers d'euros C.E. 2008					
DATES D'APPEL DE FONDS	PREVISION LIVRAISONS RAMES	MONTANTS VERSEMENTS	CUMUL SUBVENTIONS	A titre indicatif	
				dont Cumul Part Constructeur	dont Cumul Part SNCF
1/09/2015		17 000,000	17 000	12 885	3 716
1/10/2015			17 000	12 885	3 828
1/11/2015		1 000,000	18 000	12 885	3 941
1/12/2015			18 000	12 885	4 053
1/01/2016		32 500,000	50 500	42 099	4 267
1/02/2016			50 500	43 285	4 481
1/03/2016		3 100,000	53 600	43 285	4 695
1/04/2016		3 100,000	56 700	45 962	4 910
1/05/2016			56 700	48 640	5 124
1/06/2016			56 700	48 640	5 338
1/07/2016		1 700,000	58 400	48 640	5 552
1/08/2016			58 400	48 640	5 766
1/09/2016		2 500,000	60 900	49 529	5 980
1/10/2016		4 100,000	65 000	51 537	6 506
1/11/2016			65 000	53 545	7 031
1/12/2016			65 000	53 545	7 245
1/01/2017			65 000	54 435	7 459
1/02/2017			65 000	54 435	7 673
1/03/2017		2 600,000	67 600	54 435	7 887
1/04/2017		1 500,000	69 100	56 366	8 100
1/05/2017			69 100	57 705	8 314
1/06/2017			69 100	57 705	8 528
1/07/2017		2 000,000	71 100	57 705	8 742
1/08/2017			71 100	58 891	8 956
1/09/2017			71 100	58 891	9 169
1/10/2017		1 500,000	72 600	59 484	9 383
1/11/2017		4 400,000	77 000	59 484	9 597
1/12/2017			77 000	59 484	9 811
1/01/2018			77 000	59 484	10 067
1/02/2018			77 000	62 318	10 323
1/03/2018			77 000	62 911	10 579
1/04/2018			77 000	62 911	10 836
1/05/2018			77 000	62 911	11 092
1/06/2018			77 000	62 911	11 348
1/07/2018		2 100,000	79 100	62 911	11 604
1/08/2018			79 100	62 911	11 860
1/09/2018			79 100	62 911	12 116
1/10/2018		5 500,000	84 600	62 911	12 373
1/11/2018		4 400,000	89 000	62 911	12 629
1/12/2018			89 000	66 927	13 507
1/01/2019		29 800,000	118 800	96 379	13 568
1/02/2019		14 700,000	133 500	100 395	14 251
1/03/2019		7 000,000	140 500	113 108	15 557
1/04/2019		9 300,000	149 800	119 132	16 552
1/05/2019			149 800	127 165	17 858
1/06/2019			149 800	127 165	17 918
01/07/2019 (1) (2)	2	3 600,000	153 400	130 571	17 979
01/08/2019 (1) (2)	2	5 300,000	158 700	135 721	18 040
01/09/2019 (1) (2)	4	6 800,000	165 500	142 415	18 100
01/10/2019 (1) (2)	3	9 700,000	175 200	151 783	18 161
01/11/2019 (1) (2)	6	10 900,000	186 100	160 240	18 222
1/12/2019			186 100	165 925	18 282
1/01/2020			186 100	166 929	18 282
1/09/2021			186 100	167 646	18 282
1/10/2021			186 100	167 646	18 282
1/11/2021 (3)		53,313	186 153	167 871	18 282
TOTAUX	17	186 153,313		167 870,96	18 282,35
(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 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 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					

ANNEXE 5

Actualisation et évolution des prix

Formules d'Actualisation et révision des prix du Marché

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 5 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	Coefficient Raccordnt *	Nouveau Coefficient Raccordnt *
Lmb2	Petites barres rondes en acier non alliés de qualité	INSEE	Lmb3	nov-08	Petites barres rondes en acier non alliés de qualité	INSEE	001559090	1,5818	1,8397916
			Lmb4	nov-12	Petites barres rondes en acier non alliés	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	Produits en caoutchouc et en plastique	INSEE	00849987	0,9581	0,9983917
			IPCP2	nov-08	Produits en caoutchouc et en plastique	INSEE	001569870	1,0292	
			IPCP3	nov-12	Produits en caoutchouc et en plastique	INSEE	001652054	1,0125	
Ttm2	Pdts plats laminés à froid non revêtus en acier alliés de qualité	INSEE	Ttm3	nov-08	Pdts plats laminés à froid non revêtus acier non alliés de qualité	INSEE	001559213	1,3464	1,7053502
			Ttm4	nov-12	Pdts plats laminés à froid non revêtus acier non alliés de qualité	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 cuiv)	av-10	Demi produit cuivre ou alliages	INSEE	001558847	1,0439	
			Cf5 (1/2 pdt cuiv)	nov-12	Demi produit cuivre ou alliages	INSEE	001653447	1,8083	
FSD2	Frais et services divers 2	Le Moniteur							
lchttts	Coûts horaires du travail	INSEE	lchttts (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 NON CONTRACTUELLE

Note d'organisation et de fonctionnement du Groupe du Suivi du Marché

I/ Raison d'être – Missions

Mis en place afin de 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 4 réunions par an.

Un compte rendu sera rédigé par la SNCF et validé par les membres lors du GSM suivant.

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.

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

- 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.

ANNEXE NON CONTRACTUELLE

Objectifs cibles d'utilisation du Regiolis CEVA

La performance attendue du matériel Regiolis CEVA, en considérant que toutes les autres composantes du système ferroviaire intégré en France et en Suisse fonctionnent nominalement, est décrite ci-dessous.

Un schéma d'exploitation, appelé « réticulaire E1 » (cf. annexe 1), a été validé par les partenaires du RER franco-valdo-genevois, qu'il est prévu de mettre en œuvre en heures de pointe.

Il s'agit de répondre aux objectifs de desserte suivants :

- 6 trains par heure et par sens entre Annemasse et Genève-Cornavin, dont 4 trains de type RER gérés par les autorités organisatrices françaises (Conseil Régional Rhône-Alpes) et suisses (Canton de Genève et Canton de Vaud) et 2 trains suisses « grande ligne » en provenance de Lausanne, gérés par les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) pour le compte de la Confédération Helvétique, aujourd'hui en terminus à Genève-Cornavin, qui seront prolongés jusqu'à Annemasse à l'horizon CEVA,
- 2 trains par heure et par sens sur les branches de l'étoile d'Annemasse, et ce jusqu'à Evian, Saint-Gervais et Annecy,
- 1 train par heure et par sens sur la branche de Bellegarde,
- Correspondances quai à quai en gare d'Annemasse,
- Correspondances à La-Roche-sur-Foron pour assurer l'ensemble des destinations.

En heures creuses, le niveau de service peut être défini de la manière suivante :

- 4 trains de type RER par heure et par sens entre Annemasse et Genève Cornavin gérés par les autorités organisatrices françaises (Conseil Régional Rhône-Alpes) et suisses ;
- 1 train par heure et par sens entre Annemasse et Evian d'une part, et entre Annemasse et St Gervais d'autre part, et 1 train / 2h jusqu'à Annecy, soit dans le détail :
- 2 trains / 2h, dont 1 train direct entre Evian et Genève – Cornavin ;
- 2 trains / 2h, dont 1 train direct entre St-Gervais et Genève – Cornavin ;
- 1 train / 2h direct, entre Annecy et Genève – Cornavin ;
- 3 trains / 2h, dont 2 trains directs entre La Roche-sur-Foron et Genève-Cornavin ;
- 1 train / 2h entre Annecy et Saint-Gervais ;
- 1 train / 2h et par sens sur la branche de Bellegarde ;

- Correspondances quai à quai en gare d'Annemasse ;
- Correspondances à La Roche-sur-Foron pour assurer l'ensemble des destinations.

Les performances du matériel retenu doivent répondre aux temps de parcours prévus au « réticulaire E1 » en desservant toutes les gares intermédiaires, dont voici quelques exemples :

- Annemasse – Genève Cornavin : 22 minutes.
- Thonon – Genève Cornavin : 56 minutes.
- Evian – Genève - Cornavin : 1h06.
- La Roche-sur-Foron – Genève Cornavin : 42 minutes.
- Saint-Gervais – Genève Cornavin : 1h34.
- Annecy – Genève Cornavin : 1h26.
- Saint-Gervais - Annecy : 1h28.
- Bellegarde – Annemasse : 35 minutes.

Le parc de matériel roulant doit permettre de mettre en œuvre les objectifs énoncés ci-dessus en contribuant à atteindre un objectif de ponctualité de 92 %, les trains considérés comme ponctuels sont ceux qui entrent en gare avec moins de 3 minutes de retard. Le dimensionnement du parc a été conçu par SNCF Mobilités de manière à ce que le matériel conduise à ce que les usagers du RER FVG ne voyagent pas plus de 10 minutes debout, en situation nominale comme en situation perturbée.

ANNEXE NON CONTRACTUELLE

Propositions de caractéristiques recherchées pour le matériel et le service à bord

Document mis à jour 12 mai 2015		
Propositions de caractéristiques recherchées pour le matériel et le service à bord		
ATTENDUS SUR LE SERVICE A BORD ET LE MATERIEL		
les voyageurs doivent être informés à bord : en situation normale et perturbée par plusieurs dispositifs (sonore, visuel)	Info voyageurs statique en France et en Suisse : info monomodale et multimodale	espaces à bord pour affichages permanents (carte du réseau), pour affiches périodiques (PTA), plan de correspondances (matériel dédié), etc
	Info voyageurs dynamique en France et en Suisse info sonore et visuelle en situation normale et perturbée à la fois en cas de retard et/ou de non-respect de la capacité des trains (compatibilité PMR)	dispositif d'annonce des arrêts et de géolocalisation des rames (GPS) ou balise sur les voies Enjeu d'info voyageurs mais également pour l'exploitation
Le matériel doit permettre de voyager dans de bonnes conditions de confort	Capacités à bord en situation nominale : capacités offertes par le matériel devant permettre de faire face aux fréquentations attendues (modèle multimodal)	respect des obligations : trajet où tout le monde doit être assis, avec néanmoins une tolérance où les usagers pourraient voyager debout pendant pas plus de 10 minutes
	Capacités en situation perturbée : capacités offertes par le matériel devant permettre de faire face aux fréquentations en situation exceptionnelle (grèves, événements festifs, etc)	respect des obligations : trajet où tout le monde doit être assis, avec néanmoins une tolérance où les usagers pourraient voyager debout pendant pas plus de 10 minutes
Présence d'un espace avec une tranquillité spécifique et un confort supérieurs		aménagements intérieurs susceptibles d'être propres à la 1ère classe (présence de cale-pieds, de sièges inclinables, d'accoudoirs, de tablettes rabattables plus grandes, de sièges plus larges, de porte coulissante, de liseuses, de prises, de sièges colorés différemment)
	Toilettes à bord	présence d'une toilette à bord accessible PMR par rame, en état de fonctionnement ; toilette écologique, protectrice de l'environnement
	Températures agréables à bord	présence climatisation - chauffage
	espaces bagages	porte-bagages en hauteur pour des valises et espaces multifonctions amovibles (bagageries dans des espaces spécifiques de dimension de type 55X35X25cm, porte-skis en période hivernale, vélos, etc)
	poser ses vêtements	présence d'un porte-manteau pour 2 sièges
	Eclairage	présence d'espaces de manière à pouvoir lire sans difficulté (liseuses, etc) et stores en état de fonctionnement
	Possibilité de réserver un espace pour manger dans le train ou entreposer des objets devant soi	présence de tablettes rabattables en face de chaque siège (plus grandes en 1ère classe)
	Alimentation électrique	possibilité de recharger ou brancher les équipements électriques et informatiques du type téléphones, ordinateurs portables, etc : prises électriques en état de fonctionnement, en 2nde et 1ère classe
	Aptitude aux connexions en Wifi	à étudier, suivant les performances du réseau et les évolutions technologiques à horizon de mise en service du RER FVG
Distribution / tarification	Distribution à bord	pas de demande particulière à ce stade.
	Identification des places assises	aucune place numérotée envisagée
Animation / commerce	Assurer des ventes nourriture boisson à bord	possibilité d'une collation à bord, à travers un distributeur ou une machine à café par exemple, ou vente à bord ambulante.
	Espace revues de presse	possibilité d'espaces pour entreposer des porte-revues
Propreté	Bon état des sièges, des vitres, du sol : propre, non tagué	type de revêtements intérieurs et d'espaces permettant un entretien facile (peu de recoins), etc .
	Présence de poubelles	présence d'une poubelle pr 2 sièges, fermée ou ouverte, avec tri sélectif ou non
Accès	espaces vélos	espaces multifonctions amovibles (vélos, bagageries dans des espaces spécifiques de dimension de type 55X35X25cm, porte-skis en période hivernale, etc)
Image	Livree extérieure propre et anti-tag et image liée à la qualité des espaces intérieurs	à travailler ultérieurement, en particulier avec le Canton de Genève
	Couleur des sièges	recherche de coloris des sièges communs à l'ensemble de la flotte du RER FVG
Sûreté	Assurer une tranquillité et une sécurité à bord Aspects prévention , intervention, information (affichage numéro de tel plateforme secours...)	dispositif de sécurité et vidéosurveillance
Autre équipement pour pilotage	Suivi des fréquentations à bord des trains et au jour le jour	équipement de comptages automatiques sur l'ensemble de la flotte, exploitables en France comme en Suisse
	Suivi de la consommation énergétique des trains	équipement en compteurs d'énergie obligatoire
Accessibilité PMR	Réglementation / STI	équipements permettant de respecter les normes STI en vigueur en France et en Suisse ; bome d'appel d'urgence fonctionnelle en France et en Suisse
Flux	Possibilité de voyager debout en sécurité Embarquement à bord facilité et sécurisé : limite maximale de lacune à admettre	existence de poignées permettant de se tenir debout dans le train

