



**CONVENTION RELATIVE AU FINANCEMENT
DU PROGRAMME INDUSTRIEL VISANT A PROLONGER DE
6 ANS L'EXPLOITATION DE 45 VOITURES CORAIL ET A
ETUDIER LA MISE EN ŒUVRE D'UNE OPERATION DE
FIABILISATION DES 32 LOCOMOTIVES CORAIL DU PARC DE
L'ACTIVITE TER AUVERGNE RHÔNE-ALPES**

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code des transports,

Vu la convention d'exploitation TER conclue entre SNCF Voyageurs et la Région Auvergne - Rhône-Alpes pour la période 2017 - 2022, et notamment son annexe P1 Convention cadre pour le programme pluriannuel d'investissements approuvé par la délibération du Conseil Régional n°1033 du 30 novembre 2017,

Vu le budget de la Région Auvergne - Rhône-Alpes

ARTICLE 1 -	OBJET DE LA CONVENTION.....	4
ARTICLE 2 -	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	5
ARTICLE 3 -	PIECES CONTRACTUELLES.....	5
ARTICLE 4 -	MATERIEL CONCERNE	5
ARTICLE 5 -	CARACTERISTIQUES DU PROGRAMME A REALISER	5
ARTICLE 6 -	ROLE DE SNCF VOYAGEURS DANS LA REALISATION DU PROGRAMME.....	6
ARTICLE 7 -	CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME.....	6
ARTICLE 8 -	MODALITÉS DE FINANCEMENT	7
ARTICLE 9 -	MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION PAR LA REGION	7
9.1.	Échéancier des versements prévisionnels	7
9.2	Conditions de règlement.....	8
ARTICLE 10 -	FORCE MAJEURE ET CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES	8
ARTICLE 11 -	PROPRIETE DES ETUDES ET CONFIDENTIALITE	9
11.1.	Propriété et réutilisation des études	9
11.2	Confidentialité	Erreur ! Signet non défini.
ARTICLE 12 -	INCIDENCE SUR LE COMPTE TER RÉGIONAL.....	11
ARTICLE 13 -	MODIFICATION DE LA CONVENTION	11
ARTICLE 14 -	COMMUNICATION.....	12
ARTICLE 15 -	CADUCITE DE LA SUBVENTION	12
ARTICLE 16 -	REGLEMENT AMIABLE ET JURIDICTIONS COMPETENTES	12

ENTRE

La Région Auvergne Rhône Alpes, ci-après désignée par « **la Région** », dont le siège est à l'Hôtel de Région, 1, esplanade François Mitterrand, CS20033, 69269 LYON Cedex 2, représentée par Monsieur Laurent WAUQUIEZ, Président du Conseil régional dûment habilité par délibération n° du du Conseil régional,

D'une part,

et

SNCF Voyageurs, Société anonyme au capital social de 157 789 960 euros, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le n° 519 037 584, dont le siège est 9 rue Jean-Philippe RAMEAU, à Saint-Denis (93200), représentée par Monsieur Alain THAUVETTE, Directeur Régional TER Auvergne – Rhône-Alpes, dûment habilité à cet effet,

Ci-après dénommée « **SNCF Voyageurs** »,

D'autre part,

Ci-après désignées ensemble par « les Parties ».

Il a été convenu ce qui suit :

PRÉAMBULE

A la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, le parc TER Auvergne-Rhône-Alpes est composé de 32 locomotives et 225 voitures Corail.

Tel que prévu dans la convention d'exploitation TER 2017-2022 et notamment dans son annexe P1 la convention cadre pour le programme pluriannuel d'investissement, les évolutions prévisionnelles en matière de desserte ferroviaire pour les années 2018 à 2022 définies par la Région rendent nécessaires la prolongation de vie de voitures CORAIL sur la période 2021-2022. SNCF Voyageurs a identifié un volume de 45 voitures CORAIL, amenées à circuler sur la Région ces prochaines années qui doivent ainsi faire l'objet dès 2021 d'un programme industriel visant à prolonger la possibilité d'exploitation des voitures concernées de 6 ans, ce qui permet d'envisager une exploitation jusqu'en 2027/2028. A l'issue de cette période, d'autres prolongations de parcours pourront avoir lieu.

En effet, en 2020, les études préliminaires du schéma directeur des matériels roulants et des installations de maintenance sur la période 2020/2027, ont montré que les 29 locomotives Corail du parc TER Auvergne-Rhône-Alpes (avant transfert des 3 locomotives depuis l'activité TER Bourgogne-Franche-Comté, portant le nombre de locomotives à 32) seront encore en exploitation en 2025 et la moitié d'entre elles en 2028, et pourraient être exploitées 3 à 5 ans supplémentaires sous réserve d'audit et travaux légers.

Ces locomotives électriques BB22200 ayant été livrées à la fin des années 1970 et au début des années 1980, il est nécessaire de prévoir une étude préliminaire pour poursuivre leur exploitation en garantissant un niveau de sécurité, de fiabilité et de confort, et à quel coût.

La présente convention (« la Convention ») a pour objet l'exécution par SNCF-Voyageurs et le financement par la Région :

- d'une étude préliminaire portant sur les 32 locomotives électriques du parc Corail TER Auvergne-Rhône-Alpes, visant à connaître les conditions et les coûts permettant de garantir un niveau de sécurité, de fiabilité et de confort. Ces éléments permettront d'éclairer les choix de la Région dans le rythme de remplacement des locomotives électriques et des volumes de révision de voiture corail ces prochaines années ;
- du programme industriel 2021-2022 de prolongation de vie de 6 ans de 45 voitures « Corail ».

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet de préciser les obligations respectives de chacune des Parties en ce qui concerne les modalités relatives au financement, par la Région, et à l'exécution par SNCF Voyageurs du programme (ci-après « le Programme ») :

- d'une étude préliminaire portant sur les 32 locomotives électriques du parc TER Auvergne-Rhône-Alpes, visant à connaître les conditions et les coûts de prorogation de 3 ans supplémentaires à 5 ans supplémentaires, incluant les actions de fiabilisation nécessaires au maintien en service de ces locomotives avec un niveau de sécurité et de fiabilité au moins identique à l'actuel
- des opérations industrielles à réaliser sur 45 voitures CORAIL, visant à prolonger de 6 ans leur possibilité d'exploitation

ARTICLE 2 - DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La Convention entre en vigueur à la date de sa signature par la dernière des deux Parties. La Convention prend fin sous réserve du parfait paiement de toutes les sommes dues entre les Parties, au solde de la subvention, une fois les opérations objet de la Convention réalisées.

ARTICLE 3 - PIECES CONTRACTUELLES

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

- Annexe 1 – Matériel concerné par la Convention
- Annexe 2 – Caractéristiques du Programme
- Annexe 3 – Calendrier prévisionnel du Programme
- Annexe 4 – Coûts prévisionnels du programme, conditions économiques courantes
- Annexe 5 – Echancier prévisionnel des appels de fond
- Annexe 6 – Obligation de communication
- Annexe 7 - Livrable de l'étude préliminaire visant à prolonger l'exploitation de 32 locomotives électriques BB22200

ARTICLE 4 - MATERIEL CONCERNE

Le Matériel objet de la Convention (« le Matériel ») est composé de 32 locomotives électriques de type BB22200 et de 45 voitures CORAIL, dont les matricules figurent en Annexe 1.

ARTICLE 5 - CARACTERISTIQUES DU PROGRAMME A REALISER

Le Programme objet de la Convention vise à :

- Réaliser une étude préliminaire sur les 32 locomotives électriques du parc Corail TER Auvergne-Rhône-Alpes, visant à connaître les actions de fiabilisation nécessaires au maintien en service de ces locomotives avec un niveau de sécurité et de fiabilité identique à l'actuel, et visant à connaître les conditions et les coûts de prorogation de 3 ans supplémentaires à 5 ans supplémentaires, afin d'éclairer les choix de la Région dans le rythme de remplacement des rames Corail ces prochaines années, conformément à la courbe de l'Annexe 7. L'étude préliminaire inclura un état des lieux précis de la fiabilité des principaux organes des locomotives électriques BB22200, et une évaluation des coûts d'intervention par engin pour envisager les possibilités de proroger leur exploitation de 3 ans supplémentaires ou 5 ans supplémentaires (cf. annexe 7). Une synthèse de l'étude préliminaire sera remise à la Région d'ici début 2022.
- assurer la prolongation de vie de 6 ans de 45 voitures « CORAIL » qui arrivent à péremption de potentiel en 2021 et 2022.

Le Programme portant sur les voitures CORAIL prévoit :

- Une révision des organes de sécurité (freins, bogies, portes, ...)
- Des interventions visant à maintenir la qualité du confort intérieur, et l'état extérieur des rames TER Auvergne Rhône-Alpes.

Les caractéristiques du Programme sont détaillées en Annexe 2.

La Région a l'assurance qu'une grande partie du Programme sera effectuée en Auvergne – Rhône-Alpes, ce qui permet de défendre l'économie régionale et l'emploi local.

ARTICLE 6 - ROLE DE SNCF VOYAGEURS DANS LA REALISATION DU PROGRAMME

SNCF Voyageurs étudie, organise et réalise ou fait réaliser l'ensemble du Programme, dont les caractéristiques principales sont décrites à l'Article 5 et en Annexe 2 et 7.

SNCF Voyageurs étudiera toutes les solutions qui permettront de respecter les coûts et délais prévisionnels de réalisation du Programme définis dans la Convention. Tout écart significatif en termes de coûts et délais par rapport au prévisionnel sera communiqué dès que connu à la Région dans le cadre des instances de suivi prévues à l'article 7.

ARTICLE 7 - CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

7.1 Calendrier prévisionnel

SNCF Voyageurs envisage de réaliser les opérations objet de la Convention selon le calendrier prévisionnel présenté en Annexe 3, avec une réalisation des prolongations de vie de 6 ans de 45 voitures « CORAIL » d'ici 2022. La réalisation de l'étude préliminaire sur les locomotives électriques BB22200 sera réalisée au cours de l'année 2021, avec la restitution d'une synthèse présentant les résultats de l'étude préliminaire en mars 2022.

Le Programme a été établi en tenant compte d'une utilisation prévisionnelle du Matériel concerné ainsi que des installations et ressources industrielles de SNCF Voyageurs. Dans ce cadre, SNCF Voyageurs veillera à l'optimisation de ce Programme en tenant compte de l'utilisation réelle du Matériel et de la nécessité de respecter les normes réglementaires et environnementales qui s'imposent au Matériel. Elle pourra anticiper, reporter ou annuler des opérations et en informera la Région dans les conditions prévues aux articles 7.2 et 13 de la Convention.

Ce Programme nécessitera l'immobilisation simultanée d'un maximum de 11 voitures CORAIL qui sont retirées du plan de transport. La révision générale des voitures CORAIL étant prévue dans la convention d'exploitation TER 2017-2022 et notamment dans son annexe P1 la convention cadre pour le programme pluriannuel d'investissement, elle est prévue sans impact sur le plan de transport TER.

7.2 Modalités de suivi du Programme

Le suivi du Programme est réalisé par un comité technique d'opération composé de représentants techniques de chacun des signataires de la Convention. Ce comité technique est tenu informé de l'avancement technique et financier du Programme par SNCF Voyageurs. Cette dernière l'informe en particulier des modifications de Programme qu'il est nécessaire d'entreprendre pour respecter les délais contractuels (comparativement au planning prévisionnel indiqué à l'Article 7.1) et les coûts, ainsi que les impacts éventuels sur le plan de transport.

Le comité technique d'opération peut être mutualisé avec les comités techniques « Matériel » organisés régulièrement entre la Région Auvergne Rhône Alpes et SNCF Voyageurs dans le cadre de la convention d'exploitation TER conclue entre les Parties pour la période 2017-2022.

Outre les instances techniques, la Région sera informée par SNCF Voyageurs de tout écart éventuel, présentant un impact dans la réalisation du Programme, en particulier en termes de coûts ou de délais de réalisation. SNCF Voyageurs remettra un tableau trimestriel synthétique de l'avancement de l'opération présentant l'avancement physique et financier de l'opération. Ce tableau intégrera le volume de remplacement des aménagements au critère (sièges, planchers).

ARTICLE 8 - MODALITÉS DE FINANCEMENT

8.1 Coût prévisionnel du Programme

Le coût prévisionnel du Programme indiqué en **Annexe 4** de la Convention, est de 17 288 830 HT aux conditions économiques courantes à échéance de réalisation. Ce coût est ferme sur la durée de la Convention.

Ce coût prévisionnel est établi :

- sur la base des volumes de voitures visés en Annexe 1, et du coût unitaire des opérations de 382 625 € / voiture
- Sur la base d'un forfait pour l'étude préliminaire sur les locomotives BB22200, de 70 685 €.

En cas d'évolution des coûts, la Région sera informée à l'occasion du comité technique d'opération dans les conditions prévues à l'article 7.2.

8.2 Participation de la Région

La Région finance la totalité du coût du Programme réalisé par SNCF Voyageurs, en lui accordant une subvention d'investissement, hors champ d'application de la TVA.

Cette subvention est égale à 100% du coût hors taxes du Programme, tel que constaté à réalisation complète du Programme, arrêté de façon prévisionnelle à 17 288 830 € aux conditions économiques courantes à échéance de réalisation.

Cette subvention fera l'objet de versements d'acomptes précisés en article 9, conformément à **l'annexe 5**. La Région s'engage par la Convention à financer l'intégralité des coûts induits par le Programme dans les conditions définies aux articles 9.1 et 8.2.

ARTICLE 9 - MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION PAR LA REGION

9.1. Échéancier des versements prévisionnels

La Région s'engage à verser la subvention nécessaire au financement du coût global du Programme, à réception des appels de fonds émis par SNCF Voyageurs par lettre recommandée avec accusé de réception, sur la base des montants en euros courants et des justificatifs d'avancement associés, conformément à l'échéancier prévisionnel de **l'Annexe 5**. Toute modification de l'échéancier de versements ou toute demande de la Région d'une actualisation anticipée, se fera par accord entre les Parties lors du comité technique d'opération.

Les appels de fonds interviennent selon les modalités prévues ci-après :

- Le montant du premier appel de fonds correspond à une avance de 10% du montant de la participation de la Région, qui est versée à la signature de la Convention (sur la base d'un justificatif de l'engagement effectif du Programme) ;
- Après démarrage des études et des travaux, et dès que l'avance forfaitaire est consommée, des acomptes sont facturés selon l'échéancier présent en **annexe 5**, au vu d'une attestation d'avancement des travaux visée par le Directeur d'Opération de SNCF Voyageurs (signature identifiable), qui mentionne le nombre de voitures réalisées, ainsi que leurs matricules
- Le solde définitif est versé par la Région au vu d'un certificat d'achèvement des études, de la réception par la Région du rapport de l'étude préliminaire sur le parc BB22200 et des travaux signé par SNCF Voyageurs d'une manière identifiable, et d'un décompte général définitif (DGD) totalisant les dépenses éligibles effectuées et correspondant au Programme objet de la présente Convention. Cet état récapitulatif doit être visé par le responsable comptable habilité de SNCF Voyageurs. Le solde définitif de la subvention correspond à la différence entre le montant figurant sur le décompte général définitif, et la somme des montants déjà versés au titre de la Convention.

Le résultat de ce calcul donne lieu à l'établissement, soit d'un appel de fonds par SNCF Voyageurs, soit d'un titre de recettes émis par la Région, pour le montant correspondant.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **annexe 5**.

SNCF-Voyageurs s'engage à adresser à la Région les documents de nature à attester du respect de l'obligation de publicité définies à l'annexe 6. Ces documents devront être produits au second acompte au plus tard au moment de la demande de solde de la subvention et en conditionneront le versement.

9.2 Conditions de règlement

Les sommes dues par la Région donnent lieu à paiement par le Payeur régional de Auvergne Rhône Alpes, comptable assignataire, sur le compte n°00000036012 ouvert au nom de l'activité SNCF Voyageurs TER Auvergne Rhône Alpes, à l'Agence centrale de la Banque de France à Paris (IBAN : FR7630001000640000003601262 / BIC : BDFEFRPPXXX).

Le paiement par la Région au profit de SNCF Voyageurs doit intervenir dans un délai de 30 jours suivant la réception de chaque appel de fonds de SNCF Voyageurs. En cas de retard de versement des sommes dues par la Région, lesdites sommes sont de plein droit majorées à compter du jour suivant la date limite prévue pour le paiement, d'intérêts de retards calculés au prorata temporis, au taux de l'intérêt légal en vigueur, majoré de deux points.

ARTICLE 10 - FORCE MAJEURE ET CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES

Si en raison d'un cas de force majeure ou de circonstances exceptionnelles résultant d'un cas de force majeure, un impact sur le plan de transport est inévitable ou un décalage de calendrier de réalisation est rendu nécessaire, SNCF Voyageurs en informe, par courriel et lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par voie dématérialisée, la Région dès qu'elle en a

connaissance, en précisant les conséquences de l'évènement exceptionnel sur l'exécution de la présente Convention. Les Parties conviennent de se rapprocher pour acter les conditions de modification du Programme et les modalités de prise en charge des surcoûts induits.

ARTICLE 11 - PROPRIETE DES ETUDES ET CONFIDENTIALITE

11.1. Propriété intellectuelle

11.1.1. Droits de propriété intellectuelle acquis avant la Convention

Chacune des Parties reste titulaire des droits de propriété intellectuelle qu'elle détient antérieurement à la date d'entrée en vigueur de la Convention.

La Convention ne confère ni ne peut être interprétée comme conférant à une autre Partie une licence ni un droit d'usage sur les droits de propriété intellectuelle d'une Partie en dehors de ce qui expressément prévu à la Convention.

11.1.2 Droits de propriété intellectuelle sur les études

SNCF Voyageurs demeure propriétaire des études ayant bénéficié du financement objet de la présente Convention.

Les Parties conviennent que la synthèse de l'étude préliminaire reste la propriété de la personne qui l'a produite, à savoir SNCF Voyageurs. La Région bénéficie, à titre non exclusif, d'un droit d'usage des données et études sur le parc des 45 voitures CORAIL modifié et sur l'étude préliminaire, objets de la présente convention, dans l'hypothèse où elle viendrait à confier la maintenance courante ou l'exploitation desdits matériels modifiés à un tiers.

,

11.1.3 Garanties spécifiques à la propriété intellectuelle

SNCF Voyageurs garantit à la Région :

- bénéficier des droits de propriété intellectuelle nécessaires à la conclusion de la présente Convention et que cette dernière n'est pas susceptible de porter atteinte aux droits de tiers ;
- la jouissance paisible des droits, notamment de propriété intellectuelle, qui lui sont accordés par la présente Convention.

Dans ce cadre, SNCF Voyageurs fait son affaire de l'obtention des droits nécessaires à l'effectivité de cette garantie de jouissance paisible.

11.2 Confidentialité

Chaque Partie maintiendra confidentielles les stipulations de la présente convention sans préjudice du droit d'information des élus et de la jurisprudence de la CADA et toutes les informations à caractère confidentiel (ci-après dans cet article « Informations Confidentielles ») qui lui sont fournies ou qui sont fournies à ses représentants ou conseils dans le cadre de la convention ou de sa négociation, relevant du secret des affaires de la Partie émettrice.

Les Informations Confidentielles échangées restent la propriété de la Partie qui les a diffusées. Chaque Partie s'engage :

- à ne divulguer les Informations Confidentielles qu'à ses employés qui ont à en connaître pour la réalisation du Programme ;
- à ne pas divulguer les Informations Confidentielles à un tiers, sans l'accord préalable de la Partie émettrice.

L'obligation de confidentialité s'applique non seulement aux personnels des Parties, mais aussi à tout tiers intervenant à leur demande dans les conditions définies par la Convention d'exploitation TER et le Plan de Gestion des Informations Couvertes par le secret des affaires de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La communication d'une Information Confidentielle à un tiers, se fait après accord préalable de la Partie émettrice et signature préalable d'un engagement de non divulgation par le tiers. Toutefois, la Région peut communiquer ces informations sans autorisation préalable dans les cas suivants :

(i) lorsqu'une telle diffusion ou utilisation est exigée par le droit de l'Union européenne, les traités ou accords internationaux en vigueur, ou la loi ou la réglementation nationale applicables, notamment par toute décision de justice rendue exécutoire ayant autorité de la chose jugée en dernier ressort, ou pour l'exercice des pouvoirs d'enquête, de contrôle, d'autorisation, de sanction ou de décision des autorités juridictionnelles ou administratives ;

(ii) dans le cadre d'un litige relatif à l'application des engagements conventionnels conclus avec SNCF Voyageurs relatif à ces informations ;

(iii) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils de la Région, sous réserve de la signature d'un engagement de confidentialité desdits conseils ;

(iv) dans l'hypothèse où une ou plusieurs informations contenues dans la Documentation ou autre seraient utiles au lancement d'une consultation, en vue de l'attribution d'un marché public ou de tout autre contrat et si cela est strictement nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, dans des conditions permettant d'en protéger la confidentialité conformément à l'article L. 2121-16 du Code des transports ;

Dans ce cas la Région, en tant qu'autorité organisatrice, peut communiquer ces Informations Confidentielles à un tiers sans l'accord préalable de SNCF Voyageurs, sous réserve de la signature d'un engagement de confidentialité dudit tiers ;

(v) pour révéler, dans le but de protéger l'intérêt général et de bonne foi, une activité illégale, une faute ou un comportement répréhensible, y compris lors de l'exercice du droit d'alerte défini à l'article 6 de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique ;

(vi) qui fait partie, ou qui par la suite tomberait dans le domaine public (sauf en cas d'une violation d'un engagement prévu dans le présent article) qui est légitimement en la possession du destinataire (tel que cela peut être prouvé par ses documents écrits) et n'a pas été obtenue frauduleusement.

Chacune des Parties est responsable des mesures de protection des Informations Confidentielles mises en œuvre pour garantir cette confidentialité, ainsi que du respect de cette confidentialité par son personnel ou ses intervenants mandatés y compris sous-traitants.

Les stipulations du présent article s'appliquent pendant toute la durée de la Convention et pendant une durée de dix (10) ans après le solde de la Convention quelle qu'en soit la cause.

Si le destinataire ou ses représentants apprend qu'il peut être contraint par la loi ou par un tribunal ou par une autorité réglementaire ou par l'administration publique de divulguer l'Information Confidentielle, la Partie fournissant l'information doit en être informée afin de lui permettre d'obtenir le moyen approprié pour empêcher cette divulgation.

Le destinataire et ses représentants effectuent, si cela est permis par la loi, toute démarche que l'autre Partie demande de façon raisonnable dans ce but et tiennent l'autre Partie pleinement informée sous bref délai de toute évolution concernant cette divulgation éventuelle.

Dans la mesure où le destinataire ou ses représentants seraient contraints par la loi ou par un tribunal ou par une autorité réglementaire ou par l'administration publique ou entité similaire à divulguer l'Information Confidentielle, tous les détails de cette éventuelle divulgation sont donnés préalablement à l'autre Partie si cela est permis par la loi. Une telle divulgation, sauf disposition législative contraire, est limitée au strict minimum nécessaire pour se conformer à l'obligation de divulguer.

Chacune des Parties convient, en outre, lors de la cessation des relations contractuelles pour quelque cause que ce soit, de restituer à la Partie émettrice ou de certifier détruites sur simple demande écrite de la Partie émettrice, les informations échangées ainsi que leurs copies éventuelles, sauf celles jugées nécessaires à la Partie destinataire afin notamment d'être en conformité aux obligations réglementaires ou juridiques.

La cessation des relations contractuelles pour quelque cause que ce soit ne libère aucune des deux Parties des obligations de confidentialité inscrites au présent article. De plus, les obligations de confidentialité prévues restent en vigueur pour les copies contenant des Informations Confidentielles et qui sont conservées.

ARTICLE 12 - INCIDENCE SUR LE COMPTE TER RÉGIONAL

En raison de la subvention allouée par la Région à hauteur de 100 % du prix du Programme, les dotations aux amortissements sont neutralisées par des reprises de subvention d'un montant équivalent dans le compte d'exploitation TER conventionnel, tant que tout ou partie du matériel est exploité par SNCF Voyageurs.

ARTICLE 13 - MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification du contenu du Programme, en cours d'étude ou de réalisation, est partagée entre les Parties et doit faire l'objet d'un avenant à la Convention, qui précisera les conséquences financières, leurs modalités de leur prise en charge et les délais de la dite modification.

Enfin, dans l'hypothèse où le Programme viendrait à devoir être interrompu, pour quelque motif que ce soit, les Parties se concerteront pour arrêter par voie d'avenant à la Convention les conséquences financières et de délais de la situation nouvelle ainsi créée, étant entendu que toutes

les dépenses de fournitures et travaux déjà engagées par SNCF Voyageurs sont prises en charge selon les modalités prévues par l'article 9.1 de la présente convention.

ARTICLE 14 - COMMUNICATION

Le bénéficiaire de subvention régionale, SNCF Voyageurs, a obligation de communiquer sur l'existence du financement régional. Cette obligation de publicité est indispensable pour faire connaître l'implication en proximité de la Région Auvergne Rhône Alpes dans la vie quotidienne des habitants.

L'aide financière régionale objet de la Convention doit ainsi être mentionnée selon des modalités précisées dans l'**Annexe 6**.

SNCF Voyageurs doit justifier du respect de cette obligation, la Région se réservant le droit de le contrôler en cours de projet ou a posteriori. Le non-respect de cette obligation pourra suspendre le versement de cette subvention.

ARTICLE 15 - CADUCITE DE LA SUBVENTION

Conformément au règlement budgétaire et financier de la Région Auvergne – Rhône-Alpes, la subvention de la Région, concernant les sommes restant à verser, deviendra caduque si le maître d'ouvrage SNCF Voyageurs n'adresse pas à la Région l'ensemble des justificatifs demandés et précisés dans l'article 9 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION PAR LA REGION, permettant le mandatement du solde du besoin de financement, dans un délai maximal de 60 mois à compter de la date d'affectation de la subvention par la commission permanente de la Région Auvergne – Rhône-Alpes. La Région s'engage à avertir SNCF Voyageurs de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

A l'expiration de ces délais, la caducité de la subvention doit être confirmée à SNCF Voyageurs. Une procédure de reversement sera engagée pour les sommes déjà versées et non justifiées. La durée de la convention devra être prolongée si un événement, imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc) et impactant le déroulement de l'opération se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification de SNCF-Voyageurs.

ARTICLE 16 - REGLEMENT AMIABLE ET JURIDICTIONS COMPETENTES

Tout litige auquel pourrait donner lieu la conclusion, l'interprétation, l'exécution ou la cessation de la présente convention, non réglé à l'amiable dans un délai de 60 jours à compter de la date de sa constatation par voie recommandée par la partie la plus diligente, est de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Lyon.

Fait à Lyon, en 2 exemplaires originaux, le

Pour SNCF Voyageurs
Le Directeur régional TER
Auvergne Rhône Alpes

Pour le Président
de la Région Auvergne Rhône Alpes

**Monsieur Alain
THAUVETTE**

Monsieur Laurent WAUQUIEZ

Date de notification :

Annexe 1 – Matériel prévisionnel concerné par la Convention

1.1. Locomotives BB22200 concernées par l'étude préliminaire sur le prolongement d'exploitation :

BB22200	
22214	22398
22313	22397
22266	22357
22264	22353
22314	22260
22395	22209
22394	22257
22269	22363
22350	22248
22316	22362
22391	22249
22396	22271
22360	22364
22392	22358
22354	22355
22393	22400

1.2. Matériel concerné par les opérations industrielles à réaliser sur 45 voitures CORAIL, visant à prolonger de 6 ans leur possibilité d'exploitation

SNCF-Voyageurs indiquera à la Région dans le cadre du comité technique d'opération les éventuelles substitutions de voitures à réaliser, notamment pour optimiser les potentiels kilométriques.

Numéro du MR	
872072005	873077065
870277009	873077046
872077388	872082913
870377005	872182214
872077209	872182200
870277019	872182135
870277021	871072008
872077372	872072030
872077392	871082188

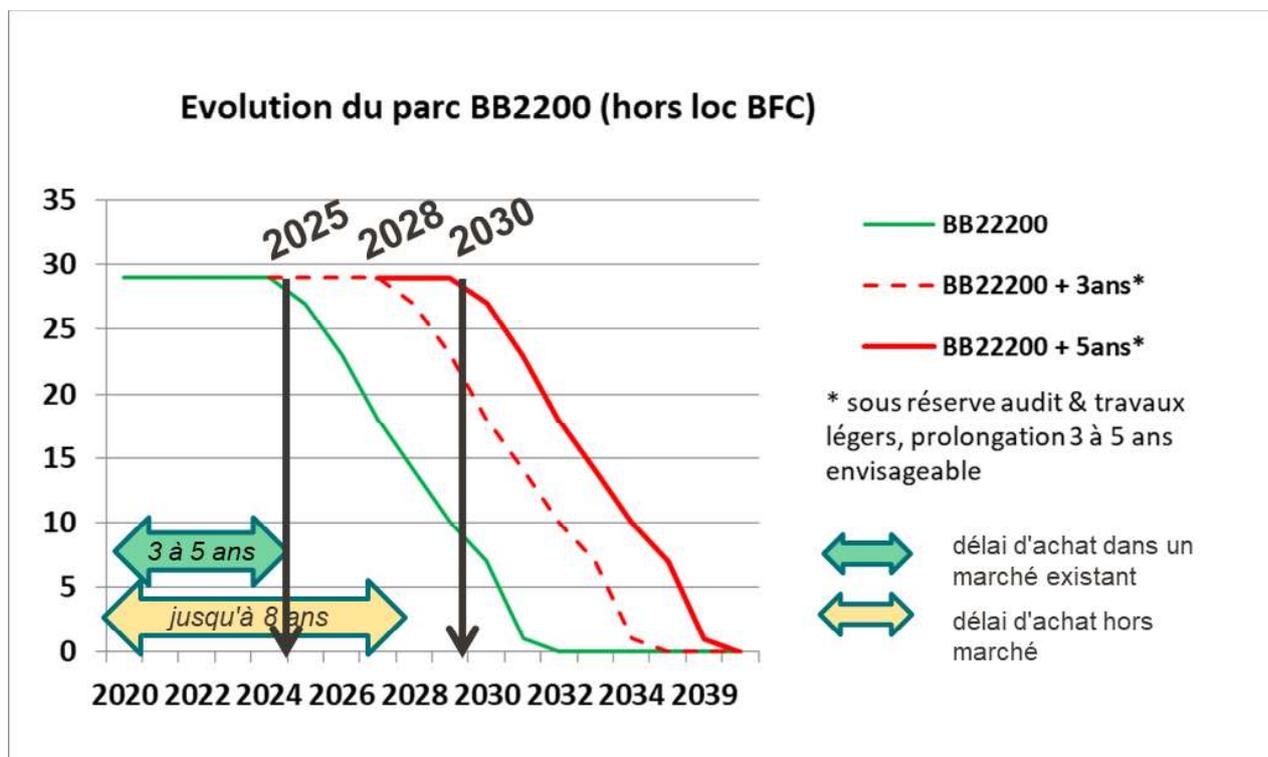
872077203	872077370
872077394	872077393
870277017	872077208
872077207	
872077401	
872077397	
870377004	
870277011	
872077403	
872077398	
872077395	
872077379	
870277020	
870277003	
872077382	
870277004	
870277015	
872077400	
870277012	
870377007	
870277002	
872077387	
872077373	
872077402	

Annexe 2 – Caractéristiques du Programme

2.1. Etude préliminaire sur les locomotives CORAIL

L'étude préliminaire porte sur les 32 locomotives du parc BB22200 TER Auvergne-Rhône-Alpes, visant à connaître les actions de fiabilisation nécessaires au maintien en service de ces locomotives avec un niveau de sécurité et de fiabilité identique à l'actuel et visant à connaître les conditions et les coûts de prorogation de 3 ans supplémentaires à 5 ans supplémentaires, afin d'éclairer les choix de la Région dans le rythme de remplacement des trains Corail ces prochaines années. Ces prolongements possibles de durée d'exploitation des locomotives Corail BB22200 sont compatibles avec leur échéance de potentiel, prévue à partir de 2038.

L'étude préliminaire inclura un état des lieux précis de la fiabilité des principaux organes des locomotives BB22200, et une évaluation des coûts d'intervention par engin pour envisager les possibilités de proroger l'exploitation des locomotives BB22200 à hauteur de 3 ans supplémentaires ou 5 ans supplémentaires, dans le prolongement des études préliminaires concernant le schéma directeur des matériels roulants et des installations de maintenance d'Auvergne-Rhône-Alpes 2020-2027 (cf. schéma ci-dessous portant sur les 29 locomotives Corail BB22200, à élargir aux 3 locomotives Corail BB22200 transférées de Bourgogne-Franche-Comté durant l'année 2020). Le livrable sera remis dans sa forme définitive à la Région d'ici début 2022, conformément au contenu précisé en annexe 7.



2.2. Prolongation de l'échéance de potentiel de 6 ans sur 45 voituresCORAIL

2-2-1 Prolonger la durée de vie de 6 ans du matériel en toute sécurité

- Révision des bogies
- Examen des portes d'accès
 - Réparation ou remplacement des pièces constitutives en fonction des défauts trouvés à l'examen
 - Remplacement systématique des moteurs de portes
- Examen des portes d'intercirculation et des passerelles
 - Opérations d'entretien standard (graissage, réglages, serrages, etc.)
 - Réparation ou remplacement des pièces constitutives en fonction des défauts trouvés à l'examen
- Remplacement des tampons de choc et des organes de traction
- Examen sous caisse et intervention en fonction des éventuels défauts trouvés
- Examen du système de freinage
 - Remplacement systématique d'une partie des organes du système de freinage
 - Pour les autres organes du système de freinage, remplacement en fonction des éventuels défauts trouvés à l'examen

2-2-2 Maintenir un niveau de confort visible pour les clients du TER AuRA

Aménagements intérieurs

- Remplacement conditionnel des houssages des assises, dossiers, têtes et accoudoirs
- Remplacement conditionnel des tablettes relevables
- Reprise et nettoyage des rideaux
- Remplacement partiel de la moquette sur les voitures de première classe, en fonction de l'état
- Vérification du fonctionnement des portes de salles et WC, traitement corrosion et ajout vitre si manquante ou cassée

Nettoyage

Réalisation systématique d'un dégraisage complet de la voiture :

- Intérieur : sol/paroi/plafond/vitrage
- Extérieur : nettoyage de la carrosserie + détartrage de l'extérieur des vitres

WC

- Alimentation en eau des WC : vérification étanchéité et tartre de la tuyauterie et remplacement selon expertise de fuite
- Détartrage systématique du circuit d'eau
- Remplacement des réservoirs d'eau et soupapes selon expertise de fuite
- Peinture de la paroi des espaces sanitaires
- Réparation conditionnelle des planchers des sanitaires
 - Décidée suite à expertise préalable de chaque voiture
- Remplacement conditionnel des tuyauteries d'alimentation en eau

Plancher plateformes d'accès

- Réparation conditionnelle des planchers des plateformes d'accès
 - Décidée suite à expertise préalable de chaque voiture
 - Vise à garantir un bon fonctionnement des : portes d'accès voyageurs, portes des WC, portes de salle

Peinture/Livrée

- Intérieure : reprise au critère limitée aux gros défauts constatés
- Extérieur : reprises conditionnelles et localisées de la carrosserie (rebouchage et peinture) en cas de corrosion perforante, principalement située sur les bandeaux de caisse au niveau des sanitaires
- Maintien de la livrée extérieure existante

Climatisation

- Climatisation : nettoyage, remplacement d'organes si besoin afin de limiter les problèmes de fonctionnement

Annexe 3 – Calendrier prévisionnel du Programme

3.1. Etude préliminaire sur les locomotives CORAIL

L'étude préliminaire est prévue au cours de l'année 2021, avec la restitution d'un livrable définitif prévu d'ici mars 2022. Sur cette étude, une présentation intermédiaire est prévue à l'automne 2021.

3.2. Prolongation de l'échéance de potentiel de 6 ans sur 45 voitures CORAIL

Mois	Nb de voitures
oct-21	1
nov-21	1
déc-21	1
janv-22	4
févr-22	2
mars-22	3
avr-22	4
mai-22	3
juin-22	5
juil-22	3
août-22	1
sept-22	5
oct-22	4
nov-22	4
déc-22	4

Annexe 4 – Coûts prévisionnels du Programme, conditions économiques courantes

Réalisation de l'étude préliminaire sur le parc BB22200: **70 685€**

	Total
Réalisation d'expertises sur engins (but : avoir une vision globale de l'état actuel du parc)	10 585 €
Construction du dossier d'étude (collecte de données, analyse d'historique des engins, benchmark sur les actions engagées sur des parcs d'engins similaires, analyse vieillissement organes mécaniques/électrique/pneumatiques, définition des coûts prévisionnels associés aux propositions)	54 564 €
Gestion de projet	5 536 €
Total	70 685 €

Réalisation du programme industriel sur les voitures CORAIL :

	Total	A la voiture
Réalisation des mesures conservatoires, expertise avant envoi	542 978 €	12 066 €
ATPPR6 « socle »	12 470 975 €	277 133 €
Reprises confort / fiabilité	3 742 116 €	83 158€
Maîtrise d'ouvrage dont acheminements	462 076 €	10 268€
Total	17 218 145 €	382 625 €

Annexe 5 – Echancier des appels de fond

Échéance	Justificatifs associés	Montant en € courants
Signature de la Convention (visée Juin 2021)	Justificatif sur l'engagement effectif du Programme	1 500 000 €
Septembre 2021	Livrable intermédiaire sur les expertises des locomotives CORAIL + justificatif de communication prévu à l'annexe 6	100 000 €
Novembre 2021	attestation d'avancement et justificatif communication sur la base d'au moins 2voitures intégralement terminées	800 000 €
Mars 2022	Livrable définitif sur les expertises des locomotives CORAIL + Attestation d'avancement et justificatif communication sur la base d'au moins 10 voitures intégralement terminées	4 000 000 €
Septembre 2022	Attestation d'avancement et justificatif communication sur la base d'au moins 29 voitures intégralement terminées	6 400 000 €
Novembre 2022	Attestation d'avancement et justificatif communication sur la base d'au moins 37 voitures intégralement terminées	2 000 000 €
Février 2023	Attestation d'avancement et justificatif communication	1 017 105 €
Solde visé février 2023	Certificat d'achèvement des études et des travaux signé par SNCF Voyageurs	1 471 725 €
TOTAL		17 288 830 €

Annexe 6 – Obligation de communication

Types de subventions concernées	Quand	Obligations à mettre en œuvre	- Qui fait la démarche - Quand remettre les justificatifs (Modalités de remise : photos, 1 exemplaire de chacun des supports de communication ou d'information, captures d'écran, etc.)	Le service instructeur renseigne les obligations de communication retenues pour le projet (si nécessaire, en lien avec la DIRCOM).
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT				
Subventions d'investissements (équipements, infrastructure, etc)	Tout au long de l'Opération	<ul style="list-style-type: none"> ▪ site internet bénéficiaire : présentation succincte du projet (finalité, résultats attendus) et mention du soutien de la Région + logo + montant) en page d'accueil ou page dédiée au projet. ▪ Photo de la rame rénovée avec le logotage aux couleurs de la Région 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Justificatifs à remettre : au deuxième appel de fonds. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Justificatifs à prévoir : capture d'écran ou lien Internet à adresser à la Région
	Tout au long de l'Opération, à chacune des rames rénovées		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Justificatifs à remettre au fur et à mesure de la réception des rames 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Justificatifs à prévoir : photo de la rame rénovée avec le logotage aux couleurs de la Région

Annexe 7 – Livrable de l'étude préliminaire visant à prolonger l'exploitation de 32 locomotives Corail BB22200

Le cycle de vie du parc BB22200 (Locomotives électriques) prévoit une opération mi-vie à 33 ans. Cependant, cette opération n'a pas pour but de remettre les engins à neuf, et donc de repartir sur une nouvelle durée de vie de 33 ans. Le retour d'expérience d'autres matériels met en évidence une diminution des capacités engins à partir de 20 ans après cette opération mi-vie. Le but de cette étude est donc de déterminer quelles actions mettre en œuvre pour garder un niveau d'exploitation satisfaisant à +23 ou +25 ans.

Le contenu du rapport de l'étude préliminaire transmis à la Région, objet de la présente convention, reprendra les points suivants :

Volet 1 : restitution de l'étude de la faisabilité de prolonger tout ou partie des 32 locomotives Corail BB22200 de 3 ans supplémentaires d'une part, de 5 ans supplémentaires d'autre part sans dégrader la fiabilité des engins actuelle ; ce volet inclut la réalisation d'expertises sur engins, dans le but d'avoir une vision globale de l'état actuel du parc.

Volet 2 : une fois la faisabilité de prolonger les locomotives Corail BB22200 confirmée sans dégrader la fiabilité, le livrable transmis à la Région inclura :

- un état des aménagements nécessaires à la prolongation de 3 ans des 32 locomotives électriques BB22200, dans l'objectif d'avoir un niveau de fiabilité a minima équivalent à celui d'aujourd'hui
 1. Descriptif des aménagements potentiellement nécessaires à apporter sur les organes pour assurer la sécurité de chacun des engins
 2. Descriptif des aménagements potentiels pour préserver le confort (cabines de conduite, etc)
 3. Interventions complémentaires potentielles, pour garantir le même niveau de fiabilité pour chacun des engins
 4. Estimation du coût par engin
- un état des aménagements nécessaires à la prolongation de 5 ans des 32 locomotives électriques BB22200 dans l'objectif d'avoir un niveau de fiabilité a minima équivalent à celui d'aujourd'hui
 1. Descriptif des aménagements potentiellement nécessaires à apporter sur les organes pour assurer la sécurité des engins
 2. Descriptif des aménagements potentiels pour préserver le confort (cabines de conduite, etc)
 3. Interventions complémentaires potentielles, pour garantir le même niveau de fiabilité pour chacun des engins.
 4. Estimation du coût par engin

Une présentation avec la restitution auprès de la Région d'un livrable intermédiaire sera réalisée à l'automne 2021 ; le rapport d'étude définitif sera échangé avec la Région au début 2022, incluant un tableau de synthèse sur le modèle de celui présenté ci-après. Le dossier d'étude inclura une analyse d'historique des engins, un benchmark sur les actions engagées sur des parcs d'engins similaires, l'analyse du vieillissement des organes mécaniques/électrique/pneumatiques, la

définition des coûts prévisionnels associés aux propositions, la modification du schéma de maintenance.

Rame	Matricule	Date de mise en service	Date de fin de potentiel ou durée de vie prévisible	Date de fin dans le cadre d'une prolongation de maintien en service de 3 ans	Date de fin dans le cadre d'une prolongation de maintien en service de 5 ans	Cout global associé pour la prolongation de 3 ans	Cout global associé pour la prolongation de 5 ans	Préconsolidation SNCF V	Cout associé à la préconsolidation par engin
BB22209		01/07/1977	31/12/2028						
BB22214		01/07/1977	31/12/2028						
BB22248		31/12/2008	17/03/2026						
BB22249		31/12/2008	17/03/2026						
BB22257		01/07/1977	31/12/2025						
BB22260		01/07/1978	23/08/2025						
BB22264		01/07/1978	05/05/2030						
BB22266		01/07/1978	27/07/2030						
BB22269		01/07/1978	12/07/2030						
BB22271		01/07/1978	22/06/2026						
BB22313		01/07/1979	24/09/2030						
BB22314		01/07/1979	31/12/2028						
BB22316		01/07/1980	31/12/2030						
BB22350		01/07/1980	07/11/2030						
BB22353		01/07/1983	31/12/2028						
BB22354		01/07/1983	31/12/2028						
BB22355		01/07/1983	31/12/2028						
BB22357		01/07/1983	31/12/2028						
BB22358		01/07/1983	31/12/2028						
BB22360		01/07/1983	26/05/2031						
BB22362		01/07/1983	31/12/2028						
BB22363		01/07/1983	31/12/2028						
BB22364		01/07/1983	31/12/2028						
BB22391		01/07/1985	28/02/2031						
BB22392		01/07/1985	02/09/2031						
BB22393		01/07/1985	24/02/2032						
BB22394		01/07/1985	31/12/2034						
BB22395		01/07/1986	31/12/2034						
BB22396		01/07/1986	23/04/2031						
BB22397		01/07/1986	23/06/2032						
BB22398		01/07/1986	31/12/2028						
BB22400		01/07/1986	31/12/2028						