

CONVENTION RELATIVE A L'EXPLOITATION DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)

2011-2014



*Texte consolidé en date du 24 janvier 2014.
Ce document constitue un outil de documentation
et n'engage pas la responsabilité des institutions.
Il a été établi sur la base
de la convention signée le 13 décembre 2010
et des cinq avenants intervenus depuis.*

CONVENTION RELATIVE A L'EXPLOITATION DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)

PREAMBULE

TITRE 1 - CLAUSES GENERALES

Article 1 - Objet et champ d'application

- 1.1. Objet de la Convention
- 1.2. Champ de la Convention
 - 1.2.1 Périmètre géographique
 - 1.2.2 Périmètre fonctionnel

Article 2 - Contenu du dispositif contractuel

Article 3 - Coordination entre les trains d'équilibre du territoire et les autres services de transport ferroviaire de voyageurs

- 3.1 Services de transport ferroviaire de voyageurs
- 3.2 Relations avec RFF

Article 4 - Tarification

Article 5 - Droits et obligations des parties

- 5.1 Pour l'Autorité organisatrice
- 5.2 Pour l'Exploitant

Article 6 - Durée de la Convention

TITRE 2 - DEFINITION ET CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU SERVICE

Article 7 - Offre de référence

- 7.1 Consistance de l'offre
- 7.2 Modification de l'offre
 - 7.2.1 Evolution de l'offre sur la durée de la Convention
 - 7.2.2 Modifications programmées et ponctuelles en cours de service annuel
 - 7.2.3 Adaptation de l'offre par l'Exploitant
 - 7.2.4 Adaptation ou modification de l'offre à la suite d'une demande particulière d'une collectivité territoriale

Article 8 - Obligations de services associées à l'offre de référence

- 8.1 Distribution des titres de transport
- 8.2 Système billettique de l'Exploitant
- 8.3 Information des voyageurs en situation normale
- 8.4 Services en gares et dans les points d'arrêt
- 8.5 Services à bord
- 8.6 Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

TITRE 3 - REALISATION DU SERVICE

Article 9 - Continuité du service

9.1 Aléas normaux d'exploitation

9.2 Continuité du service en cas de grève ou autre perturbation prévisible du service

9.2.1 Définition des perturbations prévisibles

9.2.2 Organisation du transport de voyageurs en cas de grève

9.2.3 Organisation du transport de voyageurs dans les autres cas que la grève

9.2.4 Information des voyageurs en situation perturbée

9.2.5 Information de l'Autorité Organisatrice

9.3 Exécution du service en fonction des moyens

Article 10 - Qualité du service

Article 11 - Réclamation des voyageurs

Article 12 - Communication

12.1 Communication institutionnelle

12.2 Communication commerciale

12.3 Signature et charte graphique

TITRE 4 - BIENS NECESSAIRES À L'EXECUTION DU SERVICE

Article 13 - Biens nécessaires à l'exploitation

13.1 Propriété et gestion des infrastructures ferroviaires

13.2 Utilisation et gestion du matériel roulant

13.3 Gestion des gares et points d'arrêts

13.4 Biens immatériels

Article 14 - Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI)

Article 15 - Sûreté et vandalisme

15.1 Sûreté des biens et des personnes

15.2 Réparation des actes de vandalisme

TITRE 5 - CONDITIONS FINANCIERES ET COMPTABLES DE L'EXECUTION DU SERVICE

Article 16 - Eléments constitutifs du compte d'exploitation

16.1 Les charges d'exploitation contractuelles

16.1.1 Les charges forfaitisées

16.1.2 Les charges facturées ad valorem

16.1.3 Les loyers de matériel roulant affectés à l'activité des TET

16.2 Les produits d'exploitation

16.2.1 Les recettes du trafic

16.2.2 Les compensations tarifaires

16.3 Pénalités pour non réalisation de l'offre

16.4 Intéressement à la qualité du service

Article 17 - Contribution financière de l'Autorité Organisatrice

- 17.1 Compte conventionnel
 - 17.1.1 Evolution des charges C1
 - 17.1.2 Evolution des charges C2
 - 17.1.3 Evolution des charges C3
 - 17.1.4 Evolution de l'objectif de recettes
- 17.2 Rémunération
- 17.3 Contribution financière conventionnelle
 - 17.3.1 Contribution financière prévisionnelle
 - 17.3.2 Contribution financière définitive
- 17.4 Modalités de règlement
- 17.5 Limitation de la contribution

TITRE 6 - SUIVI DE L'EXECUTION, MODIFICATIONS ET CESSATION DE LA CONVENTION

Article 18 - Information, suivi et contrôle

- 18.1 Bilans d'activité
 - 18.1.1 Principe général
 - 18.1.2 Compte-rendu technique
 - 18.1.3 Compte-rendu financier
- 18.2 Information, suivi et contrôle de la Convention
 - 18.2.1 Droit d'information, de suivi, de contrôle et d'audit de l'Autorité Organisatrice
 - 18.2.2 Comité de suivi
 - 18.2.3 Etudes et conseils

Article 19 - Révision des conditions financières de la Convention

- 19.1 Conditions de la révision
- 19.2 Procédure de révision

Article 20 - Interprétation et modification de la Convention

Article 21 - Cessation de la Convention et conséquences contractuelles

Article 22 - Confidentialité

Article 23 - Recours à la sous-traitance

Article 24 - Responsabilités et assurances

- 24.1 Responsabilités
- 24.2 Assurances

Article 25 - Force majeure et évènements assimilés

Article 26 - Règlement des litiges

Article 27 - Dispositions diverses

- 27.1 Divisibilité des clauses conventionnelles
- 27.2 Absence de renonciation
- 27.3 Notification
- 27.4 Election de domicile
- 27.5 Responsables de la Convention

Article 28 - Clauses suspensives

PREAMBULE

Dans le cadre du monopole dont elle bénéficie pour les services nationaux et interrégionaux de voyageurs, la SNCF exploite un ensemble de lignes desservies par trains Corail, Intercités, Corail TéoZ et Corail Lunéa. Dans la présente convention, ci-après désignée « la Convention », de manière générique, ces relations et ces trains sont respectivement dénommés lignes d'équilibre du territoire (LET) et trains d'équilibre du territoire (TET).

Par la Convention, le Gouvernement instaure un nouveau dispositif d'exploitation des trains d'équilibre du territoire, au sein duquel l'État assume le rôle d'autorité organisatrice de ce service public de transport de voyageurs.

Ainsi que l'a rappelé le Président de la République le 9 février 2010 à Morée lors des Assises des territoires ruraux, le conventionnement des trains d'équilibre du territoire a pour objectif de garantir la pérennité de ces « trains Corail qui irriguent la France » et d'offrir aux voyageurs un service public de référence, complémentaire des services à grande vitesse et des services régionaux.

Cet objectif a été réaffirmé lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 11 mai 2010.

La Convention relative aux trains d'équilibre du territoire manifeste la volonté de garantir la qualité du service ferroviaire offert à l'usager en assurant notamment la pérennité de certaines dessertes. La qualité du service offert à l'usager constitue en effet la raison d'être du service public ferroviaire.

Elle s'inscrit également dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement en faveur du transport ferroviaire, et manifeste une volonté forte de la part de l'Etat en matière d'aménagement du territoire et d'irrigation des territoires ruraux, dans le souci de la cohésion nationale.

Le dispositif pérenne d'exploitation porté par la Convention est par ailleurs défini dans les conditions prévues par la réglementation européenne et, en particulier par les dispositions du règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit « règlement OSP »), entré en vigueur le 3 décembre 2009. Les relations assurées par les trains d'équilibre du territoire, assimilables à une obligation de service public au sens du règlement, font l'objet d'un contrat de service public formalisé par cette convention.

C'est dans ce cadre conventionnel que l'Etat, en qualité d'Autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, fixe des obligations à la SNCF, agissant en qualité d'Exploitant, et définit les compensations financières qui lui sont accordées en contrepartie.

La Convention se fonde notamment sur les dispositions législatives et réglementaires suivantes :

- règlement (CE) n°1370/2007 du parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil ;
- règlement (CE) n°1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;
- code des transports ;
- code général des collectivités territoriales ;
- loi n°78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public ;
- loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;

- loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ;
- loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'Établissement public Réseau Ferré de France (RFF) ;
- loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite SRU ;
- loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ;
- décret n°83-110 du 18 février 1983 organisant un contrôle économique et financier de l'État sur la SNCF ;
- décret n°83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) ;
- décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional ;
- décret n°2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et au statut de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;
- décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- décret n°2008-857 du 27 août 2008 précisant les modalités de concours apporté par les autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers ;

En conséquence, entre les soussignés :

L'Etat, représenté par le secrétaire d'Etat chargé des Transports, M. Thierry MARIANI,

Ci-après dénommé « l'Autorité Organisatrice (AO) »,

D'une part

La **Société Nationale des Chemins de Fer Français**, Établissement Public Industriel et Commercial inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro B 552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Président, M. Guillaume PEPY, conformément à la décision du Conseil d'Administration du 24 novembre 2010,

Ci-après dénommée « l'Exploitant »,

D'autre part

Il est convenu d'arrêter ce qui suit :

TITRE 1. CLAUSES GENERALES.

Article 1 - Objet et champ d'application

1.1 Objet de la Convention

La Convention organise les relations entre le ministère chargé des transports, Autorité Organisatrice du service public des trains d'équilibre du territoire, et la SNCF, Exploitant chargé de l'exécution dudit service public, conformément aux dispositions de l'article L2141-1 du code des transports et des articles 5 et 6 du cahier des charges de la SNCF annexé au décret n°83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

Elle traduit leurs engagements réciproques. Elle précise les rôles, les droits et obligations respectifs de l'Autorité Organisatrice et de l'Exploitant dudit service, ainsi que l'organisation des relations financières et opérationnelles entre les parties. Elle fixe également les conditions de modification du service objet de la Convention.

1.2 Champ de la Convention

La Convention contient l'ensemble de l'accord régissant la définition, l'organisation, l'exploitation et le financement du service public des trains d'équilibre du territoire.

Les modalités de financement du renouvellement d'une partie des matériels roulants et de l'adaptation et/ou la construction des ateliers nécessaires à leur maintenance font l'objet d'une convention spécifique, ci-après désignée « la Convention de Financement ».

1.2.1 Périmètre géographique

La liste des lignes d'équilibre du territoire, objet de la Convention, est présentée en Annexe 1.

Afin de favoriser la complémentarité et la coordination des diverses offres de transport ainsi que le maillage des territoires, certaines liaisons pourront ultérieurement faire l'objet de conventions particulières avec les Régions.

1.2.2 Périmètre fonctionnel

La typologie des lignes d'équilibre du territoire est établie à partir de critères fonctionnels, afin de décrire les types de marchés desservis, selon une répartition entre trois grands types de clientèle (pendulaire quotidien, privé loisirs/études, affaires).

Trois grandes catégories de LET peuvent être caractérisées par les objectifs suivants :

- Pour les catégories Grandes lignes radiales (GLR), Grandes lignes multipolaires (GLM) et les Mixtes pendulaires directes avec antennes (MI) : assurer un service grandes lignes rapide entre les principales villes françaises non reliées par la grande vitesse ;
- Pour la catégorie Irrigation du territoire (IT) : désenclaver les territoires dans des conditions économiques et d'émission de CO2 durables ;
- Pour les catégories Pendulaire avec cabotage (P) et MI : améliorer les déplacements dans le grand bassin parisien.

Les trains d'équilibre du territoire, objets de la Convention, regroupent l'ensemble des relations décrites en Annexe 1. Ils peuvent être identifiés selon la typologie suivante :

1. Grandes lignes radiales (GLR) : principales liaisons radiales Paris-Province à longue distance, servant surtout les catégories privé loisirs/études et affaires ;
2. Grandes lignes multipolaires (GLM) : principales liaisons transversales de pôle à pôle à longue distance, servant surtout les catégories privé loisirs/études et affaires ;

3. Pendulaire avec cabotage (P) : liaisons du Grand bassin parisien (GBP) à courte distance (< 200 km), servant essentiellement les déplacements pendulaires quotidiens, en concurrence avec une offre TER parfois identique ;
4. Mixte pendulaire directes + antennes (MI) : liaisons du GBP à moyenne distance (100 à 300 km), servant des déplacements pendulaires à grande distance ainsi que les déplacements privé loisirs/études ou affaires, avec une offre TER en cabotage (ou des dessertes Corail pendulaires) sur les mêmes itinéraires ;
5. Irrigation du territoire (IT) : liaisons interrégionales Province-Province très faiblement circulées, assurant essentiellement une desserte régionale, avec des fréquences restreintes ;
6. Rhin-Rhône (RR) : sous-ensemble des lignes ayant a priori vocation à évoluer lors de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône en décembre 2011.

Article 2 - Contenu du dispositif contractuel

Les documents contractuels comprennent :

- la Convention ;
- les annexes et leurs mises à jour, le cas échéant ; en ce compris la Convention de Financement qui sera annexée à partir de sa date de signature.

En cas de contradiction entre la Convention et ses annexes (à l'exclusion de la Convention de Financement) ou entre la Convention et tout document échangé entre les Parties, la Convention prime. Pour ce qui concerne les termes spécifiques applicables au financement octroyé par l'Autorité Organisatrice pour le renouvellement d'une partie des matériels roulants et l'adaptation et/ou la construction des ateliers nécessaires à leur maintenance, la Convention de Financement prime en cas de contradiction avec la Convention.

Article 3 - Coordination entre les trains d'équilibre du territoire et les autres services de transport ferroviaire de voyageurs

3.1 Services de transport ferroviaire de voyageurs

L'Autorité Organisatrice du service public des trains d'équilibre du territoire a l'initiative de modifier, le cas échéant sur proposition de l'Exploitant, l'objet de la Convention, dans les conditions prévues aux articles 7.2 et 20 ci-après.

A cet effet, les Parties se réuniront chaque année afin d'évaluer la nécessité de faire évoluer l'offre des TET, d'examiner en commun les modifications envisagées et d'évaluer les conséquences, notamment financières, des évolutions arrêtées.

La modification de l'offre des TET étant susceptible d'avoir des incidences sur d'autres offres ferroviaires mises en place par ailleurs, les Parties s'efforceront d'éviter de rompre la cohérence de l'offre des TET et/ou nationale et régionale desservant le périmètre de la Convention.

3.2 Relations avec RFF

Conformément aux dispositions prévues à l'article 13.1 ci-après, l'Exploitant conduit les relations devant être établies avec RFF en vue d'obtenir les sillons nécessaires à l'exploitation du service public des trains d'équilibre du territoire.

Article 4 - Tarification

Les prix payés par les voyageurs des trains d'équilibre du territoire sont fixés par l'Exploitant dans le respect des principes du système tarifaire national. Dans les conditions prévues à l'article 14 du cahier des charges de la Société Nationale des Chemins de fer Français, l'Exploitant peut décider

de dispositions tarifaires spécifiques au service public des TET, notamment sur les relations offrant aux voyageurs des avantages particuliers de rapidité et de confort ou soumises à une forte concurrence modale.

Les tarifs sociaux nationaux, les tarifs sociaux régionaux, les tarifs conventionnés conclus au titre de l'article 41 du cahier des charges de la SNCF, de même que certains tarifs régionaux, s'appliquent aux trains d'équilibre du territoire dans les conditions précisées en Annexe 4 à la Convention.

Dans le cadre de sa politique commerciale, l'Exploitant peut mettre en œuvre des réductions tarifaires. Il en informe alors l'Autorité Organisatrice.

L'Exploitant soumet à l'homologation de l'Etat, représenté par l'Autorité Organisatrice pour les services d'équilibre du territoire, ses projets de modifications tarifaires dans les conditions prévues à l'article 17 du cahier des charges de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Article 5 - Droits et obligations des parties

5.1 Pour l'Autorité Organisatrice

L'ensemble des textes législatifs et réglementaires, cités en préambule de la Convention, définit les compétences de l'Autorité Organisatrice.

A ce titre, pour l'ensemble des TET, elle décide de la consistance de l'offre, de la politique tarifaire et de la marque de commercialisation du service, dans les conditions prévues aux articles 4, 7 et 12 de la Convention.

Après avoir défini la politique de « marquage commercial » du service public des trains d'équilibre du territoire dans les conditions de l'article 12.3 ci-après, elle charge l'Exploitant de sa mise en œuvre et supervise ses conditions d'exécution.

L'Autorité Organisatrice verse à l'Exploitant une contribution financière telle que définie à l'article 17 de la Convention, en compensation de ses obligations de service public.

Pour le financement des acquisitions de matériels roulants neufs et de l'adaptation et/ou la construction des ateliers nécessaires à leur maintenance, l'Autorité Organisatrice verse à l'Exploitant une contribution d'investissement dont les modalités sont définies dans la Convention de Financement.

5.2 Pour l'Exploitant

L'Exploitant assure la mise en œuvre du service public des trains d'équilibre du territoire en application du présent dispositif conventionnel et conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables aux transports ferroviaires de voyageurs, en particulier en matière de sécurité des circulations et d'allocation des sillons.

L'Exploitant met en œuvre toute mesure visant à améliorer la satisfaction des voyageurs, à développer la fréquentation du service, à optimiser les coûts d'exploitation de l'offre de transport, à augmenter les recettes d'exploitation du service, et à assurer la meilleure coordination possible de l'offre des TET avec les autres services ferroviaires en fonction des besoins identifiés des voyageurs.

Afin de garantir la continuité de ce service public, l'Exploitant assure le renouvellement d'une partie du parc des matériels roulants, ainsi que l'adaptation et/ou à la construction des ateliers nécessaires à leur maintenance, sous réserve d'un financement assuré par l'Autorité Organisatrice, formalisé dans le cadre de la Convention de Financement.

L'Exploitant bénéficie de l'autonomie de gestion. A ce titre, il gère et organise librement les moyens humains et matériels nécessaires à l'accomplissement des missions qui lui sont confiées en application de la Convention.

Article 6. Durée de la Convention

La présente Convention est conclue pour une durée de 4 ans à compter du 1^{er} janvier 2011. Elle arrivera à échéance le 31 décembre 2014, sous réserve de la mise en œuvre de la clause suspensive mentionnée à l'article 28.

Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, elle pourra néanmoins, par voie d'avenant et d'un commun accord entre les Parties, faire l'objet d'une résiliation anticipée pour motif d'intérêt général.

TITRE 2. DEFINITION ET CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU SERVICE.

Article 7 - Offre de référence

7.1 Consistance de l'offre

L'Autorité Organisatrice définit une offre de service de référence, structurée autour d'un ensemble de relations, incluant pour chacune d'entre elles un seuil de fréquence de circulation, un schéma de desserte décliné par gare et un temps de parcours de référence. L'ensemble de ces prescriptions est explicité en Annexes 1 et 2.

Pour chacune des lignes mentionnées à l'Annexe 1, l'Autorité Organisatrice définit, le cas échéant, des niveaux de prescription différenciés en termes de ponctualité et de qualité du service. L'ensemble de ces prescriptions, déclinées par relation, fait l'objet d'un descriptif détaillé figurant en Annexe 8.

L'ensemble de ces composantes constitue l'offre de référence sur la base de laquelle la contribution financière due à l'Exploitant en application du Titre 5 ci-après a été calculée à l'entrée en vigueur de la Convention.

Ces composantes de l'offre pourront néanmoins être modifiées en cours d'exécution de la Convention dans les conditions prévues aux articles 7.2 et 20 ci-après, et conformément aux dispositions de l'article 19, le cas échéant. Elles feront, par ailleurs, l'objet d'une adaptation par les Parties afin de tenir compte de la structuration des graphiques de circulation qui sera mise en œuvre par RFF en décembre 2011.

L'Exploitant assure les dessertes définies en Annexe 2. Sur la base du descriptif détaillé de l'offre figurant dans cette annexe, l'Exploitant fournit chaque année à l'Autorité Organisatrice, en début de service et à titre indicatif, les grilles horaires des dessertes concernées.

Il exécute l'ensemble des services définis dans la Convention et assure, pour les biens financés par lui et ceux financés par l'Autorité Organisatrice, la mise à disposition, l'entretien et la maintenance de l'ensemble des matériels, biens, installations et équipements nécessaires ou utilisés pour l'exécution du service public des TET tels que définis à l'article 13 de la Convention et dans les conditions prévues à l'article 14, le cas échéant.

7.2 Modification de l'offre

A l'exception des cas spécifiques identifiés au sein du présent article, toute modification ou évolution de la consistance de l'offre de référence définie à l'article 7.1, à l'initiative de l'Autorité Organisatrice ou de l'Exploitant, est soumise à la concertation préalable des parties.

Les demandes de modification et d'évolution de l'offre pourront intervenir à tout moment. Leur date de mise en œuvre s'inscrira dans le respect du calendrier de Réseau Ferré de France (RFF) pour la commande des sillons et dans celui de l'Exploitant pour la mise en place de ses moyens de production.

Lorsque ces modifications ou évolutions de l'offre ont des incidences financières, l'Exploitant transmet à l'Autorité Organisatrice, préalablement à toute prise de décision, une étude

d'opportunité ainsi qu'un devis détaillant leurs impacts sur les charges et les recettes ainsi que sur les conditions d'exploitation du service objet de la Convention. Après validation par l'Autorité Organisatrice de l'avenant correspondant, la modification d'offre s'applique à la date d'application convenue entre les parties.

7.2.1 Evolution de l'offre sur la durée de la Convention

Les projets globaux de refonte de l'offre seront traités le plus en amont possible par l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant de façon à intégrer un délai raisonnable permettant la concertation.

Compte tenu des projets de modernisation de l'infrastructure ferroviaire connus à la date de signature de la présente Convention par les Parties, certains projets de refonte de l'offre de référence ont d'ores et déjà été identifiés par elles comme devant intervenir à moyen terme en cours d'exécution de la Convention. Ces derniers sont repris en Annexe 2.

Cette liste est susceptible d'être reconsidérée et/ou complétée par voie d'avenant à la Convention.

7.2.2 Modifications programmées et ponctuelles en cours de service annuel

Modifications programmées

Les contraintes de maintenance de l'infrastructure peuvent, en cours de service annuel, nécessiter l'adaptation de sillons afin de permettre la réalisation de travaux. Ces adaptations de sillons peuvent conduire l'Exploitant à modifier le plan de transport des trains d'équilibre du territoire.

Lorsque les travaux sur l'infrastructure imposent de modifier l'offre de référence, l'Exploitant adapte le plan de transport des trains d'équilibre du territoire en limitant au maximum les effets desdits travaux sur le service rendu aux voyageurs.

L'Exploitant informe le plus rapidement possible l'Autorité Organisatrice de toutes les adaptations du plan de transport envisagées pour tenir compte de la réalisation de ces travaux. Après en avoir pris connaissance, cette dernière formule éventuellement des propositions complémentaires.

La durée de modification de l'offre est limitée à la durée des travaux.

Modifications ponctuelles

Ces modifications sont de deux ordres :

- Modifications événementielles

Elles concernent des créations de circulations spéciales liées à des manifestations à caractère sportif ou culturel ou à une demande particulière de l'Autorité Organisatrice. Leur durée de mise en œuvre est limitée à la durée de l'évènement.

Elles ne modifient pas le service de référence. Elles conduisent à la transmission d'un devis mais ne font pas l'objet d'un avenant à la Convention.

De son côté, l'Exploitant peut, à ses risques financiers exclusifs, faire circuler des trains occasionnels en utilisant des matériels nécessaires à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, étant précisé que, dans ces cas, la responsabilité de l'Autorité Organisatrice ne saurait être engagée de quelque manière que ce soit.

- Modifications s'imposant à l'Exploitant

Il s'agit par exemple d'incidents d'exploitation, de travaux dérogoratoires décidés par RFF sans avoir été programmés au préalable ou d'aléas climatiques ne permettant plus la circulation des trains dans les conditions normales. Elles donnent lieu à modification des sillons.

Elles sont limitées dans le temps. Pour des raisons de réactivité, ces modifications de l'offre sont mises en œuvre par l'Exploitant sans attendre leur validation par l'Autorité Organisatrice. L'Exploitant informe cette dernière du plan de transport adapté à la situation dans les meilleurs délais.

7.2.3 Adaptation de l'offre par l'Exploitant

L'Exploitant peut, de sa propre initiative, procéder à des modifications ou des adaptations du service objet de la Convention, sous réserve que celles-ci ne viennent pas modifier les caractéristiques de l'offre de référence décrite à l'article 7.1.

L'Exploitant peut, en cours de convention, compléter la consistance des services ou apporter des modifications aux modalités d'exécution de ses missions, sous réserve de ne pas dégrader la qualité du service sur les lignes d'équilibre du territoire, si le service est exécuté avec du matériel roulant relevant de l'annexe 5 en informant préalablement l'Autorité Organisatrice.

Dans le cas où le matériel roulant utilisé ne serait pas celui relevant de l'annexe 5, l'accord préalable de l'Autorité Organisatrice est requis.

7.2.4 Adaptation ou modification de l'offre à la suite d'une demande particulière d'une collectivité territoriale

Des collectivités non parties à la Convention pourraient souhaiter la modification de l'offre de référence en vue de répondre à des besoins de déplacement spécifiques non satisfaits par les grilles horaires ou la politique d'arrêt des trains d'équilibre du territoire définies en application de la Convention (création de circulations ou de dessertes complémentaires, prolongement de certains trains, etc.).

Dans l'hypothèse où de telles collectivités souhaiteraient modifier ou adapter l'offre des trains d'équilibre du territoire en vue, notamment, de développer les moyens de transport pour leurs habitants et de renforcer l'attrait de leur territoire, la demande correspondante devra être adressée à l'Autorité Organisatrice.

A la demande de l'Autorité Organisatrice, la modification souhaitée sera étudiée dans les meilleurs délais par l'Exploitant qui établira un devis détaillant les surcoûts d'exploitation induits par l'adaptation ou la modification objet de la demande et formulera, le cas échéant, des propositions complémentaires.

La demande ne pourra être mise en œuvre que sous réserve que l'adaptation ou la modification qu'elle vise n'ait pas pour conséquence la dégradation de la production et de la qualité du service de la relation concernée au sein de l'offre de référence. Par ailleurs, sa mise en place par l'Exploitant sera conditionnée par la prise en charge, par la ou les collectivités demanderesse(s), de l'ensemble des surcoûts d'exploitation en découlant via une contribution ou une subvention versée à l'Exploitant en conformité avec le droit en vigueur. A cet effet et avant toute mise en œuvre, une convention tripartite spécifique destinée à préciser les modalités de définition, de financement et de mise en œuvre de l'adaptation ou de la modification envisagée, devra être conclue entre l'Autorité Organisatrice, l'Exploitant et la ou les collectivités concernées, en tenant compte de la durée de la Convention telle que définie en son article 6.

Article 8- Obligations de services associées à l'offre de référence

8.1 Distribution des titres de transport

En vue d'optimiser la commercialisation des titres de transport nécessaires à l'exploitation du service objet de la Convention, l'Exploitant s'engage à utiliser son propre système de distribution de titres de transport au moyen des différents canaux de vente dont il dispose, sans que les biens le constituant puissent pour autant être regardés comme affectés au service public des trains d'équilibre du territoire ou indispensables à sa poursuite.

Dans le cadre de la Convention, l'Exploitant définit seul les éventuelles évolutions du système de distribution sur les plans fonctionnel et technique, procède aux développements des logiciels ainsi qu'à la modification des équipements existants qui lui paraissent nécessaires, et assure la formation de son personnel.

Dans l'hypothèse où l'Autorité Organisatrice demanderait à l'Exploitant de mettre en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution des titres de transport susceptibles d'avoir un impact sur les conditions financières de la réalisation par l'Exploitant des missions prévues à la

Convention, l'Exploitant établira un devis qu'il transmettra à l'Autorité Organisatrice. En cas d'acceptation, les développements et opérations afférents seront organisés par voie d'avenant à la Convention, et leurs conséquences financières seront prises en charge par l'Autorité Organisatrice dans les conditions définies au sein dudit avenant.

8.2 Système billettique de l'Exploitant

L'Exploitant met en œuvre un système billettique assurant les fonctionnalités de distribution des produits tarifaires et de lutte contre la fraude et répondant aux exigences techniques, fonctionnelles et de sécurité attendues par l'Autorité Organisatrice en application de la Convention. Il est propriétaire et conserve l'entière maîtrise du système billettique et de l'ensemble des biens le composant.

En outre, l'Exploitant s'engage à renforcer la lisibilité tarifaire des services des trains d'équilibre du territoire et à leur appliquer l'ensemble de sa politique commerciale.

Dans l'hypothèse où l'Autorité Organisatrice demanderait à l'Exploitant une évolution de ce système, l'Exploitant établira une proposition intégrant l'évaluation des conséquences financières d'une telle évolution, qu'il transmettra à l'Autorité Organisatrice. Les conséquences financières seront prises en charge par l'Autorité Organisatrice par voie d'avenant, après acceptation du devis de l'Exploitant.

8.3 Information des voyageurs en situation normale

L'Exploitant assure, de manière régulière et fiable, l'information des voyageurs, tant en ce qui concerne la consistance, les fréquences et les horaires des dessertes que les principes et les règles de tarification applicables au service des TET. Les modalités particulières d'information de la clientèle en cas de perturbations prévisibles du trafic sont décrites à l'article 9.2.4 ci-après.

Dans le cadre de la politique arrêtée par l'Autorité Organisatrice, l'Exploitant met en œuvre les moyens permettant d'assurer l'information du public dans les meilleures conditions de rapidité, d'efficacité et de lisibilité.

L'information des voyageurs est assurée par l'Exploitant au moyen des différents vecteurs dont il dispose à l'entrée en vigueur de la Convention. Ces derniers sont listés ci-après :

- les fiches horaires et les guides par réseau ou par prestation ;
- les guichets SNCF dans certaines gares ;
- l'affichage des trains au départ et à l'arrivée dans chaque gare assuré par affichage ou système électronique, et sonorisation dans les trains et les gares ;
- les sites Internet SNCF ;
- les affiches horaires dans les cadres infos en gare et points d'arrêts ;
- les centres de relations clientèle.

L'Exploitant élabore les supports d'information et en assure la mise en œuvre et la diffusion sur la base d'un plan d'information annuel transmis à l'Autorité Organisatrice.

Ces informations sont mises à jour avant chaque changement de service et diffusées, auprès de la clientèle, dans les gares relevant du périmètre de la Convention.

8.4 Services en gares et dans les points d'arrêts

L'Exploitant assure l'exploitation des services en gares et aux points d'arrêts conformément au niveau de qualité défini par l'Autorité Organisatrice à l'article 10 et dans les conditions définies à l'article 13.3 ci-après. Il veille à garantir les fonctionnalités des services proposés aux voyageurs.

8.5 Services à bord

Afin d'améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs et pour l'ensemble des services inhérents au voyage détaillés au sein des articles 8.5 et 8.6, l'Autorité Organisatrice peut solliciter

auprès de l'Exploitant des aménagements aux services figurant en Annexe 11 ou demander la mise en œuvre de nouveaux services.

Réservation

L'Exploitant met en œuvre, pour certaines relations objet de la Convention, un service de réservation à la place concomitant à l'acquisition du titre de transport. Suivant les relations concernées, la réservation peut être obligatoire ou facultative. Les relations qui font l'objet de ce service sont identifiées en Annexe 11 de la Convention.

Suivant l'analyse qu'il fait des besoins de la clientèle et de l'environnement, l'Exploitant peut néanmoins, seul, décider de renforcer ou d'adapter ces services.

Restauration ambulante et accompagnement vélo

Sur certaines relations objet de la Convention, l'Exploitant met en œuvre un service de restauration ambulante ainsi que la possibilité, pour les voyageurs, d'embarquer un vélo à bord de certains trains. Les relations offrant ces services sont identifiées en Annexe 11 de la Convention.

Suivant l'analyse qu'il fait des besoins des voyageurs et de l'environnement des trains, l'Exploitant peut néanmoins, seul, décider de renforcer ou d'adapter ces services.

Accompagnement des trains

L'ensemble des trains du service des TET disposent, a minima, de l'accompagnement d'un Agent du Service Commercial des Trains (ASCT), de bout en bout de leur parcours. Les principales missions de cet agent consistent à assurer l'accueil et l'information des voyageurs au départ et à bord des trains, le service commercial (comme la vente de titres), le contrôle des titres à bord ainsi que la sûreté des voyageurs. Par ailleurs, et en complément de ce dispositif, l'Exploitant peut mettre en œuvre des moyens spécifiques de lutte anti-fraude, soit mobiles à bord des trains, soit sédentaires dans les gares.

Suivant l'analyse qu'il fait des besoins des voyageurs et de l'environnement des trains, l'Exploitant peut néanmoins, seul, décider de renforcer ou d'adapter ces services.

8.6 Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Les lignes d'équilibre du territoire qui, à l'entrée en vigueur de la Convention, sont accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite sont identifiées en Annexe 11.

Dans l'hypothèse où l'Autorité Organisatrice demanderait à l'Exploitant de mettre en place un niveau d'accessibilité à bord des trains correspondant à des normes de service qu'elle définirait elle-même et qui ne serait pas prévu au Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) à l'entrée en vigueur de la Convention et pour la durée de celle-ci, l'Exploitant établira une proposition intégrant l'évaluation des conséquences financières d'un tel niveau d'accessibilité, qu'il transmettra à l'Autorité Organisatrice. Les conséquences financières seront intégralement prises en charge par l'Autorité Organisatrice après acceptation du devis de l'Exploitant.

Par ailleurs, en complément de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, l'Exploitant accepte de faire bénéficier les trains d'équilibre du territoire du service « Accès Plus » qu'il a conçu et met en œuvre sur d'autres relations placées hors le champ d'application de la Convention. Ce service, réservé aux personnes handicapées et dont l'Exploitant est propriétaire et conserve l'entière maîtrise, donne toutes les informations utiles pour le déplacement des voyageurs (niveau d'équipement des gares et du parcours, notamment) et permet l'achat et la réception des titres de transport à domicile. Il organise l'accueil et l'accompagnement dont le voyageur a besoin.

TITRE 3. REALISATION DU SERVICE.

Article 9 - Continuité du service

L'Exploitant doit s'efforcer d'assurer la continuité du service objet de la Convention, y compris dans les cas d'aléas normaux liés à l'exploitation, sauf en cas de force majeure et événements assimilés tels que définis à l'article 25 de la Convention.

En cas d'interruption du service objet de la Convention, l'Exploitant s'engage à mettre en place, dans toute la mesure du possible, des moyens d'urgence et de substitution en fonction des moyens disponibles. L'Exploitant informe l'Autorité Organisatrice et la clientèle des dispositifs ainsi mis en place.

9.1 Aléas normaux d'exploitation

L'exécution du service public des trains d'équilibre du territoire objet de la Convention s'effectue dans un environnement soumis à des aléas normaux d'exploitation. Ces aléas normaux peuvent représenter jusqu'à 3% du volume d'offre de référence défini à l'article 7.1. En deçà de ce seuil, l'offre de référence est réputée exécutée.

Sont exclus des aléas normaux d'exploitation, les perturbations prévisibles du trafic, les modifications du service décidées par l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant conformément à l'article 7.2 ainsi que, de façon plus générale, les cas de force majeure et événements assimilés en application de l'article 25 de la Convention.

L'Exploitant doit prendre toutes les mesures nécessaires pour pallier les conséquences de ces aléas normaux en vue de préserver la qualité du service rendu aux voyageurs et de maintenir la continuité du service objet de la Convention dans les conditions fixées ci-après.

Pendant les aléas normaux d'exploitation, l'Exploitant s'engage à mettre en place, dans toute la mesure du possible, des moyens de substitution ou de remplacement, éventuellement routiers.

En cas de perturbations supérieures à 3 mois, les Parties se rapprocheront afin d'apprécier si elles ne doivent pas faire application des règles relatives aux modifications de l'offre prévues à l'article 7.2.

9.2 Continuité du service en cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic

En cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic, l'Exploitant assure la continuité du service selon les dispositions ci-après précisées.

9.2.1 Définition des perturbations prévisibles

Conformément au droit en vigueur, sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent notamment :

- de plans de travaux, à l'exception des plans de travaux programmés intégrés dans le service annuel,
- d'incidents techniques, dès lors qu'un délai de 36 heures s'est écoulé depuis leur survenance,
- d'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de 36 heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique,
- de tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'Exploitant par le représentant de l'Etat, l'Autorité Organisatrice ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis 36 heures.

9.2.2 Organisation du transport de voyageurs en cas de grève

En cas de grève, l'Exploitant met en œuvre un plan de transport adapté. Ce plan figure en Annexe 3 de la Convention.

L'Exploitant décide du niveau de service du plan de transport adapté qu'il met en œuvre au regard des termes de l'accord collectif de prévisibilité applicable en cas de grève et des estimations des ressources disponibles.

9.2.3 Organisation du transport de voyageurs dans les cas autres que la grève

S'agissant des perturbations prévisibles, telles celles affectant la disponibilité de l'infrastructure, dont la maîtrise ne ressort pas de sa compétence, l'Exploitant ne peut prédéterminer de plan de transport adapté. Dès lors, il s'engage à prendre, au regard de la perturbation en cause, toute initiative et à mettre en œuvre toute mesure de nature à rendre le meilleur service possible aux voyageurs. Ces mesures peuvent notamment consister en la mise en service de moyens de transport de substitution.

Dès qu'il a connaissance de la survenance d'un tel événement, l'Exploitant élabore un plan de transport adapté ad hoc susceptible de répondre au mieux aux attentes des voyageurs et de l'Autorité Organisatrice. Il l'adresse à cette dernière pour information.

9.2.4 Information des voyageurs en situation perturbée

Vingt quatre heures au plus tard avant le début de la perturbation, l'Exploitant informe les voyageurs du niveau de service du plan de transport adapté effectivement applicable, selon le plan d'information suivant :

- affichage dans les gares, points d'arrêts ferroviaires et principaux points d'arrêts routiers,
- mise en service d'un numéro de téléphone gratuit (numéro vert),
- le cas échéant, plan média prévenant de la survenance de la perturbation et diffusant les modalités pratiques d'accès à l'information.

Les informations ainsi délivrées aux voyageurs doivent être fiables et précises.

Ce plan d'information des voyageurs est décrit en Annexe 3.

9.2.5 Information de l'Autorité Organisatrice

L'Exploitant informe l'Autorité Organisatrice de toute perturbation prévisible ou de risque de perturbation prévisible.

En cas de grève, il informe l'Autorité Organisatrice dès qu'il a déterminé le niveau de service du plan de transport adapté qu'il entend mettre en œuvre.

Après chaque perturbation, l'Exploitant communique à l'Autorité Organisatrice un bilan détaillé de l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information des voyageurs.

L'Exploitant établit également une évaluation annuelle des incidences financières de l'exécution des plans de transport adapté et d'information et dresse la liste des investissements nécessaires à l'amélioration de leur mise en œuvre.

9.3 Exécution du service en fonction des moyens

La réalisation des missions de l'Exploitant présuppose la disponibilité d'un ensemble de moyens, notamment les matériels roulants et l'infrastructure, tels que décrits au Titre 4 ci-après.

La pleine disponibilité de ces moyens nécessite un entretien régulier mais également des investissements périodiques afin de les renouveler et de les mettre aux normes.

Dans le cas où, sans que cela relève de moyens dont la responsabilité lui incombe exclusivement, l'Exploitant se trouverait dans l'incapacité d'assurer l'intégralité de l'offre définie en application de la Convention,

- il pourra proposer à l'Autorité Organisatrice des scénarii d'adaptation des dessertes et/ou des prestations assurées ;
- les adaptations d'offre qu'il devra mettre en œuvre de manière conservatoire seront considérées comme relevant de la force majeure.

Article 10 - Qualité du service

L'Exploitant exécute le service conformément aux critères de qualité définis par l'Autorité Organisatrice au sein de la Convention et propose toute mesure pour améliorer la qualité du service.

A ce titre, l'Exploitant s'engage à assurer le service public des trains d'équilibre du territoire dans les meilleures conditions de sécurité, de confort, de régularité et d'information des voyageurs.

Le respect ou le non-respect par l'Exploitant des exigences de qualité définies par l'Autorité Organisatrice peuvent donner lieu à des bonus ou des malus selon les modalités définies à l'article 16.4 ci-après.

La démarche qualité ainsi mise en œuvre en application de la Convention répond aux logiques et principes suivants :

- La qualité du service rendu par l'Exploitant doit pouvoir être appréciée sur la base de critères pertinents, fiables, objectifs et mesurables, reconnus par les deux parties. L'Exploitant s'engage ainsi sur des objectifs de qualité produite dont l'Autorité Organisatrice assure le contrôle du suivi effectué par l'Exploitant.
- Trois domaines d'application sont retenus pour établir le référentiel de mesure de la qualité du service produit :
 - La ponctualité des trains, définie relation par relation et mesurée, pour l'application d'un malus ou l'attribution d'un bonus, en fonction d'un objectif global couvrant l'ensemble du périmètre des TET ;
 - Le confort à bord des trains, incluant la propreté et les services à bord, mesuré, pour l'application d'un malus ou l'attribution d'un bonus, en fonction d'un objectif global couvrant l'ensemble du périmètre des TET ;
 - L'information des voyageurs à bord des trains, en situation normale comme en situation perturbée, mesurée, pour l'application d'un malus ou l'attribution d'un bonus, en fonction d'un objectif global couvrant l'ensemble du périmètre des TET.
- Un programme de labellisation intégrant différents critères définis par l'Exploitant en vue d'améliorer la qualité des services aux voyageurs sera mis en œuvre par ce dernier.
- Parallèlement, la mesure de la qualité perçue par les voyageurs permet de définir les actions prioritaires devant être engagées par les parties en vue d'améliorer les services rendus à la clientèle.

La démarche qualité, de même que les objectifs qui sont assignés à l'Exploitant pour son application sont détaillés à l'Annexe 8 de la Convention.

Article 11 - Réclamation des voyageurs

La commercialisation des titres de transport et la mise en œuvre de la politique d'après-vente relèvent de l'entière responsabilité de l'Exploitant.

L'Exploitant fait connaître aux voyageurs les conditions de vente des billets TET et les conditions de recouvrement des avis d'infraction, par tous les moyens appropriés. Les conditions d'utilisation des titres de transport TET doivent pouvoir être précisées lors de l'achat des titres par les voyageurs. L'Exploitant informe également les voyageurs des modalités pratiques qu'il convient de suivre en vue d'obtenir un remboursement ou un dédommagement.

Pour toute réclamation émise par un voyageur, l'Exploitant s'engage à respecter les principes suivants :

- Répondre de façon individualisée, en tenant compte des éléments de contexte et des éléments du dossier présentés par le voyageur ;

- Accorder éventuellement un dédommagement ;
- Informer le voyageur des suites données à sa réclamation.

En cas de retard d'un service relatif aux relations objet de la Convention, les conditions d'indemnisation des voyageurs mises en œuvre par l'Exploitant en application de la Convention sont celles appliquées par la SNCF à l'ensemble des services nationaux de voyageurs qu'elle exploite.

En cas d'annulation d'un service relatif aux relations objet de la Convention, l'Exploitant procède, à la demande du voyageur, au remboursement du titre de transport que ce dernier devait initialement utiliser pour emprunter le service annulé dès lors :

- que l'annulation est directement imputable à l'Exploitant,
- et qu'il peut être démontré que cette annulation a mis le voyageur dans l'impossibilité d'utiliser le moyen de transport pour lequel il a conclu le contrat de transport.

L'Exploitant informe l'Autorité Organisatrice de toute modification devant intervenir dans ces conditions d'indemnisation préalablement à leur mise en œuvre. Il lui transmettra les conditions applicables au moment de l'entrée en vigueur de la Convention au plus tard dans le mois suivant ladite entrée en vigueur.

L'Exploitant analyse et exploite les informations issues des réclamations pour améliorer la qualité du service, en vue de remédier aux dysfonctionnements signalés.

L'Autorité Organisatrice traite les réclamations qu'elle reçoit, relatives aux obligations qui lui incombent, selon les termes de l'article 5.1 de la Convention. Elle transmet les autres réclamations à l'Exploitant en tant que de besoin pour traitement.

Article 12 - Communication

12.1 Communication institutionnelle

L'Autorité Organisatrice conduit de sa propre initiative la communication institutionnelle en matière de services d'équilibre du territoire.

L'Autorité Organisatrice définit, finance et mène la communication institutionnelle. Néanmoins, compte tenu de l'impact que peut avoir cette communication institutionnelle sur les actions de communication engagées par l'Exploitant en vertu de l'article 12.2 ci-après, et afin d'assurer la mise en cohérence des compétences respectives des Parties en ce domaine, les actions de communication prévues par l'Autorité Organisatrice font l'objet d'une préparation concertée avec l'Exploitant pour la mise au point d'un calendrier et d'une stratégie partagés.

Les conditions techniques et logistiques de la participation de l'Exploitant, notamment pour ce qui concerne la diffusion de supports et l'organisation d'événements, sont appréciées au cas par cas pour chaque opération de communication mises en œuvre par l'Autorité Organisatrice.

Dans ce cadre, l'Exploitant facilite la mise en œuvre des éventuelles actions de communication qui seraient confiées par l'Autorité Organisatrice à un prestataire tiers.

12.2 Communication commerciale

L'Exploitant présente chaque année à l'Autorité Organisatrice le plan d'actions commerciales destiné à promouvoir l'usage et les produits du service public des trains d'équilibre du territoire, ainsi que le calendrier des campagnes de communication qu'il entend engager durant l'année considérée.

Ce plan décrit, pour chaque action retenue par l'Exploitant, la nature, les cibles et les objectifs de l'opération ainsi que les supports envisagés.

Les actions de communication commerciale contenues dans ce plan recouvrent principalement, sans que la liste soit exhaustive, les opérations suivantes :

- Image commerciale des TET ;

- Marketing direct ;
- Promotion des produits et services TET : salons, rencontres clients, animations en gare ;
- Campagnes publicitaires ;
- Information commerciale clients : affichage commercial, etc.

Ce plan d'actions commerciales, défini, financé et mis en œuvre par l'Exploitant, peut être adapté en cours d'année par lui.

Par ailleurs, l'Exploitant informe les voyageurs sur les différents produits tarifaires applicables à l'offre objet de la Convention, et assure la formation et l'information destinées à mobiliser ses forces de vente.

12.3 Signature et charte graphique

Le logo et la marque « Intercités » ainsi que sa signature constituent l'appellation générique d'identification du service public de transport de voyageurs des trains d'équilibre du territoire, objet de la Convention.

Lorsque l'Exploitant émet un message de communication commerciale, le logotype de l'Autorité Organisatrice peut co-signer cette dernière si l'Autorité Organisatrice le souhaite.

Lorsque l'Autorité Organisatrice émet un message de communication institutionnelle, le logotype de l'Exploitant peut co-signer ce dernier si l'Autorité Organisatrice l'accepte.

Lorsqu'il s'agit d'un message conjoint, ce qui est majoritairement le cas, les logotypes de l'Autorité Organisatrice et de l'Exploitant peuvent co-signer ce dernier.

Les logo et marque « Intercités », qui sont la propriété de l'Exploitant à la date de signature de la Convention, font l'objet d'une mise à disposition à titre gratuit au bénéfice de l'Autorité Organisatrice, pendant toute la durée de la Convention et pourront faire ultérieurement l'objet d'une cession au profit de l'Autorité Organisatrice selon des modalités à convenir entre eux en application d'un contrat spécifique.

Si l'AO en fait la demande, les coûts nécessaires au déploiement du logo et de la marque « Intercités » ainsi que de sa signature commune sur les différents biens, matériels, installations et équipements relevant du périmètre de la Convention (et, notamment, les coûts de fabrication et de pose des marquages correspondants à l'intérieur et l'extérieur des matériels roulants), feront l'objet d'un avenant financier à la Convention.

TITRE 4. BIENS NECESSAIRES A L'EXECUTION DU SERVICE.

Article 13 - Biens nécessaires à l'exploitation

13.1 Propriété et gestion des infrastructures ferroviaires

Dispositions générales

Les Parties conviennent de s'informer mutuellement, dès qu'elles en ont connaissance, de toute opération ou projet (du type restructuration, modernisation, modification ou renouvellement des infrastructures) conduit à l'initiative de RFF, en charge de l'aménagement, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national, susceptible d'avoir une incidence technique et/ou financière sur le fonctionnement du service objet de la Convention.

Si, au cours de l'exécution de la Convention, devaient intervenir des évolutions de la réglementation relative à la propriété et à la gestion des infrastructures ferroviaires ou des restructurations, modernisations, modifications ou renouvellements d'infrastructure, susceptibles d'avoir des incidences sur le service objet de la Convention, les Parties s'engagent, en tant que

de besoin, à apporter de bonne foi à la Convention, par voie d'avenant, les modifications en découlant.

Les Parties conviennent que les travaux programmés d'infrastructure réalisés dans le cadre de l'entretien, du renouvellement, de restructurations, modernisations ou modifications du réseau ferré national, ne sont pas considérés comme relevant des aléas normaux d'exploitation tels que mentionnés à l'article 9.1 ci-dessus et font l'objet d'une adaptation concertée du service.

L'Exploitant ne saurait supporter les conséquences pouvant résulter d'un différend qui lui serait extérieur concernant les infrastructures ferroviaires utilisées pour l'exploitation du service public des trains d'équilibre du territoire.

Attribution des sillons

L'Exploitant établira les demandes de sillons afférentes à la réalisation de l'offre des TET.

Dans l'hypothèse où une demande de sillons pour un service ferroviaire d'équilibre du territoire ne pourrait être satisfaite par RFF du fait de l'absence de sillons ou de capacités disponibles ou de la réalisation par ce dernier de travaux dérogatoires, l'Exploitant dispose d'un délai de deux mois pour en informer l'Autorité Organisatrice et proposer une autre solution permettant de répondre au mieux à la demande de cette dernière. Celle-ci disposera alors d'un délai de deux mois pour accepter ou refuser cette solution. Le silence gardé par l'Autorité Organisatrice à l'issue de ce délai vaudra refus de la proposition.

Tout litige lié à l'attribution des sillons peut être porté devant l'autorité compétente désignée et dans les conditions prévues par le droit en vigueur.

13.2 Utilisation, gestion et renouvellement du matériel roulant et des centres de maintenance

Inventaire du matériel roulant

Le parc de matériels roulants permettant d'assurer le fonctionnement du service objet de la Convention est composé de matériels propriété de l'Exploitant et de matériels mis à sa disposition par des tiers en contrepartie du versement d'un loyer.

L'inventaire complet, tant qualitatif que quantitatif, des matériels roulants ainsi affectés au service public des TET figure en Annexe 5 de la Convention.

Utilisation du matériel roulant

A l'entrée en vigueur de la Convention, l'Exploitant affecte au service public des TET, objet de la Convention, le matériel roulant inscrit à l'inventaire figurant à l'Annexe 5, dans la limite des matériels qui sont sa propriété et de leur âge et état d'usage, et sous réserve que les matériels détenus par des tiers continuent d'être mis à sa disposition.

L'Exploitant peut, à titre exceptionnel, affecter ce matériel à la circulation de trains spéciaux, sans impact sur les circulations des trains d'équilibre du territoire et à ses risques financiers exclusifs, étant précisé que, dans ces cas, la responsabilité de l'Autorité Organisatrice ne saurait être engagée de quelque manière que ce soit et qu'il devra préalablement en avoir informé cette dernière.

Entretien du matériel roulant

L'Exploitant s'engage, moyennant prise en compte financière correspondante dans le cadre des dispositions du Titre 5, à assurer, dans les conditions définies ci-après, l'entretien et le maintien en bon état de fonctionnement de l'ensemble des matériels roulants nécessaires à l'exploitation du service objet de la Convention.

L'Exploitant définit les règles de maintenance applicables au matériel roulant. Sous réserve des dispositions figurant à l'article 15.2 ci-après, il s'engage à assurer le bon entretien des matériels

utilisés pour l'exploitation et les réparations nécessaires, compte tenu, d'une part, de leur âge, état et destination et, d'autre part, de leurs conditions de mise à disposition en cours de convention.

Renouvellement du matériel roulant

Les modalités du renouvellement d'une partie du parc des matériels roulants affectés au service public de l'exploitation des trains d'équilibre des territoires sont définies dans la Convention de Financement.

La Convention de Financement précisera notamment, dans les conditions juridiques en vigueur à la date de sa signature, les modalités de financement de l'acquisition des matériels roulants, la description de ces matériels, le régime de leur propriété et de leur sort à l'issue de la cessation de la Convention, ainsi que les conditions de leur livraison et de leur mise en service.

Les Parties conviennent d'ores et déjà que l'Exploitant sera propriétaire des matériels roulants visés par la Convention de Financement, que leur financement sera assuré par l'Autorité Organisatrice, et que la Convention actuelle et ultérieure contiendra l'ensemble des garanties propres à assurer la continuité du service public de l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

Centres de maintenance du matériel roulant

L'Exploitant organise la maintenance et l'entretien du matériel roulant dans le souci d'une optimisation des moyens existants, d'une gestion au meilleur coût et d'une amélioration en permanence de l'efficacité et de la productivité des moyens qu'il utilise pour faire fonctionner le service public des trains d'équilibre du territoire.

L'Exploitant adapte l'outil industriel dont il dispose à la date d'entrée en vigueur de la Convention, en fonction du parc de matériel nécessaire à l'exécution du service objet de la Convention.

Les projets de création ou de modernisation impliquant la modification substantielle de l'outil industriel de maintenance du matériel roulant nécessaire à la réalisation du service objet de la Convention pourront, après concertation entre les Parties, justifier une révision du forfait de charges tel que défini à l'article 17.1 de la Convention. Cette éventuelle révision du forfait de charges serait fixée dans le cadre d'un avenant à la Convention.

Les modalités d'adaptation et/ou de construction des ateliers nécessaires à la maintenance des matériels roulants visés au paragraphe « Renouvellement du matériel roulant » sont définies dans la Convention de Financement.

La Convention de Financement précisera notamment, dans les conditions juridiques en vigueur à la date de sa signature, les modalités de financement de l'adaptation et/ou la construction de ces ateliers.

Les Parties conviennent d'ores et déjà que l'Exploitant sera propriétaire des ateliers de maintenance visés par la Convention de Financement, que leur financement sera assuré par l'Autorité Organisatrice, et que la Convention actuelle et ultérieure contiendra l'ensemble des garanties propres à assurer la continuité du service public de l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

13.3 Gestion des gares et points d'arrêts

La gestion et l'entretien des gares et points d'arrêts inventoriés en Annexe 1 et destinés à l'information et à l'accueil des voyageurs, incombent à Gares & Connexions de par la loi.

Gares & Connexions a notamment en charge le nettoyage et l'entretien courant des installations et des équipements des gares et points d'arrêts nécessaires à l'accomplissement du service objet de la Convention, de sorte à les maintenir en bon état de fonctionnement et d'exploitation.

L'Exploitant passe commande auprès de Gares & Connexions de l'ensemble des prestations visant notamment à gérer et entretenir les gares et points d'arrêts, à assurer l'accueil et

l'information des voyageurs, et à réaliser les tâches relatives à la préparation et au départ des trains.

13.4 Biens immatériels

L'Autorité Organisatrice et l'Exploitant demeurent, chacun en ce qui les concerne, propriétaires de leurs licences, marques, logotypes et autres droits de propriété intellectuelle, artistique ou industrielle.

A ce titre, les Parties conviennent expressément qu'aucune disposition de la Convention ni divulgation entre elles dans le cadre de son exécution, n'emporte, de manière expresse ou implicite, directement ou indirectement, transfert d'un droit de propriété intellectuelle, quel qu'il soit, sur les données, informations et droits échangés entre elles, à l'exception du droit limité d'usage desdits droits, informations et données dans le strict cadre de l'exécution de la Convention et dans les conditions précisées par ladite convention en son article 22, notamment.

Chacune des Parties demeure propriétaire des études qu'elle réalise pour son compte. Toutefois, l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant peuvent, chacune pour ce qui le concerne, librement utiliser les résultats des études ayant fait l'objet d'un financement spécifique, sous réserve des limitations expressément prévues par elles au sein de la Convention ou à l'occasion de la mise en place du financement desdites études.

L'Exploitant fait son affaire de l'utilisation de tous brevets, licences ou droits appartenant à des tiers.

Article 14 - Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI)

L'Exploitant définit les investissements à réaliser au cours de l'exécution de la Convention, qui sont nécessaires à la révision, la transformation et/ou la modernisation des matériels roulants affectés à la réalisation du service.

Les opérations d'acquisition et de renouvellement du matériel roulant sont expressément exclues de ces investissements.

Les investissements dont la réalisation est programmée au cours de l'exécution de la Convention et dont le financement contribue à l'équilibre du compte prévisionnel annexé à la Convention, constituent le Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI). Ce dernier figure à l'Annexe 6 et 6bis de la Convention.

L'Exploitant propose et met à jour le PPI tant d'un point de vue financier que du détail des investissements par type d'engins et par type d'opérations. Il établit et transmet chaque année à l'Autorité Organisatrice l'actualisation de son PPI. Par ailleurs, il soumet à l'Autorité Organisatrice toute modification d'un élément du PPI dont l'impact ou le montant est susceptible de modifier les modalités de financement ou de réalisation du PPI. En pareil cas, les Parties se concertent en vue de se prononcer sur la modification envisagée et sur ses conséquences sur la Convention.

Article 15 - Sûreté et vandalisme

15.1 Sûreté des biens et des personnes

Afin de renforcer la sûreté des voyageurs et des personnels de l'Exploitant sur le réseau du périmètre des TET, ainsi que le sentiment de sécurité, l'Exploitant participe à la mise en œuvre des politiques qui y concourent en application du présent article. Ces politiques conjuguent la prévention, la répression et la dissuasion.

Les politiques de prévention sont développées en partenariat avec l'Etat, les autres collectivités locales, l'Education nationale, le tissu associatif, la police, la gendarmerie, les douanes, la justice.

Les politiques de répression relèvent de la police, de la gendarmerie, des douanes et de la justice sous réserve des dispositions de l'article 73 du code de procédure pénale et du livre II du code

des transports qui confient des responsabilités spécifiques et limitatives aux entreprises exploitantes.

Dans le cadre du code des transports, l'Exploitant assure, en complément des forces de police et de gendarmerie, certaines tâches de sécurité publique dans les gares et dans les trains, qui peuvent l'être par des agents assermentés.

La sécurité dans les TET, dans les gares et, de façon générale, sur l'ensemble du domaine ferroviaire, le vandalisme, le phénomène de la fraude et, d'une manière générale, l'ambiance dans les gares et les trains, doivent faire l'objet d'une approche globale et seront également abordés, de concert, par l'Autorité organisatrice et l'Exploitant.

Ces politiques pourront se traduire par une présence renforcée du personnel de l'Exploitant auprès des voyageurs ou par la mise en place de dispositifs techniques avec une participation financière de l'Etat.

La mise en place de ces politiques et le suivi des actions en découlant feront l'objet d'une information régulière de l'Autorité Organisatrice par l'Exploitant.

15.2 Réparation des actes de vandalisme

Les réparations des dégradations telles que bris de glace, gravage de vitres, tags, lacérations de sièges, vols ou détériorations d'équipements embarqués sont à la charge de l'Exploitant.

En cas de vandalisme exceptionnel, de type mise à sac ou incendie, les Parties se concertent sur l'opportunité et la prise en charge des remises en état subséquentes.

De façon plus générale, les Parties se concertent annuellement pour évaluer les éventuelles actions à mettre en œuvre au titre de la prévention et leur éventuel impact sur la Convention.

TITRE 5. CONDITIONS FINANCIERES ET COMPTABLES DE L'EXECUTION DU SERVICE.

Afin d'assurer l'équilibre économique du dispositif conventionnel, l'Autorité Organisatrice verse chaque année à l'Exploitant une compensation pour la réalisation des missions définies au sein de la Convention, dont le montant est calculé sur la base des trajectoires d'exploitation des exercices 2011 à 2014, figurant en annexes n°7 et 7bis. Ce montant est calculé en année n+1, en fonction de l'évolution des indices observée sur l'année n et des résultats du compte d'exploitation annuel dont les modalités d'établissement sont définies aux articles 16 et 17 ci-après.

Dans la suite du document, et sauf indication contraire, les prix mentionnés en €2010 sont mesurés aux conditions économiques du 1^{er} juillet 2010.

Article 16 - Eléments constitutifs du compte d'exploitation

Les services contractualisés entre l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant en application de la Convention donnent lieu à l'établissement d'un compte conventionnel, comprenant les charges et les produits définis ci-après.

En cas de modification de l'offre de service décidée par l'Autorité Organisatrice, non prévue à l'entrée en vigueur de la Convention, le montant des charges et des produits est révisé par avenant dans les conditions prévues à l'article 19.

16.1 Les charges d'exploitation contractuelles

Elles couvrent l'ensemble des charges supportées par l'Exploitant pour l'exploitation du service décrit dans la Convention et sont composées :

- des charges forfaitisées sur la durée de la Convention, sur lesquelles l'Exploitant assume un risque industriel car elles sont de sa responsabilité. Ces charges sont dénommées charges C1 ;

- des charges non forfaitisées répercutées ad valorem à l'Autorité Organisatrice, qui ne relèvent pas de la responsabilité de l'Exploitant ou dont il n'a pas seul la maîtrise. Ces charges sont dénommées charges C2 ;
- des loyers du matériel roulant affecté au service public des TET. Ces charges sont dénommées charges C3.

16.1.1 Les charges forfaitisées

Le forfait de charges C1 comprend :

- les charges de circulation des trains : conduite, accompagnement, services à bord ;
- les charges au sol : manœuvre et préparation des trains ;
- les charges de maintenance courante des matériels roulants ;
- les charges de structure et les taxes CVAE, CFE et TFCCI ;
- les charges de distribution ;
- les charges d'énergie ;
- les prestations spécifiques en gares et points d'arrêts.

16.1.2 Les charges facturées ad valorem

Ces charges donnent lieu à une facturation annuelle ad valorem par l'Exploitant des montants supportés par lui pour l'exploitation du service public des TET.

Les charges C2 comprennent :

- les péages d'infrastructure versés à RFF ;
- les prestations communes des services en gares et points d'arrêts commandés par l'Exploitant pour les besoins du service public des TET en application des règles figurant au document de référence d'utilisation du réseau ;
- les locations de matériel roulant pour assurer l'offre non couverte par les matériels qui ne sont pas propriété de l'Exploitant, tels que figurant à l'Annexe 10, atténuées des prêts de matériel TET à d'autres activités ;
- l'IFER (Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux) ;
- l'atténuation de charges liée aux prestations trains facturées à l'activité Transilien ;
- la redevance versée à l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) ;
- la redevance versée à l'ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires).

Nota 1- Les prestations trains correspondent à la facturation à l'activité Transilien des arrêts en Ile-de-France (dans des gares autres que les gares parisiennes) de trains d'équilibre du territoire. Le prix de ces arrêts a été constaté dans les comptes de référence de cette Convention. Toute évolution de la consistance de la prestation fournie à l'activité Transilien (modification des arrêts, composition des trains) doit donner lieu à un nouvel accord.

Nota 2- Les locations (emprunts) de matériel

Au sein de l'ensemble des matériels empruntés pour couvrir l'offre non assurée par les matériels TET propriété de l'Exploitant, un certain nombre de matériels voyageurs sont mis à disposition soit par d'autres activités SNCF, soit par des collectivités locales, soit sont susceptibles d'être mis à disposition via une entreprise de location de matériel roulant. Ces mises à disposition donnent lieu à facturation à l'activité TET d'un loyer (qui prend en compte à la fois la location financière et la maintenance) dont le montant peut donc être issu soit du barème de locations interactivités de l'Exploitant, soit d'un accord entre une autorité organisatrice régionale et l'Exploitant, soit d'un contrat de location qui serait conclu entre une société ad hoc et l'Exploitant après consultation et accord de l'Autorité Organisatrice.

Pour l'exercice 2011, les accords précités, mettant en place des loyers adaptés, sont précisés dans des conventions de mise à disposition conclues entre l'Exploitant et l'autorité organisatrice régionale concernée, listées en Annexe 10.

Si une autorité organisatrice régionale décidait de modifier les conditions de location des matériels qu'elle a financés, l'Exploitant en référerait à l'Autorité Organisatrice. Une nouvelle convention bipartite de mise à disposition de ces matériels devrait être négociée entre les autorités organisatrices nationale et régionale. Le loyer porté dans le compte conventionnel des TET serait celui issu de l'accord entre les autorités organisatrices susmentionnées.

Ces charges d'emprunt sont atténuées des produits de location obtenus en contrepartie du prêt du matériel TET réalisé auprès d'autres activités.

16.1.3 Les loyers de matériel roulant affectés à l'activité des TET

La maintenance des matériels roulants affectés à l'activité TET fait l'objet d'un engagement sur la durée de la Convention, porté dans la maquette financière. Elle relève des charges forfaitisées C1.

L'IFER attaché à ces matériels roulants est porté ad valorem dans le compte conventionnel.

Les charges de capital de ces matériels roulants font l'objet du traitement suivant dans le compte conventionnel :

- le fichier du matériel figurant en Annexe 5 fournit, pour chaque matériel, sa valeur brute et sa valeur nette comptable au 31/12 de l'année n-1. Les subventions relatives au matériel affecté au service public des TET sont reprises globalement pour leur valeur brute et pour leur valeur nette. Cette annexe est remise à jour annuellement en fonction des évolutions de parc affecté au TET ;
- un loyer de base « coque nue » est appliqué à chacun de ces matériels sur la base de la liste de matériel mise à jour annuellement. Ce loyer est composé de la somme des dotations d'amortissement de l'année n, nettes de subvention, et de frais financiers calculés comme le produit du taux d'intérêt moyen de la dette de l'Exploitant pour l'année n et de la VNC conventionnelle au 1^{er} juillet de l'année n. Cette VNC conventionnelle est celle qui aurait été constatée en l'absence de tout investissement nouveau sur le matériel considéré. Ces frais financiers sont donc calculés comme le produit de la VNC conventionnelle au 1^{er} juillet de l'année n et d'un taux de 5% après impôts ;
- un loyer complémentaire est appliqué à chacun des matériels lorsqu'ils ont fait l'objet d'investissements depuis le 01/07/2010 (révisions générales, modernisations,...). Ce loyer est constitué de la somme des dotations d'amortissement pour l'année n, nettes de subvention, relatives aux investissements nouveaux, et de frais financiers prenant en compte la rémunération du capital investi au taux de 8,5% après impôts. Ces frais financiers sont donc calculés comme le produit de la VNC au 1^{er} juillet de l'année n sur les investissements nouveaux et d'un taux de 8,5% après impôts.

Les loyers de base sont facturés ad valorem.

Un Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) concernant le matériel roulant est annexé à la Convention (Annexe 6 et 6bis) conformément aux dispositions de l'article 14. Les loyers complémentaires sont calculés au vu de ce programme prévisionnel et sont forfaitisés sur la durée de la Convention. L'Exploitant s'engage donc à porter ces montants chaque année dans les comptes conventionnels.

Toute modification contractualisée de ce plan donnera lieu à un avenant qui précisera le nouveau montant des loyers à prendre en compte.

L'Exploitant rend compte annuellement à l'Autorité Organisatrice des travaux réalisés.

Article 16.2 - Les produits d'exploitation

Les produits sont constitués de l'objectif de recettes du trafic et des compensations tarifaires telles que définies aux articles 16.2.1 et 16.2.2 ci-après.

16.2.1 Recettes du trafic

Les recettes du trafic sont constituées des recettes perçues par l'Exploitant auprès des voyageurs et sont portées au compte conventionnel des TET pour leur valeur hors taxes.

L'Exploitant perçoit et conserve l'ensemble des recettes des trains d'équilibre du territoire.

Les recettes du trafic sont réparties selon les modalités du règlement comptable et financier dit « FC12K recettes » pour les trains non soumis à réservation obligatoire, et selon les recettes réelles pour les trains soumis à réservation obligatoire.

L'objectif de recettes est fixé en Annexes 7 et 7bis, en euros courants prévisionnels. Il est revalorisé chaque année conformément aux dispositions de l'article 17.1.4.

Cet objectif est établi pour l'offre de référence figurant en Annexe 2. Toute modification de l'offre décidée par l'Autorité Organisatrice donnera lieu à une re-prévision de l'objectif de recettes.

16.2.2 Compensations tarifaires

Les compensations tarifaires sont de quatre types :

- Les compensations pour tarifs sociaux nationaux. Les tarifs sociaux nationaux sont applicables à l'ensemble des trains d'équilibre du territoire. Les compensations pour les tarifs sociaux nationaux sont portées au compte d'exploitation conventionnel pour leur valeur HT. Ces compensations continueront d'être directement versées par l'Etat à la SNCF avec celles relatives aux trains non conventionnés exploités par elle.

- Les compensations tarifaires régionales. Les compensations pour les tarifs régionaux applicables aux trains d'équilibre du territoire sont perçues directement par l'Exploitant auprès des exécutifs régionaux concernés. Elles sont portées dans le compte d'exploitation conventionnel des TET pour leur valeur HT.

- Les compensations cartes orange. Les abonnés du grand bassin parisien peuvent notamment souder des abonnements de travail (si le trajet jusqu'à Paris est inférieur à 75km) ou des abonnements commerciaux avec des cartes orange de la zone correspondant à la première gare traversée en Ile-de-France.

Les recettes directes des cartes orange concernées sont reversées à l'activité des TET conformément à la convention passée entre la SNCF et le STIF. Elles sont classées en recettes du trafic. En revanche, les compensations tarifaires liées à ces cartes orange sont classées en compensations tarifaires et doivent faire l'objet d'un accord entre la SNCF et le STIF. Cet accord devra intervenir à partir du 1^{er} janvier 2012, première année du prochain contrat entre la SNCF et le STIF. En 2011, les compensations seront celles prévues dans le contrat STIF / SNCF en vigueur.

- Les compensations versées par l'Etat dans le cadre de conventions de transport spécifiques (à l'instar de la convention passée entre le Ministère de la Défense et la SNCF). Les compensations pour les tarifs conventionnés applicables aux trains d'équilibre du territoire sont perçues directement par l'Exploitant auprès des Ministères signataires. La part revenant aux trains d'équilibre du territoire est portée par l'Exploitant dans le compte d'exploitation conventionnel des TET pour sa valeur HT.

Article 16.3 - Pénalités pour non réalisation de l'offre

Dans les conditions prévues à l'Annexe 8 de la Convention, l'Exploitant se voit appliquer par l'Autorité Organisatrice le régime de pénalités suivant :

- une pénalité correspondant à 2€ /train.km supprimé en cas de non réalisation de l'offre de services TET entre les bornes de 3 et 5% incluses ; cette pénalité est annulée dans le cas où une substitution modale est mise en place par l'Exploitant ;
- une pénalité correspondant à 8€ /train.km supprimé en cas de non réalisation de l'offre de services TET au-delà de 5% ; cette pénalité est ramenée à 4€ /train.km dans le cas où une substitution modale est mise en place par l'Exploitant.

Article 16.4 - Intéressement à la qualité du service

Les modalités de calcul des bonus et malus applicables à la qualité du service sont définies en Annexe 8 de la Convention.

Article 17 - Contribution financière de l'Autorité Organisatrice

17.1 Compte conventionnel

Pour l'offre décrite en Annexe 2, sur la durée de la Convention, un compte prévisionnel est établi en euros courants selon un corps d'hypothèses d'environnement économique. Il est établi par destination comptable, selon le format de compte figurant en Annexes 7 et 7bis, et distingue les charges de type C1, de type C2 et de type C3.

Pour la même offre décrite en Annexe 2, sur la durée de la Convention, un objectif de recettes est fixé en Annexes 7 et 7bis.

Parallèlement, pour la même offre, le Plan Pluriannuel d'Investissements sur le matériel roulant affecté au service public des TET est contractualisé, conformément à l'article 14, et figure, à ce titre, en Annexe 6 et 6bis. C'est ce plan qui donne lieu au calcul des loyers complémentaires prévu à l'article 16.1.3.

17.1.1 Evolution des charges C1

Le montant des charges conventionnelles de l'année n est obtenu selon la formule d'indexation suivante :

- Pour les années 2011 à 2013 :

$$C1_n = C1HE_n * (IPC_n/IPC_{2010}) + C1EE_n * (IndEE_n/IndEE_{2010}) + C1ED_n * (IndED_n/IndED_{2010})$$

Avec :

C1HE_n = montant des charges C1 hors énergie en euros 2010 de l'année n,

C1EE_n = montant des charges C1 relatif à l'énergie électrique en euros 2010 de l'année n,

C1ED_n = montant des charges C1 relatif à l'énergie diesel en euros 2010 de l'année n,

IPC_n = indice des prix à la consommation publié par l'INSEE en moyenne annuelle de l'année n,

IndEE_n = indice énergie électrique de l'année n, soit :

- pour les années 2011 et 2012 : l'EFBCFE
- pour l'année 2013 : 45% ARN_n + 55% Pspot_n où :

- **ARN_n** est la valeur au 1^{er} janvier de l'année n / moyenne du prix de l'accès régulé à l'électricité d'origine nucléaire historique fixée par décret
- **Pspot_n** est la moyenne, prise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année N, des prix unitaires journaliers des prix spots de la pointe (source : bourse EPEX)

IndED_n = indice énergie diesel (FODC4) de l'année n.

- Pour l'année 2014 :

$$C1_n = C1HE_n * (IPC_n/IPC_{2012}) + C1EE_n * (IndEE_n/IndEE_{2012}) + C1ED_n * (IndED_n/IndED_{2012})$$

Avec :

C1HE_n = montant des charges C1 hors énergie en euros 2012 de l'année n,

C1EE_n = montant des charges C1 relatif à l'énergie électrique en euros 2012 de l'année n,

C1ED_n = montant des charges C1 relatif à l'énergie diesel en euros 2012 de l'année n,

IPC_n = indice des prix à la consommation publié par l'INSEE en moyenne annuelle de l'année n,

IndEE_n = indice énergie électrique de l'année n (soit, comme pour l'année 2013, 45% ARN_n + 55% Pspot_n)

IndED_n = indice énergie diesel (FODC4) de l'année n.

17.1.2 Evolution des charges C2

Les charges de type C2 inscrites dans le compte prévisionnel mentionné en Annexes 7 et 7bis sont indicatives et sont portées chaque année pour leur valeur réellement constatée dans le calcul de la contribution financière définitive due par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant.

17.1.3 Evolution des charges C3

La part de loyers de base, telle que décrite à l'article 16.1.3, est portée chaque année pour sa valeur réellement constatée dans le calcul de la contribution financière définitive due par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant.

La part de loyers complémentaires, telle que décrite à l'article 16.1.3, est portée pour sa valeur inscrite dans le compte prévisionnel de charges contractuel figurant en Annexes 7 et 7bis.

17.1.4 Evolution de l'objectif de recettes

L'objectif de recettes du trafic, défini en Annexes 7 et 7bis, est traduit en euros 2010 en utilisant comme déflateur un taux de 1,8% (correspondant au taux de l'inflation retenu par les Parties pour l'élaboration du compte conventionnel) puis recouverts en euros courants, en utilisant comme inflateur l'évolution de l'indice des prix à la consommation (IPC) constatée entre le 1^{er} juillet de l'année N et le 1^{er} juillet de l'année N-1.

Pour les années 2011 à 2013, dans l'hypothèse où l'Etat approuverait, sur proposition de l'Exploitant, une hausse tarifaire annuelle inférieure au taux d'évolution de l'IPC calculé sur les douze mois précédant l'entrée en vigueur de cette hausse +1 point, les Parties déterminent ensemble les modalités de prise en compte de l'écart en résultant pour l'équilibre du compte d'exploitation et définissent, le cas échéant, un nouvel objectif pour les années restant à courir.

Pour l'année 2014, dans l'hypothèse où l'Etat approuverait, sur le périmètre des trains d'équilibre du territoire, une hausse tarifaire annuelle différente des taux d'évolution mentionnés en annexe 7bis, les Parties déterminent ensemble les modalités de prise en compte de l'écart en résultant pour l'équilibre du compte d'exploitation.

Les compensations pour tarifs sociaux nationaux et conventionnés sont portées chaque année pour leur valeur réellement encaissée dans le calcul de la contribution financière définitive due par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant. Les compensations pour tarifs sociaux régionaux et tarifs régionaux sont également portées chaque année pour leur valeur réellement perçue ou à percevoir par l'Exploitant dans le calcul de cette contribution financière définitive due par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant.

17.2 Rémunération

La contribution que l'Exploitant perçoit est majorée d'une rémunération prévisionnelle dont le montant est calculé sur la base de l'objectif de recettes et figure en Annexes 7 et 7bis. La rémunération réellement perçue sera majorée ou minorée, des pénalités pour non réalisation de l'offre programmée et des bonus ou des malus sur la réalisation des objectifs de qualité de service assignés à l'Exploitant en application de la Convention.

17.3 La contribution financière conventionnelle

17.3.1 Contribution financière prévisionnelle

Chaque année, avant le 31 octobre de l'année n-1, l'Exploitant établit une prévision de la contribution financière conventionnelle, comme suit :

$$CEp = C1p + C2p + C3p + Rem - ORTp - CTSMp - CTSRp ;$$

Où :

CEp = Contribution conventionnelle prévisionnelle hors taxes ;
C1p= Charges forfaitisées prévisionnelles, établies à partir d'une évolution prévisionnelle des indices de revalorisation ;
C2p = Charges facturées ad valorem prévisionnelles ;
C3p = Loyers prévisionnels des matériels affectés au service public des TET ;
Rem = Rémunération de l'Exploitant pour risques et aléas ;
ORTp = Objectif de recettes hors taxes, tel que défini en Annexes 7 et 7bis ;
CTSMp = Compensations tarifaires sociales nationales et militaires prévues dans la loi de finances, hors taxes ;
CTSRp = Compensations tarifaires régionales prévisionnelles, hors taxes.

17.3.2 Contribution financière définitive

Chaque année, avant le 30 avril de l'année n+1, l'Exploitant établit la facture définitive au titre de l'année n. Elle est calculée comme suit :

$$CE_n = C1_n + C2_n + C3_n + Rem - ORTp - CTSM_n - CTSR_n - Pen + Bonus - Malus$$

Où :

CE_n = Contribution financière conventionnelle définitive HT ou TTC conformément au droit en vigueur ;

C1_n= Charges forfaitisées, établies à partir de l'évolution constatée des indices de revalorisation ;

C2_n = Charges facturées ad valorem constatées dans les comptes de l'activité des TET ;

C3_n = Loyers des matériels affectés au service public des TET ;

Rem = Rémunération de l'Exploitant pour risques et aléas ;

ORTp = Objectif de recettes hors taxes, tel que défini en Annexes 7 et 7bis ;

Pen = Pénalités pour non réalisation de l'offre contractuelle ;

Bonus / Malus octroyés ou déduits en fonction de l'atteinte des objectifs de qualité contractuels pour l'année n ;

CTSM_n = Compensations tarifaires nationales effectivement perçues de l'Etat en année n, hors taxes ou TTC conformément au droit en vigueur ;

CTSR_n = Compensations tarifaires régionales effectivement perçues ou à percevoir des autorités organisatrices régionales concernées en année n, HT ou TTC conformément au droit en vigueur.

17.4 Modalités de règlement

Les modalités de règlement de la contribution financière dans la limite du plafond financier prévu à l'article 17.5 consistent en un versement d'acomptes pendant l'année sur la base du calcul de la contribution financière prévisionnelle définie à l'article 17.3.1 et en un versement du solde l'année suivante sur la base du calcul de la contribution financière définitive conformément aux modalités de l'article 17.3.2. Les modalités pratiques sont décrites en annexe 12 et visent la neutralité financière pour l'Exploitant.

17.5 Limitation de la contribution

Quelle que soit la valeur de la contribution financière définitive calculée à l'article 17.3.2 pour l'année n, la contribution annuelle versée pour l'exercice de l'année n par l'Autorité organisatrice à l'Exploitant sera plafonnée à la valeur de la somme des autorisations d'engagement disponibles sur les programmes « contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés » et « contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés » du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs ».

TITRE 6. SUIVI DE L'EXECUTION, MODIFICATIONS ET CESSATION DE LA CONVENTION.

Article 18 - Information, suivi et contrôle

18.1 Bilans d'activité

L'Exploitant transmet chaque année à l'Autorité Organisatrice, au plus tard le 31 mai de l'année N+1, un bilan d'activité annuel reprenant les éléments de l'année N tels qu'ils sont précisés ci-dessous. Les formats des données de ce bilan sont repris en Annexes 7, 7bis et 9.

L'Exploitant transmet par ailleurs à l'Autorité Organisatrice un compte-rendu trimestriel afférent à la qualité du service réalisé telle que définie à l'article 10 de la Convention. Ce document liste notamment les trains supprimés sur chaque relation pendant le trimestre écoulé ainsi que le motif des suppressions.

18.1.1 Principe général

Le bilan d'activité annuel respecte les principes d'indépendance des exercices pour l'élaboration de chacune des parties, tout en permettant la comparaison entre un exercice et le précédent.

Le compte rendu technique et financier est accompagné d'une analyse justifiée de l'Exploitant pour ce qui concerne les évolutions d'une année sur l'autre.

18.1.2 Compte-rendu technique

Dans le compte-rendu technique, l'Exploitant rend compte à l'Autorité Organisatrice des modalités d'exécution du service selon les modalités détaillées à l'article 7 de la Convention.

Les données de trafic et de recettes, pour chaque famille de ligne et par ligne (article 1.2), ainsi que les données concernant les typologies de voyageurs (en particulier, les abonnés de travail et les familles nombreuses) constituent des éléments essentiels pour le suivi du service. L'Exploitant transmettra également ces éléments à l'Autorité Organisatrice dans le compte-rendu technique. Comme prévu à l'article 16.1.3, le compte-rendu technique porte également sur l'exécution du PPI présentant les investissements effectués par différents types de poste.

18.1.3 Compte-rendu financier

Le compte rendu financier rappelle les conditions économiques générales de l'année N. Il présente les résultats comptables et financiers de l'exploitation : il compare d'une part le compte conventionnel définitif de N par rapport à celui de N – 1, et d'autre part le compte conventionnel définitif de l'année N par rapport au compte conventionnel prévisionnel de N.

Il contient au minimum les informations suivantes :

- le compte conventionnel définitif de l'année conformément aux modèles joints en Annexes 7, 7bis et 9 ;
- une analyse commentée de ces comptes ;
- les comptes de lignes conformément aux modèles joints en Annexes 7, 7bis et 9 ;

et permettant, le cas échéant, à l'Autorité Organisatrice de diligenter la conduite d'un audit général des relations exploitées en application de la Convention et du matériel roulant affecté à leur exploitation. En complément, l'Exploitant informe l'Autorité Organisatrice de toute évolution affectant ses règles de gestion et de consolidation des comptes.

18.2 Information, suivi et contrôle de la Convention

18.2.1 Droit d'information, de suivi, de contrôle et d'audit de l'Autorité Organisatrice

L'Autorité Organisatrice doit être tenue régulièrement informée par l'Exploitant de l'exécution de ses missions réalisées au titre de la Convention.

L'Autorité Organisatrice a un pouvoir de contrôle et d'audit sur l'ensemble de l'exécution des missions du service public relevant du périmètre des trains d'équilibre du territoire, telles que décrites dans la Convention.

18.2.2 Comité de suivi

Un Comité à vocation strictement consultative, associé au suivi de la bonne exécution de la Convention et de la qualité du service rendu aux voyageurs sur les relations TET, est institué. Sa composition, le détail de ses attributions et ses règles internes de fonctionnement sont fixés conjointement par les parties.

18.2.3 Etudes et conseils

L'Exploitant assure les prestations d'étude, de conseil et d'ingénierie pour les besoins de l'exploitation du service.

A ce titre, l'Exploitant est responsable de la définition, de la conduite, du contrôle et du financement des études courantes relatives à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire et ne supposant pas l'engagement de moyens spécifiques.

On entend par études courantes, les études nécessaires à l'évolution du service objet de la Convention telles que :

- Les études préalables à des recompositions de dessertes en préparation de la mise en œuvre du service annuel ;
- Les études et analyses de la mobilité et du potentiel de clientèle sur une zone déterminée ou concernant une catégorie de population, permettant notamment le développement de nouveaux services à la clientèle ;
- Les études préalables à la mise en place de nouveaux produits tarifaires ;
- Les enquêtes de mesure de la qualité dans la limite d'une vague par an pour la satisfaction clientèle et de deux vagues par an pour la qualité produite en gare et à bord des trains ;
- Les enquêtes de satisfaction spécifiquement afférentes à la sûreté du transport auprès des voyageurs empruntant les relations les plus exposées aux actes de vandalisme et de délinquance, dans la limite de quatre vagues par an.

Le financement de ces études courantes est inclus dans le forfait de charges établi à la date de signature de la Convention.

En revanche, ne sont pas considérées comme des études courantes les études sollicitées par l'Autorité Organisatrice et relatives :

- à une refonte complète de l'offre en conséquence de la mise en service d'une nouvelle infrastructure ou de nouvelles modalités d'exploitation (ligne TGV, tram-train, cadencement, ...), non programmées à la date de signature de la Convention ;
- à une refonte globale de la gamme tarifaire ;
- à des projets d'investissement concernant des installations et équipements nécessaires au service objet de la Convention (gares et pôles d'échanges, centres de maintenance, infrastructure, billettique, ...) ;
- à la définition d'une vision prospective de moyen terme sur l'évolution de l'offre et des tarifications ;
- aux modifications ou adaptations de l'offre prévues à l'article 7.2.4.

Ces études complémentaires spécifiques feront l'objet de l'élaboration d'un cahier des charges et donneront lieu à une rémunération spécifique sur la base d'un devis accepté par l'Autorité Organisatrice.

L'Autorité Organisatrice associe en tant que de besoin l'Exploitant aux études spécifiques qui seraient nécessaires à la préparation d'une politique générale de transport à moyen et/ou long terme et directement liées à l'exploitation du service objet de la Convention.

Article 19 - Révision des conditions financières de la Convention

19.1 Conditions de la révision

La Convention est réputée établie sur la base, notamment, de l'économie générale, de la réglementation des transports et sur le temps de travail ou l'utilisation de certaines catégories d'emploi, en vigueur à la date de sa signature.

Le niveau des charges et des recettes ainsi que le montant de la contribution financière et les formules d'indexation (ci-après « les conditions financières »), définis au moment de sa conclusion, pourront être soumis à révision par les Parties, pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution de la Convention ainsi que de la survenance d'événements non connus au moment de son entrée en vigueur et de nature à en modifier les conditions d'exploitation.

Les conditions financières de la Convention seront ainsi révisées par les Parties à l'initiative de la plus diligente d'entre elles et pendant toute la durée de son exécution, notamment dans les cas suivants :

- en cas de modification de l'environnement économique portant atteinte à l'économie générale de la Convention ou à son équilibre financier ;
- en cas d'événements extérieurs à l'Exploitant perturbant durablement ou sensiblement les conditions d'exécution du service ou son organisation ;
- si des modifications ou évolutions de la législation, de la réglementation ou de tout autre texte externe s'imposant de droit à l'Exploitant, entraînent des variations du périmètre contractuel des trains d'équilibre du territoire, de charges ou la création de charges nouvelles, non en vigueur au moment de la signature de la présente Convention ;
- en cas de mise en place par l'Autorité Organisatrice, par tout opérateur ferroviaire, ou par tout autre autorité organisatrice de transports, de services de transport public de voyageurs affectant tout ou partie du service objet de la Convention.

19.2 Procédure de révision

Dans les hypothèses et cas énumérés à l'article 19.1 ci-dessus, la Partie la plus diligente saisit l'autre Partie, par lettre recommandée avec avis de réception, d'une demande de révision des conditions financières en précisant le ou les motifs de la révision.

Les Parties disposent alors d'un délai de trois mois à compter de la date d'envoi de la demande pour trouver et entériner, de bonne foi et sur la base de justificatifs fournis par la Partie demanderesse :

- soit un accord sur les modifications à apporter aux conditions d'exécution de la Convention permettant le rétablissement de son équilibre financier ;
- soit un accord sur les modalités financières de la révision.

L'accord ainsi trouvé devra produire ses effets dans des délais et selon des modalités permettant de limiter au mieux les conséquences, sur l'équilibre de la Convention, de l'évènement ayant motivé la demande de révision.

En cas de silence de la Partie saisie ou à défaut d'accord entre les Parties dans le délai de trois mois précité, il sera fait application de l'article 26 ci-après.

Toute modification décidée par les Parties à l'issue de cette procédure de révision des conditions financières fera l'objet d'un avenant à la Convention.

Article 20 - Interprétation et modification de la Convention

Les intitulés des articles de la Convention ont été insérés exclusivement pour des raisons de clarté du texte et n'ont aucune incidence sur la signification ou l'interprétation de l'article auquel ils se réfèrent. Les documents contractuels sont interprétés à la lumière du droit positif applicable et de l'intention initiale des parties.

Sans préjudice de toute autre stipulation de la Convention prévoyant la révision ou l'évolution de certaines conditions d'exécution, les parties conviennent expressément de se rapprocher et de procéder, lors de chaque clôture d'exercice, à une évaluation générale de l'équilibre financier de la Convention et des différents mécanismes conventionnels.

Au vu de cette évaluation, le cas échéant, si elles le jugent nécessaire, les parties prendront par voie d'avenant toute mesure permettant d'améliorer l'équilibre financier de la Convention et/ou ses différents mécanismes contractuels.

Les parties conviennent de pourvoir à la mise en conformité juridique de la Convention avec l'ensemble des lois et règlements susceptibles d'entrer en vigueur entre la date de sa signature et la date de sa mise en œuvre, telles que définies à l'article 6.

Article 21 - Cessation de la Convention et conséquences contractuelles

A la cessation de la Convention, ce quelle qu'en soit la cause, il est procédé au décompte et au règlement des sommes dues entre les Parties en son application. Ce règlement interviendra au plus tard dans un délai de six (6) mois à compter de la date de cette cessation.

La cessation de la Convention peut intervenir soit à son échéance, telle que définie en son article 6, soit de façon anticipée.

Les conditions et modalités d'indemnisation de l'Exploitant, en cas de cessation du dispositif d'exploitation des TET institué par la Convention seront définies par les Parties par voie d'avenant.

Il est d'ores et déjà convenu entre les Parties que ledit avenant traitera, dans les conditions juridiques en vigueur à la date de sa négociation :

- de l'indemnisation due à l'Exploitant au titre des investissements sur fonds propres spécifiquement réalisés par lui en vue de l'exécution de la Convention ainsi, le cas échéant, que des sommes qui lui sont dues au titre des prestations exécutées avant sa cessation ;
- du sort des sommes provisionnées par l'Exploitant au titre du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) figurant en Annexe 6 et 6 bis à la Convention, que ce dernier n'aurait pas consommées à l'échéance de la Convention ou à la date de sa cessation anticipée ;
- du solde de la contribution financière définitive due à l'Exploitant, telle que calculée en application des articles 17.3.2 « Contribution financière définitive » et 17.5 « Limitation de la contribution » ;
- des conditions financières dans lesquelles les biens utiles et nécessaires à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire et à la continuité du service public, dont l'Autorité Organisatrice n'est pas propriétaire, pourraient, à l'échéance de la Convention ou à la date de sa cessation anticipée, être cédés ou loués à l'Etat ou, en cas d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires objets de la Convention, à d'autres opérateurs assurant l'exploitation de ce service public.

Concernant ce dernier point relatif au sort des biens utiles et nécessaires à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire et à la continuité du service public, les Parties conviennent que :

- en cas de cession desdits biens, le prix de cession sera établi sur la base de leur valeur nette comptable constatée à la cessation de la Convention, tenant compte des investissements qui auront été réalisés et de leurs modalités de financement;
- en cas de location desdits biens, le montant du loyer comprendra la somme des dotations aux amortissements, nettes de subventions, ainsi que des frais financiers tenant compte de la rémunération du capital investi au taux du WACC appliqué par la SNCF à la date de cessation de la Convention ;
- au cas où, sur décision expresse de l'Etat, tout ou partie desdits biens ne seraient ni cédés ni loués, et ne pourraient être réalloués au sein de la Convention, l'Exploitant aurait droit à

une indemnisation correspondant à la valeur nette comptable, constatée à la date d'effet de la cessation de la Convention, tenant compte des investissements qui auront été réalisés et de leurs modalités de financement.

- pour la partie du parc des matériels roulants renouvelée, ainsi que l'adaptation et/ou la construction des ateliers nécessaires à sa maintenance visés dans la Convention de Financement, les dispositions prévues au présent article viennent compléter, le cas échéant, les dispositions de la Convention de Financement.

Article 22 - Confidentialité

Conformément aux dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978, les informations et documents relatifs à l'exécution de la Convention sont publics, à l'exception des annexes confidentielles (5, 6, 6bis, 7, 7bis, 10).

Cependant, en application de l'article 6 de la loi susmentionnée, les parties se garantissent mutuellement le respect de la confidentialité des informations et documents couverts par un secret protégé par la loi et notamment par le secret industriel et commercial. A tout moment l'une ou l'autre des parties pourra invoquer ce caractère confidentiel.

A ce titre, la protection du savoir-faire de la SNCF induit que soient préservées les compétences de cette dernière, tant en termes de compétences techniques que de gestion des ressources humaines et matérielles, notamment. Les informations concernant ses pratiques commerciales, la structure de ses coûts, ses sources d'approvisionnement et son organisation interne sont, par suite et notamment, considérées comme des informations couvertes par le secret industriel et commercial dans le cadre de l'exécution de la Convention.

De même, pour ce qui concerne les études et enquêtes, les parties s'engagent à ne pas révéler, ni faire usage auprès de tiers, du contenu et des résultats des études et enquêtes réalisées par l'autre partie sans l'accord préalable de cette dernière.

Cet engagement de confidentialité concerne également les consultants et auditeurs associés, et de façon plus générale, l'ensemble des prestataires auxquels les parties pourraient avoir recours dans le cadre de l'exécution de la Convention.

En cas de désaccord entre les parties sur le caractère confidentiel d'une information ou d'un document, la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA) est saisie pour avis par la Partie la plus diligente.

Article 23 - Recours à la sous-traitance

Dans les conditions prévues par le droit en vigueur, l'Exploitant est autorisé à sous-traiter l'exécution de certaines des missions qu'il exerce en application de la Convention. Le cas échéant, la mise en concurrence des sous-traitants est effectuée conformément aux règles applicables aux contrats passés par les Etablissements Publics gestionnaires de réseaux (décret n°2005-1308 du 20 octobre 2005).

L'Exploitant reste cependant, en cas de sous-traitance, seule responsable vis-à-vis de l'Autorité Organisatrice, de la bonne exécution de la totalité des services ainsi que du respect des dispositions de la Convention. L'Exploitant prend toutes dispositions pour assurer le contrôle des services sous-traités.

Article 24 - Responsabilités et assurances

24.1 Responsabilités

L'Exploitant est responsable des dommages directs qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la Convention, pourraient être causés aux voyageurs, aux tiers ou à l'Autorité Organisatrice.

L'Exploitant assume notamment les risques encourus à l'égard des voyageurs dans les termes de ses Conditions Générales de Ventes Transport et répond des dommages résultant directement du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la Convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il doit répondre telles que ses préposés et ses sous-traitants, ou des biens qu'il a sous sa garde, y compris le matériel roulant.

L'Exploitant n'est admis à s'exonérer des responsabilités encourues par lui en application du présent article qu'autant qu'il rapporte la preuve que les dommages sont imputables :

- à des circonstances extérieures à l'exploitation, que l'Exploitant, en dépit de sa diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, notamment en cas de phénomène naturel exceptionnel ou encore de cas de force majeure ou événements assimilés tels que définis à l'article 25 ci-après ;
- à la victime.

Sous réserve des exceptions visées ci-dessus, l'Exploitant est responsable des dommages subis par les biens qu'il met à disposition et dont il a la garde, et qui sont nécessaires à l'exploitation du service des TET.

L'Exploitant conserve en particulier à sa charge les conséquences pécuniaires des dommages subis par les matériels roulants.

Dans l'hypothèse où les dommages subis par les biens visés au présent article sont la conséquence d'un cas de force majeure ou événements assimilés tels que définis à l'article 25 ci-après, les parties se rencontrent afin d'arrêter les conditions et modalités du financement des réparations ou du remplacement du bien concerné.

24.2 Assurances

L'Exploitant est titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire en application du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003. Il justifie de ce fait avoir pris toutes dispositions utiles pour couvrir les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile à l'égard de ses voyageurs et des tiers.

Article 25 - Force majeure et évènements assimilés

Est considéré par les Parties comme un cas de force majeure toute circonstance ou fait indépendant de leur volonté, et qui ne peut être empêché par elles malgré leurs efforts raisonnablement possibles.

Les Parties sont convenues d'assimiler à un cas de force majeure un certain nombre d'évènements empêchant momentanément l'exploitation du service telle que prévue par la Convention. Ces événements sont notamment les suivants :

- circonstances ou phénomènes climatiques exceptionnels (les Parties conviennent, à ce titre, que l'état de catastrophe naturelle déclaré par l'administration constitue nécessairement un cas de force majeure) ;
- travaux non programmés, décidés par RFF, dits travaux dérogatoires ;
- agressions caractérisées de personnes, suicides, trouble de santé de voyageurs ;
- décisions d'autorités civiles ou militaires ;
- actes de terrorisme ;
- actes de malveillance (jet de pierre, vol de câble, bris de signal ou de barrière, déclenchement du signal d'alarme, etc.) ;
- obstacles sur voie sauf si les circonstances sont imputables à l'Exploitant ;
- non respect par les voyageurs des consignes de sécurité malgré les soins, l'attention et la diligence apportés par les agents de l'Exploitant (montée ou descente en marche, traversée des voies irrégulière, etc.).

La survenance de ces cas soustrait l'Exploitant à toute sanction ou responsabilité, quelle qu'en soit la nature, pour manquement, retard ou défaut dans l'exécution de ses obligations à l'égard de l'Autorité Organisatrice.

La partie qui invoque un évènement de force majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

Lorsqu'un évènement qualifié de force majeure se prolonge au-delà d'une période de 6 mois à compter de sa survenance, ou affecte de façon récurrente une même relation, chaque partie a la possibilité de demander l'application des dispositions de l'article 19.

Article 26 - Règlement des litiges

En cas de différend découlant de la Convention ou en relation avec celle-ci, les parties s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour parvenir à un règlement amiable. A cet effet, les parties conviennent de se soumettre, préalablement à toute action contentieuse, à une procédure de conciliation selon les modalités suivantes.

La procédure de conciliation est engagée à l'initiative de l'une ou l'autre des parties. La partie ayant pris l'initiative de la conciliation expose dans un mémoire les motifs de la contestation. Ce mémoire est transmis à l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception.

A compter de la date de réception du mémoire précité, les parties disposent d'un délai de trente jours calendaires pour désigner d'un commun accord un conciliateur unique ou, à défaut d'accord, chacune un conciliateur. Dans ce dernier cas, les conciliateurs désignés devront désigner un troisième conciliateur dans un délai de quinze jours calendaires à compter de la désignation du dernier d'entre eux. A défaut de désignation par l'une des parties du conciliateur de son choix ou d'entente des deux conciliateurs sur un troisième, sa désignation pourra être demandée, à l'initiative de la partie la plus diligente, au Président du Tribunal Administratif de Paris dans l'exercice de ses pouvoirs de conciliation.

Les frais de conciliation seront supportés pour moitié par chacune des parties.

Le conciliateur unique ou, le cas échéant, les conciliateurs examinent de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des parties. Ils rendent un avis motivé sur le différend dans un délai de trois mois à compter de la désignation du conciliateur unique ou, le cas échéant, du dernier des conciliateurs. Cet avis est adressé aux parties et leur propose une solution de conciliation.

Les parties disposent d'un délai d'un mois calendaire pour se concilier ou constater leur désaccord persistant. En cas d'échec de cette procédure, le différend pourra être soumis au Tribunal Administratif de Paris par la partie la plus diligente.

Dans tous les cas, nonobstant l'existence de litiges, chacune des parties doit exécuter ses engagements au titre de la Convention.

Article 27 - Dispositions diverses

27.1 Divisibilité des clauses contractuelles

Si une ou plusieurs dispositions de la Convention se révéla(en)t nulle(s) ou étai(en)t tenue(s) pour non valide(s) ou déclarée(s) telle(s) en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions garderaient toute leur force et leur portée, sauf si la ou les dispositions invalidées présentaient un caractère substantiel tel que leur disparition remettrait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feraient leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition valide, et susceptible d'exécution aussi proche que possible de l'intention commune des parties.

27.2 Absence de renonciation

Le fait qu'une partie n'exige pas l'exécution d'une condition de la Convention ou renonce à exercer un droit ou un privilège contractuel ne sera pas réputé constituer une renonciation définitive à cette condition ou à l'exercice de ce droit ou de ce privilège.

27.3 Notification

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions de la Convention doivent être effectuées par lettre recommandée avec accusé de réception adressé à leur domicile respectif conformément à l'article 27.4 de la Convention. Toutefois, en cas d'urgence, elles peuvent être remises par porteur, au siège de l'autre partie, contre remise d'un récépissé.

27.4 Election de domicile

Pour l'application des dispositions de la Convention, les parties font élection de domicile :

- la SNCF, en son siège, Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte ;
- le ministère chargé des transports à l'adresse du Ministre d'Etat / DGITM.

27.5 Responsables de la Convention

Pendant toute la durée de la Convention, pour les besoins de son suivi, de son exécution et de la conclusion d'éventuels avenants, l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant disposent chacune d'un interlocuteur exclusif exerçant les attributions de « guichet unique » et relevant d'un bureau référent.

Pour l'Autorité Organisatrice, le bureau référent relève de la Direction des Services de Transport (DST). Pour l'Exploitant, le bureau référent relève de la Direction Intercités.

Article 28 – Clauses suspensives

Dans l'hypothèse où les outils effectifs et les sources de financement nécessaires au versement de la contribution définie à l'article 17, dans les conditions prévues par les articles 65 et 66 de la loi de finances initiale pour 2011, seraient supprimés sans être remplacés, l'application de la Convention serait de plein droit interrompue. Le cas échéant, l'Etat et la SNCF se rapprocheront pour déterminer les suites à donner aux objectifs poursuivis par la Convention.

Liste des annexes de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire

N°	Titre
1	Périmètre géographique
2	Description de l'offre et la politique d'arrêts
3	Organisation de la continuité du service conformément à la loi du 21 août 2007
4	Tarifification
5	Inventaire du parc de matériel roulant (<i>annexe confidentielle</i>)
6	Plan pluriannuel d'investissements (<i>annexe confidentielle</i>)
6 bis	Plan d'investissements pour l'année 2014 (<i>annexe confidentielle</i>)
7	Compte conventionnel prévisionnel (<i>annexe confidentielle</i>)
7 bis	Compte conventionnel pour l'année 2014 (<i>annexe confidentielle</i>)
8	Intéressement à la qualité de service et pénalités pour non réalisation d'offre
9	Format des données échangées
10	Locations et emprunts de matériel (<i>annexe confidentielle</i>)
11	Description des services offerts par ligne
12	Modalités de règlement de la contribution financière

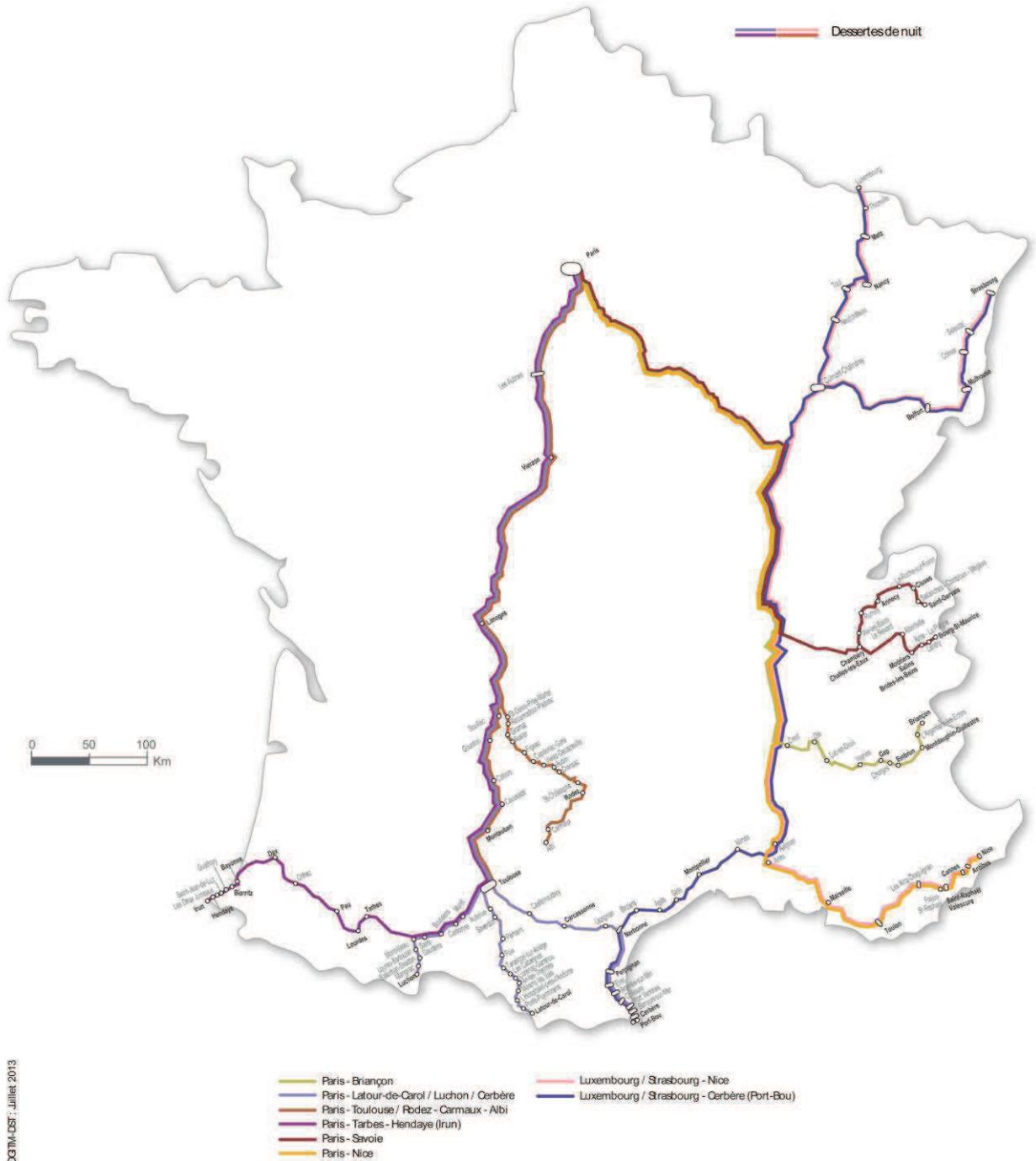
Annexe 1 – Périmètre géographique au service annuel 2014

- Trains de jour :



MEEDE/DOITM-CST - juillet 2013

- Trains de nuit :



MEDEOCTM-DST - Juillet 2013

Liste des principales gares desservies (avec temps de parcours de référence⁽¹⁾)

Ligne / Relation	Paris - Caen - Cherbourg / Trouville-Deauville
Paris - Caen - Cherbourg / Trouville-Deauville	Paris, Evreux, Bernay, Lisieux, Caen (1h50), Bayeux, Lison, Carentan, Valognes, Cherbourg (3h00), Pont l'Evêque, Trouville Deauville (2h00)
Paris - Evreux - Serquigny	Paris, Mantes la Jolie, Bréval, Bueil, Evreux (0h55), Conches, Beaumont le Roger, Serquigny (1h45)
Paris - Rouen - Le Havre	Paris, Vernon, Gaillon-Aubevoye, Val-de-Reuil, Oisseil, Rouen (1h10), Yvetot, Bréauté-Beuzeville, Le Havre (2h05)
Paris - Granville	Paris, Versailles, Dreux, Verneuil-sur-Avre, L'Aigle, Surdon, Argentan (1h45), Briouze, Flers, Vire, Villiedieu-les-Poêles, Folligny, Granville (3h00)
Paris - Amiens - Boulogne	Paris, Creil, Clermont-de-l'Oise, St-Just-en-Chaussée, Longueau, Amiens (1h05), Abbeville, Noyelles, Rue, Rang du Fliers, Etaples le Touquet, Boulogne (2h40)
Paris - St Quentin - Maubeuge / Cambrai	Paris, Creil, Pont-Site-Maxence, Compiègne, Noyon, Chauny, Tergnier, St-Quentin (1h15), Le Cateau, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge (2h00), Busigny, Caudry, Cambrai (2h00)
Paris - Montargis - Cosne - Nevers	Paris, Montargis, Nogent-sur-Vernisson, Gien, Briare, Cosne, Tracy-Sancerre, La Charité, Pougues-les-Eaux, Fourchambault, Nevers (2h25)
Paris - Bourges - Montluçon	Paris, Les Aubrais, Salbris, Vierzon, Bourges (1h50), St-Florent-sur-Cher, Châteauneuf-sur-Cher, St-Amand-Montrond, Vallon-en-Sully, Montluçon (3h35)
Paris - Orléans - Tours	Paris, Les Aubrais, Orléans (1h05), Blois, Amboise, St-Pierre-des-Corps, Tours (2h00)
Nantes - Tours - Lyon	Nantes, Angers, Saumur, Tours (1h40), St-Pierre-des-Corps, Vierzon, Bourges, Saincaize, Nevers, Moulins-sur-Allier, St-Germain-des-Fossés, Roanne, Lyon (7h20)
Caen - Le Mans - Tours	Caen, Mézidon, Argentan, Surdon, Sées, Alençon, Le Mans (1h40), Ecommoy, Château-du-Loir, St-Pierre-des-Corps, Tours (3h00)
Reims - Dijon	Reims, Moumelon-le-Petit, Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François, St-Dizier, Joinville, Chaumont, Langres, Culmont-Chalindrey, Is-sur-Tille, Dijon (3h30)
Hirson - Charleville - Metz	Metz, Uckange, Hayange, Longuyon, Montmédy, Carignan, Sedan, Nouvion-sur-Meuse, Charleville-Mézières (1h55), Hirson (de Charleville : 0h40)
Paris - Troyes - Culmont - Belfort	Paris, Nogent-sur-Seine, Romilly-sur-Seine, Troyes (1h25), Vendeuvre, Bar-sur-Aube, Chaumont, Langres, Culmont-Chalindrey, Vesoul, Lure, Belfort (4h00)

Ligne / Relation

Liste des principales gares desservies (avec temps de parcours de référence⁽¹⁾)

Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse	Quimper, Rosperden, Quimperlé, Lorient, Hennebont, Auray, Vannes, Questembert, Rennes, Redon, Pont-Château, Savenay, Nantes (2h25), La Roche-sur-Yon, Luçon, La Rochelle, Châtelailon, Rochefort, Saintes, Pons, Jonzac, Montendre, St-Mariens-St-Yzans, St André-de-Cubzac, Bordeaux (7h00), Marmande, Agen, Montauban, Toulouse (de Nantes : 6h50)
Hendaye - Toulouse	Toulouse, St-Gaudens, Montréjeau, Lannemezan, Tarbes, Lourdes, Coarrazze-Nay, Pau, Orthez, Peyrehorade, Bayonne, Biarritz, St-Jean-de-Luz, Hendaye (4h20)
Bordeaux - Lyon	Bordeaux, Libourne, Coutras, Mussidan, St-Astier, Périgueux, Thiviers, Limoges (2h35), Niversac, Thenon, Condat-le-Lardin, Terrasson, Brive, Tulle, Corrèze, Egletons, Meymac, Usse, Eygurande-Merlines, Laqueuille, Royat-Chamalières, Clermont-Ferrand (5h55), Riom, Vichy
Paris - Clermont	Paris, Nevers, Moulins-sur-Allier, St-Germain-des-Fossés, Vichy, Riom, Clermont-Ferrand (3h00)
Paris - Limoges - Toulouse - Cerbère	Paris, Les Aubrais, Vierzon, Issoudun, Châteauroux, Argenton-sur-Creuse, La Souterraine, Limoges (3h00), Uzerche, Brive, Souillac, Gourdon, Cahors, Caussade, Montauban, Toulouse (6h20), Castelnaudary, Carcassonne, Narbonne, Perpignan, Elne, Argelès-sur-Mer, Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer, Cerbère (9h40)
Bordeaux - Marseille - Nice	Bordeaux, Marmande, Agen, Montauban, Toulouse (2h05), Carcassonne, Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier, Nîmes, Arles, Marseille (5h50), Toulon, Les Arcs Draguignan, St-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice (8h55)
Cévenol (Clermont - Nîmes)	Clermont-Ferrand, La Pardieu, Issoire, Brassac-les-Mines, Arvant, Brioude, St-Georges-d'Aurac, Langeac, Langogne, La Bastide, Villefort, Génolhac, Grand-Combe-la-Pise, Alès, Nîmes (5h15)
Aubrac (Clermont - Béziers)	Clermont-Ferrand, Issoire, Brassac-les-Mines, Arvant, Massiac, Neussargues, St-Flour, St-Chely-d'Apcher, Aumont-Aubrac, Marvejols, Banassac, Campagnac, Sévérac-le-Château, Millau, St-Rome, Tournemire-Roquefort, Ceilhes-Roquefonde, Le Bousquet, Bédarieux, Magalas, Béziers (6h35)
Paris - Briançon	Paris, Crest, Die, Luc-en-Diois, Veynes, Gap, Embrun, Montdauphin-Guillestre, L'Argentière-les-Ecrins, Briançon
Paris - La Tour de Carol / Luchon / Cerbère	Paris, Les Aubrais, Vierzon, Limoges, Toulouse, Castelnaudary, Carcassonne, Narbonne, Perpignan, Elne, Argelès-sur-Mer, Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer, Cerbère, St Gaudens, Montréjeau
Paris - Toulouse / Rodez - Carmaux - Albi	Paris, Les Aubrais, Souillac, Gourdon, Cahors, Caussade, Montauban, Toulouse, Rodez, Carmaux, Albi
Paris - Tarbes - Hendaye (Irun)	Paris, Les Aubrais, Tarbes, Lourdes, Pau, Orthez, Bayonne, Biarritz, St-Jean-de-Luz, Hendaye
Paris - Savoie	Paris, Chambéry, Aix-les-Bains, Rumilly, Annecy, La Roche-sur-Foron, Cluses, Sallanches, St Gervais, Albertville, Moûtiers-Salins-Brides-les-Bains, Aime-la-Plagne, Landry, Bourg-St-Maurice
Paris - Nice	Paris, Toulon, Les Arcs-Draguignan, St-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice

Ligne / Relation

Liste des principales gares desservies (avec temps de parcours de référence⁽¹⁾)

Luxembourg / Strasbourg - Nice	Strasbourg, Sélestat, Colmar, Mulhouse, Belfort, Culmont-Chalindrey, Avignon, Marseille, Toulon, Les Arcs-Draguignan, St-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice
Luxembourg / Strasbourg - Cerbère	Luxembourg, Thionville, Metz, Nancy, Toul, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey, Nîmes, Montpellier, Sète, Agde, Béziers, Narbonne, Perpignan, Elne, Argelès-sur-Mer, Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer, Cerbère

⁽¹⁾ Le temps de parcours de référence correspond, dans la plupart des cas, au temps de parcours le plus rapide de la relation, sur la base des horaires 2013. Ce temps de parcours est donné à titre indicatif, pour les relations de jour uniquement.

Annexe 2 - Description de l'offre et de la politique d'arrêts au service annuel 2014

Conventionnement des TET Description de l'offre et de la politique d'arrêts

Cette annexe décrit l'offre à la mise en vigueur de la structuration du graphique 2014 dans le cadre de la convention. Il s'agit du service demandé par l'AOT à l'exploitant, sous réserve des contraintes d'accord des silons, en particulier pour cause travaux

Ligne ou Relation	Origine - Terminus	AR en JOB	dont en Pointe Quotidienne	Offre de référence quotidienne	Offre de référence en Pointe Hebdomadaire (PH)	Offre de référence hebdomadaire
				AR en PH	dont en Pointe Quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
Paris - Caen - Cherbourg / Trouville-Deauville	Paris - Caen	6,5	3	VE	8	46,5
	Paris - Cherbourg	7	1,5	VE	7,5	2
Paris - Evreux - Serquigny	Paris - Trouville-Deauville	3	1	VE	3,5	18
	Paris - Evreux	1	0,5	idem JOB	idem JOB	5
Paris - Rouen - Le Havre	Paris - Serquigny	0,5	0	idem JOB	idem JOB	2,5
	Paris - Rouen	11	3,5	VE	11,5	3
Paris - Amiens - Boulogne	Paris - Le Havre	13	3,5	VE	14	82
	Paris - Argentan	0	0	DI	0,5	0
Paris - St Quentin - Maubeuge / Cambrai	Paris - Granville	5	1	VE/DI	7	37
	Paris - Amiens	9	3,5	Ve	idem JOB	50
Paris - Montargis - Cosne - Nevers	Paris - Boulogne	5	1,5	DI	5,5	35
	Paris - Saint-Omer	5	2,5	Ve	idem JOB	29
Paris - Bourges - Montluçon	Paris - Maubeuge	5	2,5	Ve	idem JOB	33
	Paris - Cambrai	1	1	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Orléans - Tours	Paris - Nevers	1	0	VE	3,5	12
	Paris - (TER de Montargis à Cosne) - Nevers	2	1	VE	1	9,5
Paris - Tours - Lyon	Paris - Montargis (puis TER jusqu'à Nevers)	3	1	VE	1	13,5
	Paris - Cosne (puis TER jusqu'à Nevers)	0	0	VE/SA	0,5	0
Paris - Troyes - Culmont - Belfort	Paris - Bourges	2	1	VE	idem JOB	1
	Verzon - Montluçon	0	0,5	VE	0,5	5,5
Paris - Limoges - Toulouse - Cerbère	Paris - Montluçon	2	0,5	VE/DI	2,5	15
	Paris - Orléans	13	5	VE	15,5	6
Paris - Clermont	Paris - Tours	4	1,5	VE	4,5	28,5
	Nantes - Lyon	0	0	DI	1	2,5
Paris - Clermont	Nantes - Tours	2	1,5	VE/DI	1,5	10,5
	Nantes - Tours	2	0,5	VE/DI	0,5	1
Paris - Clermont	Caen - Tours	2	2,5	DI	2,5	14,5
	Reims - Dijon	0	1	SA	1	1
Paris - Clermont	(TER) - Longuyon - Metz	0,5	0	VE	idem JOB	2,5
	(TER) - Charleville - Metz	1,5	0	SA	2	10,5
Paris - Troyes - Culmont - Belfort	(TER) - Hirson - Charleville	1	0	DF	2	8
	Paris - Troyes	4	2	VE	idem JOB	22,5
Paris - Clermont	Paris - Troyes (puis TER jusqu'à Culmont)	5	1	VE	idem JOB	33,5
	Paris - Belfort	3,5	1	DI	idem JOB	2
Paris - Clermont	Paris - Troyes (TER Troyes-Culmont) - Belfort	0,5	0,5	SA	1	4
	Quimper - Nantes	1	0	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Clermont	Quimper - Bordeaux	1	0	idem JOB	idem JOB	7
	Reims - Bordeaux	0	0,5	VE/DI	1	1
Paris - Clermont	Nantes - Bordeaux	1	1,5	VE/DI	1,5	8
	Nantes - Toulouse	1	1	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Clermont	La Rochelle - Bordeaux	1	0	VE	idem JOB	6
	Toulouse - Bayonne	3	0	idem JOB	idem JOB	20
Paris - Clermont	Toulouse - Hendaye	2	0	idem JOB	idem JOB	14
	Bordeaux - Limoges	0	0	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Clermont	Clermont - Saint-Martin-Sailles-Bains	0	0	VE/DI	1	2
	Bordeaux - Ussel - Clermont	0	0	VE	1	2
Paris - Clermont	Paris - Clermont	8	8,5	VE	8,5	53
	Paris - Limoges	2	3	VE	3	14
Paris - Clermont	Paris - Brive	4	4,5	VE	4,5	27
	Paris - Cahors	1	1	VE	1	6
Paris - Clermont	Paris - Toulouse	2	3	DI	3	16
	Paris - Cerbère	5	4,5	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Clermont	Bordeaux - Marseille	0	0	VE/DI	4,5	33
	Toulouse - Marseille	1	0	SA/DI	2	10
Paris - Clermont	Bordeaux - Nice	1	0	idem JOB	idem JOB	7
	Cévenol (Clermont - Nîmes)	1	0	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Clermont	Aubrac (Clermont - Béziers)	1	0	idem JOB	idem JOB	7
	Paris - Briancçon	1	0	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Clermont	Paris - Latour-de-Carol	1	0,5	VE/DI	0,5	1
	Paris - Cerbère	1	0	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Clermont	Paris - Toulouse	1	0	idem JOB	idem JOB	7
	Paris - Rodez	1	0	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Clermont	Paris - Albi	1	0,5	VE/DI	0,5	1
	Paris - Hendaye (IUT)	1	0	VE/DI/LLU	1	3
Paris - Clermont	Paris - Saint-Gervais	1	0	VE/SA/DI	1	3
	Paris - Bourg-Saint-Maurice	1	0	VE/SA/DI	1	3
Paris - Clermont	Paris - Nice	1	0	idem JOB	idem JOB	7
	Luxembourg - Nice	1	0	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Clermont	Strasbourg - Nice	1	0	idem JOB	idem JOB	7
	Luxembourg - Cerbère (Port-Bou)	1	0	VE/DI	1	2
Paris - Clermont	Strasbourg - Cerbère (Port-Bou)	1	0	VE/DI	1	2
	(1) Généralement 1 AR en PH et 0 en période de vacances scolaires et jours particuliers encadrant les fêtes, sous réserve, le cas échéant, de confirmation par REF					

Paris - Caen - Cherbourg / Trouville-Deauville

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire			Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Paris - Caen	6,5	3	VE	8	3	46,5	18,5
Paris - Cherbourg	7	1,5	VE	7,5	2	44,5	10
Paris - Trouville-Deauville	3	1	VE	3,5	1	18	5,5

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	33	11	218
Évreux	20	8	137
Bernay	20	8	137
Lisieux	21	8	142
Caen	27	9	182
Bayeux	12	3	78
Lison	12	3	78
Carentan	13	3	84
Valognes	13	3	84
Cherbourg	14	3	89
Pont-l'Évêque	6	2	36
Trouville-Deauville	6	2	36

Spécificités de la ligne

→ **Paris - Trouville-Deauville** : 6,5 AR en PH de Plein Été (soit 7 allers les VE et 6 retours les DI)

Paris - Évreux - Serquigny

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
Paris - Évreux	1	0,5	idem JOB	idem JOB	idem JOB	2,5
Paris - Serquigny	0,5	0	idem JOB	idem JOB	idem JOB	0

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"	
			15	5
Paris	3	1	15	15
Bueil	3	1	15	15
Évreux	3	1	15	15
Conches	1	0	5	5
Beaumont-le-Roger	1	0	5	5
Serquigny	1	0	5	5

Spécificités de la ligne

- **Paris - Évreux et Paris - Serquigny** : pas de desserte les SDF (= TER)
- **Mantes-la-Jolie et Bréval** sont desservis par convention avec le STIF

Paris - Rouen - Le Havre

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire			Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne	
Paris - Rouen	11	3,5	11,5	3	71,5	21	
Paris - Le Havre	13	3,5	14	4	82	24,5	

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	48	14	307
Vernon	24	7	159
Gaillon-Aubevoye	23	6	154
Val-de-Reuil	23	6	154
Oissel	21	5	144
Rouen	48	14	307
Yvetot	26	7	164
Bréauté-Beuzeville	26	7	164
Le Havre	26	7	164

Spécificités de la ligne

→ **Mantes-la-Jolie** est desservi sur certains trains par convention avec le STIF

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
Paris - Argentan	0	0	DI	0,5	0	0
Paris - Granville	5	1	VE / DI	7	1,5	37
						11,5

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	10	2	75
Versailles	0	0	6
Dreux	6	1	43
Verneuil-sur-Avre	10	2	72
L'Aigle	10	2	75
Surdon	8	2	58
Argentan	10	2	75
Briouze	6	1	45
Fliers	10	2	74
Vire	10	2	74
Villedieu-les-Poêles	10	2	74
Folligny	2	0	16
Granville	10	2	74

Spécificités de la ligne
<p>→ Paris - Argentan : une seule circulation Argentan-Paris les DI</p> <p>→ Le Merlerault, Ste Gauburge et Nonancourt sont desservis sur le 13272 Argentan-Paris du dimanche par convention avec la région Basse-Normandie</p>

Paris - Amiens - Boulogne

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence quotidienne		Offre de référence en pointe hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Paris - Amiens	9	3,5	Ve	idem JOB	50	19
Paris - Boulogne	5	1,5	Di	5,5	35	11

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	28	10	170
Creil	12	0	70
Clermont-de-l'Oise	11	1	62
Saint-Just-en-Chaussée	11	1	62
Longueau	28	10	170
Amiens	28	10	170
Abbeville	10	3	70
Noyelles	5	3	39
Rue	5	3	39
Rang-du-Fliers	10	3	70
Étapes-le-Touquet	10	3	70
Boulogne	10	3	70

Spécificités de la ligne

→ **Paris - Amiens** : prolongation jusqu'à Boulogne du 12/02/13 les 20 et 27/12/13, les 18 et 30/04/14, les 07 et 28/05/14, le 06/06/14, tous les vendredis du 20/06 au 12/09/14, le 14/08/14, le 31/10/14 et le 07/11/14

Paris - St Quentin - Maubeuge / Cambrai

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
Paris - Saint-Quentin	5	1	Ve	idem JOB	idem JOB	29
Paris - Maubeuge	5	2,5	Ve	idem JOB	idem JOB	33
Paris - Cambrai	1	1	idem JOB	idem JOB	idem JOB	7
						5,5
						17,5
						6,5

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	22	9	138
Creil	9	2	55
Pont-Sainte-Maxence	8	1	50
Compiègne	22	9	138
Noyon	10	3	60
Chauny	9	2	55
Tergnier	9	2	55
Saint-Quentin	22	9	138
Le Cateau	0	0	5
Aulnoye-Aymeries	10	5	66
Maubeuge	10	5	66
Busigny	2	2	14
Caudry	2	2	14
Cambrai	2	2	14

Paris - Montargis - Cosne - Nevers

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Paris - Nevers	1	0	VE	3,5	12,0	3,5
Paris - (TER de Montargis à Cosne) - Nevers	2	1	VE	1	9,5	7
Paris - Montargis (puis TER jusqu'à Nevers)	3	1	VE	1	13,5	4,5
Paris - Cosne (puis TER jusqu'à Nevers)	0	0	VE / SA	0,5	1,0	0

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	12	5	72
Montargis	12	5	72
Nogent-sur-Vernisson	2	0	26
Gien	2	0	26
Briare	2	0	26
Cosne	6	3	45
Tracy-Sancerre	2	0	20
Pouilly-sur-Loire	2	1	10
La Charité	6	3	43
Pougues-les-Eaux	6	3	43
Fourchambault	6	3	43
Nevers	6	3	43

Spécificités de la ligne

- Desserte assurée en mixité avec TER
- **Nemours** est desservi sur certains trains par convention avec le STIF
- **Pouilly-sur-Loire** : 1 arrêt à la place de Tracy-Sancerre (sauf samedis, dimanches et fêtes) à la demande de la région Bourgogne

Paris - Bourges - Montluçon

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Paris - Bourges	2	1	VE	idem JOB	13	5,5
Vierzon - Montluçon	0	-	VE	0,5	0,5	-
Paris - Montluçon	2	0,5	VE / DI	2,5	15	4

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	8	3	56
Les Aubrais	8	3	56
Salbris	6	3	41
Vierzon	8	3	57
Bourges	8	3	56
Saint-Florent-sur-Cher	4	1	31
Châteauneuf-sur-Cher	4	1	31
Saint-Amand-Montrond-Orval	4	1	31
Vallon-en-Sully	4	1	31
Montluçon	4	1	31

Paris - Orléans - Tours

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire			Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Paris - Orléans	13	5	VE	15,5	6	85	31,5
Paris - Tours	4	1,5	VE	4,5	1,5	28,5	10

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	34	13	227
Les Aubrais	34	13	227
Orléans	26	10	170
Blois	8	3	57
Amboise	8	3	57
Saint-Pierre-des-Corps	8	3	57
Tours	8	3	57

Nantes - Tours - Lyon

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
Nantes - Lyon	0	-	DI	1	-	2,5
Tours - Lyon	2	-	VE	1,5	-	10,5
Nantes - Tours	0	-	VE / DI	0,5	-	1

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Nantes	0	-	7
Angers	0	-	7
Saumur	0	-	7
Tours	4	-	28
Saint-Pierre-des-Corps	4	-	28
Vierzon	4	-	26
Bourges	4	-	26
Nevers	4	-	26
Saincaize	4	-	26
Moulins-sur-Allier	4	-	26
Saint-Germain-des-Fossés	4	-	26
Roanne	4	-	26
Lyon	4	-	26

Caen - Le Mans - Tours

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Caen - Tours	2	-	2,5	-	14,5	-

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Caen	4	-	29
Mézidon	4	-	28
Argentan	4	-	29
Surdon	3	-	21
Sées	3	-	22
Alençon	4	-	29
Le Mans	4	-	29
Écommoy	1	-	6
Château-du-Loir	4	-	29
Saint-Pierre-des-Corps	3	-	21
Tours	4	-	29

Reims - Dijon

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Reims - Dijon	0	-	1	-	1	-
			SA			

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Reims	0	-	2
Mourmelon-le-Petit	0	-	2
Châlons-en-Champagne	0	-	2
Vitry-le-François	0	-	2
Saint-Dizier	0	-	2
Joinville	0	-	2
Chaumont	0	-	2
Langres	0	-	2
Culmont-Chalindrey	0	-	2
Is-sur-Tille	0	-	2
Dijon	0	-	2

Hirson - Charleville - Metz

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
(TER) - Longuyon - Metz	0,5	-	VE	idem JOB	-	2,5
(TER) - Charleville - Metz	1,5	-	SA	2	-	10,5
(TER) - Hirson - Charleville	1	-	DF	2	-	8

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Metz	4	-	26
Uckange	0	-	1
Hayange	4	-	26
Longuyon	4	-	26
Montmédy	3	-	21
Carignan	3	-	21
Sedan	3	-	21
Nouvion-sur-Meuse	0	-	1
Charleville-Mézières	5	-	37
Hirson	2	-	16

Spécificités de la ligne

→ Desserte assurée en mixité avec TER

Paris - Troyes - Culmont - Belfort

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
Paris - Troyes	4	2	VE	idem JOB	idem JOB	22,5
Paris - Troyes (puis TER jusqu'à Culmont)	5	1	VE	idem JOB	idem JOB	33,5
Paris - Belfort	3,5	1	DI	idem JOB	2	25
Paris - Troyes (TER Troyes-Culmont) - Belfort	0,5	0,5	SA	1	1	4
						11
						6,5
						7,5
						3,5

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	26	9	170
Nogent-sur-Seine	19	8	122
Romilly-sur-Seine	19	8	122
Troyes	26	9	170
Vendeuvre	0	0	1
Bar-sur-Aube	0	0	1
Chaumont	7	2	50
Langres	0	0	1
Culmont-Chalindrey	3	1	21
Vesoul	8	3	58
Lure	8	3	58
Belfort	8	3	58

Spécificités de la ligne
<p>→ Desserte entre Troyes et Culmont assurée en mixité avec TER</p> <p>→ Longueville est desservi sur certains trains par convention avec le STIF</p>

Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence quotidienne		Offre de référence en pointe hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire		
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Quimper - Nantes	1	-	idem JOB	idem JOB	-	7	-
Quimper - Bordeaux	1	-	idem JOB	idem JOB	-	7	-
Rennes - Bordeaux	0	-	VE / DI	0,5	-	1	-
Nantes - Bordeaux	1	-	VE / DI	1,5	-	8	-
Nantes - Toulouse	1	-	idem JOB	idem JOB	-	7	-
La Rochelle - Bordeaux	1	-	VE	idem JOB	-	6	-

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Quimper	4	-	28
Rosporden	2	-	14
Quimperlé	2	-	14
Lorient	4	-	28
Hennebont	2	-	14
Auray	4	-	28
Vannes	4	-	28
Questembert	2	-	14
Rennes	0	-	2
Redon	4	-	30
Pont-Château	2	-	16
Savenay	2	-	16
Nantes	8	-	60
La Roche-sur-Yon	6	-	46
Luçon	6	-	46
La Rochelle	8	-	58
Châtelailion	1	-	8
Rochefort	8	-	58
Saintes	8	-	58
Pons	2	-	12
Jonzac	8	-	58
Montendre	2	-	12
Saint-Mariens-Saint-Yzans	2	-	12
Saint-André-de-Cubzac	2	-	12
Bordeaux	8	-	58
Marmande	2	-	14
Agen	2	-	14
Montauban	2	-	14
Toulouse	2	-	14

Spécificités de la ligne
<p>→ Nantes - Bordeaux : + 1 AR VE SA DI LU en plein été</p>

Hendaye - Toulouse

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Toulouse - Bayonne	3	-	idem JOB	idem JOB	20	-
Toulouse - Hendaye	2	-	idem JOB	idem JOB	14	-

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Toulouse	10	-	68
Saint-Gaudens	4	-	27
Montréjeau	3	-	20
Lannemezan	3	-	21
Tarbes	10	-	68
Lourdes	10	-	68
Coarrazze-Nay	3	-	19
Pau	10	-	68
Orthez	7	-	49
Peyrehorade	1	-	7
Bayonne	10	-	68
Biarritz	4	-	28
Saint-Jean-de-Luz	4	-	28
Hendaye	4	-	28

Bordeaux - Lyon

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
Bordeaux - Limoges	1	-	idem JOB	idem JOB	-	7
Clermont - Saint-Martin-Sail-les-Bains	0	-	VE / DI	1	-	2
Bordeaux - Usseil - Clermont	0	-	VE	1	-	2

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Bordeaux	2	-	18
Libourne	2	-	17
Coutras	2	-	15
Montpon-Menestérol	0	-	1
Mussidan	2	-	17
Saint-Astier	0	-	1
Périgueux	2	-	18
Thiviers	2	-	14
Limoges	2	-	14
Niversac	0	-	3
Thenon	0	-	2
Condat-le-Lardin	0	-	3
Terrasson	0	-	3
Brive	0	-	4
Tulle	0	-	4
Corrèze	0	-	4
Égletons	0	-	4
Meymac	0	-	4
Usseil	0	-	4
Eygurande-Merlines	0	-	4
Laqueuille	0	-	4
Royat-Chamalières	0	-	4
Clermont-Ferrand	0	-	8
Riom	0	-	4
Vichy	0	-	4

Spécificités de la ligne
<p>→ Bordeaux - Limoges : 1 AR quotidien</p> <p>→ Bordeaux - Usseil - Clermont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 AR sf SDF en plein été, le vendredi le reste de l'année - 1 aller le samedi et 1 retour le dimanche <p>→ Clermont - Lyon :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 AR quotidien pendant le Plein Été et pendant les vacances d'automne (Toussaint) et de Noël (fin d'année) ; les vendredis et dimanches le reste de l'année - mixité partielle avec TER Rhône-Alpes

Paris - Clermont

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Paris - Clermont	8	-	VE	8,5	53	-

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	16	-	106
Nevers	14	-	96
Moulins-sur-Allier	14	-	96
Saint-Germain-des-Fossés	0	-	2
Vichy	14	-	96
Riom	14	-	96
Clermont-Ferrand	16	-	106

Paris - Limoges - Toulouse - Cerbère

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
Paris - Limoges	2	-	VE	3	-	14
Paris - Brive	4	-	VE	4,5	-	27
Paris - Cahors	1	-	VE	1	-	6
Paris - Toulouse	2	-	DI	3	-	16
Paris - Cerbère	1	-	idem JOB	idem JOB	-	7

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	20	-	140
Les Aubrais	7	-	51
Vierzon	12	-	80
Issoudun	4	-	32
Châteauroux	18	-	126
Argenton-sur-Creuse	4	-	30
La Souterraine	10	-	71
Limoges	20	-	140
Uzerche	8	-	58
Brive	16	-	112
Souillac	6	-	44
Gourdon	6	-	44
Cahors	8	-	58
Caussade	4	-	29
Montauban	6	-	43
Toulouse	6	-	46
Castelnaudary	2	-	14
Carcassonne	2	-	14
Narbonne	2	-	14
Perpignan	2	-	14
Elne	2	-	14
Argelès-sur-Mer	2	-	14
Collioure	2	-	14
Port-Vendres	2	-	14
Banyuls-sur-Mer	2	-	14
Cerbère	2	-	14

Bordeaux - Marseille - Nice

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	dont en pointe quotidienne	AR cumulés sur une semaine "classique"
Bordeaux - Marseille	5	-	VE / DI	4,5	-	33
Toulouse - Marseille	0	-	VE / DI	0,5	-	1
Bordeaux - Nice	1	-	SA / DI	2	-	10

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Bordeaux	12	-	86
Marmande	5	-	35
Agen	7	-	49
Montauban	5	-	35
Toulouse	12	-	88
Carcassonne	7	-	51
Narbonne	7	-	51
Béziers	7	-	51
Sète	7	-	51
Montpellier	12	-	88
Nîmes	7	-	51
Arles	6	-	44
Marseille	12	-	88
Toulon	2	-	20
Les Arcs-Dragnignan	2	-	20
Saint-Raphaël-Valescure	2	-	20
Cannes	2	-	20
Antibes	2	-	20
Nice	2	-	20

Spécificités de la ligne
<p>→ VE-DI : un aller Marseille-Toulouse et un retour Bordeaux-Marseille</p> <p>→ en JOB, 2,5 AR "Grand Sud" + 3,5 AR caboteurs</p>

Cévenol (Clermont - Nîmes)

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire		Offre de référence	
	AR en JOB	dont en pointe quotidienne	Jour de référence PH	AR en PH	AR cumulés sur une semaine "classique"	dont en pointe quotidienne
Clermont - Nîmes	1	-	idem JOB	idem JOB	7	-

Gare	nombre d'arrêts en JOB	dont en pointe quotidienne	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Clermont-Ferrand	2	-	14
La Pardieu	1	-	7
Issoire	2	-	14
Brassac-les-Mines	2	-	14
Arvant	2	-	14
Brioude	2	-	14
Saint-Georges-d'Aurac	1	-	7
Langeac	2	-	14
Langogne	2	-	14
La Bastide	2	-	14
Villefort	2	-	14
Génolhac	2	-	14
Grand-Combe-La Pise	2	-	14
Alès	2	-	14
Nîmes	2	-	14

Aubrac (Clermont - Béziers)

Description de la politique d'arrêts

Relation	AR en JOB	Offre de référence dont en pointe quotidienne	Offre de référence en pointe hebdomadaire dont en pointe quotidienne	Offre de référence AR cumulés sur une semaine "classique"	AR en PH	idem JOB	Offre de référence dont en pointe quotidienne
Clermont - Béziers	1	-	-	7	idem JOB	-	-

Gare	nombre d'arrêts en JOB	nombre d'arrêts en JOB	Offre de référence dont en pointe quotidienne	Offre de référence en pointe hebdomadaire dont en pointe quotidienne	Offre de référence AR cumulés sur une semaine "classique"	AR en PH	idem JOB	Offre de référence dont en pointe quotidienne
Clermont-Ferrand	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Issoire	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Brassac-les-Mines	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Arvant	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Massiac	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Neussargues	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Saint-Flour	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Saint-Chely-d'Apcher	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Aumont-Aubrac	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Marvejols	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Banassac	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Campagnac	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Sévérac-le-Château	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Millau	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Saint-Georges-de-Luzençon	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Saint-Rome-de-Cernon	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Tournemire-Roquefort	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Ceilhes-Roqueredonde	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Le Bousquet d'Orb	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Bédarieux	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-
Magalas	1	1	-	-	7	idem JOB	-	-
Béziers	2	2	-	-	14	idem JOB	-	-

Paris - Briançon

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence quotidienne		Offre de référence en pointe hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire AR cumulés sur une semaine "classique"
	AR en JOB	Jour de référence PH	AR en PH	idem JOB	
Paris - Briançon	1	idem JOB	idem JOB	idem JOB	7

Gares desservies	nombre d'arrêts en JOB	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	2	14
Crest	2	14
Die	2	14
Luc-en-Diois	0	2
Veynes	2	14
Gap	2	14
Chorges	2	14
Embrun	2	14
Montdauphin-Guillevre	2	14
L'Argentière-les-Ecrins	2	14
Briançon	2	14

Spécificités de la ligne
→ Relation quotidienne

Relation	Offre de référence quotidienne		Offre de référence en pointe hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire AR cumulés sur une semaine "classique"
	AR en JOB	voir spécificités	Jour de référence PH	AR en PH	
Paris - Latour-de-Carol	1	idem JOB	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Luchon	voir spécificités	VE / DI	0,5		1
Paris - Cerbère	1	idem JOB	idem JOB	idem JOB	7

Gares desservies	nombre d'arrêts en JOB	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	2	14
Les Aubrais-Orléans	2	14
Vierzon	2	14
Limoges	1	7
Toulouse	1	7
Auvergne	2	14
Saverdun	2	14
Pamiers	2	14
Foix	2	14
Tarascon-sur-Ariège	2	14
Les Cabannes	2	14
Luzenac-Garanou	1	7
Ax-les-Thermes	2	14
Mérens-Les-Vals	2	14
L'Hospitalet-près-l'Andorre	2	14
Porté-Puymorens	2	14
Latour-de-Carol-Entveitg	2	14
Muret	0	2
Carbonne	0	2
Boussens	0	2
St Gaudens	0	2
Montréal-Courdan-Polignan	0	2
Loures-Barbazan	0	2
Saléchan-Siradan	0	2
Marignac-St Béat	0	2
Luchon	0	2
Castelnaudary	2	14
Carcassonne	2	14
Lézignan (Aude)	2	14
Narbonne	2	14
Perpignan	2	14
Elne	2	14
Argelès-sur-Mer	2	14
Collioure	2	14
Port-Vendres	2	14
Banyuls-sur-Mer	2	14
Cerbère	2	14
Port-Bou	1	7

Spécificités de la ligne
<p>→ Paris-Latour-de-Carol : relation quotidienne</p> <p>→ Paris-Luchon : * quotidien en plein été * Paris-Luchon : VeSa jusque début mars ; Ve le reste de l'année * Luchon-Paris : SaDi jusque début mars ; Di le reste de l'année</p> <p>→ Paris-Cerbère : relation quotidienne</p>

Relation	Offre de référence quotidienne	Offre de référence en pointe hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire
	AR en JOB	Jour de référence PH	AR en PH	AR cumulés sur une semaine "classique"
Paris - Toulouse	1	idem JOB	idem JOB	7
Paris - Rodez	1	idem JOB	idem JOB	6
Paris - Albi	voir spécificités	VE / DI	0,5	1

Gares desservies	nombre d'arrêts en JOB	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	2	14
Les Aubrais-Orléans	2	14
Souillac	0	6
Gourdon	0	6
Cahors	2	14
Caussade	0	6
Montauban	2	14
Toulouse	2	14
Sain-Denis-près-Martel	2	14
Rocamadour-Padirac	2	14
Gramat	2	14
Assier	2	14
Figeac	2	14
Capdenac	2	14
Viviez-Decazeville	2	14
Aubin	2	14
Cransac	2	14
St Christophe	2	14
Rodez	2	14
Carmaux	0	2
Albi	0	2

Spécificités de la ligne
<p>→ Paris-Toulouse : relation quotidienne</p> <p>→ Paris-Rodez : * relation quotidienne * prolongement Paris-Rodez jusqu'à Albi</p> <p>: - Paris-Albi : Ve - Albi-Paris : Di</p>

Paris - Tarbes - Hendaye (Irun)

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence		Offre de référence en pointe hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire AR cumulés sur une semaine "classique"
	référence quotidienne	AR en JOB	AR en PH	Jour de référence PH	
Paris - Hendaye (Irun)	voir spécificités	VE / DI / LU	1		3

Gares desservies	nombre d'arrêts en JOB	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	0	6
Les Aubrais-Orléans	0	6
Tarbes	0	6
Lourdes	0	6
Pau	0	6
Orthez	0	6
Dax	0	6
Bayonne	0	6
Biarritz	0	6
Guéthary *	0	6
Saint-Jean-de-Luz - Ciboure	0	6
Les Deux Jumeaux *	0	6
Hendaye	0	6
Irun	0	3

Spécificités de la ligne

- **Paris-Tarbes-Hendaye (Irun)** :
 - Q durant les congés scolaires des périodes A & C : Noël, février, été
 - Lu, Ve et Di le reste de l'année
- Les arrêts **Guéthary*** et **Les Deux Jumeaux*** sont assujettis à la réalisation des travaux d'allongement des quais

Relation	Offre de référence quotidienne		Offre de référence en pointe hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire AR cumulés sur une semaine "classique"
	AR en JOB	Jour de référence PH	AR en PH	AR en PH	
Paris - Saint-Gervais	voir spécificités	VE / SA / DI	1		3
Paris - Bourg-Saint-Maurice	voir spécificités	VE / SA / DI	1		3

Gares desservies	nombre d'arrêts en JOB	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	0	6
Chambéry	0	6
Aix-les-Bains	0	6
Rumilly	0	6
Annecy	0	6
La Roche-sur-Foron	0	6
Cluses	0	6
Sallanches	0	6
Saint-Gervais	0	6
Albertville	0	6
Moutiers-Salins-Brides-les-Bains	0	6
Aime-la-Plagne	0	6
Landry	0	6
Bourg-Saint-Maurice	0	6

Spécificités de la ligne
<p>→ Paris-Saint-Gervais / Bourg-Saint-Maurice</p> <p>* Q du début du service annuel jusqu'à fin mars et en plein été</p> <p>* Ve, Sa et Di le reste de l'année</p>

Relation	Offre de référence quotidienne	Offre de référence en pointe hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire
	AR en JOB	Jour de référence PH	AR en PH	AR cumulés sur une semaine "classique"
Paris - Nice	1	idem JOB	idem JOB	7

Gares desservies	nombre d'arrêts en JOB	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Paris	2	14
Toulon	2	14
Les Arcs-Dragnignan	2	14
Fréjus-St Raphaël	2	14
St Raphaël-Valescure	2	14
Cannes	2	14
Antibes	2	14
Nice	2	14

Spécificités de la ligne
→ Relation quotidienne

Luxembourg / Strasbourg - Nice

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence quotidienne		Offre de référence en pointe hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire AR cumulés sur une semaine "classique"
	AR en JOB	Jour de référence PH	AR en PH	AR en PH	
Luxembourg - Nice	1	idem JOB	1	1	7
Strasbourg - Nice	1	idem JOB	1	1	7

Gares desservies	nombre d'arrêts en JOB	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Luxembourg	2	14
Thionville	2	14
Metz	2	14
Nancy	2	14
Toul	2	14
Neufchâteau	2	14
Culmont-Chalindrey	2	14
Strasbourg	2	14
Sélestat	2	14
Colmar	2	14
Mulhouse	2	14
Belfort	2	14
Avignon	2	14
Arles	2	14
Marseille	2	14
Toulon	2	14
Les Arcs-Dragnignan	2	14
Saint-Raphaël	2	14
Cannes	2	14
Antibes	2	14
Nice	2	14

Spécificités de la ligne
→ Relation quotidienne

Luxembourg / Strasbourg - Cerbère (Port-Bou)

Description de la politique d'arrêts

Relation	Offre de référence quotidienne		Offre de référence hebdomadaire (PH)		Offre de référence hebdomadaire AR cumulés sur une semaine "classique"
	AR en JOB	Jour de référence PH	AR en PH	AR en PH	
Luxembourg - Cerbère (Port-Bou)	voir spécificités	VE / DI	1	1	2
Strasbourg - Cerbère (Port-Bou)	voir spécificités	VE / DI	1	1	2

Gares desservies	nombre d'arrêts en JOB	Nb d'arrêts cumulés sur une semaine "classique"
Luxembourg	0	4
Thionville	0	4
Metz	0	4
Nancy	0	4
Toul	0	4
Neufchâteau	0	4
Culmont-Chalindrey	0	4
Strasbourg	0	4
Sélestat	0	4
Colmar	0	4
Mulhouse	0	4
Belfort	0	4
Nîmes	0	4
Montpellier	0	4
Sète	0	4
Agde	0	4
Béziers	0	4
Narbonne	0	4
Perpignan	0	4
Elne	0	4
Argelès-sur-Mer	0	4
Collioure	0	4
Port-Vendres	0	4
Banyuls-sur-Mer	0	4
Cerbère	0	4
Port-Bou	0	2

Spécificités de la ligne

→ **Luxembourg / Strasbourg - Cerbère (Port-Bou)**
 * Q pendant les vacances scolaires de Noël, du plein été et de la Toussaint
 * Ve, Sa et Di pendant les vacances scolaires de février et de début avril à fin juin
 * Ve et Di le reste de l'année

Annexe 3 - Organisation de la continuité de service conformément à la loi du 21 août 2007

• Plan de transport adapté aux priorités de desserte au service annuel 2014

Service assuré par ligne, en nombre de trains total pour les deux sens confondus sur la relation indiquée :

Ligne	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
Paris - Caen - Cherbourg / Trouville Deauville	7 Paris Caen + 8 Paris Caen Cherbourg				8 Paris Caen + 10 Paris Caen Cherbourg	5 Paris Caen + 6 Paris Caen Cherbourg	4 Paris Caen + 6 Paris Caen Cherbourg
Paris - Evreux - Serquigny					0		
Paris - Rouen - Le Havre	1 Paris Rouen + 14 Paris Rouen Le Havre				3 Paris Rouen + 16 Paris Rouen Le Havre	1 Paris Rouen + 8 Paris Rouen Le Havre	4 Paris Rouen + 10 Paris Rouen Le Havre
Paris - Granville	2 Paris Granville					4 Paris Granville	
Paris - Amiens - Boulogne	9 Paris Amiens					5 Paris Amiens + 2 Paris Amiens Boulogne	4 Paris Amiens + 2 Paris Amiens Boulogne
Paris - St Quentin - Maubeuge / Cambrai	6 Paris Saint Quentin + 2 Paris Saint Quentin Maubeuge					4 Paris Saint Quentin + 2 Paris Saint Quentin Maubeuge	5 Paris Saint Quentin + 2 Paris Saint Quentin Maubeuge
Paris - Montargis - Cosne - Nevers*	4 Paris Nevers					2 Paris Nevers	
Paris - Bourges - Montluçon					2 Paris Bourges		
Paris - Orléans - Tours	4 Paris Tours + 4 Paris Orléans				5 Paris Tours + 4 Paris Orléans		5 Paris Tours + 2 Paris Orléans
Nantes - Tours - Lyon					0		
Caen - Le Mans - Tours					0		
Reims - Dijon					0		
Hirson - Charleville - Metz					0		
Paris - Troyes - Culmont - Belfort*	2 Paris Troyes + 2 Paris Troyes Culmont + 4 Paris Troyes Culmont Belfort					4 Paris Troyes Culmont + 4 Paris Troyes Culmont Belfort	
Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse	2 Nantes Bordeaux				4 Nantes Bordeaux	2 Nantes Bordeaux	4 Nantes Bordeaux
Hendaye - Toulouse					2 Bayonne Toulouse		
Bordeaux - Lyon					0		
Paris - Clermont					6 Paris Clermont		
Paris - Limoges - Toulouse - Cerbère	2 Paris Limoges + 2 Paris Limoges Brive + 4 Paris Limoges Brive Toulouse					2 Paris Limoges Brive + 4 Paris Limoges Brive Toulouse	2 Paris Limoges + 4 Paris Limoges Brive Toulouse
Bordeaux - Marseille - Nice					6 Bordeaux Marseille		
Cévenol (Clermont - Nîmes)					0		
Aubrac (Clermont - Béziers)					0		
Paris - Briançon					0		
Paris - La Tour de Carol / Luchon / Cerbère					0		
Paris - Toulouse / Rodez - Carmaux - Albi					0		
Paris - Tarbes - Hendaye (Irun)					0		
Paris - Savoie					0		
Paris - Nice					0		
Luxembourg / Strasbourg - Nice					0		
Luxembourg / Strasbourg - Cerbère (Port Bou)					0		

* Desserte en répartition avec TER selon les mêmes dispositions que dans l'annexe 2 - Description de l'offre de la politique d'arrêts

Ce plan de transport adapté correspond au maintien d'environ 36% des dessertes des trains d'équilibre du territoire.

• Plan d'information des usagers

En situation de perturbation prévisible, la SNCF s'engage à mettre en oeuvre sur le périmètre concerné le dispositif suivant :

- un plan média pour prévenir l'utilisateur que l'on entre dans une période perturbée et pour diffuser les modalités pratiques d'accès à l'information ;
- dans toutes les grandes gares, les horaires des trains circulant le jour de la perturbation délivrés au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation ;
- Hors situations de travaux programmés, l'activation d'un numéro vert (gratuit pour les usagers depuis un poste fixe) qui permet l'accès à l'information sur les trains circulant.

Pour ce qui concerne les travaux programmés notifiés par RFF le 15 janvier de l'année A-1, les conséquences sont connues et intégrées au plan de transport normal.

Pour les cas autres que la grève (travaux non programmés, incidents techniques et aléas climatiques) pour laquelle des plans de transport adaptés sont redéfinis, il est difficile pour la SNCF d'assurer un service prédéfini. Le niveau de service est établi en fonction de la situation, qui généralement est un cas de figure où la capacité de l'infrastructure est réduite. L'offre de transport mise en place est portée à la connaissance du public par le dispositif, en tout ou partie, décrit ci-dessus.

Description de l'ensemble du dispositif d'information prévu

La SNCF s'organise pour :

- donner l'information précisée gratuitement par téléphone et Internet :
 - o un numéro vert (gratuit depuis un poste fixe) à disposition du plus grand nombre (Grandes Lignes : 0 805 90 36 35),
 - o le site internet sncf.com est le portail global de l'information pour tous les trajets en France et en Europe ;
- alerter personnellement, directement et gratuitement les clients abonnés et clients internet par mail ou sms ;
- diffuser une information facilement accessible dans les gares SNCF :
 - o les trains qui circulent sont affichés dans toutes les gares sous une charte « Info Trafic SNCF » pour plus de visibilité,
 - o des personnels SNCF sont mobilisés pour orienter et informer les clients. Ils sont visibles aux couleurs de la SNCF et portent un brassard « Info Trafic » ;
- selon l'ampleur de la perturbation, mettre en place un plan média pour diffuser le dispositif d'information aux voyageurs. Par exemple, pour une perturbation nationale, communication dans des titres de la presse quotidienne nationale et de la presse quotidienne régionale et, le cas échéant, par des spots radio ;
- selon l'ampleur de la perturbation, transmettre l'information aux médias en temps réel :
 - o communiqué de presse d'information sur les trafics au moins une fois par jour aux médias nationaux et/ou régionaux,
 - o point presse quotidien.

Annexe 4 - Tarification

Type d'accès au train	Tarifs sociaux nationaux billets (Famille Nombreuse, RPG, handicapés civils, BPCA)	Tarifs sociaux nationaux abonnement : abonnement Elèves Etudiants Apprentis	Tarifs sociaux nationaux abonnement : abonnement de travail	Tarifs régionaux sociaux ou commerciaux billets et abonnements	Tarifs conventionnés type militaires, police, parlementaires, ANPE	Autres tarifs conventionnés (carte enfant-famille)
Réservation obligatoire	OK	OK (sous réserve d'achat d'une réservation)	NON (sauf dérogation entre SNCF et AO régionale)	NON (sauf dérogation entre SNCF et AO régionale)	OK	OK
Réservation facultative ou impossible	OK	OK	OK	OK	OK	NON

Synthèse :

Type de bien	Série motrice	Nb d'engins
	X72500	
Total Automoteur thermique (AT)		57
	BB63500	
	BB67300	
	BB67400	
	CC72100	
Total Locomotives diesel (LD)		95
	BB15000	
	BB17000	
	BB22200	
	BB26000	
	BB7200	
	BB8500	
	BB88500	
Total Locomotives electriques (LE)		236
	V2N	
	VTU	
	VU	
Total Voitures Voyageur (VV)		1 911
Total Parc		2 299

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d' engins
AT	X72500	X72589	30/12/1998	
	X72500	X72590	30/12/1998	
	X72500	XR721589	01/01/1999	
	X72500	X72619	17/03/1999	
	X72500	X72620	17/03/1999	
	X72500	X72623	31/03/1999	
	X72500	X72624	31/03/1999	
	X72500	X72627	16/04/1999	
	X72500	X72628	16/04/1999	
	X72500	X72631	03/05/1999	
	X72500	X72632	03/05/1999	
	X72500	X72635	12/05/1999	
	X72500	X72636	12/05/1999	
	X72500	X72639	27/05/1999	
	X72500	X72640	27/05/1999	
	X72500	XR721619	17/03/1999	
	X72500	XR721623	31/03/1999	
	X72500	XR721627	16/04/1999	
	X72500	XR721631	03/05/1999	
	X72500	XR721635	12/05/1999	
	X72500	XR721639	27/05/1999	
	X72500	X72643	15/06/1999	
	X72500	X72644	15/06/1999	
	X72500	X72647	06/07/1999	
	X72500	X72648	06/07/1999	
	X72500	X72651	16/07/1999	
	X72500	X72652	16/07/1999	
	X72500	X72655	23/07/1999	
	X72500	X72656	23/07/1999	
	X72500	X72659	03/08/1999	
	X72500	X72660	03/08/1999	
	X72500	X72663	15/09/1999	
	X72500	X72664	15/09/1999	
	X72500	X72667	27/09/1999	
	X72500	X72668	27/09/1999	
	X72500	X72671	14/10/1999	
	X72500	X72672	14/10/1999	
	X72500	XR721643	15/06/1999	
	X72500	XR721647	06/07/1999	
	X72500	XR721651	16/07/1999	
	X72500	XR721655	23/07/1999	
	X72500	XR721659	03/08/1999	
	X72500	XR721663	15/09/1999	
	X72500	XR721667	27/09/1999	
	X72500	XR721671	14/10/1999	
	X72500	X72713	27/05/2002	
	X72500	X72714	27/05/2002	
	X72500	XR721713	27/05/2002	
	X72500	X72719	05/08/2002	
	X72500	X72720	05/08/2002	
	X72500	XR721719	05/08/2002	
	X72500	X72723	23/08/2002	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d' engins
	X72500	X72724	23/08/2002	
	X72500	XR721723	23/08/2002	
	X72500	X72727	11/09/2002	
	X72500	X72728	11/09/2002	
	X72500	XR721727	11/09/2002	
	Total X72500			57
Total AT				57
LD	BB63500	BB63579	02/11/1957	
	BB63500	BB63780	03/07/1961	
	BB63500	BB63790	18/09/1961	
	BB63500	BB63913	20/07/1965	
	BB63500	BB63925	21/11/1965	
	BB63500	BB63926	01/12/1965	
	BB63500	BB63928	31/12/1965	
	BB63500	BB63932	01/02/1966	
	BB63500	BB64023	24/02/1969	
	BB63500	BB64025	10/03/1969	
	BB63500	BB64043	30/07/1969	
	BB63500	BB64044	07/08/1969	
	BB63500	BB64055	27/10/1970	
	BB63500	BB64060	09/12/1970	
	BB63500	BB64062	13/12/1970	
	BB63500	BB64068	02/02/1971	
	BB63500	BB64076	08/04/1971	
	BB63500	BB64077	21/04/1971	
	BB63500	BB64079	03/05/1971	
	BB63500	BB64080	25/06/1971	
	Total BB63500			

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	BB67300	BB67301	05/12/1967	
	BB67300	BB67316	10/07/1968	
	BB67300	BB67330	10/11/1968	
	BB67300	BB67338	17/01/1969	
	BB67300	BB67345	07/03/1969	
	BB67300	BB67348	05/04/1969	
	BB67300	BB67349	16/04/1969	
	BB67300	BB67357	13/07/1969	
	BB67300	BB67360	09/07/1969	
	BB67300	BB67365	26/09/1969	
	BB67300	BB67367	30/09/1969	
	BB67300	BB67376	15/11/1966	
	BB67300	BB67377	10/03/1967	
	Total BB67300			
	BB67400	BB67408	03/02/1970	
	BB67400	BB67413	22/02/1970	
	BB67400	BB67418	27/03/1970	
	BB67400	BB67419	25/03/1970	
	BB67400	BB67420	29/03/1970	
	BB67400	BB67424	06/05/1970	
	BB67400	BB67427	07/06/1970	
	BB67400	BB67429	18/06/1970	
	BB67400	BB67430	27/06/1970	
	BB67400	BB67431	04/07/1970	
	BB67400	BB67432	12/07/1970	
	BB67400	BB67435	18/09/1970	
	BB67400	BB67436	15/09/1970	
	BB67400	BB67437	21/09/1970	
	BB67400	BB67441	20/10/1970	
	BB67400	BB67442	25/10/1970	
	BB67400	BB67443	06/11/1970	
	BB67400	BB67445	13/11/1970	
	BB67400	BB67455	11/02/1971	
	BB67400	BB67475	08/09/1971	
	BB67400	BB67477	09/09/1971	
	BB67400	BB67481	20/08/1971	
	BB67400	BB67482	09/09/1971	
	BB67400	BB67496	09/01/1972	
	BB67400	BB67523	09/10/1972	
	BB67400	BB67533	11/12/1972	
	BB67400	BB67542	19/03/1973	
	BB67400	BB67546	21/04/1973	
	BB67400	BB67547	14/05/1973	
	BB67400	BB67549	22/05/1973	
	BB67400	BB67554	25/06/1973	
	BB67400	BB67558	27/08/1973	
	BB67400	BB67576	24/01/1974	
	BB67400	BB67578	04/02/1974	
	BB67400	BB67582	08/03/1974	
	BB67400	BB67585	27/03/1974	
	BB67400	BB67586	04/04/1974	
	BB67400	BB67589	27/04/1974	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	BB67400	BB67600	12/08/1974	
	BB67400	BB67606	09/12/1974	
	BB67400	BB67607	26/12/1974	
	BB67400	BB67609	13/01/1975	
	BB67400	BB67621	11/07/1975	
	Total BB67400			
	CC72100	CC72121	13/08/1969	
	CC72100	CC72130	19/12/1969	
	CC72100	CC72138	14/05/1970	
	CC72100	CC72140	17/07/1970	
	CC72100	CC72141	11/07/1970	
	CC72100	CC72145	22/09/1970	
	CC72100	CC72147	31/10/1970	
	CC72100	CC72148	04/12/1970	
	CC72100	CC72151	31/12/1970	
	CC72100	CC72157	09/04/1971	
	CC72100	CC72158	29/04/1971	
	CC72100	CC72160	13/07/1971	
	CC72100	CC72163	05/09/1971	
	CC72100	CC72166	27/10/1971	
	CC72100	CC72172	05/03/1972	
	CC72100	CC72179	06/03/1973	
	CC72100	CC72180	29/03/1973	
	CC72100	CC72186	26/10/1973	
	CC72100	CC72189	08/02/1974	
	Total CC72100			
Total LD				95
LE	BB15000	BB15005	02/10/1972	
	BB15000	BB15008	09/04/1973	
	BB15000	BB15009	17/05/1973	
	BB15000	BB15010	28/06/1973	
	BB15000	BB15013	15/11/1973	
	BB15000	BB15014	28/12/1973	
	BB15000	BB15016	04/11/1974	
	BB15000	BB15017	28/11/1974	
	BB15000	BB15018	12/12/1974	
	BB15000	BB15019	06/01/1975	
	BB15000	BB15022	06/03/1975	
	BB15000	BB15026	09/09/1975	
	BB15000	BB15027	02/10/1975	
	BB15000	BB15029	20/11/1975	
	BB15000	BB15030	12/11/1975	
	BB15000	BB15031	26/11/1975	
	BB15000	BB15034	15/12/1975	
	BB15000	BB15036	06/01/1976	
	BB15000	BB15039	03/02/1976	
	BB15000	BB15042	27/02/1976	
	BB15000	BB15043	02/03/1976	
	BB15000	BB15044	05/03/1976	
	BB15000	BB15045	18/03/1976	
	BB15000	BB15050	13/05/1976	
	BB15000	BB15051	09/05/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	BB15000	BB15052	14/05/1978	
	BB15000	BB15053	20/05/1978	
	BB15000	BB15054	11/05/1978	
	BB15000	BB15055	23/05/1978	
	BB15000	BB15061	19/06/1978	
	BB15000	BB15062	29/06/1978	
	BB15000	BB15064	17/08/1978	
	BB15000	BB15065	17/10/1978	
	Total BB15000			
	BB17000	BB17064	01/07/1967	
	BB17000	BB17065	03/07/1967	
	BB17000	BB17079	07/12/1967	
	BB17000	BB17098	22/06/1968	
	BB17000	BB17102	15/08/1968	
	BB17000	BB17103	29/08/1968	
	Total BB17000			
	BB22200	BB22208	03/06/1977	
	BB22200	BB22227	30/10/1977	
	BB22200	BB22228	05/12/1977	
	BB22200	BB22229	04/11/1977	
	BB22200	BB22230	12/11/1977	
	BB22200	BB22231	09/12/1977	
	BB22200	BB22232	20/11/1977	
	BB22200	BB22233	20/11/1977	
	BB22200	BB22234	20/11/1977	
	BB22200	BB22237	19/12/1977	
	BB22200	BB22238	28/12/1977	
	BB22200	BB22239	02/01/1978	
	BB22200	BB22240	19/12/1977	
	BB22200	BB22244	09/01/1978	
	BB22200	BB22251	25/03/1978	
	BB22200	BB22272	21/04/1978	
	BB22200	BB22274	05/06/1978	
	BB22200	BB22280	07/05/1979	
	BB22200	BB22321	23/02/1980	
	BB22200	BB22322	23/02/1980	
	BB22200	BB22323	24/02/1980	
	BB22200	BB22324	22/02/1980	
	BB22200	BB22325	09/03/1980	
	BB22200	BB22326	16/03/1980	
	BB22200	BB22327	23/03/1980	
	BB22200	BB22328	23/03/1980	
	BB22200	BB22329	23/03/1980	
	BB22200	BB22330	10/05/1980	
	BB22200	BB22331	30/03/1980	
	BB22200	BB22332	07/04/1980	
	BB22200	BB22333	13/04/1980	
	BB22200	BB22334	24/04/1980	
	BB22200	BB22335	25/04/1980	
	BB22200	BB22337	08/05/1980	
	BB22200	BB22338	10/05/1980	
	BB22200	BB22339	26/05/1980	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	BB22200	BB22340	23/05/1980	
	BB22200	BB22341	01/06/1980	
	BB22200	BB22342	13/06/1980	
	BB22200	BB22343	13/09/1980	
	BB22200	BB22344	15/09/1980	
	BB22200	BB22345	22/06/1980	
	BB22200	BB22346	22/06/1980	
	BB22200	BB22347	27/06/1980	
	BB22200	BB22348	05/07/1980	
	BB22200	BB22349	05/07/1980	
	BB22200	BB22352	30/04/1983	
	Total BB22200			
	BB26000	BB26006	04/05/1990	
	BB26000	BB26007	15/12/1989	
	BB26000	BB26008	12/02/1990	
	BB26000	BB26009	04/05/1990	
	BB26000	BB26010	18/05/1990	
	BB26000	BB26011	01/06/1990	
	BB26000	BB26012	01/06/1990	
	BB26000	BB26013	11/06/1990	
	BB26000	BB26014	01/07/1990	
	BB26000	BB26015	10/07/1990	
	BB26000	BB26016	16/07/1990	
	BB26000	BB26017	18/07/1990	
	BB26000	BB26018	31/07/1990	
	BB26000	BB26020	24/09/1990	
	BB26000	BB26021	14/09/1990	
	BB26000	BB26024	18/10/1990	
	BB26000	BB26025	26/10/1990	
	BB26000	BB26026	15/11/1990	
	BB26000	BB26027	04/12/1990	
	BB26000	BB26028	07/12/1990	
	BB26000	BB26029	23/11/1990	
	BB26000	BB26030	23/11/1990	
	BB26000	BB26031	21/12/1990	
	BB26000	BB26032	07/12/1990	
	BB26000	BB26033	31/01/1991	
	BB26000	BB26034	28/12/1990	
	BB26000	BB26035	14/01/1991	
	BB26000	BB26036	11/01/1991	
	BB26000	BB26037	18/03/1991	
	BB26000	BB26038	25/01/1991	
	BB26000	BB26039	07/03/1991	
	BB26000	BB26040	07/03/1991	
	BB26000	BB26042	13/06/1991	
	BB26000	BB26043	10/04/1991	
	BB26000	BB26044	16/04/1991	
	BB26000	BB26045	30/05/1991	
	BB26000	BB26046	31/05/1991	
	BB26000	BB26047	04/06/1991	
	BB26000	BB26048	21/06/1991	
	BB26000	BB26049	21/06/1991	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	BB26000	BB26050	09/08/1991	
	BB26000	BB26051	09/08/1991	
	BB26000	BB26052	07/08/1991	
	BB26000	BB26053	26/08/1991	
	BB26000	BB26054	07/08/1991	
	BB26000	BB26055	09/08/1991	
	BB26000	BB26056	27/08/1991	
	BB26000	BB26057	13/08/1991	
	BB26000	BB26070	28/01/1992	
	BB26000	BB26071	31/01/1992	
	BB26000	BB26072	07/02/1992	
	BB26000	BB26073	11/02/1992	
	BB26000	BB26074	18/02/1992	
	BB26000	BB26075	27/02/1992	
	BB26000	BB26138	03/12/1993	
	BB26000	BB26139	22/12/1993	
	BB26000	BB26154	14/06/1994	
	BB26000	BB26155	21/06/1994	
	BB26000	BB26156	24/06/1994	
	BB26000	BB26157	29/06/1994	
	BB26000	BB26158	20/07/1994	
	BB26000	BB26159	22/07/1994	
	BB26000	BB26160	02/08/1994	
	BB26000	BB26164	19/09/1994	
	BB26000	BB26165	07/10/1994	
	BB26000	BB26166	14/10/1994	
	BB26000	BB26167	21/11/1994	
	BB26000	BB26168	16/11/1994	
	Total BB26000			
	BB7200	BB7206	18/03/1977	
	BB7200	BB7212	11/01/1977	
	BB7200	BB7218	02/11/1976	
	BB7200	BB7229	20/03/1977	
	BB7200	BB7230	04/04/1977	
	BB7200	BB7250	12/10/1978	
	BB7200	BB7252	13/10/1978	
	BB7200	BB7254	19/10/1978	
	BB7200	BB7255	20/10/1978	
	BB7200	BB7256	20/10/1978	
	BB7200	BB7257	20/10/1978	
	BB7200	BB7264	27/11/1978	
	BB7200	BB7265	27/11/1978	
	BB7200	BB7266	27/11/1978	
	BB7200	BB7267	27/11/1978	
	BB7200	BB7268	18/01/1979	
	BB7200	BB7270	02/02/1979	
	BB7200	BB7271	05/02/1979	
	BB7200	BB7272	09/02/1979	
	BB7200	BB7273	22/02/1979	
	BB7200	BB7277	15/03/1979	
	BB7200	BB7281	11/08/1980	
	BB7200	BB7282	13/08/1980	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	BB7200	BB7283	27/08/1980	
	BB7200	BB7284	14/08/1980	
	BB7200	BB7285	11/09/1980	
	BB7200	BB7292	30/10/1980	
	BB7200	BB7293	27/10/1980	
	BB7200	BB7294	16/10/1980	
	BB7200	BB7295	20/10/1980	
	BB7200	BB7296	06/11/1980	
	BB7200	BB7297	29/10/1980	
	BB7200	BB7298	31/10/1980	
	BB7200	BB7299	27/11/1980	
	BB7200	BB7300	14/11/1980	
	BB7200	BB7301	26/11/1980	
	BB7200	BB7302	18/11/1980	
	BB7200	BB7303	24/11/1980	
	BB7200	BB7304	28/11/1980	
	BB7200	BB7305	11/12/1980	
	BB7200	BB7306	18/12/1980	
	BB7200	BB7309	19/12/1980	
	BB7200	BB7315	02/02/1981	
	BB7200	BB7316	09/02/1981	
	BB7200	BB7317	09/02/1981	
	BB7200	BB7318	19/02/1981	
	BB7200	BB7324	30/03/1981	
	BB7200	BB7384	25/06/1982	
	BB7200	BB7385	28/06/1982	
	BB7200	BB7387	19/07/1982	
	BB7200	BB7390	10/09/1982	
	BB7200	BB7391	13/09/1982	
	BB7200	BB7393	24/09/1982	
	BB7200	BB7394	11/10/1982	
	BB7200	BB7395	15/10/1982	
	BB7200	BB7396	21/10/1982	
	BB7200	BB7397	12/11/1982	
	BB7200	BB7399	25/11/1982	
	BB7200	BB7402	06/01/1983	
	BB7200	BB7406	14/02/1983	
	Total BB7200			
	BB8500	BB8549	21/07/1970	
	BB8500	BB8562	14/03/1971	
	BB8500	BB8565	21/03/1971	
	BB8500	BB8567	04/04/1971	
	BB8500	BB8587	06/11/1972	
	BB8500	BB8611	31/12/1973	
	BB8500	BB8618	12/02/1974	
	BB8500	BB8623	11/03/1974	
	BB8500	BB8625	23/03/1974	
	BB8500	BB8630	23/04/1974	
	BB8500	BB8633	13/05/1974	
	BB8500	BB8638	16/06/1974	
	BB8500	BB8642	02/07/1974	
	BB8500	BB8645	19/07/1974	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	Total BB8500			
	BB88500	BB88501	01/08/1964	
	BB88500	BB88506	03/12/1964	
	BB88500	BB88511	03/02/1965	
	BB88500	BB88517	14/05/1965	
	BB88500	BB88523	03/07/1965	
	BB88500	BB88526	11/09/1965	
	BB88500	BB88527	09/10/1965	
	BB88500	BB88529	25/12/1965	
	Total BB88500			8
Total LE				236
VV	V2N	508736740020	01/07/1991	
	V2N	508726740279	01/07/1993	
	V2N	508736740327	01/07/1993	
	V2N	508726771472	01/07/1993	
	V2N	508736740400	01/07/1992	
	V2N	508726771092	01/07/1992	
	V2N	508726771399	01/07/1993	
	V2N	508726771084	01/07/1992	
	V2N	508726771365	01/07/1992	
	V2N	508780770022	01/07/1991	
	Total V2N			
	VTU	508718972716	01/07/1979	
	VTU	508710952518	01/07/1979	
	VTU	508710823727	01/07/1979	
	VTU	508710852569	01/07/1979	
	VTU	508710823735	01/07/1979	
	VTU	508710823859	01/07/1979	
	VTU	508710852510	01/07/1979	
	VTU	508727930853	01/07/1979	
	VTU	508727930838	01/07/1979	
	VTU	508710852528	01/07/1979	
	VTU	508727930796	01/07/1978	
	VTU	508710923758	01/07/1978	
	VTU	508710852585	01/07/1978	
	VTU	508710852536	01/07/1978	
	VTU	508718972708	01/07/1978	
	VTU	508727930846	01/07/1978	
	VTU	508729932139	01/07/1978	
	VTU	508710923683	01/07/1978	
	VTU	508710823834	01/07/1978	
	VTU	508710823875	01/07/1978	
	VTU	508710923691	01/07/1979	
	VTU	508727741706	01/07/1979	
	VTU	508710852619	01/07/1979	
	VTU	508729832347	01/07/1979	
	VTU	508710952526	01/07/1979	
	VTU	508710923733	01/07/1979	
	VTU	508710923790	01/07/1979	
	VTU	508710952500	01/07/1979	
	VTU	508710923717	01/07/1979	
	VTU	618710720268	01/07/1979	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	618710720250	01/07/1979	
	VTU	618710720276	01/07/1979	
	VTU	618710920058	01/07/1979	
	VTU	618710900308	01/07/1979	
	VTU	618710750042	01/07/1979	
	VTU	618710920066	01/07/1979	
	VTU	618710720201	01/07/1979	
	VTU	508710821820	01/07/1982	
	VTU	508710821663	01/07/1982	
	VTU	508718972906	01/07/1982	
	VTU	508710953011	01/07/1982	
	VTU	508718740907	01/07/1982	
	VTU	508718930904	01/07/1982	
	VTU	508710853021	01/07/1982	
	VTU	508718830930	01/07/1982	
	VTU	508710821796	01/07/1982	
	VTU	508710953045	01/07/1982	
	VTU	508710821861	01/07/1982	
	VTU	508710821788	01/07/1982	
	VTU	508710821770	01/07/1982	
	VTU	508710953029	01/07/1982	
	VTU	508710953003	01/07/1982	
	VTU	508727930903	01/07/1982	
	VTU	508710821846	01/07/1982	
	VTU	508710821655	01/07/1982	
	VTU	508710821838	01/07/1982	
	VTU	508710821812	01/07/1982	
	VTU	508718930920	01/07/1982	
	VTU	508710853013	01/07/1982	
	VTU	508710921745	01/07/1982	
	VTU	508710853005	01/07/1982	
	VTU	508710821804	01/07/1982	
	VTU	508710821853	01/07/1982	
	VTU	508710953037	01/07/1982	
	VTU	508710921711	01/07/1982	
	VTU	508710921992	01/07/1984	
	VTU	508710821952	01/07/1984	
	VTU	618710750117	01/07/1984	
	VTU	618710920116	01/07/1984	
	VTU	618710901009	01/07/1984	
	VTU	618710720128	01/07/1984	
	VTU	508729773152	01/07/1975	
	VTU	508729772956	01/07/1975	
	VTU	508729772873	01/07/1975	
	VTU	508729772816	01/07/1975	
	VTU	508729772923	01/07/1975	
	VTU	508718972070	01/07/1975	
	VTU	508729773079	01/07/1975	
	VTU	508729772824	01/07/1975	
	VTU	508729772576	01/07/1975	
	VTU	508729773129	01/07/1975	
	VTU	508729772998	01/07/1975	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508729772949	01/07/1975	
	VTU	508729772717	01/07/1975	
	VTU	508729772352	01/07/1976	
	VTU	508729772675	01/07/1976	
	VTU	508718930292	01/07/1976	
	VTU	508729772972	01/07/1976	
	VTU	508729772444	01/07/1976	
	VTU	508729773046	01/07/1976	
	VTU	508729772642	01/07/1976	
	VTU	508718740048	01/07/1976	
	VTU	508718972062	01/07/1976	
	VTU	508729772543	01/07/1976	
	VTU	508729772006	01/07/1976	
	VTU	508729772014	01/07/1976	
	VTU	508727930101	01/07/1976	
	VTU	508718740022	01/07/1976	
	VTU	508729773277	01/07/1977	
	VTU	508729772931	01/07/1977	
	VTU	508729772584	01/07/1977	
	VTU	508729772980	01/07/1976	
	VTU	508729772691	01/07/1976	
	VTU	508729772857	01/07/1976	
	VTU	508729772725	01/07/1976	
	VTU	508729772527	01/07/1976	
	VTU	508718740055	01/07/1976	
	VTU	508729772436	01/07/1976	
	VTU	508729772899	01/07/1976	
	VTU	508729772683	01/07/1977	
	VTU	508729772832	01/07/1977	
	VTU	508729772030	01/07/1977	
	VTU	508729773061	01/07/1977	
	VTU	508718830260	01/07/1977	
	VTU	508729772592	01/07/1977	
	VTU	508729772048	01/07/1977	
	VTU	508729772055	01/07/1977	
	VTU	508718830245	01/07/1975	
	VTU	508729773194	01/07/1976	
	VTU	508718830187	01/07/1976	
	VTU	508729772469	01/07/1975	
	VTU	508729772246	01/07/1975	
	VTU	508729772204	01/07/1976	
	VTU	508729772196	01/07/1976	
	VTU	508729772600	01/07/1976	
	VTU	508729772733	01/07/1976	
	VTU	508729772089	01/07/1977	
	VTU	508729772477	01/07/1977	
	VTU	508729772758	01/07/1977	
	VTU	508729772774	01/07/1977	
	VTU	508729772170	01/07/1977	
	VTU	508729772394	01/07/1977	
	VTU	508729772402	01/07/1977	
	VTU	508729772337	01/07/1977	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508729772493	01/07/1977	
	VTU	508729772121	01/07/1977	
	VTU	508729772618	01/07/1977	
	VTU	508729772311	01/07/1977	
	VTU	508729772253	01/07/1977	
	VTU	508729772295	01/07/1977	
	VTU	508729772550	01/07/1977	
	VTU	508729772147	01/07/1977	
	VTU	508729772261	01/07/1977	
	VTU	508729772154	01/07/1977	
	VTU	508729772451	01/07/1977	
	VTU	508729772097	01/07/1977	
	VTU	508729772345	01/07/1977	
	VTU	508729772782	01/07/1978	
	VTU	508729772626	01/07/1978	
	VTU	508729773285	01/07/1978	
	VTU	508729772568	01/07/1978	
	VTU	508729772790	01/07/1978	
	VTU	618720950046	01/07/1976	
	VTU	618720920163	01/07/1976	
	VTU	618720750024	01/07/1976	
	VTU	618720950012	01/07/1976	
	VTU	618720950053	01/07/1976	
	VTU	618720950020	01/07/1976	
	VTU	618720920452	01/07/1976	
	VTU	618720720993	01/07/1977	
	VTU	618720950079	01/07/1977	
	VTU	618720950061	01/07/1977	
	VTU	618720720985	01/07/1977	
	VTU	618720720977	01/07/1977	
	VTU	618720920460	01/07/1977	
	VTU	618720750016	01/07/1977	
	VTU	618720720852	01/07/1977	
	VTU	618720920346	01/07/1977	
	VTU	618720920387	01/07/1977	
	VTU	618720900041	01/07/1977	
	VTU	618720721165	01/07/1977	
	VTU	618720900033	01/07/1977	
	VTU	618720920353	01/07/1977	
	VTU	618720920015	01/07/1977	
	VTU	618720920148	01/07/1977	
	VTU	618720920155	01/07/1977	
	VTU	618720900025	01/07/1977	
	VTU	618720920262	01/07/1977	
	VTU	618720920288	01/07/1977	
	VTU	618720920379	01/07/1977	
	VTU	618720721108	01/07/1977	
	VTU	618720900017	01/07/1977	
	VTU	618720920361	01/07/1977	
	VTU	618720950038	01/07/1977	
	VTU	508729970022	01/07/1976	
	VTU	508729970154	01/07/1976	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508729830556	01/07/1976	
	VTU	508729930711	01/07/1976	
	VTU	508727830087	01/07/1976	
	VTU	508721823310	01/07/1976	
	VTU	508729830630	01/07/1976	
	VTU	508729970055	01/07/1976	
	VTU	508729830531	01/07/1976	
	VTU	508721825893	01/07/1977	
	VTU	508729970097	01/07/1977	
	VTU	508729970139	01/07/1977	
	VTU	508729930539	01/07/1977	
	VTU	508729930398	01/07/1977	
	VTU	508729930588	01/07/1977	
	VTU	508721827766	01/07/1977	
	VTU	508721823385	01/07/1976	
	VTU	508729830705	01/07/1976	
	VTU	508727971022	01/07/1976	
	VTU	508729930893	01/07/1976	
	VTU	508729742025	01/07/1976	
	VTU	508721825281	01/07/1976	
	VTU	508721823393	01/07/1976	
	VTU	508729742181	01/07/1976	
	VTU	508729930547	01/07/1976	
	VTU	508721927582	01/07/1977	
	VTU	508720970054	01/07/1977	
	VTU	508721927541	01/07/1977	
	VTU	508729970014	01/07/1977	
	VTU	508721827782	01/07/1977	
	VTU	508721825604	01/07/1978	
	VTU	508720822602	01/07/1978	
	VTU	508721827881	01/07/1978	
	VTU	508721827741	01/07/1978	
	VTU	508721971101	01/07/1978	
	VTU	508721823344	01/07/1978	
	VTU	508721827733	01/07/1978	
	VTU	508729830879	01/07/1978	
	VTU	508729830887	01/07/1978	
	VTU	508721823401	01/07/1978	
	VTU	508721823369	01/07/1978	
	VTU	508729830796	01/07/1978	
	VTU	508721825901	01/07/1978	
	VTU	508721823351	01/07/1978	
	VTU	508729742157	01/07/1978	
	VTU	508729970105	01/07/1978	
	VTU	508721823195	01/07/1978	
	VTU	508720957051	01/07/1978	
	VTU	508721823328	01/07/1978	
	VTU	508721823229	01/07/1978	
	VTU	508721923599	01/07/1978	
	VTU	508729930034	01/07/1975	
	VTU	508721827980	01/07/1976	
	VTU	508721828194	01/07/1976	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508720774449	01/07/1978	
	VTU	508721827832	01/07/1978	
	VTU	508721825851	01/07/1978	
	VTU	508721927863	01/07/1978	
	VTU	508720927021	01/07/1978	
	VTU	508721828087	01/07/1978	
	VTU	508721825265	01/07/1975	
	VTU	508720970039	01/07/1975	
	VTU	508721828236	01/07/1975	
	VTU	508721825570	01/07/1975	
	VTU	508729930638	01/07/1975	
	VTU	508721825919	01/07/1975	
	VTU	508729930448	01/07/1975	
	VTU	508729930760	01/07/1975	
	VTU	508720951021	01/07/1975	
	VTU	508721825497	01/07/1975	
	VTU	508721828301	01/07/1975	
	VTU	508720970161	01/07/1975	
	VTU	508721828202	01/07/1975	
	VTU	508721951095	01/07/1975	
	VTU	508721927483	01/07/1975	
	VTU	508729930836	01/07/1975	
	VTU	508721927517	01/07/1975	
	VTU	508721825620	01/07/1975	
	VTU	508721827584	01/07/1975	
	VTU	508721923565	01/07/1975	
	VTU	508721825539	01/07/1975	
	VTU	508720970062	01/07/1975	
	VTU	508721825554	01/07/1975	
	VTU	508721828152	01/07/1975	
	VTU	508720970112	01/07/1975	
	VTU	508721923557	01/07/1975	
	VTU	508721828327	01/07/1975	
	VTU	508721927822	01/07/1975	
	VTU	508729930497	01/07/1975	
	VTU	508729930349	01/07/1975	
	VTU	508729930596	01/07/1976	
	VTU	508721851048	01/07/1976	
	VTU	508721827808	01/07/1976	
	VTU	508721827964	01/07/1976	
	VTU	508721827949	01/07/1976	
	VTU	508729930489	01/07/1976	
	VTU	508729970279	01/07/1976	
	VTU	508729930802	01/07/1976	
	VTU	508721826065	01/07/1976	
	VTU	508729970063	01/07/1976	
	VTU	508721927475	01/07/1976	
	VTU	508729930679	01/07/1976	
	VTU	508729930828	01/07/1976	
	VTU	508727741029	01/07/1976	
	VTU	508721771626	01/07/1976	
	VTU	508729970121	01/07/1976	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508729930653	01/07/1976	
	VTU	508729970295	01/07/1976	
	VTU	508721927947	01/07/1976	
	VTU	508721827972	01/07/1976	
	VTU	508729970238	01/07/1976	
	VTU	508721827642	01/07/1976	
	VTU	508729742199	01/07/1976	
	VTU	508721828137	01/07/1976	
	VTU	508721825273	01/07/1976	
	VTU	508721951053	01/07/1976	
	VTU	508720957028	01/07/1976	
	VTU	508721828293	01/07/1976	
	VTU	508721923573	01/07/1976	
	VTU	508720970070	01/07/1976	
	VTU	508721828277	01/07/1976	
	VTU	508720970179	01/07/1976	
	VTU	508727830111	01/07/1976	
	VTU	508721825240	01/07/1976	
	VTU	508729930794	01/07/1976	
	VTU	508720957077	01/07/1976	
	VTU	508729930877	01/07/1976	
	VTU	508729742207	01/07/1976	
	VTU	508729830754	01/07/1976	
	VTU	508729742108	01/07/1976	
	VTU	508729930646	01/07/1976	
	VTU	508729970089	01/07/1976	
	VTU	508729930232	01/07/1977	
	VTU	508721825745	01/07/1977	
	VTU	508721827824	01/07/1977	
	VTU	508721828079	01/07/1977	
	VTU	508721827675	01/07/1975	
	VTU	508721825760	01/07/1975	
	VTU	508729930091	01/07/1975	
	VTU	508720774456	01/07/1975	
	VTU	508721927558	01/07/1975	
	VTU	508720970047	01/07/1975	
	VTU	508729930729	01/07/1975	
	VTU	508729930117	01/07/1975	
	VTU	508720957036	01/07/1975	
	VTU	508720922501	01/07/1975	
	VTU	508729930109	01/07/1975	
	VTU	508729970147	01/07/1975	
	VTU	508721927830	01/07/1975	
	VTU	508721851014	01/07/1975	
	VTU	508729742116	01/07/1975	
	VTU	508720774472	01/07/1975	
	VTU	508721828053	01/07/1975	
	VTU	508721827717	01/07/1975	
	VTU	508729970071	01/07/1975	
	VTU	508729830457	01/07/1975	
	VTU	508721951111	01/07/1975	
	VTU	508729930810	01/07/1975	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508720957010	01/07/1975	
	VTU	508721827618	01/07/1975	
	VTU	508721825786	01/07/1976	
	VTU	508721927624	01/07/1976	
	VTU	508721827709	01/07/1976	
	VTU	508729830952	01/07/1976	
	VTU	508721951038	01/07/1976	
	VTU	508721971127	01/07/1976	
	VTU	508720970146	01/07/1976	
	VTU	508721827683	01/07/1976	
	VTU	508729830663	01/07/1976	
	VTU	508729930422	01/07/1976	
	VTU	508720951054	01/07/1976	
	VTU	508721825950	01/07/1976	
	VTU	508721825232	01/07/1976	
	VTU	508721827774	01/07/1976	
	VTU	508729930786	01/07/1976	
	VTU	508721828186	01/07/1976	
	VTU	508720957002	01/07/1976	
	VTU	508721971119	01/07/1976	
	VTU	508729930323	01/07/1976	
	VTU	508721828160	01/07/1976	
	VTU	508721927525	01/07/1976	
	VTU	508721927491	01/07/1976	
	VTU	508729930356	01/07/1976	
	VTU	508721851170	01/07/1976	
	VTU	508729930380	01/07/1976	
	VTU	508721827790	01/07/1976	
	VTU	508729930562	01/07/1976	
	VTU	508729930372	01/07/1976	
	VTU	508729742215	01/07/1976	
	VTU	508721971135	01/07/1976	
	VTU	508720851007	01/07/1976	
	VTU	508720951088	01/07/1976	
	VTU	508721825257	01/07/1976	
	VTU	508721828392	01/07/1976	
	VTU	508721825752	01/07/1976	
	VTU	508720970021	01/07/1976	
	VTU	508729930703	01/07/1976	
	VTU	508720857012	01/07/1976	
	VTU	508721927657	01/07/1976	
	VTU	508721823203	01/07/1976	
	VTU	508729830010	01/07/1977	
	VTU	508729930745	01/07/1977	
	VTU	508721951145	01/07/1977	
	VTU	508721851022	01/07/1977	
	VTU	508720957069	01/07/1977	
	VTU	508720951062	01/07/1977	
	VTU	508721825976	01/07/1977	
	VTU	508721927939	01/07/1977	
	VTU	508721851089	01/07/1977	
	VTU	508729930513	01/07/1977	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508720857004	01/07/1977	
	VTU	508729742173	01/07/1977	
	VTU	508729742066	01/07/1977	
	VTU	508729930521	01/07/1977	
	VTU	508720970302	01/07/1977	
	VTU	508729830606	01/07/1977	
	VTU	508729930190	01/07/1977	
	VTU	508729930901	01/07/1977	
	VTU	508720970088	01/07/1977	
	VTU	508720957044	01/07/1977	
	VTU	508721827758	01/07/1977	
	VTU	508729930174	01/07/1977	
	VTU	508721828111	01/07/1977	
	VTU	508720951047	01/07/1977	
	VTU	508720774464	01/07/1977	
	VTU	508720774480	01/07/1977	
	VTU	508721827659	01/07/1977	
	VTU	508729930414	01/07/1977	
	VTU	508721851063	01/07/1977	
	VTU	508721828376	01/07/1977	
	VTU	508729742165	01/07/1977	
	VTU	508720820317	01/07/1977	
	VTU	508729930752	01/07/1977	
	VTU	508720857020	01/07/1977	
	VTU	508720970013	01/07/1977	
	VTU	508721851055	01/07/1977	
	VTU	508720970096	01/07/1977	
	VTU	508729930554	01/07/1977	
	VTU	508729930885	01/07/1977	
	VTU	508721927590	01/07/1978	
	VTU	508720951013	01/07/1978	
	VTU	508721827816	01/07/1978	
	VTU	508729830861	01/07/1978	
	VTU	508729830804	01/07/1978	
	VTU	508729930869	01/07/1978	
	VTU	508729742082	01/07/1978	
	VTU	508720927013	01/07/1978	
	VTU	508721951046	01/07/1978	
	VTU	508721851071	01/07/1978	
	VTU	508727930119	01/07/1978	
	VTU	508721851030	01/07/1978	
	VTU	508721951020	01/07/1977	
	VTU	508721827667	01/07/1977	
	VTU	508721825711	01/07/1977	
	VTU	508720970153	01/07/1977	
	VTU	508720774498	01/07/1978	
	VTU	508729830598	01/07/1978	
	VTU	508721951087	01/07/1978	
	VTU	508721951079	01/07/1978	
	VTU	508721827923	01/07/1975	
	VTU	508729742140	01/07/1975	
	VTU	508720970138	01/07/1975	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508721927715	01/07/1975	
	VTU	508721828012	01/07/1975	
	VTU	508729930844	01/07/1975	
	VTU	508729830549	01/07/1976	
	VTU	508729970220	01/07/1976	
	VTU	508729742090	01/07/1976	
	VTU	508729742074	01/07/1976	
	VTU	508721828103	01/07/1976	
	VTU	508721927533	01/07/1976	
	VTU	508721827907	01/07/1976	
	VTU	508721951152	01/07/1976	
	VTU	508721825638	01/07/1977	
	VTU	508720951070	01/07/1977	
	VTU	508721951012	01/07/1977	
	VTU	508729830853	01/07/1977	
	VTU	508729830572	01/07/1977	
	VTU	508729930430	01/07/1977	
	VTU	508729970048	01/07/1977	
	VTU	508729970188	01/07/1977	
	VTU	508729830820	01/07/1977	
	VTU	508721927608	01/07/1977	
	VTU	508729930737	01/07/1977	
	VTU	508729930851	01/07/1977	
	VTU	508727930028	01/07/1977	
	VTU	508729930406	01/07/1977	
	VTU	508729930281	01/07/1977	
	VTU	508729742124	01/07/1977	
	VTU	508729930612	01/07/1975	
	VTU	508729970162	01/07/1975	
	VTU	508729930463	01/07/1976	
	VTU	508721828269	01/07/1978	
	VTU	508720927732	01/07/1977	
	VTU	508721826636	01/07/1977	
	VTU	508721829424	01/07/1977	
	VTU	508729930059	01/07/1977	
	VTU	508720927708	01/07/1977	
	VTU	508721740019	01/07/1977	
	VTU	508721829317	01/07/1975	
	VTU	508720775057	01/07/1975	
	VTU	508721826594	01/07/1975	
	VTU	508721826552	01/07/1975	
	VTU	508721826511	01/07/1975	
	VTU	508721829465	01/07/1975	
	VTU	508721829192	01/07/1975	
	VTU	508721829390	01/07/1975	
	VTU	508721829374	01/07/1975	
	VTU	508721929208	01/07/1975	
	VTU	508729930042	01/07/1975	
	VTU	508721929026	01/07/1975	
	VTU	508729970212	01/07/1975	
	VTU	508729930257	01/07/1975	
	VTU	508729970030	01/07/1975	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508729930604	01/07/1975	
	VTU	508721740035	01/07/1975	
	VTU	508720857061	01/07/1975	
	VTU	508720927831	01/07/1975	
	VTU	508729830473	01/07/1975	
	VTU	508721829408	01/07/1975	
	VTU	508720951005	01/07/1975	
	VTU	508721829499	01/07/1975	
	VTU	508721829234	01/07/1975	
	VTU	508721826750	01/07/1975	
	VTU	508721929216	01/07/1975	
	VTU	508721826578	01/07/1976	
	VTU	508720920703	01/07/1975	
	VTU	508729742132	01/07/1975	
	VTU	508721829341	01/07/1975	
	VTU	508720927807	01/07/1975	
	VTU	508721929265	01/07/1975	
	VTU	508720927799	01/07/1976	
	VTU	508720851023	01/07/1976	
	VTU	508720820341	01/07/1976	
	VTU	508729830465	01/07/1976	
	VTU	508721829267	01/07/1976	
	VTU	508721951137	01/07/1976	
	VTU	508721826768	01/07/1976	
	VTU	508729830614	01/07/1977	
	VTU	508727971055	01/07/1977	
	VTU	508729742033	01/07/1978	
	VTU	508721829440	01/07/1978	
	VTU	508720927716	01/07/1978	
	VTU	508729930695	01/07/1978	
	VTU	508729930661	01/07/1978	
	VTU	508720857038	01/07/1978	
	VTU	508729970113	01/07/1978	
	VTU	508721826685	01/07/1978	
	VTU	508720927898	01/07/1978	
	VTU	508720951039	01/07/1978	
	VTU	508729830770	01/07/1978	
	VTU	508729830622	01/07/1978	
	VTU	508720927880	01/07/1978	
	VTU	508729930620	01/07/1978	
	VTU	508720927724	01/07/1978	
	VTU	508729830747	01/07/1978	
	VTU	508720927757	01/07/1978	
	VTU	508729930687	01/07/1978	
	VTU	508729970204	01/07/1978	
	VTU	508727830095	01/07/1978	
	VTU	508720851015	01/07/1978	
	VTU	508729742017	01/07/1978	
	VTU	508729830580	01/07/1978	
	VTU	508721829242	01/07/1978	
	VTU	508720927872	01/07/1978	
	VTU	508721951129	01/07/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508720820366	01/07/1978	
	VTU	508721826677	01/07/1978	
	VTU	508721929182	01/07/1978	
	VTU	508721829432	01/07/1978	
	VTU	508727741011	01/07/1978	
	VTU	508721951103	01/07/1978	
	VTU	508721826545	01/07/1978	
	VTU	508721829481	01/07/1978	
	VTU	508720857053	01/07/1978	
	VTU	508721829358	01/07/1978	
	VTU	508721829275	01/07/1978	
	VTU	508721829366	01/07/1978	
	VTU	508721829259	01/07/1978	
	VTU	508720927773	01/07/1978	
	VTU	508720927781	01/07/1978	
	VTU	508720857046	01/07/1978	
	VTU	508720951096	01/07/1978	
	VTU	508721829226	01/07/1978	
	VTU	508720951104	01/07/1978	
	VTU	508721829200	01/07/1978	
	VTU	508729930778	01/07/1978	
	VTU	508721829333	01/07/1978	
	VTU	508721827873	01/07/1978	
	VTU	508720970104	01/07/1976	
	VTU	508729930075	01/07/1976	
	VTU	508720970120	01/07/1976	
	VTU	508729830788	01/07/1975	
	VTU	508721951061	01/07/1975	
	VTU	508721746271	01/07/1978	
	VTU	508721746057	01/07/1978	
	VTU	508721746107	01/07/1978	
	VTU	508721746081	01/07/1978	
	VTU	508721746214	01/07/1978	
	VTU	508721746156	01/07/1978	
	VTU	508721746131	01/07/1978	
	VTU	508721746198	01/07/1978	
	VTU	508721746487	01/07/1978	
	VTU	508721820662	01/07/1978	
	VTU	508721746255	01/07/1978	
	VTU	508721746289	01/07/1978	
	VTU	508721856021	01/07/1978	
	VTU	508721820779	01/07/1978	
	VTU	508721746354	01/07/1978	
	VTU	508721746321	01/07/1978	
	VTU	508721746347	01/07/1978	
	VTU	508721856013	01/07/1978	
	VTU	508721746149	01/07/1978	
	VTU	508721746206	01/07/1978	
	VTU	508721746313	01/07/1978	
	VTU	508721746339	01/07/1978	
	VTU	508721820761	01/07/1978	
	VTU	508721746362	01/07/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508721820738	01/07/1978	
	VTU	508721746180	01/07/1978	
	VTU	508721746222	01/07/1978	
	VTU	508721746248	01/07/1978	
	VTU	508721746370	01/07/1978	
	VTU	508721746453	01/07/1978	
	VTU	508721820712	01/07/1978	
	VTU	508720857517	01/07/1978	
	VTU	508721746230	01/07/1978	
	VTU	508721746263	01/07/1978	
	VTU	508721746172	01/07/1978	
	VTU	508721746164	01/07/1978	
	VTU	508721746305	01/07/1978	
	VTU	508721746040	01/07/1978	
	VTU	508721746461	01/07/1978	
	VTU	508721820167	01/07/1978	
	VTU	508721746479	01/07/1978	
	VTU	508721746073	01/07/1978	
	VTU	508721746099	01/07/1978	
	VTU	508721746115	01/07/1978	
	VTU	508710741218	01/07/1978	
	VTU	508721746388	01/07/1978	
	VTU	508710741234	01/07/1978	
	VTU	508721820571	01/07/1978	
	VTU	508721746297	01/07/1978	
	VTU	508721820795	01/07/1978	
	VTU	508721856005	01/07/1978	
	VTU	508710741226	01/07/1978	
	VTU	508721746065	01/07/1978	
	VTU	508721820241	01/07/1978	
	VTU	508721820233	01/07/1978	
	VTU	508721746123	01/07/1978	
	VTU	508721824110	01/07/1978	
	VTU	508720951724	01/07/1978	
	VTU	508721824623	01/07/1978	
	VTU	508720951872	01/07/1978	
	VTU	508720924093	01/07/1978	
	VTU	508720951815	01/07/1978	
	VTU	508720951922	01/07/1978	
	VTU	508721828491	01/07/1978	
	VTU	508721928556	01/07/1979	
	VTU	508721824037	01/07/1979	
	VTU	508720951583	01/07/1979	
	VTU	508720924127	01/07/1979	
	VTU	508727830814	01/07/1979	
	VTU	508721954057	01/07/1979	
	VTU	508720951617	01/07/1979	
	VTU	508720951906	01/07/1979	
	VTU	508721826115	01/07/1979	
	VTU	508729932204	01/07/1979	
	VTU	508721828541	01/07/1979	
	VTU	508720924002	01/07/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508721823518	01/07/1979	
	VTU	508720951880	01/07/1979	
	VTU	508727830699	01/07/1979	
	VTU	508720951732	01/07/1979	
	VTU	508720951781	01/07/1979	
	VTU	508721928572	01/07/1979	
	VTU	508721923938	01/07/1979	
	VTU	508721828582	01/07/1979	
	VTU	508727930721	01/07/1979	
	VTU	508721954016	01/07/1979	
	VTU	508720924168	01/07/1979	
	VTU	508721954040	01/07/1979	
	VTU	508720851536	01/07/1979	
	VTU	508720951807	01/07/1979	
	VTU	508721854059	01/07/1979	
	VTU	508721954024	01/07/1979	
	VTU	508721854018	01/07/1979	
	VTU	508720951955	01/07/1979	
	VTU	508721823625	01/07/1979	
	VTU	508721928531	01/07/1979	
	VTU	508721928374	01/07/1979	
	VTU	508721854067	01/07/1979	
	VTU	508720951757	01/07/1979	
	VTU	508721824276	01/07/1979	
	VTU	508721824599	01/07/1979	
	VTU	508721824235	01/07/1979	
	VTU	508721928564	01/07/1979	
	VTU	508721854000	01/07/1979	
	VTU	508720824160	01/07/1979	
	VTU	508720951856	01/07/1979	
	VTU	508729932196	01/07/1979	
	VTU	508721824656	01/07/1979	
	VTU	508721828442	01/07/1979	
	VTU	508721824292	01/07/1979	
	VTU	508720951765	01/07/1979	
	VTU	508720957572	01/07/1979	
	VTU	508721923979	01/07/1979	
	VTU	508721824797	01/07/1979	
	VTU	508729932279	01/07/1979	
	VTU	508720951849	01/07/1980	
	VTU	508720951609	01/07/1980	
	VTU	508720924051	01/07/1980	
	VTU	508721823658	01/07/1980	
	VTU	508720857707	01/07/1980	
	VTU	508721854034	01/07/1979	
	VTU	508720951864	01/07/1979	
	VTU	508721828558	01/07/1979	
	VTU	508721854042	01/07/1979	
	VTU	508721924035	01/07/1979	
	VTU	508721824664	01/07/1979	
	VTU	508720851510	01/07/1980	
	VTU	508720951823	01/07/1980	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508729932303	01/07/1980	
	VTU	508720851593	01/07/1980	
	VTU	508721824318	01/07/1980	
	VTU	508720824186	01/07/1980	
	VTU	508720851544	01/07/1980	
	VTU	508721828566	01/07/1980	
	VTU	508721826131	01/07/1980	
	VTU	508720951641	01/07/1980	
	VTU	508720951971	01/07/1980	
	VTU	508720951633	01/07/1980	
	VTU	508729932246	01/07/1980	
	VTU	508727971709	01/07/1980	
	VTU	508721823542	01/07/1980	
	VTU	508721826321	01/07/1980	
	VTU	508729972101	01/07/1980	
	VTU	508721824201	01/07/1980	
	VTU	508729972127	01/07/1980	
	VTU	508727930770	01/07/1980	
	VTU	508721824425	01/07/1980	
	VTU	508721828590	01/07/1980	
	VTU	508720924085	01/07/1980	
	VTU	508720951914	01/07/1980	
	VTU	508721824474	01/07/1980	
	VTU	508720928292	01/07/1980	
	VTU	508721824631	01/07/1980	
	VTU	508720951740	01/07/1980	
	VTU	508721824789	01/07/1980	
	VTU	508721924027	01/07/1980	
	VTU	508721923987	01/07/1980	
	VTU	508721824672	01/07/1980	
	VTU	508721924001	01/07/1980	
	VTU	508721824128	01/07/1980	
	VTU	508727741714	01/07/1980	
	VTU	508720951625	01/07/1980	
	VTU	508720951682	01/07/1980	
	VTU	508721824227	01/07/1980	
	VTU	508721928549	01/07/1980	
	VTU	508720951591	01/07/1980	
	VTU	508720928300	01/07/1980	
	VTU	508721823609	01/07/1980	
	VTU	508729932337	01/07/1980	
	VTU	508720857798	01/07/1980	
	VTU	508721824300	01/07/1980	
	VTU	508720957556	01/07/1980	
	VTU	508720957523	01/07/1980	
	VTU	508721974162	01/07/1980	
	VTU	508721828533	01/07/1980	
	VTU	508721924191	01/07/1980	
	VTU	508720951674	01/07/1980	
	VTU	508721824458	01/07/1980	
	VTU	508721923961	01/07/1980	
	VTU	508729832321	01/07/1980	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508729744112	01/07/1980	
	VTU	508720957564	01/07/1980	
	VTU	508729832313	01/07/1980	
	VTU	508720851585	01/07/1980	
	VTU	508720951658	01/07/1980	
	VTU	508721954065	01/07/1980	
	VTU	508721823617	01/07/1980	
	VTU	508721854026	01/07/1980	
	VTU	508721823559	01/07/1980	
	VTU	508721826313	01/07/1980	
	VTU	508721824680	01/07/1980	
	VTU	508720951831	01/07/1980	
	VTU	508720951716	01/07/1980	
	VTU	508729972119	01/07/1980	
	VTU	508720851569	01/07/1980	
	VTU	508721824144	01/07/1980	
	VTU	508721824334	01/07/1980	
	VTU	508729932345	01/07/1980	
	VTU	508729932329	01/07/1980	
	VTU	508721744672	01/07/1980	
	VTU	508729932261	01/07/1980	
	VTU	508720951690	01/07/1980	
	VTU	508721824466	01/07/1980	
	VTU	508721954008	01/07/1980	
	VTU	508721824581	01/07/1980	
	VTU	508721826206	01/07/1980	
	VTU	508721823575	01/07/1980	
	VTU	508721824706	01/07/1980	
	VTU	508720851528	01/07/1980	
	VTU	508720928326	01/07/1980	
	VTU	508727930820	01/07/1981	
	VTU	508727971014	01/07/1980	
	VTU	508720951930	01/07/1980	
	VTU	508720851551	01/07/1980	
	VTU	508720951799	01/07/1980	
	VTU	508720951898	01/07/1980	
	VTU	508721824748	01/07/1980	
	VTU	508721828434	01/07/1980	
	VTU	508720851577	01/07/1980	
	VTU	508721823633	01/07/1980	
	VTU	508720951773	01/07/1980	
	VTU	508721828525	01/07/1980	
	VTU	508720924036	01/07/1980	
	VTU	508720851601	01/07/1980	
	VTU	508720924028	01/07/1980	
	VTU	508729972176	01/07/1980	
	VTU	508720951708	01/07/1980	
	VTU	508720924101	01/07/1980	
	VTU	508721746412	01/07/1978	
	VTU	508721746438	01/07/1978	
	VTU	508721746396	01/07/1978	
	VTU	508721746032	01/07/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508721746420	01/07/1978	
	VTU	508721746024	01/07/1978	
	VTU	508721746404	01/07/1978	
	VTU	508721746446	01/07/1978	
	VTU	508721829960	01/07/1978	
	VTU	508727830830	01/07/1978	
	VTU	508720951542	01/07/1978	
	VTU	508720957531	01/07/1978	
	VTU	508727971725	01/07/1978	
	VTU	508729932238	01/07/1978	
	VTU	508720929282	01/07/1978	
	VTU	508720857731	01/07/1978	
	VTU	508729932113	01/07/1978	
	VTU	508721829952	01/07/1978	
	VTU	508720929175	01/07/1978	
	VTU	508721929711	01/07/1978	
	VTU	508721929703	01/07/1978	
	VTU	508721829994	01/07/1978	
	VTU	508727930754	01/07/1978	
	VTU	508720820390	01/07/1978	
	VTU	508729932295	01/07/1978	
	VTU	508721929729	01/07/1978	
	VTU	508720928391	01/07/1978	
	VTU	508720929035	01/07/1978	
	VTU	508720929274	01/07/1978	
	VTU	508721929737	01/07/1978	
	VTU	508720929092	01/07/1978	
	VTU	508727971717	01/07/1978	
	VTU	508729744120	01/07/1978	
	VTU	508721829853	01/07/1978	
	VTU	508721829937	01/07/1978	
	VTU	508721826941	01/07/1978	
	VTU	508720929100	01/07/1978	
	VTU	508720929167	01/07/1978	
	VTU	508729932220	01/07/1978	
	VTU	508720951534	01/07/1978	
	VTU	508727830848	01/07/1978	
	VTU	508727930713	01/07/1978	
	VTU	508720957549	01/07/1978	
	VTU	508727930812	01/07/1978	
	VTU	508720929258	01/07/1978	
	VTU	508720929134	01/07/1978	
	VTU	508727930747	01/07/1978	
	VTU	508721929885	01/07/1978	
	VTU	508720929266	01/07/1978	
	VTU	508720929019	01/07/1978	
	VTU	508720857715	01/07/1978	
	VTU	508727830855	01/07/1978	
	VTU	508720929084	01/07/1979	
	VTU	508720857723	01/07/1979	
	VTU	508720857780	01/07/1979	
	VTU	508720851502	01/07/1979	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508721954032	01/07/1979	
	VTU	508721829887	01/07/1979	
	VTU	508721826867	01/07/1979	
	VTU	508727830897	01/07/1979	
	VTU	508720857756	01/07/1979	
	VTU	508720857764	01/07/1979	
	VTU	508720929027	01/07/1979	
	VTU	508720951500	01/07/1979	
	VTU	508720951559	01/07/1979	
	VTU	508721829903	01/07/1979	
	VTU	508729744104	01/07/1979	
	VTU	508721826925	01/07/1979	
	VTU	508720951575	01/07/1979	
	VTU	508721829879	01/07/1979	
	VTU	508729932287	01/07/1979	
	VTU	508721826826	01/07/1979	
	VTU	508720951526	01/07/1979	
	VTU	508720951518	01/07/1979	
	VTU	508727930804	01/07/1979	
	VTU	508720857806	01/07/1979	
	VTU	508720929183	01/07/1979	
	VTU	508729932352	01/07/1979	
	VTU	508727971733	01/07/1979	
	VTU	508720929050	01/07/1979	
	VTU	508729972150	01/07/1979	
	VTU	508720929068	01/07/1979	
	VTU	508721929802	01/07/1979	
	VTU	508729932311	01/07/1979	
	VTU	508720951567	01/07/1979	
	VTU	508721971010	01/07/1979	
	VTU	508727930762	01/07/1979	
	VTU	508721826842	01/07/1979	
	VTU	508721826883	01/07/1979	
	VTU	508721826917	01/07/1979	
	VTU	508721929745	01/07/1979	
	VTU	508720857749	01/07/1979	
	VTU	508721929760	01/07/1979	
	VTU	508721829747	01/07/1979	
	VTU	508721826909	01/07/1979	
	VTU	508721856708	01/07/1981	
	VTU	508729932725	01/07/1981	
	VTU	508721974659	01/07/1981	
	VTU	508720852708	01/07/1981	
	VTU	508721974642	01/07/1981	
	VTU	508721824938	01/07/1981	
	VTU	508721824888	01/07/1981	
	VTU	508721824854	01/07/1982	
	VTU	508727830954	01/07/1982	
	VTU	508727930960	01/07/1982	
	VTU	508727930945	01/07/1982	
	VTU	508721956706	01/07/1981	
	VTU	508721824920	01/07/1981	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508729932733	01/07/1981	
	VTU	508721825406	01/07/1981	
	VTU	508729832743	01/07/1981	
	VTU	508727930937	01/07/1981	
	VTU	508727830996	01/07/1981	
	VTU	508727930929	01/07/1981	
	VTU	508729744716	01/07/1981	
	VTU	508727741904	01/07/1981	
	VTU	508721828772	01/07/1981	
	VTU	508729832750	01/07/1981	
	VTU	508729932741	01/07/1981	
	VTU	508721825380	01/07/1981	
	VTU	508721928671	01/07/1981	
	VTU	508721956730	01/07/1981	
	VTU	508721828640	01/07/1981	
	VTU	508720952706	01/07/1981	
	VTU	508721825018	01/07/1981	
	VTU	508727971907	01/07/1981	
	VTU	508721956714	01/07/1981	
	VTU	508720929522	01/07/1981	
	VTU	508720852716	01/07/1981	
	VTU	508721956722	01/07/1981	
	VTU	508727930952	01/07/1981	
	VTU	508720952714	01/07/1981	
	VTU	508729832727	01/07/1981	
	VTU	508729744708	01/07/1981	
	VTU	508727830970	01/07/1981	
	VTU	508727930978	01/07/1981	
	VTU	508721740027	01/07/1981	
	VTU	508721928770	01/07/1982	
	VTU	508729832701	01/07/1982	
	VTU	508721928788	01/07/1982	
	VTU	508721828657	01/07/1982	
	VTU	508721824979	01/07/1982	
	VTU	508721925016	01/07/1982	
	VTU	508729832735	01/07/1982	
	VTU	508729832792	01/07/1982	
	VTU	508727830962	01/07/1982	
	VTU	508721971002	01/07/1982	
	VTU	508729972705	01/07/1982	
	VTU	508729832784	01/07/1982	
	VTU	508721828889	01/07/1983	
	VTU	508721828855	01/07/1983	
	VTU	508721828905	01/07/1983	
	VTU	508721828897	01/07/1983	
	VTU	508721828871	01/07/1983	
	VTU	508721857003	01/07/1983	
	VTU	618720720548	01/07/1983	
	VTU	618720751030	01/07/1983	
	VTU	618720751022	01/07/1983	
	VTU	618720720456	01/07/1983	
	VTU	618720751089	01/07/1984	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	618720751055	01/07/1984	
	VTU	618720720498	01/07/1984	
	VTU	618720720464	01/07/1984	
	VTU	618720751014	01/07/1984	
	VTU	618720720514	01/07/1984	
	VTU	618720751048	01/07/1984	
	VTU	618720720522	01/07/1984	
	VTU	618720720506	01/07/1984	
	VTU	618720921518	01/07/1984	
	VTU	618720921617	01/07/1984	
	VTU	508727970057	01/07/1978	
	VTU	508727970065	01/07/1978	
	VTU	508727970081	01/07/1978	
	VTU	508727970032	01/07/1979	
	VTU	508727970024	01/07/1979	
	VTU	508720951666	01/07/1979	
	VTU	508721928341	01/07/1979	
	VTU	508721928523	01/07/1979	
	VTU	508720957515	01/07/1981	
	VTU	508730970029	01/07/1985	
	VTU	508730920099	01/07/1985	
	VTU	508730770056	01/07/1986	
	VTU	508730820018	01/07/1986	
	VTU	508730970334	01/07/1986	
	VTU	508710971005	01/07/1986	
	VTU	508730820075	01/07/1986	
	VTU	508730970474	01/07/1986	
	VTU	508730770486	01/07/1986	
	VTU	508739970061	01/07/1986	
	VTU	508730770569	01/07/1986	
	VTU	508730770577	01/07/1986	
	VTU	508730770122	01/07/1986	
	VTU	508730970623	01/07/1986	
	VTU	508730970649	01/07/1986	
	VTU	508730970664	01/07/1986	
	VTU	508730970672	01/07/1986	
	VTU	508739970087	01/07/1986	
	VTU	508739970053	01/07/1986	
	VTU	508730970771	01/07/1986	
	VTU	508710971021	01/07/1986	
	VTU	508739970079	01/07/1986	
	VTU	508710971039	01/07/1986	
	VTU	508710971013	01/07/1986	
	VTU	508739970012	01/07/1986	
	VTU	508730970847	01/07/1986	
	VTU	508730770981	01/07/1986	
	VTU	508730820117	01/07/1985	
	VTU	508730820083	01/07/1985	
	VTU	508730820067	01/07/1986	
	VTU	508727930036	01/07/1975	
	VTU	508718930136	01/07/1975	
	VTU	508710821259	01/07/1975	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508710951015	01/07/1975	
	VTU	508710921331	01/07/1975	
	VTU	508718930284	01/07/1975	
	VTU	508718830286	01/07/1975	
	VTU	508718930250	01/07/1975	
	VTU	508718930326	01/07/1975	
	VTU	508710951189	01/07/1976	
	VTU	508718830310	01/07/1976	
	VTU	508710951205	01/07/1976	
	VTU	508718830302	01/07/1976	
	VTU	508710821192	01/07/1976	
	VTU	508710821291	01/07/1976	
	VTU	508710851009	01/07/1976	
	VTU	508718930144	01/07/1976	
	VTU	508718830237	01/07/1976	
	VTU	508710821358	01/07/1976	
	VTU	508729930018	01/07/1976	
	VTU	508718830393	01/07/1976	
	VTU	508710821325	01/07/1976	
	VTU	508718972054	01/07/1976	
	VTU	508718930060	01/07/1976	
	VTU	508718740071	01/07/1976	
	VTU	508710921455	01/07/1976	
	VTU	508718830351	01/07/1976	
	VTU	508718830195	01/07/1976	
	VTU	508710951171	01/07/1976	
	VTU	508718972039	01/07/1976	
	VTU	508718930276	01/07/1976	
	VTU	508718972021	01/07/1976	
	VTU	508718930318	01/07/1976	
	VTU	508710951007	01/07/1976	
	VTU	508710951163	01/07/1976	
	VTU	508710951197	01/07/1976	
	VTU	508710921430	01/07/1977	
	VTU	508710921414	01/07/1977	
	VTU	508718930334	01/07/1977	
	VTU	508710921448	01/07/1977	
	VTU	508729830762	01/07/1977	
	VTU	508718740063	01/07/1977	
	VTU	508718930011	01/07/1976	
	VTU	508718930268	01/07/1976	
	VTU	508710921463	01/07/1976	
	VTU	508710851108	01/07/1976	
	VTU	508710821317	01/07/1976	
	VTU	508710921372	01/07/1976	
	VTU	508710821218	01/07/1976	
	VTU	508718930201	01/07/1977	
	VTU	508710821333	01/07/1977	
	VTU	508710951023	01/07/1977	
	VTU	508710921356	01/07/1977	
	VTU	508718740014	01/07/1977	
	VTU	508718930151	01/07/1977	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508710821424	01/07/1977	
	VTU	508718930045	01/07/1977	
	VTU	508718930300	01/07/1977	
	VTU	508710823255	01/07/1977	
	VTU	508718930193	01/07/1977	
	VTU	508718930029	01/07/1977	
	VTU	508710741101	01/07/1978	
	VTU	508710741002	01/07/1978	
	VTU	508710852015	01/07/1978	
	VTU	508710741119	01/07/1978	
	VTU	508710741036	01/07/1978	
	VTU	508710852007	01/07/1978	
	VTU	508710741010	01/07/1978	
	VTU	508710741028	01/07/1978	
	VTU	508710741077	01/07/1978	
	VTU	508710741044	01/07/1978	
	VTU	508710952005	01/07/1978	
	VTU	508710741085	01/07/1978	
	VTU	508710741051	01/07/1978	
	VTU	508710741093	01/07/1978	
	VTU	508710741069	01/07/1978	
	VTU	508710821267	01/07/1975	
	VTU	508710851017	01/07/1976	
	VTU	618710920025	01/07/1977	
	VTU	508718930235	01/07/1977	
	VTU	508729970311	01/07/1975	
	VTU	508729970196	01/07/1975	
	VTU	508710823388	01/07/1975	
	VTU	508718972047	01/07/1975	
	VTU	508710951098	01/07/1975	
	VTU	508710951254	01/07/1975	
	VTU	508710771389	01/07/1975	
	VTU	508721827865	01/07/1977	
	VTU	508721928325	01/07/1979	
	VTU	508710823396	01/07/1975	
	VTU	508719970115	01/07/1975	
	VTU	508718930169	01/07/1975	
	VTU	508727930051	01/07/1975	
	VTU	508727930044	01/07/1975	
	VTU	508710923386	01/07/1975	
	VTU	508710771496	01/07/1975	
	VTU	508710823560	01/07/1975	
	VTU	508710823370	01/07/1975	
	VTU	508710921364	01/07/1975	
	VTU	508710823362	01/07/1976	
	VTU	508727930168	01/07/1976	
	VTU	508710851041	01/07/1976	
	VTU	508710823156	01/07/1976	
	VTU	508710923485	01/07/1976	
	VTU	508727741052	01/07/1976	
	VTU	508718830344	01/07/1976	
	VTU	508727930010	01/07/1976	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508710923352	01/07/1976	
	VTU	508710951155	01/07/1976	
	VTU	508710923469	01/07/1976	
	VTU	508710970015	01/07/1976	
	VTU	508710923048	01/07/1976	
	VTU	508727930150	01/07/1976	
	VTU	508710923055	01/07/1976	
	VTU	508710923394	01/07/1976	
	VTU	508710823412	01/07/1976	
	VTU	508710772502	01/07/1977	
	VTU	508710823404	01/07/1977	
	VTU	508710923436	01/07/1977	
	VTU	508729930265	01/07/1977	
	VTU	508710923410	01/07/1977	
	VTU	508710951114	01/07/1977	
	VTU	508710823438	01/07/1977	
	VTU	508710951270	01/07/1977	
	VTU	508710823289	01/07/1977	
	VTU	508719970099	01/07/1977	
	VTU	508718930243	01/07/1977	
	VTU	508718930185	01/07/1977	
	VTU	508710951080	01/07/1977	
	VTU	508727741045	01/07/1977	
	VTU	508710951072	01/07/1977	
	VTU	508710823321	01/07/1977	
	VTU	508710823271	01/07/1977	
	VTU	508718930052	01/07/1977	
	VTU	508710951106	01/07/1977	
	VTU	508727741037	01/07/1977	
	VTU	508729970170	01/07/1977	
	VTU	508718930219	01/07/1977	
	VTU	508710951130	01/07/1977	
	VTU	508727930135	01/07/1977	
	VTU	508710823172	01/07/1977	
	VTU	508710951031	01/07/1977	
	VTU	508710823461	01/07/1977	
	VTU	508710951262	01/07/1977	
	VTU	508710951213	01/07/1977	
	VTU	508710951148	01/07/1977	
	VTU	508710951049	01/07/1977	
	VTU	508718930094	01/07/1977	
	VTU	508718830328	01/07/1977	
	VTU	508718930227	01/07/1977	
	VTU	508710951122	01/07/1978	
	VTU	508718972013	01/07/1978	
	VTU	508718740030	01/07/1978	
	VTU	508710923444	01/07/1978	
	VTU	508710923030	01/07/1978	
	VTU	508710851058	01/07/1978	
	VTU	508710823552	01/07/1978	
	VTU	508710823347	01/07/1978	
	VTU	508710951239	01/07/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VTU	508710740012	01/07/1978	
	VTU	508710951056	01/07/1978	
	VTU	508710820293	01/07/1978	
	VTU	508710741150	01/07/1978	
	VTU	508710970023	01/07/1978	
	VTU	508710741200	01/07/1978	
	VTU	508710741192	01/07/1978	
	VTU	508710741168	01/07/1978	
	VTU	508710970049	01/07/1978	
	VTU	508710970031	01/07/1978	
	VTU	508710741143	01/07/1978	
	VTU	508710741127	01/07/1978	
	VTU	508710851082	01/07/1978	
	VTU	508710951247	01/07/1978	
	VTU	508710951064	01/07/1978	
	VTU	508718830369	01/07/1978	
	VTU	508710923014	01/07/1978	
	VTU	508710851033	01/07/1978	
	VTU	508710923451	01/07/1978	
	VTU	508710951221	01/07/1978	
	VTU	508719970107	01/07/1975	
	VTU	508710923402	01/07/1977	
	VTU	508729832768	01/07/1982	
	VTU	508710923741	01/07/1979	
	VTU	508710823925	01/07/1979	
	VTU	508710923808	01/07/1979	
	VTU	508718930730	01/07/1979	
	VTU	508727930788	01/07/1979	
	VTU	508710923766	01/07/1979	
	VTU	508710823826	01/07/1979	
	VTU	508710823677	01/07/1979	
	VTU	508710852502	01/07/1979	
	VTU	508718930706	01/07/1979	
	VTU	508710852551	01/07/1979	
	VTU	508729932121	01/07/1979	
	VTU	508710852544	01/07/1979	
	Total VTU			
	VU	508710925001	01/07/1980	
	VU	508710925050	01/07/1980	
	VU	508710825177	01/07/1980	
	VU	508717930376	01/07/1975	
	VU	508717930384	01/07/1975	
	VU	508717930368	01/07/1975	
	VU	508717830253	01/07/1975	
	VU	508717930327	01/07/1975	
	VU	508717830378	01/07/1975	
	VU	508717930301	01/07/1975	
	VU	508717970034	01/07/1975	
	VU	508717930202	01/07/1975	
	VU	508729925026	01/07/1975	
	VU	508729925067	01/07/1975	
	VU	508717930277	01/07/1975	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508717930269	01/07/1975	
	VU	508717930350	01/07/1975	
	VU	508717930335	01/07/1975	
	VU	508717930210	01/07/1975	
	VU	508717740064	01/07/1975	
	VU	508717830394	01/07/1975	
	VU	508717830352	01/07/1975	
	VU	508717830261	01/07/1975	
	VU	508717930178	01/07/1975	
	VU	508729925018	01/07/1975	
	VU	508717930293	01/07/1975	
	VU	508717930129	01/07/1975	
	VU	508717740056	01/07/1975	
	VU	508717930061	01/07/1975	
	VU	508717930319	01/07/1975	
	VU	508717930046	01/07/1975	
	VU	508717830345	01/07/1975	
	VU	508717930251	01/07/1975	
	VU	508717930145	01/07/1975	
	VU	508717930400	01/07/1975	
	VU	508717740023	01/07/1975	
	VU	508717830410	01/07/1975	
	VU	508717830311	01/07/1975	
	VU	508717930236	01/07/1975	
	VU	508717930244	01/07/1975	
	VU	508717740080	01/07/1975	
	VU	508717930343	01/07/1975	
	VU	508717740049	01/07/1976	
	VU	508717970042	01/07/1976	
	VU	508717830428	01/07/1976	
	VU	508719921555	01/07/1976	
	VU	508729925000	01/07/1976	
	VU	508719921068	01/07/1976	
	VU	508717830386	01/07/1976	
	VU	508719921662	01/07/1976	
	VU	508717970117	01/07/1976	
	VU	508717830295	01/07/1976	
	VU	508717930285	01/07/1976	
	VU	508717930087	01/07/1976	
	VU	508717740072	01/07/1976	
	VU	508717740015	01/07/1976	
	VU	508717970083	01/07/1976	
	VU	508717970018	01/07/1976	
	VU	508717830279	01/07/1976	
	VU	508717930186	01/07/1976	
	VU	508717930392	01/07/1976	
	VU	508717970075	01/07/1976	
	VU	508717930079	01/07/1976	
	VU	508717970067	01/07/1976	
	VU	508717970026	01/07/1976	
	VU	508717830360	01/07/1976	
	VU	508717970059	01/07/1976	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508717930137	01/07/1976	
	VU	508717930020	01/07/1976	
	VU	508717740031	01/07/1976	
	VU	508717970091	01/07/1976	
	VU	508749772374	01/07/1978	
	VU	508749772192	01/07/1978	
	VU	508749772069	01/07/1978	
	VU	508749770089	01/07/1978	
	VU	508749772150	01/07/1978	
	VU	508749772143	01/07/1978	
	VU	508749772176	01/07/1978	
	VU	508749772291	01/07/1978	
	VU	508749772010	01/07/1978	
	VU	508749772051	01/07/1978	
	VU	508749772200	01/07/1978	
	VU	508749772127	01/07/1978	
	VU	508749770170	01/07/1978	
	VU	508749772085	01/07/1978	
	VU	508749772028	01/07/1978	
	VU	508749772168	01/07/1978	
	VU	508749770212	01/07/1978	
	VU	508749770246	01/07/1978	
	VU	508749772325	01/07/1978	
	VU	508749770261	01/07/1978	
	VU	508749772333	01/07/1978	
	VU	508749770303	01/07/1978	
	VU	508749772077	01/07/1978	
	VU	508749772341	01/07/1978	
	VU	508749772184	01/07/1978	
	VU	508749772119	01/07/1978	
	VU	508749772044	01/07/1978	
	VU	508749770394	01/07/1978	
	VU	508749772036	01/07/1978	
	VU	508749772226	01/07/1978	
	VU	508749772358	01/07/1978	
	VU	508749772259	01/07/1978	
	VU	508749772267	01/07/1978	
	VU	508749772317	01/07/1978	
	VU	508749772309	01/07/1978	
	VU	508749770485	01/07/1978	
	VU	508749772218	01/07/1978	
	VU	508749772093	01/07/1978	
	VU	508749772135	01/07/1978	
	VU	508749770527	01/07/1978	
	VU	508749772234	01/07/1978	
	VU	508749772242	01/07/1978	
	VU	508749770550	01/07/1978	
	VU	508749772101	01/07/1978	
	VU	508749770576	01/07/1978	
	VU	508749772275	01/07/1978	
	VU	508749770600	01/07/1978	
	VU	508749772713	01/07/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508749770634	01/07/1978	
	VU	508749772689	01/07/1978	
	VU	508749770691	01/07/1978	
	VU	508749770709	01/07/1978	
	VU	508749772747	01/07/1978	
	VU	508749772820	01/07/1978	
	VU	508749772739	01/07/1979	
	VU	508749772705	01/07/1979	
	VU	508749772796	01/07/1979	
	VU	508749772671	01/07/1979	
	VU	508749772648	01/07/1979	
	VU	508749772762	01/07/1979	
	VU	508749772622	01/07/1979	
	VU	508749772655	01/07/1979	
	VU	508749772838	01/07/1979	
	VU	508749772721	01/07/1979	
	VU	508749770857	01/07/1979	
	VU	508749772663	01/07/1979	
	VU	508749772804	01/07/1979	
	VU	508749772614	01/07/1979	
	VU	508749770899	01/07/1979	
	VU	508749772630	01/07/1979	
	VU	508749772812	01/07/1979	
	VU	508749772697	01/07/1979	
	VU	508749770956	01/07/1979	
	VU	618749703020	01/07/1978	
	VU	618749703046	01/07/1978	
	VU	618749701016	01/07/1978	
	VU	618749703012	01/07/1978	
	VU	618749701032	01/07/1978	
	VU	618749701040	01/07/1978	
	VU	618749703038	01/07/1978	
	VU	508721970079	01/07/1979	
	VU	508720922162	01/07/1979	
	VU	508720922121	01/07/1980	
	VU	508721970111	01/07/1980	
	VU	508720922196	01/07/1980	
	VU	508720922188	01/07/1980	
	VU	508721970012	01/07/1980	
	VU	508721821223	01/07/1980	
	VU	508721970897	01/07/1980	
	VU	508720970450	01/07/1980	
	VU	508721821249	01/07/1980	
	VU	508721970905	01/07/1980	
	VU	508720922154	01/07/1980	
	VU	508721970038	01/07/1980	
	VU	508721821231	01/07/1980	
	VU	508720922139	01/07/1980	
	VU	508720922105	01/07/1980	
	VU	508720970476	01/07/1980	
	VU	508721970046	01/07/1980	
	VU	508720922113	01/07/1980	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508721970020	01/07/1980	
	VU	508721821207	01/07/1980	
	VU	508721970053	01/07/1981	
	VU	508720922170	01/07/1980	
	VU	508720922147	01/07/1980	
	VU	508721970913	01/07/1980	
	VU	508721921031	01/07/1978	
	VU	508720922204	01/07/1978	
	VU	508720970468	01/07/1980	
	VU	508721970095	01/07/1980	
	VU	618729720341	01/07/1976	
	VU	618729720267	01/07/1976	
	VU	618729710110	01/07/1976	
	VU	618729720242	01/07/1976	
	VU	618729720374	01/07/1976	
	VU	618729710219	01/07/1976	
	VU	618729720358	01/07/1976	
	VU	618729720168	01/07/1976	
	VU	618729720317	01/07/1976	
	VU	618729710300	01/07/1976	
	VU	618729710318	01/07/1976	
	VU	618729720093	01/07/1976	
	VU	618729720309	01/07/1976	
	VU	618729720119	01/07/1976	
	VU	618729720036	01/07/1976	
	VU	618729720333	01/07/1976	
	VU	618729720283	01/07/1976	
	VU	618729720606	01/07/1977	
	VU	618729720101	01/07/1977	
	VU	618729720259	01/07/1977	
	VU	618729720598	01/07/1977	
	VU	618729720275	01/07/1977	
	VU	618729720234	01/07/1977	
	VU	508727850317	01/07/1982	
	VU	508729921496	01/07/1982	
	VU	508727850259	01/07/1982	
	VU	508729741001	01/07/1982	
	VU	508729921512	01/07/1982	
	VU	508721921387	01/07/1982	
	VU	508729820532	01/07/1982	
	VU	508721958504	01/07/1982	
	VU	508729821241	01/07/1982	
	VU	508727850267	01/07/1982	
	VU	508729741019	01/07/1983	
	VU	508727950299	01/07/1983	
	VU	508721921791	01/07/1983	
	VU	508729921454	01/07/1983	
	VU	508727740096	01/07/1983	
	VU	508727950315	01/07/1983	
	VU	508720922063	01/07/1982	
	VU	508727850291	01/07/1982	
	VU	508721958538	01/07/1982	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508729921462	01/07/1982	
	VU	508727950273	01/07/1982	
	VU	508727950281	01/07/1982	
	VU	508720922022	01/07/1982	
	VU	508727950265	01/07/1982	
	VU	508721958512	01/07/1983	
	VU	508729821217	01/07/1983	
	VU	508729921553	01/07/1983	
	VU	508729921330	01/07/1983	
	VU	508727740039	01/07/1983	
	VU	508721822676	01/07/1983	
	VU	508729820524	01/07/1981	
	VU	508727740054	01/07/1981	
	VU	508721970418	01/07/1981	
	VU	508729820540	01/07/1981	
	VU	508729820557	01/07/1981	
	VU	508729921371	01/07/1981	
	VU	508727740047	01/07/1981	
	VU	508727850457	01/07/1981	
	VU	508721958520	01/07/1981	
	VU	508729921520	01/07/1981	
	VU	508721921304	01/07/1981	
	VU	508721922419	01/07/1981	
	VU	508721748673	01/07/1981	
	VU	508727850325	01/07/1981	
	VU	508727740070	01/07/1981	
	VU	508721921429	01/07/1981	
	VU	508729921439	01/07/1982	
	VU	508727950208	01/07/1982	
	VU	508720922055	01/07/1982	
	VU	508721958553	01/07/1982	
	VU	508721822668	01/07/1981	
	VU	508727740021	01/07/1981	
	VU	508727740013	01/07/1981	
	VU	508721822452	01/07/1981	
	VU	508727950257	01/07/1981	
	VU	508727950216	01/07/1981	
	VU	508727850200	01/07/1981	
	VU	508727740062	01/07/1981	
	VU	508729921314	01/07/1981	
	VU	508729820615	01/07/1982	
	VU	508729822058	01/07/1983	
	VU	508729822009	01/07/1983	
	VU	508721958116	01/07/1983	
	VU	508721821926	01/07/1983	
	VU	508721747279	01/07/1983	
	VU	508729822017	01/07/1983	
	VU	508721821934	01/07/1983	
	VU	508729822025	01/07/1983	
	VU	508721958124	01/07/1983	
	VU	508721821306	01/07/1982	
	VU	508729921587	01/07/1982	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508729921389	01/07/1982	
	VU	508727850283	01/07/1982	
	VU	508727850333	01/07/1982	
	VU	508727950224	01/07/1982	
	VU	508720820671	01/07/1982	
	VU	508727740088	01/07/1982	
	VU	508727950232	01/07/1982	
	VU	508727950240	01/07/1982	
	VU	508727850341	01/07/1981	
	VU	508727850408	01/07/1981	
	VU	508727850309	01/07/1981	
	VU	508727950307	01/07/1981	
	VU	508727850275	01/07/1981	
	VU	618721950011	01/07/1983	
	VU	618721721008	01/07/1983	
	VU	618721712023	01/07/1983	
	VU	618721950037	01/07/1983	
	VU	618721721248	01/07/1984	
	VU	618721712064	01/07/1984	
	VU	618727750035	01/07/1984	
	VU	618721950029	01/07/1984	
	VU	618721712098	01/07/1984	
	VU	618721950078	01/07/1984	
	VU	618721900016	01/07/1984	
	VU	618729721000	01/07/1984	
	VU	618721950060	01/07/1984	
	VU	618727950049	01/07/1984	
	VU	618727950031	01/07/1984	
	VU	618721721263	01/07/1984	
	VU	618727750043	01/07/1983	
	VU	618721721131	01/07/1984	
	VU	618721712296	01/07/1984	
	VU	618721950052	01/07/1984	
	VU	618721712320	01/07/1984	
	VU	618721950086	01/07/1984	
	VU	618727950056	01/07/1984	
	VU	618727950064	01/07/1984	
	VU	618721950045	01/07/1984	
	VU	618721721230	01/07/1987	
	VU	618721721099	01/07/1984	
	VU	618721721180	01/07/1985	
	VU	618727750019	01/07/1982	
	VU	508757770013	01/07/1978	
	VU	508750771927	01/07/1978	
	VU	508757771052	01/07/1978	
	VU	508757771250	01/07/1978	
	VU	508750776223	01/07/1978	
	VU	508750776124	01/07/1978	
	VU	508757770443	01/07/1978	
	VU	508757771284	01/07/1978	
	VU	508750776207	01/07/1978	
	VU	508750776231	01/07/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508757771151	01/07/1977	
	VU	508750776306	01/07/1977	
	VU	508757770047	01/07/1977	
	VU	508750776199	01/07/1977	
	VU	508757771128	01/07/1977	
	VU	508750776025	01/07/1977	
	VU	508757771086	01/07/1977	
	VU	508757771219	01/07/1977	
	VU	508757771037	01/07/1977	
	VU	508750776413	01/07/1977	
	VU	508757771078	01/07/1977	
	VU	508750776181	01/07/1977	
	VU	508750776421	01/07/1977	
	VU	508750776173	01/07/1977	
	VU	508757771292	01/07/1977	
	VU	508757771300	01/07/1977	
	VU	508757770120	01/07/1977	
	VU	508750776314	01/07/1977	
	VU	508750776157	01/07/1977	
	VU	508750776322	01/07/1977	
	VU	508757771235	01/07/1977	
	VU	508757771334	01/07/1977	
	VU	508757771094	01/07/1977	
	VU	508757771318	01/07/1977	
	VU	508750772255	01/07/1977	
	VU	508757771102	01/07/1977	
	VU	508757771193	01/07/1977	
	VU	508757771029	01/07/1977	
	VU	508750772297	01/07/1977	
	VU	508757771177	01/07/1977	
	VU	508757771060	01/07/1977	
	VU	508757771268	01/07/1977	
	VU	508750772339	01/07/1977	
	VU	508757771342	01/07/1977	
	VU	508750772354	01/07/1978	
	VU	508750776330	01/07/1978	
	VU	508750776108	01/07/1978	
	VU	508757771359	01/07/1978	
	VU	508757770237	01/07/1978	
	VU	508757771011	01/07/1978	
	VU	508757771045	01/07/1978	
	VU	508757771185	01/07/1978	
	VU	508750772453	01/07/1978	
	VU	508750776454	01/07/1978	
	VU	508750776256	01/07/1978	
	VU	508750776264	01/07/1978	
	VU	508757771201	01/07/1978	
	VU	508750776348	01/07/1978	
	VU	508750776041	01/07/1978	
	VU	508750776462	01/07/1978	
	VU	508757770278	01/07/1978	
	VU	508750776033	01/07/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508757771169	01/07/1978	
	VU	508750776470	01/07/1978	
	VU	508757771136	01/07/1978	
	VU	508750776066	01/07/1978	
	VU	508750776017	01/07/1978	
	VU	508757771110	01/07/1978	
	VU	508750776082	01/07/1978	
	VU	508757770328	01/07/1978	
	VU	508757771144	01/07/1978	
	VU	508750776140	01/07/1978	
	VU	508750772693	01/07/1978	
	VU	508750776165	01/07/1978	
	VU	508757771227	01/07/1978	
	VU	508757771367	01/07/1978	
	VU	508750776355	01/07/1978	
	VU	508757771243	01/07/1978	
	VU	508750776116	01/07/1978	
	VU	508757771326	01/07/1978	
	VU	618750707555	01/07/1976	
	VU	618750703026	01/07/1976	
	VU	618750707191	01/07/1976	
	VU	618750707779	01/07/1976	
	VU	618750707787	01/07/1977	
	VU	618750707910	01/07/1977	
	VU	618750703034	01/07/1977	
	VU	508750776363	01/07/1977	
	VU	618750707928	01/07/1977	
	VU	618750707936	01/07/1977	
	VU	618750707530	01/07/1977	
	VU	618750707506	01/07/1977	
	VU	618750700170	01/07/1977	
	VU	618750700188	01/07/1977	
	VU	618750707258	01/07/1977	
	VU	618750700220	01/07/1977	
	VU	618750707795	01/07/1977	
	VU	508750776371	01/07/1977	
	VU	508750776132	01/07/1977	
	VU	618750707159	01/07/1977	
	VU	618750700279	01/07/1977	
	VU	618750707043	01/07/1977	
	VU	508750776074	01/07/1977	
	VU	618750707712	01/07/1977	
	VU	618750707480	01/07/1977	
	VU	618750707662	01/07/1977	
	VU	618750707522	01/07/1977	
	VU	508750776272	01/07/1977	
	VU	618750707126	01/07/1977	
	VU	618750707902	01/07/1977	
	VU	618750707803	01/07/1977	
	VU	508750776280	01/07/1977	
	VU	618750707639	01/07/1977	
	VU	618750707647	01/07/1977	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	618750707514	01/07/1977	
	VU	618750707100	01/07/1977	
	VU	618750707472	01/07/1977	
	VU	618750707167	01/07/1977	
	VU	618750700493	01/07/1977	
	VU	618750707811	01/07/1977	
	VU	618750707209	01/07/1977	
	VU	618750700535	01/07/1977	
	VU	618750707381	01/07/1977	
	VU	618750700568	01/07/1977	
	VU	618750707282	01/07/1977	
	VU	618750707589	01/07/1977	
	VU	618750707571	01/07/1977	
	VU	618750707357	01/07/1977	
	VU	618750707035	01/07/1977	
	VU	508750770648	01/07/1977	
	VU	618750703091	01/07/1977	
	VU	618750700667	01/07/1977	
	VU	618750707670	01/07/1977	
	VU	618750700709	01/07/1977	
	VU	618750707415	01/07/1977	
	VU	618750707613	01/07/1977	
	VU	508750770747	01/07/1977	
	VU	618750707399	01/07/1977	
	VU	618750707829	01/07/1977	
	VU	618750707746	01/07/1977	
	VU	618750707977	01/07/1977	
	VU	618750707621	01/07/1977	
	VU	618750700808	01/07/1977	
	VU	618750703117	01/07/1977	
	VU	618750700824	01/07/1977	
	VU	618750707233	01/07/1977	
	VU	618750707308	01/07/1977	
	VU	508750770861	01/07/1977	
	VU	618750700873	01/07/1977	
	VU	618750707985	01/07/1977	
	VU	618750707225	01/07/1977	
	VU	618750707753	01/07/1977	
	VU	618750700915	01/07/1977	
	VU	618750707084	01/07/1977	
	VU	618750700931	01/07/1977	
	VU	618750707076	01/07/1977	
	VU	618750707324	01/07/1977	
	VU	618750707183	01/07/1977	
	VU	618750707464	01/07/1977	
	VU	618750701004	01/07/1977	
	VU	618750701012	01/07/1977	
	VU	618750707456	01/07/1977	
	VU	618750701053	01/07/1977	
	VU	618750707597	01/07/1977	
	VU	618750707837	01/07/1977	
	VU	618750707068	01/07/1977	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	618750701095	01/07/1977	
	VU	618750707316	01/07/1977	
	VU	618750707696	01/07/1977	
	VU	618750701137	01/07/1977	
	VU	618750703158	01/07/1977	
	VU	618750701160	01/07/1977	
	VU	618750707688	01/07/1977	
	VU	618750707548	01/07/1977	
	VU	618750707845	01/07/1977	
	VU	508757771375	01/07/1977	
	VU	618750703166	01/07/1977	
	VU	618750701228	01/07/1977	
	VU	618750707449	01/07/1977	
	VU	618750707217	01/07/1977	
	VU	508757770435	01/07/1977	
	VU	618750707852	01/07/1977	
	VU	618750701285	01/07/1977	
	VU	618750701293	01/07/1977	
	VU	508750771307	01/07/1977	
	VU	508750776298	01/07/1977	
	VU	618750707019	01/07/1977	
	VU	618750707423	01/07/1977	
	VU	618750707274	01/07/1977	
	VU	618750707332	01/07/1977	
	VU	618750703190	01/07/1977	
	VU	618750703208	01/07/1977	
	VU	618750701392	01/07/1977	
	VU	618750708033	01/07/1977	
	VU	618750707134	01/07/1977	
	VU	618750707761	01/07/1977	
	VU	508750776090	01/07/1977	
	VU	618750707498	01/07/1977	
	VU	618750703224	01/07/1977	
	VU	618750708124	01/07/1977	
	VU	618750701509	01/07/1977	
	VU	618750707118	01/07/1977	
	VU	618750703240	01/07/1977	
	VU	618750701558	01/07/1977	
	VU	618750707142	01/07/1977	
	VU	618750708058	01/07/1977	
	VU	618750707431	01/07/1978	
	VU	618750707860	01/07/1977	
	VU	618750707092	01/07/1977	
	VU	618750703257	01/07/1977	
	VU	618750707894	01/07/1977	
	VU	618750707241	01/07/1977	
	VU	618750707605	01/07/1978	
	VU	618750707340	01/07/1978	
	VU	618750703281	01/07/1978	
	VU	508750776215	01/07/1978	
	VU	618750701731	01/07/1978	
	VU	618750707563	01/07/1978	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	618750707878	01/07/1978	
	VU	618750708066	01/07/1978	
	VU	618750708074	01/07/1978	
	VU	618750701806	01/07/1978	
	VU	618750701814	01/07/1978	
	VU	618750701830	01/07/1978	
	VU	618750707407	01/07/1978	
	VU	618750701855	01/07/1978	
	VU	618750707175	01/07/1978	
	VU	618750707704	01/07/1978	
	VU	508750776397	01/07/1978	
	VU	618750701897	01/07/1978	
	VU	618750707365	01/07/1978	
	VU	618750707266	01/07/1978	
	VU	618750707886	01/07/1978	
	VU	618750707050	01/07/1978	
	VU	618750707027	01/07/1978	
	VU	618750707654	01/07/1978	
	VU	618750702846	01/07/1978	
	VU	618750708108	01/07/1978	
	VU	618750707290	01/07/1978	
	VU	618750702879	01/07/1978	
	VU	618750707738	01/07/1978	
	VU	618750708116	01/07/1979	
	VU	618750709221	01/07/1984	
	VU	618750709189	01/07/1984	
	VU	618750705039	01/07/1984	
	VU	618750709163	01/07/1984	
	VU	618750709148	01/07/1984	
	VU	618750709049	01/07/1984	
	VU	618750709130	01/07/1984	
	VU	618750705088	01/07/1984	
	VU	618750705096	01/07/1984	
	VU	618750709023	01/07/1984	
	VU	618750709262	01/07/1984	
	VU	618750709106	01/07/1984	
	VU	618750709015	01/07/1984	
	VU	618750705146	01/07/1984	
	VU	618750709080	01/07/1984	
	VU	618750709171	01/07/1984	
	VU	618750705179	01/07/1984	
	VU	618750709072	01/07/1984	
	VU	618750709213	01/07/1984	
	VU	618750709056	01/07/1984	
	VU	618750709197	01/07/1985	
	VU	618750709155	01/07/1985	
	VU	618750709064	01/07/1985	
	VU	618750709031	01/07/1985	
	VU	618750709205	01/07/1985	
	VU	618750709114	01/07/1985	
	VU	618750709122	01/07/1985	
	VU	618750709098	01/07/1985	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508780740082	01/07/1978	
	VU	508780740074	01/07/1978	
	VU	508780740066	01/07/1978	
	VU	508780740025	01/07/1978	
	VU	508780740033	01/07/1978	
	VU	508780740017	01/07/1978	
	VU	508780740058	01/07/1979	
	VU	508780740041	01/07/1978	
	VU	508780740090	01/07/1978	
	VU	508783930052	01/07/1978	
	VU	508784971030	01/07/1978	
	VU	508784741805	01/07/1978	
	VU	508784971055	01/07/1978	
	VU	508783930045	01/07/1978	
	VU	508784971048	01/07/1978	
	VU	508783930037	01/07/1978	
	VU	508783930029	01/07/1978	
	VU	508783930193	01/07/1979	
	VU	508783930219	01/07/1979	
	VU	508783930342	01/07/1979	
	VU	508784971162	01/07/1979	
	VU	508783930292	01/07/1979	
	VU	508783930185	01/07/1978	
	VU	508783830369	01/07/1979	
	VU	508784971154	01/07/1979	
	VU	508783930243	01/07/1979	
	VU	508783830161	01/07/1979	
	VU	508783930284	01/07/1979	
	VU	508783930235	01/07/1979	
	VU	508783930276	01/07/1979	
	VU	508783930359	01/07/1979	
	VU	508783930227	01/07/1979	
	VU	508783930326	01/07/1979	
	VU	508783930169	01/07/1979	
	VU	508783930300	01/07/1979	
	VU	508783930318	01/07/1979	
	VU	508783930334	01/07/1979	
	VU	508783930250	01/07/1978	
	VU	508783930151	01/07/1978	
	VU	508783930268	01/07/1979	
	VU	508784971170	01/07/1978	
	VU	508783930367	01/07/1978	
	VU	508783830880	01/07/1986	
	VU	508784971816	01/07/1986	
	VU	508784741011	01/07/1986	
	VU	508783930912	01/07/1986	
	VU	508783830807	01/07/1986	
	VU	508783830955	01/07/1986	
	VU	508784741078	01/07/1986	
	VU	508784741052	01/07/1986	
	VU	508783930821	01/07/1986	
	VU	508784971824	01/07/1988	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	VU	508783930805	01/07/1988	
	VU	508783830914	01/07/1988	
	VU	508784971832	01/07/1988	
	VU	508783830930	01/07/1988	
	VU	508783830831	01/07/1988	
	VU	508784971808	01/07/1988	
	VU	508783830856	01/07/1988	
	VU	508784741029	01/07/1986	
	VU	508783830823	01/07/1986	
	VU	508783830815	01/07/1986	
	VU	508784741037	01/07/1986	
	VU	508783830864	01/07/1986	
	VU	508784741045	01/07/1986	
	VU	508783930839	01/07/1986	
	VU	508783930847	01/07/1986	
	VU	508784741060	01/07/1986	
	VU	508783830948	01/07/1986	
	VU	508783830872	01/07/1986	
	VU	508783930813	01/07/1986	
	VU	618730921078	01/07/1976	
	VU	618730921243	01/07/1976	
	VU	618730921060	01/07/1976	
	VU	618730720181	01/07/1976	
	VU	618730900023	01/07/1977	
	VU	618730921094	01/07/1977	
	VU	618730720330	01/07/1977	
	VU	508740770062	01/07/1985	
	VU	508740770088	01/07/1985	
	VU	508740770096	01/07/1985	
	VU	508740770120	01/07/1985	
	VU	508740770138	01/07/1986	
	VU	508740770146	01/07/1986	
	VU	508740770153	01/07/1986	
	VU	508740770161	01/07/1986	
	VU	508740770211	01/07/1986	
	VU	508740770237	01/07/1986	
	VU	508740770245	01/07/1986	
	VU	508740770252	01/07/1986	
	VU	508740770260	01/07/1986	
	VU	508740770278	01/07/1986	
	VU	508740770310	01/07/1986	
	VU	508740770351	01/07/1986	
	VU	508740770377	01/07/1986	
	VU	508740770401	01/07/1986	
	VU	508740770419	01/07/1986	
	VU	508740770435	01/07/1986	
	VU	508740770443	01/07/1986	
	VU	508740770450	01/07/1986	
	VU	508740770468	01/07/1986	
	VU	508740770476	01/07/1986	
	VU	508740770484	01/07/1986	
	VU	508740770492	01/07/1987	

Annexe 5 - Inventaire du matériel roulant au 31 décembre 2012

Type de bien	Série motrice	Matricule	Date de première mise en service	Nb d'engins
	Total VU			691
Total VV				1 911
Total Parc				2 299

Annexe 6 – Plan pluriannuel d'investissements

La décomposition du plan pluriannuel d'investissements (PPI) sur la durée de la convention est la suivante :

En millions d'euros courants	2011	2012	2013
Total	69,8	113,0	118,8

ANNEXE 6bis – Plan d’investissements pour l’année 2014

Pour l’année 2014, le plan pluriannuel d’investissements se décompose ainsi :

En millions d’euros courants	2014
Total	91,7

Principes d'application de bonus / malus sur la qualité de service

Trois domaines d'application sont retenus pour établir le référentiel de mesure de la qualité du service produit :

- La ponctualité des trains, définie relation par relation et mesurée, pour l'application d'un malus ou l'attribution d'un bonus, en fonction d'un objectif global couvrant l'ensemble du périmètre des TET (trains de jour et trains de nuit). Le résultat correspond au cumul annuel de la ponctualité terminus mesurée par l'outil Bréhat, toutes causes confondues.
- Le confort à bord des trains, incluant la propreté et les services à bord, mesuré, pour l'application d'un malus ou l'attribution d'un bonus, en fonction d'un objectif global couvrant l'ensemble du périmètre des TET.
- L'information des voyageurs à bord des trains, en situation normale comme en situation perturbée, mesurée, pour l'application d'un malus ou l'attribution d'un bonus, en fonction d'un objectif global couvrant l'ensemble du périmètre des TET.

Un programme de labellisation de ligne intégrant différents critères définis par l'Exploitant en vue d'améliorer la qualité des services aux clients sera mis en œuvre par ce dernier et fera l'objet de l'attribution d'un bonus dans le cas d'une labellisation de ligne (dit label « Qualités »). Ce label mesure la satisfaction du client pour une ligne donnée et est attribué par l'atteinte de plusieurs niveaux d'exigence sur l'ensemble des étapes du voyage. Les conditions d'attribution du label seront communiquées par l'Exploitant à l'Autorité Organisatrice qui, par ailleurs, pourra participer au comité d'attribution des labels présidé par l'Exploitant. Les bonus obtenus par le biais de ces labellisations seront réinvestis, sur proposition de l'Exploitant, dans des actions d'amélioration de la qualité de service.

Pénalités pour non réalisation de l'offre

L'Exploitant se voit appliquer par l'Autorité Organisatrice le régime de pénalités suivant :

- pénalité correspondant à 2 € / train.km en cas de non réalisation de l'offre de services TET entre les bornes de 3 et 5% incluses ; cette pénalité est annulée dans le cas où une substitution modale est mise en place par l'Exploitant ;
- pénalité correspondant à 8 € / train.km en cas de non réalisation de l'offre de services TET au-delà de 5% ; cette pénalité est ramenée à 4 € / train.km dans le cas où une substitution modale est mise en place par l'Exploitant.

Bornes

La somme des bonus/malus (hors bonus label Qualités) et des pénalités pour non réalisation d'offre ne peut être supérieure en valeur absolue à 1,5 M€.

Objectifs pluriannuels de bonus / malus sur la qualité de service

Thème	Indicateur	2011	2012	2013	2014	Modalités de bonus / malus
Ponctualité	Ponctualité terminus à 10mn	87,5%	87%	88%	88%	50 K€ par 1/10 ^{ème} de point d'écart avec objectif
	Ponctualité terminus à 15 mn trains de nuit	86,5%	86%	87%	87%	Plafond : 1000 K€
Confort	Taux de satisfaction voyageur sur la globalité du voyage	80%	80%*	80%*	80% *	
	Taux de satisfaction voyageur sur la propreté du train	80%	80%*	80%*	80% *	50 K€ par 1/10 ^{ème} de point d'écart avec objectif
	Taux de satisfaction voyageur sur la propreté des toilettes	65%	65%*	65%*	65% *	Plafond : 250 K€
	Taux de satisfaction voyageur sur les produits de restauration à bord	85%	85%*	85%*	85% *	
Information voyageur à bord	Taux de satisfaction voyageur sur l'information reçue en situation normale	87%	87%*	87%*	87% *	50 K€ par 1/10 ^{ème} de point d'écart avec objectif
	Taux de satisfaction voyageur sur l'information reçue en situation perturbée	60%	60%*	60%*	60% *	Plafond : 250 K€
Label satisfaction clients	Label interne Qualités	-	-	-		1 bonus 200K€ par ligne labellisée Plafond : 1000 K€

* ces taux sont soumis à une clause de revoyure annuelle à l'occasion d'un bilan de l'année écoulée

Annexe 9 – Format des données échangées

1. Compte rendu financier annuel

a. Charges contractuelles

Charges contractuelles (en euros)	Prev N	Réel N	Réel N-1
Total charges C1			
Péages d'infrastructure			
Services en gare – prestations communes			
Solde échanges matériel roulant et divers			
Taxe professionnelle			
A déduire : prestations trains			
Total charges C2			
Loyers Matériel existant			
Loyers nouveaux investissements			
Total charges C3			
Total des charges			

Commentaires sur la réalisation des charges contractuelles

b. Recettes de trafic

Lignes	Réel N		Réel N - 1	
	Mvk	CA	Mvk	CA
Paris - Caen - Cherbourg Trouville Deauville				
Paris - Evreux - Serquigny				
Paris - Rouen - Le Havre				
Paris - Granville				
Paris - Amiens - Boulogne				
Paris - St Quentin - Maubeuge Cambrai				
Paris - Montargis - Cosne - Nevers				
Paris - Bourges - Montluçon				
Paris - Orléans - Tours				
Navettes Orléans - Les Aubrais				
Paris - Royan				
Nantes - Tours - Lyon				
Caen - Le Mans - Tours				
Reims - Dijon				
Hirson - Charleville - Metz				
Paris - Troyes - Culmont - Mulhouse				
Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse				
Hendaye - Toulouse				
Bordeaux - Lyon				
Paris - Clermont				
Paris - Limoges - Toulouse - Cerbère				
Bordeaux - Marseille - Nice				
Transversale Est (Metz Strasbourg - Lyon)				
Cévenol (Clermont - Nîmes - Marseille)				
Aubrac (Clermont - Béziers)				
Paris - Briançon				

Lignes	Réel N		Réel N - 1	
	Mvk	CA	Mvk	CA
Paris - La Tour de Carol - Luchon - Cerbère				
Paris - Toulouse Rodez - Carmaux - Albi				
Paris - Hendaye (Irun) Tarbes				
Paris - Savoie				
Paris - Nice				
Hendaye - Bordeaux - Nice				
Hendaye (Irun) - Genève				
Luxembourg Strasbourg - Nice				
Luxembourg Strasbourg - Cerbère				

Commentaires sur le niveau de chiffre d'affaires et sur l'évolution de la clientèle

c. Contribution d'équilibre

Contribution d'équilibre (en euros)	Prev N	Réel N	Réel N - 1
Total des charges (A)			
Objectifs de recettes (B)			
Rémunération (C)			
Pénalités (D)			
Bonus malus (E)			
Contribution G = A – B + C + D + E			

Commentaires sur le niveau de contribution d'équilibre

2. Compte rendu d'exécution

Les principaux résultats et évolutions sont commentés annuellement, comme :

- réalisation et qualité du service,
- disponibilité et fiabilité du parc de matériel roulant,
- politique commerciale (tarifaire, promotions, etc.),
- innovations et projets,
- management et ressources humaines,
- ...

Les adaptations du service réalisées par l'Exploitant, à son initiative et au titre de l'article 7.2.3, sont également communiquées à l'Autorité Organisatrice dans ce compte-rendu annuel. Les éléments fournis comprennent la description de l'adaptation, les services offerts, l'impact sur les recettes et les charges de type C2 et C3.

Des analyses spécifiques par ligne sont également réalisées, comme la performance commerciale et la qualité de la production.

Enfin, un compte rendu d'exécution par relation est produit trimestriellement sur la ponctualité et les trains supprimés.

Annexe 11 - Description des services offerts par ligne au service annuel 2014

Ligne ou Relation	Réservation à la place : obligatoire, facultative, impossible	Vélo : oui, non	Restauration à bord : oui, non	PMR : oui, non
Paris - Caen - Cherbourg / Trouville Deauville	RF	O	N	O
Paris - Evreux - Serquigny	RI	N	N	N
Paris - Rouen - Le Havre	RF	O	N	O
Paris - Granville	RF	O	N	N
Paris - Amiens - Boulogne	RF	O	N	N
Paris - St Quentin - Maubeuge / Cambrai	RF	O	N	N
Paris - Montargis - Cosne - Nevers	RF	O	N	O
Paris - Bourges - Montluçon	RF	O	N	N
Paris - Orléans - Tours	RI	O	N	N
Nantes - Tours - Lyon	RF	O	N	N
Caen - Le Mans - Tours	RI	N	N	N
Reims - Dijon	RI	N	N	N
Hirson - Charleville - Metz	RI	N	N	N
Paris - Troyes - Belfort	RF	O	N	N
Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse	RF	O	N	O
Hendaye - Toulouse	RI	N	N	N
Bordeaux - Lyon	RF	N	N	N
Paris - Clermont	RO	O	O	O
Paris - Limoges - Toulouse - Cerbère	RO	O	O	O
Bordeaux - Marseille - Nice	RO	O	O	O
Cévenol (Clermont - Nîmes)	RI	N	N	N
Aubrac (Clermont - Béziers)	RI	N	N	N
Paris - Briançon	RO	O	O (automate)	N
Paris - La Tour de Carol / Luchon / Cerbère	RO	O	O (automate)	N
Paris - Toulouse / Rodez - Carmaux - Albi	RO	O	O (automate)	N
Paris - Tarbes - Hendaye (Irun)	RO	O	O (automate)	N
Paris - Savoie	RO	O	O (automate)	N
Paris - Nice	RO	O	O (automate)	N
Luxembourg / Strasbourg - Nice	RO	O	O (automate)	N
Luxembourg / Strasbourg - Cerbère Port Bou	RO	O	O (automate)	N

Annexe 12 – Modalités de règlement de la contribution financière

Les modalités de règlement de la contribution financière sont mises en œuvre, chaque année, dans les conditions régissant le fonctionnement du compte d'affectation spéciale relatif aux « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs ».

Les versements s'effectuent dans la limite de la disponibilité effective des financements prévus au titre des articles 65 et 66 de la loi de finances pour 2011 et font l'objet de décisions attributives de subvention qui sont notifiées par l'Autorité Organisatrice à l'Exploitant.

L'Autorité Organisatrice s'engage à verser, a minima, à titre d'acomptes à la contribution prévisionnelle de l'année N, le montant des ressources issues des taxes définies aux articles 302 bis ZC rétabli et 235 ter ZF du Code Général des Impôts dans un délai maximal de soixante (60) jours. Ce délai sera calculé entre la date du versement des taxes par SNCF sur le compte d'affectation spéciale susvisé et la date de l'encaissement de l'acompte correspondant par l'Exploitant.

L'Autorité Organisatrice peut par ailleurs choisir, à sa discrétion, d'opérer des versements complémentaires. Ces versements constituent les acomptes à la contribution financière prévisionnelle dans la limite du plafond financier prévu à l'article 17.5 de la présente convention.

Par ailleurs, il est convenu entre les Parties :

que le montant de la contribution prévisionnelle retenu au titre de l'année 2011 pour l'application du présent article est celui mentionné en Annexe 7, dans la limite du plafond financier prévu à l'article 17.5 de la présente convention ;

que les versements sont effectués sur le compte n° 30001 00064 00000062653-67 (IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6265 367, BIC : BDFEFRPPCCT) ouvert à l'agence centrale de la Banque de France à Paris au nom de la SNCF ;

qu'à compter de la date de réception de la facture définitive présentant la contribution financière définitive de l'année N établie selon les modalités de l'article 17.3.2, l'Autorité Organisatrice dispose d'un délai de deux (2) mois pour la vérifier et l'approuver. Il est ensuite procédé à son paiement à la SNCF, au plus tard avant la fin du mois suivant, déduction faite des acomptes déjà versés au titre de l'exercice considéré ;

qu'en cas de contestation par l'Autorité Organisatrice, l'Exploitant dispose d'un délai d'un (1) mois à compter de la date de réception du courrier de contestation pour fournir les justificatifs afférents et, le cas échéant, un nouveau décompte définitif ;

que l'Autorité Organisatrice procédera au règlement de la seule partie non contestée de la facture. Le non paiement ne pourra porter que sur la partie contestée de la facture ;

que si le montant des sommes dues par l'Autorité Organisatrice est inférieur au montant prévisionnel, l'Autorité Organisatrice émettra un titre de recettes à l'ordre de l'Exploitant d'un montant égal, le cas échéant, au trop versé ;

que les versements de l'Exploitant seront, alors, effectués à l'Autorité Organisatrice sur le compte qui aura été indiqué sur le titre de recettes ;

que si le montant du solde annuel des sommes dues par l'Autorité Organisatrice est supérieur au montant prévisionnel, l'Autorité Organisatrice procédera au règlement du solde dû à l'Exploitant.

En cas de non respect des délais de paiement mentionnés ci-dessus, la SNCF facturera de plein droit à l'Autorité Organisatrice des intérêts de retard au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points, calculés entre la date effective et la date limite de paiement. Ces intérêts entreront alors dans le décompte de la contribution annuelle définitive et seront payables dans les mêmes conditions que le solde annuel. Ils ne pourront faire l'objet d'un financement par le biais des taxes définies aux articles 302 bis ZC rétabli et 235 ter ZF du Code Général des Impôts.