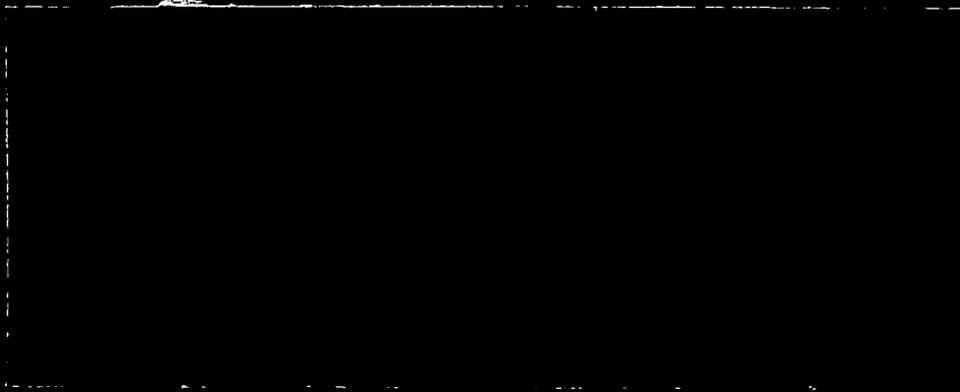


# Ministère de l'Équipement



CDAT  
4963

Service des Affaires Économiques et Internationales  
55-57, rue Brillat-Savarin, 75013 PARIS - Tél. 588.56.27

TEXTES DE BASE SUR LA SNCF

---

Convention du 31/08/37, avenants, cahier des charges.....

Equipe E.P.T (D.E.T - S.A.E.F.)

Convention mise à jour	38 pages
Réforme de 1969	13 pages
Avenant de 1971	12 pages
Cahier des charges	23 pages
Contrat de programme	23 pages
Avenant au contrat	9 pages

CONVENTION DU 31 AOUT 1937

(Texte applicable depuis le 1er janvier 1970, c'est-à-dire tenant compte des modifications successives apportées à cette convention et, en dernière date, des dispositions de l'avenant du 27 janvier 1971).

-----

L'an mil neuf cent trente-sept et le trente et un août,

Entre :

Le ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par un décret-loi, d'une part ;

Et, d'autre part :

L'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, représentée par M. BAUER, Président du Conseil de Réseau ;

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat, représentée par M. GRIMPET, Président du Conseil de Réseau ;

La Société Anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer de l'Est, ladite Compagnie représentée par M. MARLIO, Président du Conseil d'administration, élit domicile au siège de ladite Société à Paris, rue et place de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du 26 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires ;

La Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer du Midi, ladite Compagnie représentée par M. TIRARD, Président du Conseil d'administration, élit domicile au siège de ladite Société à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont

été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 25 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires ;

La Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du Chemin de fer du Nord, représentée par M.M. le Baron Edouard de ROTHSCHILD, Président du Conseil d'administration, et René MAYER, Vice-Président, élisant domicile au siège de ladite Société, à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 6 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires ;

La Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. LEBON, Président du Conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite Société, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 27 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires ;

La Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, ladite Compagnie représentée par M. RICHEMOND, Président du Conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite Société, à Paris, rue de Londres, n° 8, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 30 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires ;

Le Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture de Paris, représenté par M. le Baron Edouard de ROTHSCHILD, Président, élisant domicile au siège du Syndicat, à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration du Syndicat en date du 31 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale du Syndicat ;

Le Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture de Paris, représenté par M. LEBON, Président, élisant domicile au siège du Syndicat, à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration du Syndicat en date du 31 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale du Syndicat ;

Vu la délibération du Comité de direction des Grands Réseaux en date du 31 août 1937 ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

TITRE PREMIER

-----  
CONSTITUTION DE LA SOCIETE

ARTICLE PREMIER - Il est créé une Société Nationale des Chemins de fer Français, régie, sous réserve des dérogations approuvées ou prévues par le décret en date du 31 août 1937, par le Code de Commerce et par les lois en vigueur sur les sociétés anonymes, par la présente convention et par ses statuts.

Ladite Société, dont l'objet social est principalement l'exploitation et, s'il y a lieu, la construction de chemins de fer, viendra à expiration le 31 décembre 1982.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances, prendre toute concession, tout affermage, toutes participations directes ou indirectes dans toutes opérations quelconques se rattachant à l'objet ci-dessus spécifié, par voie de création de sociétés nouvelles, d'apports, souscriptions ou achats de titres, ou droits sociaux, fusions, associations en participation, syndicats de garantie ou autrement (1).

.....

-----  
1) La portée de cet alinéa est limitée par l'article 6 de la loi n° 49-674 du 5 juillet 1949 modifié par l'ordonnance n° 58-1056 du 31 octobre 1958 (art.3), qui est ainsi conçu : "Aussi longtemps que l'équilibre financier de la S.N.C.F. exige une subvention budgétaire, la S.N.C.F. n'est pas autorisée à prendre des participations financières ou à accroître ses participations dans des entreprises ayant un autre objet que le transport de voyageurs ou de marchandises".

Il convient, toutefois, de préciser que, dans un avis du 2 novembre 1949, le Conseil d'Etat a considéré que les dispositions susvisées ne devaient pas être interprétées comme faisant obstacle :

- aux participations de la S.N.C.F. dans les Sociétés de Crédit Immobilier ou Offices d'Habitations à Bon Marché, dans la mesure où la Société s'assure ainsi, à des conditions avantageuses, le moyen de procurer des locaux d'habitation à ceux de ses agents dont la bonne exécution du service exige le logement à proximité de leur lieu de travail ;
- au maintien, par voie de souscription aux augmentations de capital, de la part d'influence d'ores et déjà détenue par la S.N.C.F. dans les Sociétés dont elle est actionnaire, lorsque ce maintien est justifié par l'intérêt du service public qui lui est confié.

Chacune des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, le Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture et le Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture, en vue du transfert à la Société Nationale de l'exploitation des lignes composant leurs réseaux, renoncent, à la date du 1er janvier 1938, en faveur de la Société Nationale et sous les clauses et conditions ci-dessous énoncées, au droit d'exploiter les concessions dont ils bénéficient.

L'Etat transfère à la même date à la Société Nationale le droit d'exploiter les deux Réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine.

A l'exception des biens, droits et charges composant les domaines privés des Compagnies, tous les biens, meubles et immeubles des Grands Réseaux d'intérêt général, et notamment les bâtiments, terrains et ateliers, le matériel, le mobilier et l'outillage, les approvisionnements, les crédits en banque et les fonds en caisse, ainsi que tous baux, contrats et arrangements quelconques conclus dans l'intérêt de l'exploitation de ces Réseaux, la jouissance de toutes créances comme la charge de toutes dettes desdits Réseaux seront à cette date transférés de plein droit à la Société Nationale.

Le droit d'exploiter le réseau constitué par l'ensemble des lignes ainsi transférées est, pour une période de 45 années, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1982, attribué par l'Etat à la Société Nationale, au profit de laquelle est prorogé jusqu'au 31 décembre 1982 le bénéfice de chacune des concessions des Compagnies précitées au fur et à mesure de leur expiration.

ART. 2 (1) - Les statuts de la Société Nationale devront être approuvés par un décret rendu en Conseil d'Etat sous le contreseing des ministres des Travaux publics et des Finances, les Compagnies entendues.

Le capital social est fixé à un milliard quatre cent dix-neuf millions quatre cent douze mille francs (1 419 412 000 F)(2) et sera représenté :

- d'une part, par un million trois cent quatre-vingt-onze mille vingt-quatre (1 391 024) actions A d'une valeur nominale de cinq cents francs (2) chacune, qui seront remises, savoir :

deux cent soixante dix-neuf mille cinq cent quatre-vingt-seize (279 596) à la Compagnie du Nord,

deux cent cinquante mille trois cent quatre-vingt-quatre (250 384) à la Compagnie de l'Est,

.....

-----  
) Nouvelle rédaction résultant de l'avenant du 5 août 1955.

) Il s'agit d'anciens francs.

deux cent vingt-huit mille quatre cent six (228 406) à la Compagnie de Paris à Orléans,

cinq cent vingt mille cinq cent vingt-deux (520 522) à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée,

cent douze mille cent seize (112 116) à la Compagnie du Midi,

en représentation de l'ensemble des apports faits par ces Compagnies à la Société Nationale, et notamment de leur matériel, de leur mobilier, de leur outillage, de leurs approvisionnements et de leurs travaux complémentaires, y compris les parts respectives afférentes aux Chemins de fer de Ceinture ;

- d'autre part, par un million quatre cent quarante-sept mille huit cents (1 447 800) actions B de même valeur nominale, qui seront remises à l'Etat en représentation des mêmes apports en ce qui concerne les Réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine et d'une partie, tant des dépenses faites à son compte antérieurement sur l'ensemble des réseaux exploités que des avances faites par lui au Fonds commun institué par l'article 15 de la convention du 28 juin 1921.

Les actions A de la Société Nationale recevront jusqu'à remboursement un intérêt fixé à SIX POUR CENT (6 %) de la valeur nominale du titre ; leur amortissement sera réglé de façon à être achevé le 31 décembre 1982. Les actions amorties seront remplacées par des actions de jouissance dites actions J.

Les actions B auront droit au même intérêt que les actions A.

L'intérêt des actions sera payé au 31 décembre de chaque année et, pour la première fois, le 31 décembre 1968. Le remboursement des titres amortis sera pour chaque année effectué à la même date.

Les actions A remises aux Compagnies demeureront, ainsi que les actions J, bloquées à leur nom jusqu'au 31 décembre 1968. Le blocage de ces titres sera ensuite prolongé de deux périodes de six années, sauf dénonciation notifiée par la Société Nationale des Chemins de fer Français ou par les Compagnies un an avant le début de chacune des deux prorogations (1). La représentation des actions A et J, aux Assemblées de la Société Nationale, pendant la période de blocage de ces titres, sera assurée exclusivement par les Compagnies, nonobstant toute cession civile (2).

A l'expiration du blocage, les actions A et J détenues par chacune des Compagnies intéressées seront distribuées entre ses actionnaires au prorata de leurs droits respectifs dans l'actif de la Compagnie (3).

- .....
- ) Les parties en présence ont laissé jouer les deux prorogations ainsi prévues. Le blocage des actions A et J a donc duré jusqu'au 31 décembre 1973.
- ) Les Compagnies ont fait usage de la faculté qui leur était ainsi ouverte : elles ont régulièrement cédé, avant l'expiration de la période de blocage des titres, la totalité des actions A et J qu'elles détenaient à des personnes morales de droit privé.
- ) Du fait des cessions civiles évoquées au renvoi précédent, cette distribution n'a pas eu à intervenir.

Au terme de la prorogation des concessions accordées à la Société Nationale, c'est-à-dire à l'expiration de cette Société, son actif fera retour gratuitement à l'Etat.

ART. 3 - Les sommes encaissées chaque année par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, au titre de l'intérêt et de l'amortissement des actions A de la Société Nationale qu'elles détiennent, seront inscrites par chacune d'elles à un compte spécial. Ces sommes, dont les Compagnies auront la gestion, ne pourront faire l'objet de répartitions entre les actionnaires des Compagnies avant le 31 décembre 1955, sauf autorisation spéciale du ministre des Finances. Les Compagnies devront pouvoir justifier à tout moment, à la Commission des Comptes de la Société Nationale, de l'emploi desdites sommes.

Les produits du placement des sommes portées au compte spécial susvisé pourront être répartis dans les conditions déterminées par les Assemblées générales des Compagnies.

Le montant du compte spécial et ses produits seront exonérés de tout impôt frappant les réserves des sociétés.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, un pourcentage de 20 % au maximum des sommes encaissées annuellement par chaque Compagnie au titre de l'intérêt et de l'amortissement des actions A de la Société Nationale pourra être réparti entre les actionnaires desdites Compagnies, lorsque la Société Nationale aura, pour l'exercice correspondant réalisé l'équilibre entre ses recettes telles qu'elles sont définies au paragraphe A de l'article 21 et ses dépenses telles qu'elles sont définies au paragraphe B du même article, alinéas a), b), d), e), f) et g) (1).

.....

---

(1) D'abord modifié par les avenants des 30 juillet 1949, 10 juillet 1952 et 25 octobre 1956, l'article 21 a été supprimé par l'avenant du 27 janvier 1971.

Seules se trouvaient exclues des éléments à prendre en considération pour l'application du quatrième alinéa de l'article 3 les dépenses définies à l'alinéa c) de l'article 21. Dans sa rédaction d'origine, cet alinéa c) visait les charges effectives des emprunts de toute nature pris en charge par la S.H.C.F. en vertu des articles 30 et 31 ci-après, sous déduction de tous remboursements et annuités dus par l'Etat, les départements, les communes et les particuliers. La loi du 30 novembre 1941 a ajouté à ces charges celles des emprunts émis par la S.H.C.F. pour le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts susvisés.

Les dispositions du quatrième alinéa de l'article 3 n'ont, en pratique, jamais reçu d'application.

A partir du 1er janvier 1956, les sommes représentant l'intérêt et l'amortissement des actions A continueront, pendant toute la période du blocage prévue à l'article 2, à être versées aux Compagnies qui pourront les répartir entre les divers ayants droit (1).

ART. 4 - Nonobstant toute disposition contraire, les actions A, B et J jouiront à l'Assemblée générale de la Société Nationale d'un droit de vote égal, sans limitation du nombre des voix.

ART. 5 - La Société Nationale versera annuellement aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi :

- d'une part, par moitié le 30 juin et le 31 décembre, les sommes représentant l'intérêt statutaire de leurs actions et, le 31 décembre, les sommes nécessaires au remboursement du capital dans les conditions fixées par les statuts et le tableau d'amortissement actuel des Compagnies ;

- d'autre part, au 31 décembre, jusqu'aux dates d'expiration des concessions respectives, les sommes prévues par l'article 15, paragraphe d, de la convention du 28 juin 1921 (2).

ART. 6 - L'Assemblée générale des actionnaires se réunit une fois par an pour délibérer sur la gestion et les comptes de la Société.

Les délibérations concernant la gestion et les comptes devront être précédées du rapport d'une Commission des comptes dont la composition, les pouvoirs et le droit de communication seront définis par les statuts et qui devra comprendre, en nombre égal, des membres désignés par les actionnaires autres que l'Etat, d'une part, et des membres représentant l'Etat, d'autre part.

.....

(1) Ce dernier alinéa de l'article 3 a été ajouté par l'avenant du 5 août 1955.

(2) Les derniers versements, qui ont épuisé les droits ouverts aux anciennes Compagnies par cet article 5, ont été effectués :

- le 31 décembre 1954, pour le remboursement du capital ;
- le 30 juin 1955, pour le paiement de l'intérêt statutaire ;
- le 31 décembre 1960, pour le règlement du "dividende minimum", auquel correspondent les sommes prévues par l'article 15, § d, de la Convention du 28 juin 1921 et qui, ajouté à l'intérêt statutaire, formait le revenu minimum garanti ou réservé aux actionnaires des anciennes Compagnies par les conventions de 1883.

TITRE II

-----  
ADMINISTRATION DE LA SOCIETE

ART. 7, 8 et 9 (1) - Le Conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer Français comprend :

Vingt membres jusqu'au 31 décembre du dernier exercice au cours duquel les actions A et J resteront bloquées au nom des Compagnies en application de l'article 2 ci-dessus et dix-huit membres à partir du 1er janvier de l'exercice suivant, savoir :

a) Dix membres désignés parmi les fonctionnaires en activité de service appartenant aux administrations suivantes :

Cinq parmi les catégories ci-après :

Deux membres du Conseil d'Etat ayant au moins le grade de maître des requêtes ;

Trois membres d'un des grands corps de l'Etat ou d'un corps de l'inspection générale des grands services publics.

Trois parmi les fonctionnaires relevant des départements de l'Economie nationale et des Finances et choisis soit parmi les inspecteurs généraux des finances, les inspecteurs des finances de première ou deuxième classe, les secrétaires généraux, directeurs ou directeurs adjoints de l'administration centrale et les directeurs généraux des administrations financières, soit les magistrats de la Cour des Comptes ayant au moins le grade de conseiller référendaire.

Deux parmi les membres des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines ayant au moins le grade d'ingénieur en chef et les secrétaires généraux, directeurs, chefs de service ou directeurs adjoints de l'administration centrale des Travaux publics et des Transports.

Ces fonctionnaires sont nommés par décret contresigné soit du Ministre des Travaux publics et des Transports en ce qui concerne les agents relevant de son département, soit des ministres des Travaux publics et des Transports, de l'Economie nationale et des Finances en ce qui touche les autres agents ;

.....

-----  
1) Le texte de ces trois articles fondus maintenant en un seul est le résultat des modifications apportées aux textes originaux de la convention par les lois des 10 octobre 1940 et 29 février 1944, ainsi que par l'ordonnance du 19 octobre 1944. Il tient également compte des dispositions de l'avenant du 5 août 1955.

b) 1° - Jusqu'au 31 décembre du dernier exercice au cours duquel les actions A et J resteront bloquées au nom des Compagnies en application de l'article 2 ci-dessus :

Cinq membres désignés par les Conseils d'administration des anciennes Compagnies de Chemins de fer à raison de :

Un pour la Compagnie du Nord ;

Un pour la Compagnie de l'Est ;

Un pour la Compagnie de Paris-Orléans ;

Un pour la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;

Un pour la Compagnie du Midi ;

2° - A partir du 1er janvier de l'exercice suivant :

Trois membres désignés par l'Assemblée des porteurs d'actions A et J, les droits de vote attachés à la possession de ces actions dans ladite Assemblée étant les mêmes pour les actions A et les actions J et s'exerçant, par dispositions expresses, sans limitation du nombre des voix ;

c) Cinq membres représentant le personnel, nommés par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports sur la proposition des organisations syndicales parmi les agents en activité de service.

Les membres du Conseil d'administration sont nommés pour six ans. Toutefois, ils sont renouvelables tous les trois ans, par moitié pour la catégorie a), à raison de trois pour la catégorie b) et de deux pour la catégorie c), lors du premier renouvellement et des renouvellements de rang impair ; le premier renouvellement interviendra le 1er janvier 1947. Les administrateurs sortants peuvent être réinvestis.

Lorsqu'un administrateur de la catégorie a) quitte le service actif dans l'administration à laquelle il appartenait lors de sa nomination comme administrateur, il peut être mis fin, par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports, à son mandat d'administrateur.

Il pourra être mis fin, par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports, au mandat d'un administrateur qui n'aura pas assisté au moins aux deux tiers des séances au cours d'une période de six mois.

.....

L'administrateur nommé en remplacement d'un autre ne conserve son mandat que jusqu'à l'époque où devraient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

Le Président du Conseil d'administration, choisi parmi les administrateurs de la catégorie a), est nommé pour six ans par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports, du ministre des Finances et du ministre de l'Economie nationale (1).

L'un des vice-présidents, obligatoirement choisi dans la catégorie a), est nommé pour une durée égale à celle de son mandat d'administrateur par décret contresigné du ministre des Travaux publics et des Transports, du ministre des Finances et du ministre de l'Economie nationale.

Un deuxième vice-président est élu par les membres de la catégorie b).

En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

Pour l'application des textes maintenus en vigueur, les désignations d'administrateurs se substituent comme suit :

Catégorie a) nouvelle à catégorie b) ancienne,

Catégorie b) nouvelle à catégorie c) ancienne,

Catégorie c) nouvelle à catégorie e) ancienne.

Le Comité de direction de la Société Nationale des Chemins de fer Français est supprimé (2). Toutes les attributions et tous les pouvoirs du Comité sont dévolus au Conseil d'administration qui pourra déléguer une partie de ses attributions et pouvoirs au Président du Conseil d'administration.

Les mandats de membre du Conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer Français n'entrent pas en compte dans la détermination du nombre de mandats susceptibles d'être détenus par une même personne en application des lois qui régissent les sociétés anonymes (3).

.....

- 
- (1) En vertu du décret n° 59-587 du 29 avril 1959 relatif aux nominations aux emplois de direction de certains établissements publics, entreprises publiques et sociétés nationales, le décret procédant à la nomination du Président du Conseil d'administration de la S.N.C.F. doit être pris en Conseil des Ministres. Ces dispositions ont été confirmées par le décret n° 67-152 du 22 février 1967.
- (2) Cet organisme avait été institué par l'article 9 de la Convention du 31 août 1937. Il a été supprimé par l'article 1er de la loi du 10 octobre 1940 qui avait ramené de 33 à 12 le nombre des membres du Conseil d'administration. Cette suppression a été confirmée par l'article 1er de l'ordonnance du 19 octobre 1944, bien que ce texte ait à nouveau élargi la composition du Conseil, en portant à 20 le nombre de ses membres.
- (3) Ce dernier alinéa reproduit le texte de la loi du 29 février 1944 qui a complété la loi du 10 octobre 1940.

ART. 10 - Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise ou dans un marché fait avec la Société Nationale ou pour son compte, à moins qu'ils n'y soient autorisés par l'Assemblée générale.

Il est, chaque année, rendu à l'Assemblée générale un compte spécial de l'exécution des marchés ou entreprises par elle autorisés, aux termes du paragraphe précédent.

En outre, lorsque le Conseil d'administration ou le Comité de direction (1) de la Société Nationale examinera un marché ou traité, de quelque nature qu'il puisse être, conclu entre la Société Nationale et une entreprise dans laquelle un des administrateurs de la Société aurait des intérêts au titre de propriétaire, gérant ou administrateur, cet administrateur ne prendra pas part au vote.

Dans les cas prévus au précédent alinéa, mention spéciale des conditions de passation du marché ou traité sera faite lors de sa présentation à la Commission des Marchés visée à l'article 42.

ART. 11 - Le Directeur Général des Chemins de fer et des Transports au ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme siège au Conseil d'administration en qualité de Commissaire du Gouvernement (2).

.....

---

(1) Le Comité de direction de la S.N.C.F. a été supprimé en application de l'article 1er de la loi du 10 octobre 1940 réorganisant le Conseil d'administration de la S.N.C.F.

(2) Depuis la réorganisation de l'Administration Centrale du ministère des Travaux publics et des Transports opérée par le décret n° 60-891 du 12 août 1960, les fonctions de Commissaire du Gouvernement près le Conseil d'administration de la S.N.C.F. sont exercées par le Directeur des Transports Terrestres.

Le Chef de la Mission de Contrôle Financier des Chemins de fer siège également au Conseil d'administration (1).

Le Commissaire du Gouvernement peut demander l'inscription à l'ordre du jour de telle question qu'il juge utile ; il peut, le cas échéant, provoquer une réunion du Conseil d'administration ou du Comité (2).

Le commissariat du Gouvernement comprend, en outre, des commissaires suppléants et un secrétariat dans les conditions prévues pour l'ensemble des commissariats du Gouvernement près les Comités de Réseau des Chemins de fer de l'Etat et des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

La Société Nationale supportera les frais de fonctionnement du commissariat du Gouvernement qui seront, sauf révision ultérieure, égaux aux chiffres antérieurement fixés pour l'ensemble des commissariats du Gouvernement près les Comités de Réseau des Chemins de fer de l'Etat et des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine par application de l'article 10 du décret-loi du 16 novembre 1926 et de l'article 9 du décret-loi du 1er décembre 1926.

.....

- 
- (1) Ces deux premiers alinéas reproduisent le texte de l'avenant du 30 juillet 1949. Il convient de signaler qu'en application du décret n° 49-996 du 26 juillet 1949, le Chef de la Mission de Contrôle Financier des Chemins de fer, ou son délégué, siège également aux différents Comités ou Commissions constitués au sein du Conseil d'administration de la S.N.C.F. Il doit formuler un avis écrit sur toutes les propositions soumises à ce Conseil relatives au budget d'exploitation et au budget d'investissement, ainsi qu'aux comptes de l'exercice. Il donne obligatoirement son avis sur les investissements de capitaux faits par la S.N.C.F. ou par ses filiales dans les différentes entreprises. Toutes les propositions soumises au Conseil d'administration doivent également être préalablement soumises pour avis au Chef de la Mission lorsqu'elles entraînent, en cours d'exercice, soit une diminution des recettes, soit une augmentation des dépenses. Le Chef de la Mission rend son avis deux jours avant la réunion du Conseil ; il est saisi des affaires dans les mêmes conditions que le Commissaire du Gouvernement conformément à l'article 12 de la présente convention.
- (2) Le Comité de direction de la S.N.C.F. a été supprimé en application de l'article 1er de la loi du 10 octobre 1940 réorganisant le Conseil d'administration de la S.N.C.F.

ART. 12 - Le Commissaire du Gouvernement reçoit, 8 jours au moins avant chaque séance du Conseil d'administration, un rapport écrit sur chacune des affaires soumises au Conseil.

Il pourra être dérogé à cette règle, d'accord entre le Président du Conseil d'administration et le Commissaire du Gouvernement.

ART. 13 - Le Conseil d'administration est investi pour l'administration de la Société Nationale des pouvoirs les plus étendus, dans les conditions qui seront définies par les statuts de la Société.

Il peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs au Comité de direction, dans les conditions qui seront définies par ces statuts (1).

Le Président du Conseil d'administration nomme, sous réserve des dispositions transitoires de l'article 15, le directeur général, le directeur général adjoint et le secrétaire général, sur proposition du Conseil d'administration et sous réserve de l'agrément du ministre des Travaux publics. Il nomme, en outre, les directeurs et principaux chefs de service, sur présentation du directeur général et après avis du Comité de direction (2).

L'agrément du ministre des Finances et des Affaires économiques est en outre requis pour la nomination du secrétaire général (3).

ART. 14 - Il sera mis fin, le 1er janvier 1938, au jeu des dispositions tant des articles 6, 7 et 8 de la convention du 28 juin 1921 que de l'article 1er de l'avenant du 6 juillet 1933.

.....

- 
- (1) Ce deuxième alinéa a été implicitement abrogé par l'article 1er de la loi du 10 octobre 1940, qui a supprimé le Comité de direction de la S.N.C.F. En application de ce même article, toutes les attributions et tous les pouvoirs du Comité sont dévolus au Conseil d'administration qui peut déléguer une partie de ses attributions et pouvoirs au Président du Conseil d'administration.
  - (2) Comme suite à la suppression du Comité de direction, la nomination des directeurs et principaux chefs de service n'est plus subordonnée à aucun avis. Il suffit qu'ils soient présentés par le directeur général (art. 2 de la loi du 10 octobre 1940).
  - (3) Alinéa ajouté par l'avenant du 30 juillet 1949.

TITRE III

-----

DIRECTION ET ORGANISATION DE LA SOCIETE

ART. 15 - Le directeur général est assisté d'un directeur général adjoint. Il est créé, en outre, un poste de secrétaire général.

Le directeur général, le directeur général adjoint et le secrétaire général sont nommés dans les conditions définies à l'article 13.

A titre transitoire, les premiers titulaires seront nommés par décret contresigné du ministre des Travaux publics.

Le directeur général, le directeur général adjoint et le secrétaire général ne peuvent être relevés de leurs fonctions qu'après avis préalable du Conseil d'administration et par l'autorité qui les a désignés. Toutefois, si l'avis du Conseil n'est pas conforme, la décision sera prise par arrêté du ministre ou des ministres dont l'agrément est requis pour leur nomination (1).

Le directeur général est chargé de la nomination et de la promotion du personnel, sous réserve des dispositions de l'article 13.

ART. 16 - Le Conseil d'administration de la Société Nationale aura mission d'arrêter, avant le 30 juin 1938, en fonction de la réforme de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général faisant l'objet de la présente convention, le programme d'un ensemble de mesures tendant à la réorganisation et la simplification des services, qui lui paraîtront génératrices d'économies.

ART. 17 - Le Comité de direction des Grands Réseaux et les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, devront prendre, jusqu'au 1er janvier 1938 et à la requête de la Société Nationale, les mesures nécessaires pour permettre l'organisation des nouveaux services de la Société Nationale sous l'autorité de son Conseil d'administration.

.....

1) La dernière phrase de cet alinéa a été ajoutée par l'avenant du 30 juillet 1949.

TITRE IV

---

EXERCICE DES ACTIVITES DE LA SOCIETE NATIONALE  
ET DISPOSITIONS FINANCIERES (1)

ART. 18 (2) - L'autonomie de gestion est accordée à la Société Nationale, dans les conditions prévues par la présente convention.

A cet effet, les pouvoirs et les contrôles que le ministre des Transports et le ministre de l'Economie et des Finances exercent, à l'égard de la Société Nationale et de son personnel en vertu des textes législatifs et réglementaires en vigueur, feront l'objet d'une révision tendant à les alléger et à les adapter aux nouvelles conditions techniques et économiques de l'exploitation.

Des contrats pluriannuels pourront être passés entre le ministre des Transports, agissant au nom de l'Etat, et la Société Nationale, en vue d'assurer en permanence l'équilibre du budget de celle-ci, de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale ou financière que l'Etat et la Société Nationale conviendront de fixer temporairement, et de prévoir les moyens que chacun d'eux mettra en oeuvre pour en assurer la réalisation (3).

.....

- 
- (1) Intitulé résultant de l'avenant du 27 janvier 1971.
  - (2) Les termes de cet article résultent de l'avenant du 27 janvier 1971. Les dispositions auxquelles ils se substituent et qui avaient déjà été modifiées par les avenants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952 ont été reportées, après nouvelles modifications, à l'article 18 bis.
  - (3) Les dispositions ainsi introduites dans la Convention du 31 août 1937 par l'avenant du 27 janvier 1971 avaient reçu une première application avec le "contrat de programme" constitué par les lettres échangées les 16 et 25 juillet 1969 entre l'Etat et la S.N.C.F. Ce contrat, qui devait initialement s'appliquer aux exercices 1969 à 1973 inclus, a été complété, pour ce qui concerne les investissements, par un nouvel échange de lettres en date des 22 et 30 novembre 1971. Il a fait ultérieurement l'objet, le 30 mars 1974, d'un avenant qui couvre les exercices 1974 et 1975.

(Additif juin 1974)

ART. 18 bis (1) - Le Conseil d'administration arrêtera chaque année, avant le 1er décembre, le budget d'exploitation et le budget d'investissement de l'exercice suivant.

Il pourra procéder à des révisions budgétaires en cours d'année. En tout état de cause, il devra procéder avant le 1er juillet à la révision du budget d'exploitation de l'exercice en cours.

Le budget d'exploitation sera accompagné d'un état répartissant les recettes et les dépenses entre les grandes catégories d'activités de la Société Nationale, notamment les suivantes :

Transports de voyageurs :

- Rapides et express,
- Services omnibus ferroviaires, à l'exception de ceux de la banlieue parisienne,
- Services routiers de substitution,
- Banlieue parisienne.

Transports de marchandises :

- Trains et wagons complets,
- Détail et colis.

Le budget d'exploitation comprendra les éléments du compte d'exploitation générale et ceux du compte de pertes et profits autres que les plus-values de réalisation d'actifs non amortissables, lesquelles constitueront des ressources d'investissement. Toutefois, lorsqu'une cession d'actifs immobiliers

.....

---

(1) Les termes de cet article résultent de l'avenant du 27 janvier 1971 et reprennent, après les avoir profondément modifiées, les dispositions antérieures de l'article 18. Ils se substituent aux stipulations qui, prévoyant la possibilité pour l'Etat de demander à la S.N.C.F. de procéder à un abaissement général de tarifs, avaient été introduites par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifiées par celui du 10 juillet 1952 et qui se trouvent désormais couvertes par les dispositions de portée plus générale reprises à l'article 18 ter ci-après.

constituera l'un des éléments d'une opération d'immobilisation, il pourra être décidé, conformément à la procédure annuelle d'approbation des programmes d'investissement de la Société Nationale et après avis favorable de la Mission de Contrôle Financier, d'affecter la plus-value de réalisation correspondante, dans la limite de son montant, à la couverture directe des dépenses de l'opération (1).

Le budget d'exploitation ne devra faire apparaître aucune insuffisance des recettes par rapport aux dépenses.

Le Conseil d'administration prendra, à cet effet, à l'occasion de l'établissement de ces budgets et chaque fois qu'il l'estimera opportun :

- toutes mesures de nature à réduire les charges de la Société Nationale, notamment, dans les conditions définies au cahier des charges, par la transformation de ces modes d'exploitation, la limitation, ou éventuellement la suppression de certains de ses services, lorsque ces mesures sont justifiées par son intérêt commercial ;

- toutes mesures tarifaires susceptibles d'assurer à la Société Nationale, en l'état du marché des transports, la meilleure rémunération de ses activités sans qu'elles aboutissent à des abus de position dominante.

A partir de l'exercice 1970 et jusqu'à l'exercice 1973 inclus, l'équilibre des budgets annuels d'exploitation de la Société Nationale sera réalisé, s'il y a lieu, au moyen de subventions forfaitaires versées par l'Etat et non révisables, sauf pour l'exercice 1970. Pour cet exercice, le montant de la subvention sera définitivement arrêté au moment de l'établissement du budget révisé.

Le versement de la subvention sera effectué par douzièmes mensuels, valeur du premier jour du mois.

Le budget de chacun de ces exercices sera établi en comprenant une provision spéciale pour imprévus s'élevant à 100 millions de francs, sans cependant que le total des provisions ainsi constituées et effectivement utilisées au cours des quatre exercices considérés puisse excéder 300 millions de francs.

1) Cette dernière phrase reprend, en substance, les dispositions que l'avenant du 5 juin 1959 avait introduites à l'article 28 de la Convention, article que l'avenant du 27 janvier 1971 a abrogé.

ART. 18 ter (1) - Toute obligation qui serait imposée par l'Etat à la Société Nationale, soit d'assurer certains services ou fournir certaines prestations dans des conditions ou à des prix qu'elle considérerait comme non conformes à son intérêt commercial, soit de créer ou maintenir des moyens en excédent de ceux qu'elle estimerait nécessaires aux besoins de l'exploitation de l'ensemble de son réseau, donnera lieu au versement, par l'Etat, à la Société Nationale, des sommes destinées à la couvrir des charges nettes correspondantes.

La Société Nationale ne pourra être astreinte aux obligations prévues à l'alinéa qui précède qu'autant que le montant de la charge à compenser aura été évalué et que les crédits correspondants auront été inscrits, compte tenu de cette évaluation, au budget du département ministériel intéressé.

Les sommes dues seront versées par acomptes mensuels, valeur quinze de chaque mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats et le règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant, avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

D'autre part, si des collectivités ou organismes publics lui en font la demande, la Société Nationale passera avec ces collectivités ou organismes des conventions qui détermineront les conditions dans lesquelles la Société Nationale acceptera, contre rémunération, de prendre des engagements de même nature que les obligations prévues au premier alinéa du présent article.

ART. 18 quater (2) - Le ministre des Transports, d'accord avec le ministre de l'Economie et des Finances, statuera dans un délai de 6 mois sur les programmes proposés par la Société Nationale en vue de la suppression de services omnibus de voyageurs ou de l'exécution, au moindre coût, de ces services par transfert sur route ou réorganisation de l'exploitation ferroviaire. L'absence de réponse dans ce délai vaudra approbation des propositions de la Société Nationale.

.....

- 
- 1) Les termes de cet article résultent de l'avenant du 27 janvier 1971. Ils se substituent aux dispositions de portée plus restreinte qui prévoyaient la possibilité pour l'Etat de demander à la S.N.C.F. de procéder à un abaissement de tarifs limité à certains transports et qui avaient été introduites par l'avenant du 30 juillet 1949, puis modifiées par celui du 10 juillet 1952.
  - 2) Article introduit par l'avenant du 27 janvier 1971.

Pour les services dont l'Etat aura décidé le maintien dans des conditions d'exploitation déficitaires, la Société Nationale recevra à titre de compensation une indemnité égale à la différence entre la diminution des charges et la diminution des recettes, qui auraient résulté, pour l'ensemble de l'activité de l'entreprise, d'une suppression de ces services éventuellement réorganisés.

Pour les services dont l'Etat aura décidé le transfert sur route, une indemnité sera versée, s'il y a lieu, à titre de compensation, à la Société Nationale pendant une durée de 5 ans. Son montant sera égal à l'excédent sur les recettes du coût du service. A l'expiration des 5 ans, il sera statué sur la suppression ou le maintien des services ainsi que sur leur régime financier.

Les indemnités visées au présent article feront l'objet d'une évaluation dans le budget d'exploitation de chaque exercice. Elles seront versées sur la base de cette évaluation par acomptes égaux en autant de fractions que la période d'application comprend dans l'exercice considéré de mois ou de fractions de mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats. Leur règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

ART. 18 quinquies (1) - En ce qui concerne les services de transport de voyageurs compris dans la région des transports parisiens et dont l'exploitation incombe à la Société Nationale, les obligations et les droits de celle-ci demeurent fixés dans les conditions prévues aux 2ème et 3ème alinéas de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et aux décrets pris pour l'application de ces dispositions.

ART. 19 (2) - Pour les grandes catégories d'activités prévues à l'article 18 bis précédent où la tarification de l'usage des infrastructures applicable aux modes de transport

.....

---

(1) Article introduit par l'avenant du 27 janvier 1971.

(2) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui, après avoir été consacré à l'incorporation progressive de certaines charges d'emprunts dans l'équilibre financier de la S.N.C.F., traitait, depuis l'intervention de l'avenant du 10 juillet 1952, de la contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité.

concurrents ne couvre pas les dépenses afférentes à ces infrastructures, la Société Nationale recevra de l'Etat une contribution forfaitaire à ses dépenses d'entretien et d'exploitation ainsi qu'à ses charges financières et d'amortissement concernant l'infrastructure ferroviaire, en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui que l'Etat applique aux autres modes de transport pour chacune des grandes catégories d'activité en cause.

Cette contribution sera déterminée tous les cinq ans par un arrêté conjoint du ministre des Transports et du ministre de l'Economie et des Finances, la Société Nationale entendue. Cet arrêté fixera le montant de la contribution due pour la première de ces cinq années d'application et la formule de révision qui sera appliquée à ce montant pour calculer les sommes dues pour chacune des quatre années suivantes (1).

Si au cours d'une période quinquennale, la situation de la Société Nationale en matière d'infrastructure venait à être en état de déséquilibre sensible vis-à-vis d'un mode de transport concurrent pour l'une des grandes catégories d'activités visées au premier alinéa, le montant de la contribution serait ajusté en conséquence et fixé par un nouvel arrêté.

ART. 19 bis (2) - La Société Nationale recevra de l'Etat une contribution égale à la moitié de l'ensemble de ses charges relatives aux passages à niveau publics, quel que soit le régime juridique de la voie traversée.

ART. 19 ter (3) - Le versement des sommes dues au titre des articles 19 et 19 bis ci-dessus sera effectué par acomptes trimestriels, valeur du premier jour du trimestre, sur la base du quart des sommes prévues à ce titre au budget initial de la Société Nationale. Le règlement définitif de chaque exercice interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

ART. 19 quater (2) - La Société Nationale recevra de l'Etat une contribution aux charges de retraites égale à la différence entre les deux éléments ci-après :

.....

---

(1) En fait, pour les exercices 1970 à 1973 inclus, le montant de la contribution et ses modalités d'ajustement ont été fixés par la lettre du Ministre des Transports au Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. en date du 16 juillet 1969 et les dispositions ainsi appliquées ont été reconduites pour les exercices 1974 et 1975 par l'avenant du 30 mars 1974 au premier "contrat de programme" conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. dans les conditions prévues au 3ème alinéa de l'article 18 de la Convention.

(2) Article introduit par l'avenant du 10 juillet 1952 et modifié par l'avenant du 27 janvier 1971.

(3) Article introduit par l'avenant du 10 juillet 1952 et modifié par les avenants du 25 octobre 1956 et du 27 janvier 1971.

a) les charges de toute nature afférentes aux prestations diminuées des produits visés au troisième alinéa a) de l'article 39 ci-après ;

b) les cotisations normalisées (part salariale et part patronale) dont le taux est initialement fixé à 40,3 % des salaires soumis à retenue pour la retraite.

Ce taux de 40,3 % variera en fonction de l'évolution des régimes de référence et du régime de retraite du personnel de la Société Nationale, de telle façon que les charges de la Société Nationale soient les mêmes que celles d'une entreprise dont le personnel en activité serait affilié à ces régimes de référence et bénéficierait en sus, aux frais de l'entreprise, d'avantages particuliers.

En cas de révision, le nouveau taux sera fixé, la Société Nationale entendue, par un arrêté conjoint du ministre des Transports et du ministre de l'Economie et des Finances (1).

Le versement des sommes dues sera effectué par acomptes trimestriels, valeur du premier jour du trimestre, sur la base du quart des sommes prévues à ce titre au budget initial de la Société Nationale. Le règlement définitif de chaque exercice interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

ART. 20 - Pour chaque exercice, la Société Nationale fera des propositions au sujet de la somme à lui verser pour couvrir le prix de revient des services rendus par elle, en vertu du cahier des charges, à titre gratuit ou à prix réduits, à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Les premières propositions seront faites au cours du deuxième trimestre de l'exercice 1938.

Cette somme sera arrêtée par le ministre des Travaux publics, d'accord avec les ministres des Finances et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Si cet accord n'est pas intervenu avant le 1er janvier 1939, les prestations faites à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones seront, à partir de cette date, payées par cette Administration aux tarifs commerciaux des prestations analogues.

Dans le but de diminuer le prix de revient visé au premier alinéa du présent article, il pourra être, d'un commun accord entre l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones et la Société Nationale, procédé à une révision des obligations de la Société Nationale à l'égard de cette Administration.

(1) Le taux de 40,3 % a été porté, par arrêté du 16 juin 1971 (J.O. du 29 juin 1971) à 40,55 % à compter du 1er août 1970.

ART. 20 bis(1) - Toutes obligations de transporter à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui sont ou pourront être imposées à la Société Nationale par voie législative ou réglementaire donneront lieu au versement par l'Etat, à la Société Nationale, des sommes destinées à la couvrir des charges correspondantes.

Sont exceptés des dispositions qui précèdent, indépendamment des transports visés à l'article 20 ci-dessus, les transports de troupes et de matériel militaire, naval ou aérien, effectués à la demande du Gouvernement, les transports de militaires ou marins voyageant, pour les besoins du service, en détachement ou en unités constituées, et les transports d'animaux pour le compte de l'autorité militaire. Ces transports seront exécutés et rémunérés conformément aux dispositions du cahier des charges.

Les indemnités visées au premier alinéa feront l'objet d'une évaluation dans le budget d'exploitation de chaque exercice. Elles seront versées sur la base de cette évaluation par acomptes égaux en autant de fractions que la période d'application comprend, dans l'exercice considéré, de mois ou de fractions de mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats. Leur règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

ART. 20 ter (2) -

ART. 20 quater (3) - La comptabilité de la Société Nationale sera tenue suivant les usages du commerce et de l'industrie et dans les conditions fixées par un arrêté conjoint du ministre des Transports et du ministre de l'Economie et des Finances, pris sur proposition de la Société Nationale en vertu du décret n° 47-2051 du 22 octobre 1947 tendant à l'application du Plan comptable général dans les établissements publics à caractère industriel et commercial et dans les sociétés d'économie mixte.

.....

- 
- 1) Article introduit par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifié par les avenants du 10 juillet 1952 et du 27 janvier 1971.
  - 2) L'article 20 ter a été supprimé par l'avenant du 27 janvier 1971. Introduit par l'avenant du 30 juillet 1949, il prévoyait, depuis l'intervention de l'avenant du 10 juillet 1952, l'écêtement des versements incombant à l'Etat, en exécution des dispositions des articles 18 bis, 19, 19 bis et 19 quater telles qu'elles résultaient de cet avenant du 10 juillet 1952, dans le cas où ces versements auraient eu pour conséquence de mettre en excédent le compte d'exploitation.
  - 3) Article introduit par l'avenant du 10 juillet 1952 et modifié par l'avenant du 27 janvier 1971.

Elle devra distinguer l'exploitation des services de transports (exploitation principale) de l'exploitation des services annexes.

Pour l'exploitation principale, elle devra comporter une comptabilité analytique répartissant les dépenses par objet et fournissant les données nécessaires au calcul des coûts et à la détermination des résultats d'exploitation de chacune des grandes catégories d'activités visées à l'article 18 bis ci-dessus.

La Société Nationale tiendra un compte annuel de ses opérations de gestion et un compte annuel de ses opérations en capital, chacun de ces comptes enregistrant respectivement les éléments portés soit au budget d'exploitation, soit au budget d'investissement, conformément aux dispositions de l'article 18 bis ci-dessus.

Aussitôt après la tenue de l'Assemblée Générale annuelle prévue à l'article 6 ci-dessus, qui statuera sur le bilan et les comptes présentés, la Société Nationale transmettra ce bilan et ces comptes au ministre des Transports et au ministre de l'Economie et des Finances.

Les sommes dues en exécution, soit du présent titre, soit du cahier des charges, seront fixées définitivement par arrêté du ministre des Transports en accord avec le ministre de l'Economie et des Finances et après vérification par la Mission de Contrôle Financier.

Les comptes de la Société Nationale seront arrêtés selon la même procédure et au vu du rapport de la Commission de Vérification des Comptes des Entreprises publiques (1).

ART. 21 (2) -

.....

- 
- 1) et non plus, comme antérieurement, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer qui, en vertu de l'article 3 du décret du 7 avril 1971 portant approbation de l'avenant du 27 janvier 1971, cesse d'être compétente pour l'examen des comptes du réseau principal de la S.N.C.F. à partir de l'exercice 1970.
  - 2) C'est article, qui avait trait à la tenue du "compte conventionnel d'exploitation" et dont la rédaction résultait des modifications apportées à la convention du 31 août 1937 par la loi du 30 novembre 1941 ainsi que par les avenants des 30 juillet 1949, 10 juillet 1952 et 25 octobre 1956, a été supprimé par l'avenant du 27 janvier 1971. La comptabilisation des "opérations de gestion" est désormais réglée par le quatrième alinéa de l'article 20 quater ci-dessus.

ART. 22 (1) -

ART. 23 (2) - Le Conseil d'administration de la Société Nationale fixera le montant des dotations d'amortissement et des provisions de renouvellement à constituer chaque année au titre des frais d'établissement et des immobilisations du domaine concédé.

Ce montant sera calculé, en fonction des durées de vie normales des immobilisations, par référence aux dispositions fiscales de droit commun applicables aux entreprises ayant réévalué leur bilan et dans les limites fixées par ces dispositions.

ART. 23 bis (3) - Les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel naval sont considérées comme des dépenses d'exploitation dans la mesure où elles n'excèdent pas le montant d'une annuité de renouvellement calculée comme il est indiqué ci-après, augmenté des disponibilités d'un fonds de renouvellement du matériel naval.

L'annuité sera fixée par le Conseil d'Administration conformément aux usages de la Marine marchande.

.....

- 
- (1) L'article 22, qui visait le prélèvement de 10 % sur les dépenses publiques institué par le décret du 25 juillet 1939, a été abrogé par l'avenant du 30 juillet 1949, le prélèvement en question ayant été supprimé par la loi du 14 septembre 1948.
- (2) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui avait déjà été modifié par les avenants des 30 juillet 1949, 10 juillet 1952 et 25 octobre 1956. Elle concerne l'ensemble des immobilisations de la S.N.C.F. autres que le matériel naval (dont le renouvellement demeure régi par l'article 23 bis ci-après), alors que, précédemment, l'article 23 intéressait le seul renouvellement du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, la détermination des dotations d'amortissement et de renouvellement des installations fixes procédant du jeu combiné des articles 21 et 28, désormais supprimés.
- (3) Article introduit par l'avenant du 10 juillet 1952.

Lorsque, pour un exercice donné, les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel naval seront inférieures au montant de l'annuité ainsi fixée, la différence sera versée au fonds susvisé en vue de son utilisation ultérieure pour la couverture des dépenses de même nature.

Lorsque, pour un exercice donné, les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel naval seront supérieures au montant de l'annuité ainsi fixée, augmenté des disponibilités du fonds de renouvellement, le surplus sera considéré comme une dépense complémentaire de premier établissement.

ART. 24 (1) - Si, en fin d'exercice, le compte de pertes et profits de la Société Nationale, après constitution éventuelle de la provision pour impôts et affectation à la couverture des investissements des plus-values de réalisation d'actifs non amortissables, fait apparaître un bénéfice, celui-ci sera :

- en premier lieu, utilisé à la compensation des déficits reportés,
- ensuite affecté à un compte de réserve spéciale à concurrence des plus-values de réalisation d'actifs amortissables, puis à un compte de réserve ordinaire jusqu'à ce que son solde atteigne 10 % du montant des produits d'exploitation de l'exercice,
- enfin, pour le solde éventuel, affecté comme il en sera décidé par l'Assemblée générale.

Si le compte de pertes et profits fait, au contraire, apparaître un déficit, ce dernier sera :

- en premier lieu, couvert par un prélèvement sur les disponibilités du compte de réserve ordinaire, visé à l'alinéa précédent,
- à défaut, reporté à nouveau.

---

1) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui avait déjà été modifié par les avenants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952. Elle concerne, à la fois, l'affectation du bénéfice éventuel du compte de pertes et profits et la couverture du déficit éventuel de ce compte, alors que, précédemment, ce dernier point relevait de l'article 25, l'article 24 traitant de la seule utilisation du solde créditeur du "compte conventionnel annuel d'exploitation".

ART. 24 bis (1) -

ART. 25 (2) - Pour les exercices au titre desquels est prévu le versement par l'Etat à la Société Nationale de la subvention forfaitaire visée à l'article 18 bis ci-dessus, le montant de cette subvention sera ajouté aux produits d'exploitation, étant précisé que, pour l'application des dispositions de l'article 24 ci-dessus :

- s'il devait en résulter, à la fin de l'un des exercices 1970 à 1972, un solde excédentaire, la subvention allouée pour cet exercice serait transformée dans la double limite de cet excédent et d'un montant de 100 millions de francs, en une avance de l'Etat à valoir sur la subvention forfaitaire de l'exercice suivant ;
- s'il devait, au contraire, en résulter, à la fin de l'un des exercices 1971 à 1973, un solde encore déficitaire, l'avance ci-dessus visée, éventuellement constituée à la fin de l'exercice précédent, serait transformée en subvention dans la limite du montant de ce déficit ;
- s'il subsiste, à la fin de l'exercice 1973, un solde résiduel de ladite avance, ce solde sera transformé en subvention et ajouté à ce titre aux produits de cet exercice.

ART. 26 (3) - Indépendamment des ressources destinées à faire face à ses besoins de trésorerie, la Société Nationale ne pourra emprunter qu'en vue de :

.....

- 
- (1) Cet article, qui fixait les conditions de placement et d'utilisation des disponibilités des fonds de renouvellement et de réserve, a été supprimé par l'avenant du 27 janvier 1971. Il avait été introduit par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifié par celui du 10 juillet 1952.
  - (2) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui avait déjà été modifié par les avenants du 30 juillet 1949 et du 10 juillet 1952. Les dispositions auxquelles elle se substitue, qui avaient trait aux conditions suivant lesquelles devait être apuré le déficit éventuel du "compte conventionnel annuel d'exploitation", sont devenues sans objet, les modalités d'apurement du compte de pertes et profits étant réglées par la rédaction nouvelle de l'article 24.
  - (3) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui avait déjà été modifié par la loi du 30 novembre 1941 (cf. à ce sujet le renvoi afférent à l'avant-dernier alinéa de l'article 31 ci-après) et par l'avenant du 10 juillet 1952.

- 1) couvrir ses dépenses d'investissement non couvertes par des ressources d'autofinancement, ainsi que la variation en valeur de ses approvisionnements,
- 2) procéder au remboursement, à la consolidation ou à la conversion des emprunts couvrant les dépenses visées au 1) ci-dessus.

Le montant des emprunts à faire aux deux titres ci-dessus ainsi que l'accroissement éventuel du montant des emprunts de trésorerie seront fixés annuellement par le ministre de l'Economie et des Finances (1).

ART. 27 (2) -

ART. 28 (3) -

ART. 28 bis (4) - Deux avances d'actionnaires de 500 millions de francs chacune seront consenties par l'Etat à la Société Nationale respectivement en 1970 et en 1972 par transformation de prêts et avances de l'Etat portant intérêt. Ces avances, qui seront bloquées jusqu'au 31 décembre 1982, porteront intérêt au taux de 4,5 %.

.....

- 
- (1) Cet alinéa remplace les dispositions relatives aux modalités de fixation du montant des emprunts à émettre par la S.N.C.F. qui, antérieurement à l'intervention de l'avenant du 27 janvier 1971, figuraient à l'article 28, désormais supprimé.
  - (2) Cet article, qui était relatif aux avances de trésorerie susceptibles d'être versées par l'Etat à la S.N.C.F. en cours d'exercice, a été abrogé par l'avenant du 27 janvier 1971.
  - (3) D'abord modifié par les avenants des 30 juillet 1949, 10 juillet 1952 et 5 juin 1959, cet article, qui rassemblait les dispositions relatives à la tenue du "compte conventionnel annuel d'établissement et d'approvisionnements" ainsi qu'aux conditions de couverture des dépenses portées à ce compte, a été abrogé par l'avenant du 27 janvier 1971. Les dispositions comptables applicables aux "opérations en capital" figurent désormais aux articles 18 bis, 20 quater, 23, 23 bis et 26.
  - (4) Les termes entièrement nouveaux de cet article résultent de l'avenant du 27 janvier 1971. Les dispositions auxquelles ils se substituent concernaient la procédure d'établissement du budget d'investissement ; elles avaient été introduites par l'avenant du 10 juillet 1952 qui avait repris, en les aménageant, celles des deux premiers alinéas du paragraphe A de l'ancien article 41 de la convention. Les dispositions désormais applicables à cette procédure figurent à l'article 18 bis.

ART. 28 ter (1) -

ART. 29 - Si le ministre des Finances leur en fait la demande, les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi émettront, jusqu'au 1er janvier 1943, des emprunts pour la couverture de tout ou partie des dépenses visées à l'article 28 (2). Elles en assureront, dans les conditions prévues à l'article 30, la gestion et le service et seront remboursées des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées qui correspondent à ces emprunts.

ART. 30 - Jusqu'à l'expiration de leurs concessions respectives, les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, assureront la gestion et le service des emprunts émis par elles ou par le Syndicat de Grande Ceinture avant le 1er janvier 1938, soit pour leur compte, soit pour celui de l'Etat.

Toutefois, à partir du 1er janvier 1943, la Société Nationale pourra, au 1er janvier de chaque année, et moyennant un préavis d'un an, prendre la gestion et le service desdits emprunts (3).

.....

- 
- (1) Cet article, qui avait trait à l'approbation, par le Ministre des Transports, des projets d'investissement de la S.N.C.F., a été supprimé par l'avenant du 27 janvier 1971, le contrôle a priori de l'Etat devant être désormais limité aux seuls grands projets concernant l'infrastructure, suivant des dispositions appelées à figurer au nouveau cahier des charges visé à l'article 40 de la convention. Il avait été introduit par l'avenant du 10 juillet 1952 par transfert, après aménagement, de dispositions figurant antérieurement dans le paragraphe B de l'ancien article 41.
- (2) Cet article a été supprimé par l'avenant du 27 janvier 1971. Il s'agissait, en l'espèce, des dépenses d'établissement et de la variation en valeur des approvisionnements de la S.N.C.F.
- (3) La S.N.C.F. a fait usage de la faculté qui lui était reconnue par cet alinéa : elle a pris, à la date du 1er janvier 1943, la gestion et le service des emprunts émis par les Compagnies et par le Syndicat de Grande Ceinture. Il convient de signaler, en outre, qu'une loi du 21 février 1944 a ratifié la substitution, à compter du 1er mars 1944, de la S.N.C.F. à la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest en liquidation comme débitrice et gestionnaire des emprunts émis par ladite Compagnie.

En toute hypothèse, à partir de l'expiration de la concession de chaque Compagnie et jusqu'au 31 décembre 1982, la gestion et le service des emprunts dont ladite Compagnie avait la charge seront assurés par la Société Nationale.

Le service des emprunts émis par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat sera assuré directement par le Trésor (1).

Les Compagnies, tant qu'elles assureront la gestion et le service de leurs titres, d'une part, et le Trésor, d'autre part, recevront de la Société Nationale, la veille de chaque échéance, une somme représentant les charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc ...) dûment justifiées de ces emprunts.

Par dérogation aux dispositions du sixième alinéa de l'article premier de la présente convention, chacune des Compagnies, pour les titres émis ou pris en charge par elle, et le Trésor, pour les titres des Chemins de fer de l'Etat, conserveront les fonds représentant, au 31 décembre 1937, les arriérés sur coupons et remboursements de ces titres, ainsi que les soldes de tous autres comptes relatifs aux opérations de titres en cours.

La Société Nationale assurera, dès le 1er janvier 1938, la gestion et le service des emprunts émis par l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

ART. 31 - Les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, émettront, s'il y a lieu, chacune pour la part qui la concerne, des emprunts pour la couverture des dépenses d'établissement, y compris les dépenses rattachées (2), effectuées à une date antérieure au 1er janvier 1938 et non couvertes à cette date, ainsi que, si le ministre des Finances leur en fait la demande, pour la couverture des montants des insuffisances d'exploitation antérieures à la même date, non encore couverts par des émissions d'obligations ou de bons des Réseaux.

.....

1) Dérogant aux dispositions de cet alinéa, la loi du 24 juin 1941 a confié à la S.N.C.F. le service des emprunts émis par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat. L'arrêté du 12 novembre 1941 a fixé au 1er avril 1942 la date d'entrée en vigueur de cette réforme.

2) Il faut entendre, par "dépenses rattachées", les dépenses afférentes aux approvisionnements et aux participations financières. La définition en était donnée par le premier alinéa de l'article 28 de la convention dans sa rédaction antérieure à l'intervention de l'avenant du 10 juillet 1952.

Les Compagnies et les Administrations susvisées émettront également, si le ministre des Finances leur en fait la demande, des emprunts pour le remboursement, la consolidation ou la conversion de leurs emprunts existant au 1er janvier 1938 ou des emprunts émis par elles postérieurement à cette date pour la couverture des dépenses d'établissement ou des insuffisances d'exploitation antérieures à cette même date.

La faculté donnée au ministre des Finances en vertu de l'alinéa précédent prendra fin à partir de la date à laquelle la Société Nationale assurera la gestion et le service desdits emprunts (1).

La gestion et le service des emprunts visés aux deux alinéas précédents, ainsi que le remboursement des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc ...) dûment justifiées qui correspondent à ces emprunts, seront assurés dans les conditions prévues à l'article 30.

ART. 32 - La Société Nationale recevra de l'Etat des annuités dont le total devra couvrir :

1°) Les charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc ...) dûment justifiées des emprunts émis avant le 1er janvier 1938 par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que par les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, pour la couverture de dépenses d'établissement ou d'insuffisance d'exploitation incombant à l'Etat, soit au titre du Budget ou de la Caisse autonome d'amortissement, soit au titre des charges d'insuffisances 1921 - 1925.

2°) Les charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc ...) dûment justifiées des emprunts nouveaux émis à partir du 1er janvier 1938 pour la couverture des dépenses

.....

---

(1) En fait, les Compagnies ont, par lettre du 31 octobre 1941, accepté de laisser à la S.N.C.F. le soin d'effectuer sous sa propre signature le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts émis par elles, consentant ainsi à ce que la gestion et le service des emprunts qui seraient convertis leur soient éventuellement enlevés avant le 1er janvier 1943, date à partir de laquelle, en vertu du 2ème alinéa de l'article 30, la S.N.C.F. devait avoir la faculté, qu'elle a exercée en fait à cette date, de reprendre la gestion et le service de leurs emprunts. C'est cet accord qui avait justifié l'intervention de la loi du 30 novembre 1941, laquelle avait, notamment, modifié une première fois l'article 26 de la convention du 31 août 1937, inoluant dans les possibilités d'emprunt de la S.N.C.F. les opérations d'émission consécutives au remboursement, à la consolidation ou la conversion des emprunts des Réseaux ainsi que des siens propres.

remboursables d'établissement ou d'insuffisance d'exploitation antérieures à cette date et non encore couvertes à cette même date.

Ces annuités seront versées à la Société Nationale en autant de fractions qu'il sera nécessaire, suivant des modalités à déterminer d'accord avec les ministres des Travaux publics et des Finances.

Le montant des annuités sera modifié pour faire état des arrêtés définitifs des comptes des anciens Réseaux jusqu'à l'exercice 1937 inclus, ainsi que des remboursements et conversions intervenus sur les emprunts à la charge desquels ces annuités doivent faire face.

Par ailleurs, la Société Nationale recevra de l'Etat - ou lui paiera - toutes autres annuités prévues par les conventions antérieures.

ART. 33 (1) - Les emprunts émis ou pris en charge par la Société Nationale bénéficient de la garantie de l'Etat.

Les types des bons ou obligations émis par la Société Nationale sont fixés par un arrêté du ministre des Finances et des Affaires économiques (2).

ART. 34 - Les charges des emprunts émis, soit par les Compagnies et les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, soit par la Société Nationale, dont la période d'amortissement dépasserait le 31 décembre 1932, seront, à partir de cette date, supportées par l'Etat.

La durée de ceux de ces emprunts qui seront émis à partir du 1er janvier 1938 ne sera en aucun cas supérieure à 60 ans.

.....

(1) Nouvelle rédaction résultant de l'avenant du 10 juillet 1952.

(2) Les dispositions de cet alinéa figuraient, avant l'intervention de l'avenant du 10 juillet 1952, à l'article 28, in fine.

ART. 35 (1) -

ART. 36 (2) - Il est alloué au personnel de la Société Nationale et à son Conseil d'administration des primes liées aux résultats financiers de l'exploitation.

Pour un exercice donné, le montant de la prime allouée au personnel autre que le personnel dirigeant est fonction de la différence entre, d'une part, le total des charges figurant dans les comptes de charges par nature de la Société Nationale (tous comptes de classe VI) à l'exclusion des primes visées au présent article et, d'autre part, les recettes de trafic, taxes comprises figurant dans ses comptes de produits par nature (compte 70 de la classe VII).

Si les charges définies à l'alinéa précédent sont inférieures ou égales aux recettes de trafic définies au même alinéa, la prime est égale aux sept millièmes et demi de ces recettes.

Si, à l'inverse, ces charges présentent un excédent par rapport à ces recettes de trafic, la prime a pour valeur une somme égale à un millième de ces recettes, divisée par le rapport de cet excédent aux mêmes recettes de trafic, sans que son montant puisse dépasser les sept millièmes et demi de ces recettes.

La prime allouée au personnel dirigeant et au Conseil d'administration est égale aux dix centièmes de la prime allouée au personnel autre que le personnel dirigeant.

Un arrêté conjoint du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et du ministre des Finances et des Affaires économiques, sur la proposition de la Société Nationale, fixe le mode de répartition des primes entre les ayants droit et détermine les règles applicables en cas de rectification de comptes sur exercices clos.

.....

- 
- 1) Cet article a été abrogé à dater du 1er janvier 1949 par l'avenant du 30 juillet 1949 : ses dispositions, qui posaient les principes suivant lesquels devaient être tenue la comptabilité de la S.N.C.F. et imputées certaines dépenses, avaient été, en effet, reprises, après modification, aux articles 20 ter et 21 (B, b, 2°). Après l'intervention de l'avenant du 10 juillet 1952, on les retrouvait, mais à nouveau modifiées, aux articles 20 quater, 21 (B, a, in fine) et 23. Les stipulations relatives à la tenue des comptes sont, depuis l'intervention de l'avenant du 27 janvier 1971, rassemblées à l'article 20 quater.
  - 2) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui avait déjà été modifié par les avenants des 10 juillet 1952 et 25 octobre 1956.

ART. 37 (1) - Dans le cas où interviendrait inopinément un fait remettant en cause l'un des éléments substantiels des dispositions du présent titre, le ministre des Transports, le ministre de l'Economie et des Finances et la Société Nationale examineront sans délai les modifications à apporter le cas échéant à ces dispositions.

ART. 37 bis (2) - Les stipulations du présent titre, relatives notamment au droit à compensation de la Société Nationale pour les obligations qui lui seront imposées par l'Etat, ont été convenues dans le cadre de la réglementation prise en vertu des traités instituant les Communautés économiques européennes. Le montant des compensations sera conforme à celui résultant de l'application des règles communautaires.

Dans le cas où certaines de ces stipulations ne seraient plus en harmonie avec les dispositions qui seraient édictées ultérieurement sur le plan communautaire, l'Etat et la Société Nationale y apporteront les modifications nécessaires.

## TITRE V

-----

### DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 38 - Tous les agents des Grands Réseaux en activité de service au 31 décembre 1937 seront incorporés, à partir du 1er janvier 1938, dans les cadres du personnel de la Société Nationale, avec la même échelle, le même échelon et la même ancienneté que ceux dont ils jouissaient sur leur Réseau.

Le personnel des Compagnies et Administrations contractantes en activité de service au 31 décembre 1937 sur des Réseaux autres que les Grands Réseaux de la Métropole conservera les mêmes facultés d'intégration ou de réintégration dans les cadres de la Société Nationale que celles dont il eût joui vis-à-vis de la Compagnie ou de l'Administration intéressée.

Le temps de service, sur leur ancien Réseau, des agents incorporés dans les cadres de la Société Nationale comptera, au même titre que celui de leurs services postérieurs, pour la détermination de leurs droits à la retraite.

Les Compagnies pourront demander à la Société Nationale, moyennant le remboursement des charges y afférentes, de détacher auprès d'elles le personnel qui sera nécessaire au fonctionnement

.....

1) Cet article, dont la rédaction initiale avait été complétée en application de la loi du 4 mars 1944, avait été abrogé, à dater du 1er janvier 1952, par l'avenant du 10 juillet 1952, ses dispositions ayant été reprises, après modification, au dernier alinéa de l'article 36 ci-dessus. L'avenant du 27 janvier 1971 lui a donné un nouveau contenu.

2) Article introduit par l'avenant du 27 janvier 1971.

de leurs services, étant entendu que les opérations de liquidation des comptes du Domaine public pour les exercices 1937 et antérieurs incomberont à la Société Nationale.

ART. 39 - La Société Nationale prendra possession de l'ensemble des avoirs des caisses de retraites et des caisses de pensions-accidents, à la date du 1er janvier 1938, tels qu'ils se trouveront à cette époque.

Elle affectera ces avoirs, à due concurrence, d'une part, à la constitution d'un fonds de réserve unique pour les pensions de retraites du personnel et, d'autre part, à la constitution d'un fonds de réserve unique pour les pensions-accidents. Elle sera substituée à chacun des Réseaux dans tous les droits et obligations de celui-ci.

Les charges de toute nature afférentes aux prestations de retraites (arrérages, remboursements de retenues, allocations de réforme, taxes sur les pensions, cotisations diverses et frais de gestion) seront couvertes :

- a) par les produits du placement du fonds de réserve pour les pensions de retraite et par les dons et legs ;
- b) par la cotisation normalisée de la Société Nationale (part patronale et part salariale) visée à l'article 19 quater ;
- c) par la contribution de l'Etat, visée également audit article.

Le budget annuel de la Caisse des Retraites figurera en annexe du budget d'exploitation visé à l'article 18 bis ci-dessus (1).

Les agents des Compagnies de l'Est, de Paris à Orléans, et du Midi, affiliés au 31 décembre 1937 aux caisses de prévoyance de ces Réseaux, continueront à être placés sous le régime de ces caisses, la Société Nationale se substituant auxdites Compagnies dans leurs relations avec les caisses de prévoyance en question.

ART. 40 (2) - Un nouveau cahier des charges adapté au régime de l'autonomie de gestion conféré à la Société Nationale par la présente convention sera établi et approuvé, la Société Nationale entendue, par décret en Conseil d'Etat.

- 
- 1) Le texte de cet alinéa et de celui qui précède a été substitué par l'avenant du 27 janvier 1971 au contenu initial du troisième alinéa de cet article 39.
  - 2) Rédaction résultant de l'avenant du 27 janvier 1971. Dans sa version primitive, cet article 40 confirmait à l'égard de la S.N.C.F. et de son personnel les droits et pouvoirs que les ministres chargés des Transports et des Finances détenaient vis-à-vis des Grands Réseaux et de leur personnel et il posait les principes qui ont présidé à l'élaboration du premier cahier des charges de la Société Nationale ainsi qu'à ses modifications ultérieures.

Le nouveau cahier des charges dont il est ainsi question a été approuvé par le décret n° 71-1024 du 23 décembre 1971.

Les dispositions du nouveau cahier des charges qui ne répondraient plus, à un moment donné, à la situation du Chemin de fer, pourront être modifiées sur proposition de la Société Nationale et par décret rendu en Conseil d'Etat.

Les dispositions du cahier des charges approuvées par décret en date du 31 décembre 1937 et modifiées resteront en vigueur jusqu'à l'intervention du nouveau cahier des charges dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux stipulations de la présente convention.

ART. 41 (1) -

ART. 42 (2) -

ART. 43 - Seul pourra être poursuivi l'établissement des lignes ou sections de lignes nouvelles déjà concédées ou déclarées d'utilité publique et dont les travaux de construction proprement dits sont entrepris à la date de la présente convention ; pour ces lignes ou sections de lignes la construction sera, à partir du 1er janvier 1938, effectuée aux conditions définies par la convention de concession ou par l'acte déclaratif d'utilité publique, la Société Nationale se substituant à la Compagnie ou à l'Administration intéressée.

Pour toute ligne ou section de ligne nouvelle autre que celles définies à l'alinéa précédent, les conditions d'établissement et de financement seront, dans chaque cas, fixées par une convention à intervenir entre l'Etat et la Société Nationale.

ART. 44 - L'Etat reconnaît aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, la pleine propriété et la libre disposition de leurs domaines privés respectifs, sauf redressements à provenir des arrêtés définitifs des comptes et sous les réserves suivantes :

.....

- 
- (1) Cet article, déjà modifié par l'avenant du 30 juillet 1949, a été abrogé par l'avenant du 10 juillet 1952, ses dispositions ayant été alors reprises après nouvelle modification, aux articles 20 quater, 28, 28 bis et 28 ter. Ces dispositions, après avoir été encore aménagées, ont été insérées, par l'avenant du 27 janvier 1971, dans les articles 18 bis et 20 quater.
- (2) Cet article, qui fixait les attributions de la Commission des Marchés des Chemins de fer à l'égard des contrats conclus par la S.N.C.F., a été abrogé par l'avenant du 27 janvier 1971, la Société Nationale étant ainsi soustraite, depuis l'intervention de cet avenant, au contrôle exercé par ladite Commission.

Les biens des domaines privés qu'après un examen de concert avec les Compagnies, la Société Nationale estimera nécessaires à l'exploitation du Chemin de fer seront transférés à cette Société dans les conditions de l'alinéa ci-après.

Ces biens seront, à défaut d'accord, déterminés pour chaque Compagnie par un Collège arbitral composé d'un expert désigné par la Compagnie intéressée, d'un expert désigné par la Société Nationale avec l'agrément du ministre des Travaux publics et d'un arbitre désigné par le premier président de la Cour de Cassation. Ce Collège fixera le montant de l'indemnité qui sera due du fait du transfert de ces biens à la Société Nationale. La sentence arbitrale sera susceptible d'un recours de plein contentieux devant le Conseil d'Etat.

A partir du 1er janvier 1938, la Société Nationale prendra en location les immeubles ou locaux appartenant aux domaines privés des Compagnies et actuellement affectés, soit au service du Chemin de fer, soit au logement de ses agents, soit au logement d'agents des services publics connexes. Cette location se fera aux conditions en vigueur au 31 décembre 1937. Toutefois, il pourra être procédé à des révisions basées sur les prix de location des immeubles analogues et de situation comparable. En cas de désaccord, le Collège arbitral consulté statuera dans les conditions de l'alinéa précédent. Ladite location ne prendra fin, s'il y a lieu et sauf accord amiable entre les parties, que par cession desdits immeubles au profit de la Société Nationale dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent et au plus tard au 31 décembre 1955.

ART. 45 - Les Compagnies renoncent à tous recours contre les arrêtés ministériels pris avant le 1er septembre 1937 et clôturant définitivement leurs comptes d'exercices. Elles abandonneront, en conséquence, toutes instances en cours, se désistant de leurs pourvois, et supporteront les frais de ces désistements.

Par contre, il ne sera apporté aux comptes d'exercices n'ayant pas encore donné lieu à arrêtés ministériels définitifs d'autres redressements à la charge des Compagnies que :

- ceux résultant de l'application, pour lesdits exercices, aux mêmes cas, des décisions incluses dans les arrêtés visés au premier alinéa ;

- ceux qui pourraient éventuellement être la conséquence de contraventions graves aux règles d'imputation dans les comptes, les dépenses non engagées dans l'intérêt direct du Chemin de fer pouvant seules donner lieu à redressements à la charge des Compagnies.

ART. 46 - Sur les sommes prévues à l'article 1er de la convention du 27 juin 1912 passée entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et approuvée par la loi du 13 juillet 1912 et complétée par divers avenants approuvés par les lois des 4 janvier 1920 et 5 avril 1923, la Compagnie du Midi ne sera plus tenue à aucun versement à l'occasion d'avances faites ou à faire à la Société des Voies Ferrées Départementales du Midi.

ART. 47 - L'attribution aux Compagnies des actions dont il est parlé à l'article 2 de la présente convention entraîne renonciation desdites Compagnies aux droits qu'elles tiennent, en ce qui concerne l'indemnité de reprise ou de rachat, des articles 36 et 37 du cahier des charges, tels qu'ils ont été complétés ou modifiés par les conventions de 1883, de l'article 20 de la convention du 28 juin 1921 et de l'article 21 de la même convention, modifié par les articles 6 et 7 de l'avenant du 6 juillet 1933, et plus généralement la renonciation, en faveur de la Société Nationale, aux avantages directs ou indirects résultant des textes antérieurs, à l'exclusion de ce qui concerne les domaines privés dont le sort est réglé par l'article 44 ci-dessus.

Ce règlement implique l'extinction des dettes de garantie arrêtées au 31 décembre 1913 des Compagnies de Paris à Orléans et du Midi et visées au premier alinéa de l'article 19 de la convention du 28 juin 1921.

ART. 48 - Le Syndicat de Petite Ceinture, institué par la convention du 10 décembre 1851, approuvée par le décret du 11 décembre 1851,

Et le Syndicat de Grande Ceinture, institué par la convention du 23 septembre 1875, approuvée par le décret du 3 décembre 1875,

Seront dissous à la date du 31 décembre 1937.

.....

ART. 49 - Sont annulées toutes les dispositions des conventions antérieures contraires à celles de la présente convention.

Fait à Paris, le 31 août 1937, en onze exemplaires, dont un pour l'Administration de l'Enregistrement.

Pour l'Administration des Chemins de fer  
d'Alsace et de Lorraine,

BAUER.

Pour l'Administration  
des Chemins de fer de l'Etat,

GRIMPRET.

Pour la Compagnie des Chemins de fer de l'Est,

MARLIO.

Pour la Compagnie du Chemin de fer du Nord,

Ed. de ROTHSCHILD. René MAYER.

Pour la Compagnie des Chemins de fer  
de Paris à Lyon et à la Méditerranée,

André LEBON.

Pour la Compagnie du Chemin de fer  
de Paris à Orléans,

RICHEMOND.

Pour la Compagnie  
des Chemins de fer du Midi,

P. TIRARD.

Pour le Syndicat du Chemin de fer  
de Grande Ceinture de Paris,

Ed. de ROTHSCHILD.

Pour le Syndicat du Chemin de fer  
de Petite Ceinture de Paris,

André LEBON.

Le Ministre des Travaux publics,

Henri QUEUILLE.

Paris, le 16 juillet 1969

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

à Monsieur LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----

O B J E T : - Réformes concernant la S.N.C.F.

----

Le Gouvernement a jugé qu'il était nécessaire de procéder à une réforme profonde des rapports existant entre l'Etat et la S.N.C.F., des conditions d'exercice de l'activité de la Société et du contenu de sa mission. Les mesures qu'il entend prendre s'inspirent de l'orientation générale de la politique des transports qu'il poursuit, en application de la loi du 5 juillet 1949, et qui doit assurer l'avenir du Chemin de fer en le mettant à même d'exécuter tous les trafics qu'il pourra effectuer au moindre coût pour la collectivité.

Dans ce but, le Gouvernement se propose de définir sur de nouvelles bases ses rapports avec la S.N.C.F., de la libérer des contraintes particulières qui ont pu jusqu'ici peser sur son action commerciale et sa gestion et d'égaliser les charges qu'elle supporte avec celles des modes de transport concurrents, en vue de lui permettre de réaliser son équilibre budgétaire.

De nombreux échanges de vues entre mes représentants, ceux de mon collègue de l'Economie et des Finances et ceux de votre Société ont permis de déterminer, d'un commun accord, les mesures paraissant nécessaires pour aboutir aux objectifs que nous nous fixons dans cette réforme et, en tout premier lieu, à l'équilibre budgétaire de la S.N.C.F. à partir du 1er janvier 1974.

.....

La mise en oeuvre de ces mesures implique une révision des rapports juridiques et financiers existant entre l'Etat et la S.N.C.F. qui se traduira par des modifications substantielles de la convention du 31 août 1957 et du Cahier des Charges. Mais indépendamment de ces textes, le Gouvernement estime indispensable que soient précisées, pour la période d'adaptation de cinq années qui a été jugée nécessaire, les dispositions concernant les activités et la structure de la S.N.C.F. que lui-même d'une part, la Société nationale d'autre part, auront à prendre dans le cadre de la politique générale qu'il entend suivre au cours de cette période en matière de transport.

## I - REFORMES CONCERNANT LES ACTIVITES ET LES STRUCTURES DE LA S.N.C.F.

### A - Service omnibus de voyageurs -

Le déficit des services ferroviaires de transports omnibus et assimilés de voyageurs s'accroît d'année en année et touche plus de 80 % des lignes ouvertes à ces services. La réorganisation de cette activité doit conduire, suivant un examen précis et cas par cas des problèmes de chaque ligne, soit à l'arrêt pur et simple de ces services, soit à leur transfert sur route sous le contrôle et la responsabilité de la S.N.C.F., soit au maintien de l'exploitation ferroviaire après les modifications qui pourraient apparaître nécessaires.

La fermeture ou le transfert sur route de 10 000 kilomètres de services omnibus de voyageurs seront autorisés par l'Etat pendant la période 1969 - 1972. Cet effort sera poursuivi en 1973 et au-delà, les décisions à prendre dépendant en partie de l'évolution du trafic qui sera alors constatée.

D'autre part, des conventions particulières, qui tiendront compte des nécessités de l'aménagement urbain pourront être conclues, sous l'égide de l'Etat, avec les collectivités locales intéressées, en vue d'organiser la desserte des banlieues des métropoles régionales. Elles comporteront la prise en charge par les collectivités contractantes du déficit qui pourrait résulter des obligations découlant de ces conventions et, le cas échéant, une tarification spéciale.

B - Réorganisation d'autres services de la S.N.C.F.

Le Gouvernement ne s'opposera pas aux mesures de réorganisation que la S.N.C.F. décidera de prendre, en particulier dans les domaines ci-après énumérés, en vue, notamment, de limiter la consistance de ces services aux activités pouvant atteindre une rentabilité satisfaisante :

- transport des petits colis, des expéditions de détail, des colis et expéditions "express" : les tarifs, le nombre des localités couvertes à la réception du trafic, le nombre des gares de concentration, le nombre et la consistance des circuits de ramassage et de distribution seront revus de façon que ces services contribuent à améliorer le compte d'exploitation de la S.N.C.F. ;

- fermeture de lignes à faible trafic de marchandises, dans la limite de 5 000 km, avec éventuellement transfert sur route des acheminements terminaux de wagons complets sous la responsabilité et la maîtrise commerciale de la S.N.C.F. ;

- suppression de services voyageurs express et directs assimilés mal utilisés : un programme portant sur 5 millions de kilomètres de parcours annuel sera réalisé avant 1973, dont un million avant la fin de 1969 et 3 millions avant la fin de 1970 ;

- réduction du nombre des établissements commerciaux ;

- regroupement des activités d'entretien et de réparation du matériel ;

- réorganisation et concentration des services administratifs, afin de réduire de façon sensible les effectifs de bureau ;

- développement des techniques d'automatisation dans le domaine du mouvement des trains, des triages et de la sécurité, afin d'aboutir notamment à d'importantes économies d'effectifs, en particulier sur les passages à niveau publics gardés ;

- promotion des méthodes de gestion centralisées du trafic de marchandises par des ensembles électroniques améliorant entre autre la régularité des acheminements ;

- développement rapide de l'utilisation des grands conteneurs afin d'améliorer très sensiblement le prix de revient du transport ferroviaire ;

.....

- étude et mise en oeuvre d'un ensemble de réformes ayant pour but de passer à une structure de commandement plus décentralisée correspondant aux besoins d'une entreprise moderne.

C - Intéressement du personnel à la réalisation du programme de modernisation de l'entreprise.

Pendant la période de rétablissement de l'équilibre budgétaire de la S.N.C.F., un système d'intéressement particulier à son personnel sera organisé de façon à favoriser la réalisation du programme de modernisation et d'adaptation prévu pour ladite période et à tenir compte de l'effort spécial qu'elle implique de la part de ce personnel.

D - Evolution des effectifs de la S.N.C.F.

Compte tenu, d'une part, de l'allègement qu'apportera l'Etat aux obligations de la S.N.C.F. en matière de transports de voyageurs et de marchandises, d'autre part, de la liberté dont elle disposera, dans les conditions fixées ci-dessous, sur le plan de ses structures, de sa gestion, de ses investissements et de ses tarifs et sur la base de la réglementation et de la durée hebdomadaire de travail actuelles, la S.N.C.F. aboutira à l'effectif de 270 000 agents à tous comptes au 31 décembre 1973. Ce résultat sera obtenu, sans modifications des dispositions statutaires dont bénéficie le personnel de la Société Nationale, par une limitation du nombre annuel des embauches au niveau strictement nécessaire pour les trafics qu'il lui faudra assurer dans l'avenir, tout en maintenant un certain courant de recrutement pour éviter un accroissement excessif de l'âge moyen du personnel en service et un blocage de l'avancement des agents.

II - MODIFICATION DES RAPPORTS JURIDIQUES ET FINANCIERS ENTRE L'ETAT ET LA S.N.C.F.

A - Politique tarifaire -

L'Etat ne fera pas opposition aux aménagements tarifaires qui seront effectués par la S.N.C.F. et qui doivent contribuer

.....

à rétablir, dans les meilleurs délais et au plus tard pour l'exercice 1974, l'équilibre financier de l'entreprise par grandes catégories d'activités. Ces aménagements s'effectueront dans le cadre de hausses moyennes modérées.

Dans la poursuite de sa politique tarifaire, la Société Nationale modulera ses prix sur les coûts marginaux des prestations assurées, en ajoutant des péages tenant compte de la situation particulière du marché des transports pour ces prestations, sans qu'ils aboutissent toutefois à constituer des abus de positions dominantes.

Les réductions tarifaires décidées par l'Etat en faveur de certaines catégories de voyageurs continueront à faire l'objet d'indemnités compensatrices calculées selon les principes de l'article 20 bis de la Convention actuelle.

#### B - Liberté de gestion -

La S.N.C.F. jouira d'une liberté de gestion qui lui permettra de procéder à toutes les réformes et réorganisations qu'elle jugera nécessaires pour parvenir à l'équilibre financier et maintenir ultérieurement cet équilibre.

Elle aura la faculté de réorganiser certaines de ses activités par l'emploi d'autres techniques dont elle conservera la maîtrise commerciale (notamment transports mixtes, navettes d'automobiles pour la traversée des tunnels, services d'autocars en remplacement des trains et affrètements routiers dans les conditions fixées par le Ministre des Transports, aérotrain). En particulier, elle pourra assurer elle-même sur route ses services terminaux de marchandises, ou affréter à cet effet des entreprises routières de son choix. Lorsqu'il sera obtenu, le rétablissement de l'équilibre financier permettra, par ailleurs, de libéraliser les possibilités d'affrètement de véhicules routiers par la Société Nationale.

#### C - Investissements -

Les programmes d'investissement de la S.N.C.F. au cours de la période 1969 - 1973 seront déterminés, compte

.....

tenu des données financières, en fonction des objectifs que se sont fixés l'Etat et la Société Nationale.

Ces programmes seront élaborés en conformité avec les directives du Commissariat général au Plan en ce qui concerne le taux de rentabilité minimum des investissements publics. Ils seront arrêtés annuellement selon la procédure en vigueur pour l'approbation des programmes d'investissement des entreprises nationales.

La S.N.C.F. sera ensuite autorisée à rechercher les capitaux extérieurs qui lui seront nécessaires, compte tenu de dotations d'amortissement calculées conformément au principe énoncé au paragraphe F (1er alinéa) ci-après. L'Etat accordera sa garantie aux emprunts qui seront ainsi émis.

L'approbation par le Ministre des Transports de chaque opération particulière ne sera requise que pour les grands projets d'investissement concernant l'infrastructure.

Deux avances d'actionnaire de 500 millions de francs chacune seront consenties à la S.N.C.F. respectivement en 1970 et en 1972, par transformation des prêts antérieurs de l'Etat portant intérêt. Ces avances, qui seront bloquées en compte courant jusqu'au 31 décembre 1982, porteront intérêt au taux de 4,5 %.

#### D - Normalisation des comptes -

Les comptes conventionnels, entre l'Etat et la S.N.C.F. seront normalisés dans le but d'harmoniser les charges supportées par le compte d'exploitation de la Société Nationale avec celles des autres entreprises de transport et d'égaliser ainsi les conditions de concurrence des divers modes de transports.

##### a) Charges de retraites.

L'Etat versera une contribution égale à la différence entre le montant net des charges de retraites et le montant des cotisations normalisées supportées par la S.N.C.F. (part salariale et part patronale).

.....

Les cotisations normalisées supportées par la S.N.C.F. seront fixées par un pourcentage des salaires soumis à retenue pour la retraite. Ce taux, initialement fixé à 40,3 % variera en fonction de l'évolution du régime de référence (régime général de la Sécurité Sociale et régimes complémentaires obligatoires) et de l'assiette des charges de la Caisse des Retraites des cheminots, de telle façon que la S.N.C.F. se trouve dans la même position qu'une entreprise dont le personnel en activité serait affilié au régime de référence et bénéficierait en sus, aux frais de cette entreprise, d'avantages particuliers.

b) Charges des risques maladie et maternité.

Des études seront entreprises au sein de la S.N.C.F. en vue de déterminer une méthode qui permettra, sans subvention de l'Etat, d'aligner la situation de la Société Nationale sur celle d'une entreprise bénéficiant de la péréquation nationale procurée par le régime général de la Sécurité Sociale et dont le personnel reçoit des avantages complémentaires qui restent à la charge du régime particulier.

Dès l'aboutissement de ces études les Ministères de tutelle faciliteront la mise en oeuvre, aussi rapide que possible, de la solution retenue.

c) Dépenses de passages à niveau.

L'Etat versera une contribution égale à 50 % de l'ensemble des charges relatives aux passages à niveau, quels que soient la nature de ces charges et le classement administratif de la voie traversée.

E - Compensation des obligations de service public -

Par la liberté de gestion qui lui sera dorénavant consentie, la S.N.C.F. recevra les moyens de réaménager ses activités en fonction de leur rentabilité pour l'entreprise.

Pour les transports omnibus et assimilés de voyageurs autres que ceux de la région parisienne qui restent soumis au régime de l'ordonnance du 7 janvier 1959, la S.N.C.F. proposera un aménagement progressif de l'ensemble de ses services en vue de leur exécution au moindre coût pour la Société Nationale par des suppressions, des transferts sur route ou le maintien de l'exploitation ferroviaire réorganisée le cas échéant. Ces pro-

.....

positions porteront sur la consistance de chacun de ses services ferroviaires ou routiers dont elle conservera la responsabilité et sur les tarifs à y appliquer. L'Etat statuera sur ces propositions, et compensera, sur la base du coût marginal global, le déficit des services dont il décidera le maintien. Ces compensations seront effectuées en 6 tranches annuelles cumulatives de 5 670 km, les propositions de la S.N.C.F., compte tenu de celles présentées en 1966, devant suivre au minimum ce rythme. Celles de ces compensations qui seront afférentes aux services routiers de remplacement pourront être versées pendant 5 ans. A l'expiration de ce délai, il sera statué sur la suppression ou le maintien de ces services ainsi que sur leur régime financier.

Les obligations qui pourront être faites par ailleurs à la S.N.C.F., en dehors de son intérêt commercial, soit d'entretenir des moyens excédentaires, soit d'assurer certains transports dans des conditions ou à des prix dérogatoires, seront exécutées et rémunérées dans le cadre de conventions particulières conclues entre la S.N.C.F. et les Administrations, collectivités ou organismes intéressés.

F - Budget d'exploitation - Acheminement vers l'équilibre -

La Société Nationale des Chemins de fer Français devra appliquer, à partir de 1970, une comptabilité s'inspirant des normes industrielles usuelles, notamment en matière d'amortissements.

Les budgets des exercices 1970, 1971, 1972 et 1973 seront équilibrés à l'aide de subventions forfaitaires et non révisables. La subvention de 1970 sera fixée avant le 30 juin 1970.

Pour les exercices 1971, 1972 et 1973, la fixation définitive de ces subventions interviendra avant le début de l'exercice. En supposant une évolution suffisamment régulière des conditions économiques, la ligne de conduite sera de réduire par paliers annuels sensiblement égaux, la différence entre la subvention d'équilibre de 1969 et le montant auquel se seraient élevées, pour la même année les mesures nouvelles de normalisation prévues.

.....

Pour chacun des exercices équilibrés à l'aide d'une subvention forfaitaire non révisable, le budget d'exploitation de la S.N.C.F. comportera en dépenses une provision pour imprévus. Pour l'exercice 1970 cette provision s'élèvera à 100 millions de francs. A la clôture de cet exercice, la partie non utilisée sera complétée pour reconstituer la somme de 100 millions de francs et reportée sur l'exercice 1971. Il en sera de même pour chacun des exercices suivants comportant une subvention forfaitaire, étant entendu que le total des sommes inscrites à ce titre ne pourra excéder 300 millions de francs jusqu'à la fin de 1973.

### III - PROGRAMME DU GOUVERNEMENT EN MATIERE DE POLITIQUE GENERALE DES TRANSPORTS.

Les objectifs ainsi poursuivis impliquent la mise en oeuvre par l'Etat, pendant la période d'adaptation jugée nécessaire, d'un ensemble cohérent de mesures dans le domaine de sa politique vis-à-vis des autres modes de transport.

#### A - Transport routier à longue distance.

Pendant la période d'assainissement et de mutation du chemin de fer, la concurrence des transports routiers de zone longue sera maintenue sensiblement au niveau actuel, sous réserve de l'établissement d'indicateurs qui permettront de mesurer les tensions éventuelles sur le marché des transports.

Pour la période ultérieure, il sera veillé à ce que la capacité du transport routier à longue distance soit adaptée en permanence aux besoins de transport et à ce que l'octroi des licences soit mieux lié à la manière dont seront gérées les entreprises routières.

D'autre part, la réglementation en vigueur sera amendée de manière à mieux garantir l'application du principe selon lequel la liberté dont jouissent les transports effectués au moyen de locations exclusives de longue durée est liée à leur caractère de substitut du transport pour compte propre.

#### B - Mise en place d'un système homogène de tarification de l'usage des infrastructures de transport.

Dans le cadre des dispositions d'ensemble destinées à assurer l'égalité de traitement de tous les modes de transport, la S.N.C.F. recevra une contribution à ses charges d'infrastructure calculée par application à chacune de ses

grandes catégories d'activités de règles forfaitaires économiquement équivalentes, pour la tarification de l'usage des infrastructures, à celles qui sont appliquées aux transports en concurrence.

En conséquence :

a) pour les transports de voyageurs.

Compte tenu de la taxation appliquée actuellement aux voitures automobiles, la S.N.C.F. ne bénéficiera d'aucune contribution à ses charges d'infrastructure pour ses transports de voyageurs interurbains. Toutefois, dans la mesure où l'aviation intérieure n'assumerait pas encore en 1971 la prise en charge de ses dépenses d'infrastructure, la S.N.C.F. recevrait une contribution destinée à égaliser sa situation vis-à-vis de ce mode de transport concurrent pour les trafics concernés.

Par ailleurs, la S.N.C.F. recevra des subventions d'équipement afférentes à ses investissements de capacité pour les infrastructures de banlieues urbaines dans la mesure où ces investissements répondraient à des considérations étrangères à son intérêt propre d'exploitant.

b) pour les transports de marchandises.

La Société Nationale des Chemins de fer Français recevra une contribution à la couverture de ses charges d'infrastructure afférentes au trafic des marchandises en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui qui est appliqué aux autres modes de transport dans ce domaine, sous la forme d'un forfait indexé et révisable par périodes quinquennales. L'indexation tiendra compte des progrès de productivité à obtenir par la S.N.C.F. au cours de ces périodes.

Au cas où les régimes de tarification d'usage des infrastructures appliqués aux transports routiers et à la voie d'eau resteraient différents, le trafic ferroviaire en concurrence avec les transports routiers sera pris, par convention, égal aux envois en wagons isolés, et celui en concurrence avec la voie d'eau égal aux envois par plus de 480 t.

La contribution de base forfaitaire qui sera versée à la S.N.C.F. en 1970 s'élèvera à 1 122 millions de francs.

Ce montant a été calculé selon une méthode économiquement équivalente à celle conduisant, pour l'usage des infrastructures routières par les véhicules routiers concurrents du transport ferroviaire, à une tarification au niveau du coût marginal social.

.....

Elle sera ajustée annuellement au cours des années 1971 à 1973 selon la formule suivante, dans laquelle  $K_n$  représente la contribution de l'année  $n$  :

$$K_{n+1} = K_n \left\{ 0,61 \frac{S_n}{S_{n-1}} + 0,23 \frac{E_n}{E_{n-1}} + 0,13 \frac{M_n}{M_{n-1}} \right\}$$

Dans cette formule :

S est l'indice de la masse salariale des cheminots à effectifs constants, glissements catégoriels compris.

E est un indice "prix de travaux entreprise", composé :

à 65 % de l'indice T.P. 344 (voies ferrées)

à 15 % de l'indice T.P. 340 (ouvrages d'art)

à 20 % de l'indice salaire global pondéré des industries mécaniques et électriques

M est un indice "matière" composé :

à 75 % de l'indice "laminés marchands en acier (Lma)"

à 15 % de l'indice "fil de cuivre (Cf)"

à 10 % de l'indice "sciage de sapin (Sa)".

#### C - Egalisation des obligations tarifaires -

Les contraintes imposées aux différents modes de transport pour la formation des prix seront égalisées. La S.N.C.F. ne sera tenue au respect de tarifs homologués que pour les marchandises et dans les secteurs pour lesquels les autres modes de transport seront soumis également à une tarification obligatoire et elle disposera de la même souplesse que ses concurrents, à l'intérieur des fourchettes tarifaires homologuées, sans être soumise à des sujétions particulières, notamment en matière de publicité.

Pour les autres transports, elle appliquera une tarification de référence.

.....

De plus, pour les transports qui seront en concurrence directe avec un autre mode de transport, non soumis à une obligation tarifaire, elle pourra conclure avec sa clientèle des contrats non publiés qui seront communiqués au Ministre des Transports.

#### IV - MISE EN OEUVRE DE CES DECISIONS -

Les modifications de nature juridique de la situation actuelle de la S.N.C.F. qu'implique l'ensemble de ces décisions feront l'objet d'un avenant à la convention du 31 août 1957 et d'une révision du Cahier des Charges de la Société Nationale.

Pendant la période d'adaptation 1969 - 1973, la bonne marche de l'opération et les progrès accomplis en direction des objectifs fixés seront vérifiés chaque année au cours du mois de septembre. Le Ministère des Transports et le Ministère de l'Economie et des Finances procéderont avec la S.N.C.F. à un examen d'ensemble où seront précisés, pour l'exercice suivant, les mesures tarifaires, les gains de productivité permettant d'obtenir progressivement l'équilibre budgétaire de chacune des grandes activités du chemin de fer, en vue de la fixation du montant de la subvention d'exploitation forfaitaire à prévoir en conséquence pour cet exercice et des modalités de financement du programme d'équipement.

Si l'évolution des conditions économiques compromettrait l'exécution des dispositions envisagées, où s'il était établi qu'un programme annuel d'investissement était, pour des raisons financières indépendantes de l'entreprise, incompatible avec les objectifs essentiels poursuivis, l'Etat et la S.N.C.F. procéderaient à un nouvel examen de ces objectifs et des moyens prévus pour les atteindre.

Dans le cas, enfin, où interviendrait inopinément un fait remettant en cause un des éléments substantiels des dispositions envisagées, le Ministre des Transports, le Ministre de l'Economie et des Finances ou la S.N.C.F. pourront demander une réunion immédiate en vue d'examiner les modifications à apporter, le cas échéant, aux engagements définis dans la présente lettre.

Je vous serais obligé de bien vouloir me confirmer votre accord sur l'ensemble de ces dispositions.

Signé : Raymond MONDON