

1

AVENANT A LA CONVENTION MODIFIEE  
DU 31 AOUT 1937 ANNEXEE AU DECRET DU MEME JOUR  
REORGANISANT LE REGIME DES CHEMINS DE FER

-----

Entre le ministre des transports, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes dans les conditions prévues par la Constitution,

d'une part,

Et la Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) représentée par M. André SEGALAT, Président du Conseil d'Administration, et M. Roger COQUAND, Vice-Président du Conseil d'Administration, agissant en exécution des délibérations du Conseil d'Administration en date des 24 juin et 30 septembre 1970,

d'autre part,

Vu les lettres d'adhésion, en date du 30 décembre 1970, de la Société d'investissement de l'Est (précédemment Compagnie des chemins de fer de l'Est), de la Compagnie du Midi, de la Compagnie du Nord, de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans,

Il a été convenu ce qui suit :

Les dispositions de la Convention du 31 août 1937 sont à nouveau modifiées et complétées ainsi qu'il est indiqué ci-après, avec effet à compter du 1er janvier 1970.

Les articles 20 bis, 21, 24 bis, 27, 28, 28 ter et 42 sont supprimés.

L'intitulé du Titre IV et les articles 18, 18 bis, 18 ter, 19, 19 bis, 19 ter, 19 quater, 20 bis, 20 quater, 23, 24, 25, 26, 28 bis, 36 (2ème, 3ème et 4ème alinéas), 39 (3ème alinéa) et 40 sont modifiés comme suit et il est ajouté les articles 18 quater, 18 quinquies, 37 et 37 bis ci-après.

.....

TITRE IV

---

Exercice des activités de la Société nationale  
et dispositions financières

ARTICLE 18 - 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'économie 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.

ARTICLE 18 bis -

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 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.

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 ses 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 500 millions de francs.

#### ARTICLE 18 ter -

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.

#### ARTICLE 18 quater -

Le ministre des transports, d'accord avec le ministre de l'économie 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.

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 au 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.

.....

ARTICLE 18 quinquies -

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.

ARTICLE 19 -

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 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'activités en cause.

Cette contribution sera déterminée tous les cinq ans par un arrêté conjoint du ministre des transports et du ministre de l'économie 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.

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.

ARTICLE 19 bis -

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.

.....

**ARRETE DU 1<sup>er</sup> DECEMBRE 1976**  
relatif au régime spécial de retraite de la  
Société nationale des chemins de fer français  
(S. N. C. F.)

338-0
J. O. 11-12-76
1246 (76/99)

Le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'économie et des finances et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (Transports),

Vu la convention du 31 août 1937 modifiée réorganisant le régime des chemins de fer français, et notamment l'article 19 *quater* relatif à la contribution de l'Etat aux charges de retraites de la Société nationale des chemins de fer français (S. N. C. F.) ;

Vu l'arrêté du 16 juin 1971 fixant le taux des cotisations normalisées applicable à compter du 1<sup>er</sup> août 1970 ;

La société nationale entendue,

**Arrêtent :**

Art. 1<sup>er</sup>. — Le taux des cotisations normalisées mentionnées par l'article 19 *quater* de la convention du 31 août 1937 susvisée est fixé à 42 p. 100 à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1976.

Art. 2. — Le directeur des transports terrestres est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 1<sup>er</sup> décembre 1976.

*Le ministre délégué auprès du Premier ministre  
chargé de l'économie et des finances,*  
MICHEL DURAFOUR.

*Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement  
(Transports),*  
MARCEL CAVAILLÉ.

ARTICLE 19 ter -

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.

ARTICLE 19 quater -

La Société nationale recevra de l'Etat une contribution aux charges de retraites égale à la différence entre les deux éléments ci-après :

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'économie et des finances.

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.

ARTICLE 20 bis -

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 exceptées 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.

#### ARTICLE 20 quater -

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'économie 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.

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'économie 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'économie 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.

ARTICLE 23 -

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.

ARTICLE 24 -

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.

ARTICLE 25 -

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 15 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.

ARTICLE 26 -

Indépendamment des ressources destinées à faire face à ses besoins de trésorerie, la Société nationale ne pourra emprunter qu'en vue de :

- 1) couvrir ses dépenses d'investissement non couvertes par des ressources d'auto-financement, 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'économie et des finances.

ARTICLE 28 bis -

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 %.

.....

ARTICLE 36 -

Les deuxième, troisième et quatrième alinéas sont modifiés ainsi qu'il suit :

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 visés 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.

ARTICLE 37 -

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'économie et des finances et la Société nationale examineront sans délai les modifications à apporter le cas échéant à ces dispositions.

ARTICLE 37 bis -

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.

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.

Fait à Paris, le 27 janvier 1971, en double exemplaire.

Pour la S.N.C.F.,

Le Président  
du Conseil d'Administration,

ANDRE SEGALAT

Le Vice-Président  
du Conseil d'Administration,

Roger COQUAND

Le Ministre des Transports,

Jean CHAMANT

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
CAHIER DES CHARGES

(Texte approuvé par le décret n° 71-1024 du 23 décembre 1971,  
J.O. du 24 décembre 1971)

-----  
ARTICLE PREMIER -

Le présent cahier des charges s'applique au réseau dont la convention du 31 août 1937, approuvée par le décret du même jour, a confié l'exploitation à la Société Nationale des Chemins de fer Français qui sera ci-après désignée sous le nom de "Société Nationale".

La Société Nationale détermine librement les conditions d'entretien et d'exploitation du réseau, ainsi que les prix et conditions applicables au transport des voyageurs et des marchandises, sous réserve des dispositions ci-après.

TITRE PREMIER

-----  
ENTRETIEN ET EXPLOITATION

ART. 2 -

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que les besoins du trafic commercial et la circulation correspondante puissent toujours y être assurés avec facilité et sécurité.

Toutefois, lorsqu'il sera fait application à une ligne ou section de ligne des dispositions de l'article 6 ci-après, l'obligation sus-énoncée sera limitée, soit aux nécessités du service réduit maintenu, soit, si le service est totalement supprimé ou exécuté par un autre mode de transport que le Chemin de fer, aux mesures rendues nécessaires en ce qui concerne le gros oeuvre de l'infrastructure pour assurer la sécurité publique

.....

ou le respect des droits des tiers. Sous réserve des dispositions de l'article 19 ci-après, la Société Nationale pourra en outre décider la suppression des installations rendues inutiles par les transformations apportées dans l'exploitation. Elle devra, lorsqu'il s'agira de dépose de lignes ou de mise à voie unique, en aviser le Ministre des Transports au moins six mois à l'avance.

ART. 3 -

Les grands projets d'investissement en matière d'infrastructure dont les montants unitaires excéderaient les limites fixées par un arrêté du Ministre des Transports seront soumis par la Société Nationale à l'approbation du Ministre. Ces projets devront indiquer la consistance, la rentabilité, l'opportunité, l'utilité des travaux et l'évaluation de la dépense.

Dans le cadre de l'approbation ci-dessus visée et de la réglementation applicable aux entreprises nationales en matière de dépenses d'investissement, la Société Nationale exécutera ses travaux en réglant les modalités.

ART. 4 -

La Société Nationale est dispensée, dans les limites fixées par l'article 10 du décret du 19 janvier 1934 modifié par le décret n° 58-390 du 14 avril 1958, d'établir ou de maintenir les clôtures prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845.

ART. 5 -

Les règlements d'administration publique qui déterminent les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et la sécurité de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent, seront pris la Société Nationale entendue.

Les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Société Nationale.

Les règlements relatifs à l'exploitation du chemin de fer établis par la Société Nationale seront obligatoires, non seulement pour elle, mais encore pour quiconque utilisera l'installation du chemin de fer.

ART. 5 -

I - Sous réserve des dispositions figurant aux articles 18 ter et 18 quater de la convention du 31 août 1937 modifiée, la Société Nationale peut, lorsque ces mesures sont justifiées par son intérêt commercial, modifier, par relations ou catégories de trafic, la consistance de son service et adapter ses activités à l'évolution technique ou économique notamment par l'utilisation de modes de transport autres que le chemin de fer et dont elle conservera la maîtrise et la responsabilité. Ces mesures sont soumises, le cas échéant, à la réglementation de droit commun applicable au mode de transport choisi.

Toutefois, le Ministre des Transports pourra fixer des règles spéciales en ce qui concerne les programmes de suppression, de transfert sur route ou de réorganisation de l'exploitation ferroviaire des services omnibus de voyageurs ou assimilés et la consistance desdits services, qui seront soumis à son autorisation préalable. Il en sera de même pour les conditions de l'utilisation de la technique routière pour le transport des marchandises en zone longue par exploitation directe et par affrètement sans groupage préalable. En outre, tant que la subvention prévue à l'antépénultième alinéa de l'article 18 bis de la convention du 31 août 1937 modifiée continuera d'être versée par l'Etat à la Société Nationale, les dispositions qui précèdent s'appliqueront également aux transports routiers de marchandises en zone courte.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont toutefois pas applicables aux transports visés à l'article 16 du cahier des charges.

II - La Société Nationale devra aviser, au moins un mois à l'avance, le Ministre des Transports des mesures qu'elle aura décidées en vue :

1°) de réduire ou de supprimer son service sur une ligne ou section de ligne ;

2°) d'exploiter une ligne ou section de ligne sous le régime des voies-mères d'embranchements, tel qu'il est défini dans le cahier des charges particulier visé au 2ème alinéa de l'article 39 ci-après.

La Société Nationale porte ces mesures à la connaissance du public, par affichage dans les gares intéressées, quinze jours avant leur mise en application.

.....



TITRE II

PRIX ET CONDITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT  
DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

ART. 7 -

La Société Nationale percevra, pendant toute la durée de son exploitation, en contrepartie de ses charges et obligations, des prix de transport et des frais accessoires qui seront établis conformément aux articles 9 à 13 ci-après.

ART. 8 -

Les trains de voyageurs devront contenir des places en nombre suffisant pour faire face aux besoins normalement prévisibles du trafic. Certaines des places offertes pourront, pour les parcours à courte distance, consister en places debout.

Toutefois, la Société Nationale pourra limiter le nombre des places offertes, soit d'une façon permanente dans des trains désignés, soit d'une façon temporaire sur certaines relations désignées, pendant les périodes d'affluence exceptionnelle. Elle pourra également établir, pour certains trains, des restrictions à l'admission des bagages. La liste de ces trains et relations sera portée par les soins de la Société Nationale à la connaissance du public.

Les horaires des trains réguliers de voyageurs, avant leur mise en vigueur et dans les conditions et délais prescrits par le Ministre des Transports, seront communiqués à celui-ci. Les horaires de ces trains seront portés à la connaissance du public avant leur application.

ART. 9 -

I - Les tarifs sont établis de façon à assurer et à maintenir l'équilibre financier au niveau des grandes catégories d'activités de la Société Nationale définies à l'article 18 bis de la convention du 31 août 1937 modifiée et à assurer la meilleure rémunération de ses prestations, en l'état du marché des transports.

Les tarifs sont fixés par la Société Nationale conformément aux articles 10 à 13 ci-après. Le Ministre des Transports peut s'opposer à leur application s'ils constituent un abus de position dominante ou s'ils ne couvrent pas les coûts marginaux des prestations assurées.

.....

En ce qui concerne les tarifs obligatoires, le Ministre des Transports peut, en outre, s'opposer à leur application, s'ils ne sont pas adaptés au coût des prestations et au marché des transports.

II - Les prix ou conditions dérogatoires fixés en application des dispositions de l'article 18 ter de la convention du 31 août 1937 modifiée, ainsi que les dispositions tarifaires résultant des mesures visées à l'alinéa 1er de l'article 20 bis de ladite convention, sont publiés par les soins de la Société Nationale au Bulletin des tarifs qu'elle édite ; cette publication indique la date de leur entrée en vigueur.

ART. 10 -

Les tarifs applicables au transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer et par services omnibus routiers de substitution sont fixés par la Société Nationale et communiqués par elle seize jours au moins avant leur mise en vigueur au Ministre des Transports qui peut, par décision motivée, dans les cas prévus à l'article 9 - I (2ème alinéa) ci-dessus, y faire opposition au plus tard huit jours avant la date prévue pour leur mise en vigueur. Toutefois, la fixation, par la Société Nationale, de tarifs particuliers pour une relation assurée par un service omnibus de substitution est soumise à la réglementation générale applicable aux services routiers de voyageurs.

Les prix et conditions de transport établis conformément à l'alinéa qui précède sont portés par la Société Nationale à la connaissance du public six jours au moins avant la date de leur entrée en vigueur.

Toutefois, le Ministre des Transports peut autoriser à tout moment la mise en application immédiate des tarifs communiqués par la Société Nationale.

Lorsque le Ministre estime que les mesures décidées par la Société Nationale dans son intérêt commercial conduiraient à envisager l'application des dispositions de l'article 18 ter de la convention du 31 août 1937 modifiée, il peut également, par décision motivée notifiée à ladite Société huit jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, reporter celle-ci de trente jours.

ART. 11 -

I.- Les tarifs de transport de marchandises par envois de cinq tonnes et au-dessus sont assujettis à un régime de tarification indicative dite "tarification de référence".

.....

Ils comportent l'indication, soit d'un prix déterminé, soit d'un prix maximum et d'un prix minimum dont l'écart ne peut excéder l'écart maximum fixé par le Ministre des Transports pour les différents modes de transport concurrents et pour la même catégorie de marchandises, et entre lesquels un prix d'application peut être ensuite librement fixé par la Société Nationale ; à défaut de prix d'application, le prix maximum est à percevoir.

L'établissement ou la modification des tarifs et de leurs conditions d'application font l'objet d'une communication, par la Société Nationale, au Ministre des Transports.

Les tarifs sont mis en vigueur après un délai de trente jours à compter de leur communication au Ministre des Transports, sauf opposition motivée du Ministre dans les cas prévus à l'article 9 - I (2ème alinéa) ci-dessus, notifiée à la Société Nationale six jours au moins avant la date prévue pour leur mise en vigueur.

II - Les tarifs ainsi établis n'ont qu'une valeur indicative et la Société Nationale a la faculté de fixer des prix et conditions de transport s'en écartant sous réserve que ceux-ci soient, avant leur mise en application, communiqués au Ministre des Transports et portés, sauf dispense du Ministre, à la connaissance du public. Le Ministre peut s'opposer à leur application dans les cas prévus à l'article 9 - I (2ème alinéa) ci-dessus.

III - Des tarifs dits "tarifs obligatoires" peuvent être appliqués à certaines catégories de trafic déterminées par arrêté du Ministre des Transports publié au Journal Officiel. La Société Nationale ne pourra être astreinte à ce régime de tarification obligatoire qu'en ce qui concerne les catégories de trafic pour lesquelles les transports par route ou par navigation intérieure sont également soumis à un régime de tarification obligatoire.

Les tarifs obligatoires comportent l'indication, soit d'un prix déterminé, soit d'un prix maximum et d'un prix minimum dont l'écart ne peut excéder l'écart maximum fixé par le Ministre des Transports pour les différents modes de transport concurrents et pour la même catégorie de marchandises, et entre lesquels un prix d'application peut être ensuite librement fixé par la Société Nationale ; à défaut de prix d'application, le prix maximum est à percevoir.

L'établissement ou la modification de ces tarifs font l'objet de propositions soumises par la Société Nationale au Ministre des Transports.

Ces tarifs sont mis en vigueur après un délai de trente jours à compter de leur dépôt au Ministère des Transports. Le Ministre peut y faire opposition dans les cas prévus à l'article 9 - I (2ème et 3ème alinéas) ci-dessus. Cette opposition,

.....

qui doit être motivée, sera notifiée à la Société Nationale six jours au moins avant la date prévue pour la mise en vigueur des tarifs.

IV - Lorsque le Ministre des Transports estime que les mesures décidées ou proposées par la Société Nationale dans son intérêt commercial conduiraient à envisager l'application des dispositions de l'article 18 ter de la convention du 31 août 1937 modifiée, il peut également, par décision motivée notifiée à ladite Société six jours au moins avant la date prévue pour l'entrée en vigueur de ces mesures, reporter celle-ci de trente jours.

Lorsque les mesures décidées ou proposées par la Société Nationale entrent dans le champ d'application des dispositions de l'article 70 (paragraphe 4), du Traité de Paris du 18 avril 1951, le délai de trente jours fixé aux I et III ci-dessus est prorogé jusqu'à intervention de l'accord préalable prévu audit paragraphe 4.

V - Les mesures tarifaires décidées par le Conseil d'Administration de la Société Nationale en vertu de l'article 18 bis de la convention du 31 août 1937 modifiée sont mises en vigueur après un délai de dix jours à compter de leur communication au Ministre des Transports, sauf opposition motivée du Ministre dans les cas prévus à l'article 9 - I (2ème alinéa) ci-dessus, notifiée à la Société Nationale six jours au moins avant la date prévue pour leur mise en vigueur.

VI - Le Ministre peut autoriser, à titre provisoire, la mise en vigueur anticipée des tarifs communiqués ou proposés par la Société Nationale.

VII - Les tarifs sont publiés, avant leur application, par la Société Nationale, au Bulletin des tarifs ; cette publication doit indiquer la date de leur entrée en vigueur.

VIII - La Société Nationale peut, en matière de transport de marchandises, mettre à tout moment des tarifs de transit en application immédiate. Ces tarifs sont communiqués sans délai au Ministre.

ART. 12 -

La Société Nationale ne sera astreinte à un régime particulier de prix et conditions de transport pour le trafic des colis ou envois de moins de cinq tonnes que dans la mesure où une obligation de cette nature existera pour les autres catégories de transporteurs et les commissionnaires de transport, et dans des conditions équivalentes.

ART. 13 -

I - La Société Nationale peut, dans l'intérêt commercial de son exploitation, en matière de trafic de voyageurs, conclure des contrats dont les prix et conditions sont fixés de gré à gré. Ces contrats peuvent notamment prévoir le transport dans des voitures et circulations spéciales.

II - La Société Nationale peut, dans l'intérêt commercial de son exploitation, en matière de trafic de marchandises, conclure, dans le cadre des dispositions ci-après, des contrats dont les prix et conditions sont fixés de gré à gré.

Si les prix qui en résultent sont situés en dehors des limites de tarifs à maximum et à minimum ou s'écartent de tarifs à prix déterminé, les contrats sont communiqués au Ministre des Transports vingt jours au moins avant la date de leur entrée en vigueur. Toutefois, la Société Nationale n'est pas tenue au respect de ce délai et peut ne communiquer les contrats qu'au moment de leur entrée en vigueur lorsqu'il s'agit de trafics pour lesquels elle est en concurrence directe avec un autre transporteur non soumis à une obligation tarifaire équivalente à celle à laquelle elle est elle-même assujettie.

Lorsque les contrats communiqués au Ministre des Transports dans les conditions prévues à l'alinéa précédent entrent dans le champ d'application des dispositions de l'article 70 (paragraphe 4), du Traité de Paris, du 18 avril 1951, leur entrée en vigueur est reportée jusqu'à l'intervention de l'accord préalable prévu audit paragraphe.

Le Ministre peut s'opposer à l'application des contrats pour les motifs prévus à l'article 9 - I (2ème alinéa) ci-dessus et, en ce qui concerne les marchandises soumises à la tarification obligatoire, en outre pour les motifs prévus à l'article 9 - I (3ème alinéa) ci-dessus, compte tenu des conditions particulières d'exécution faisant l'objet de ces contrats ; il

.....

peut également limiter, par décision motivée, leur validité à une durée qui ne peut être inférieure à deux ans. Ces décisions ministérielles doivent intervenir dans le délai de quinze jours à partir de la communication faite par la Société Nationale. Dans le cas où le contrat prévoit la possibilité d'une prorogation par tacite reconduction, le Ministre peut s'opposer à cette prorogation par décision motivée notifiée quatre-vingt-dix jours au moins avant l'expiration de la période en cours.

La Société Nationale est tenue de publier les contrats lorsque les transporteurs en concurrence directe sont eux-mêmes astreints à une obligation équivalente.

ART. 14 -

La Société Nationale est tenue d'effectuer le transport des voyageurs et des marchandises avec soin, exactitude et célérité. Elle assure l'exécution de cette obligation selon les modalités qu'elle estime les mieux adaptées à ses possibilités techniques et à la sauvegarde de ses intérêts commerciaux, sous réserve de l'observation des prescriptions résultant des tarifs.

Elle est autorisée à réduire ou à suspendre sur une ligne ou section de ligne le service offert au public lorsqu'une telle mesure s'impose temporairement en raison soit des nécessités du trafic, soit des conditions de l'exploitation. Elle informera sans délai le Ministre des Transports des mesures prises concernant le trafic voyageurs et des suspensions ou réductions du trafic marchandises supérieures à huit jours.

Toute expédition de marchandises doit faire l'objet d'une déclaration souscrite par l'expéditeur et remise par celui-ci à la Société Nationale qui en délivrera reçu conformément aux conditions générales d'application des tarifs marchandises.

Cette formalité peut être remplacée par tout autre moyen de preuve résultant d'une convention préalable entre les deux parties.

.....

ART. 15 -

1°) Les tarifs ou contrats particuliers établis comme il est dit aux articles 9 à 13 ci-dessus fixent les délais d'expédition, de transport et de livraison.

2°) A titre exceptionnel, ces délais cesseront d'être obligatoires pour la Société Nationale lorsque, par suite de l'interruption d'un autre mode de transport, la quantité de marchandises remise au chemin de fer dépassera sa capacité normale de transporter.

ART. 16 -

La Société Nationale pourra, dans le cadre de la réglementation de droit commun, assurer, soit elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, l'enlèvement, la livraison, l'entreposage, le conditionnement des marchandises et toutes autres opérations annexes au transport principal.

ART. 17 -

Dans le cadre de la réglementation de droit commun et sous réserve de l'article 6 - I (2ème alinéa) ci-dessus, la Société Nationale pourra passer avec toutes entreprises de transport les accords nécessaires pour satisfaire aux besoins du public et aux nécessités du service dont elle est chargée, notamment pour assurer, sous sa responsabilité, des transports comportant l'utilisation successive de plusieurs techniques.

.....

TITRE III

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

ART. 18 -

1°) Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et du matériel militaire, naval ou aérien sur l'un des points desservis par le Chemin de fer, la Société Nationale serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Les charges résultant de ces transports ainsi que de ceux des militaires ou marins voyageant pour les besoins du service, soit en unités constituées, soit en détachement, seront évaluées par le Ministre des Transports et le Ministre de l'Economie et des Finances, sur l'avis de commissions spéciales comprenant des représentants de la Société Nationale et des Ministres intéressés. Il en sera de même des charges afférentes aux transports d'animaux pour le compte de l'autorité militaire.

Le montant des charges visées à l'alinéa qui précède donnera lieu à remboursement à la Société Nationale dans les conditions qui seront arrêtées d'un commun accord par le Ministre des Transports et le Ministre de l'Economie et des Finances, la Société Nationale entendue.

2°) Les militaires ou marins voyageant isolément, soit à titre personnel, soit pour les besoins du service, seront, sur présentation des pièces militaires régulières, assujettis seulement, eux et leurs bagages, au quart du tarif général applicable aux voyageurs ordinaires et à leurs bagages. La réduction ci-dessus ne s'applique qu'au prix du transport, à l'exclusion des frais accessoires et des suppléments prévus pour l'usage de certaines voitures ou de certains trains.

Toutefois, le taux du tarif consenti aux militaires et marins, sur les lignes soumises à des tarifications particulières de banlieue, pourra être modifié par une décision conjointe du Ministre des Transports, du Ministre chargé de la Défense Nationale et du Ministre de l'Economie et des Finances.

L'évaluation prévisionnelle des charges résultant des obligations visées aux deux alinéas qui précèdent sera effectuée après concertation avec le Ministre chargé de la Défense Nationale. Ces charges seront liquidées et remboursées à la Société Nationale dans les conditions prévues aux articles 20 bis et 37 bis de la convention du 31 août 1957 modifiée.

.....



ART. 19 -

La Société Nationale est tenue, à la demande du Ministre des Transports et sur avis du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre chargé de la Défense Nationale, de conserver, de maintenir constamment dans l'état d'entretien jugé convenable et, le cas échéant, de remettre en état, d'une part les lignes ou installations qui auraient pu être supprimées ou dont l'entretien aurait pu être réduit ou suspendu dans les conditions prévues au second alinéa de l'article 2 ci-dessus, d'autre part les matériels de toute espèce, estimés indispensables en excédant de ceux nécessaires pour les besoins commerciaux de la Société Nationale.

La Société Nationale est tenue en outre d'exécuter sans profit ni perte tous travaux et études de construction de lignes nouvelles et de construction ou de modification d'installations demandés par le Ministre chargé de la Défense Nationale et approuvés par le Ministre des Transports et par le Ministre de l'Economie et des Finances.

Les dépenses occasionnées à la Société Nationale par les obligations ainsi mises à sa charge, y compris, le cas échéant, celles qui seraient afférentes à l'entretien du gros oeuvre de l'infrastructure, seront évaluées par le Ministre des Transports et le Ministre de l'Economie et des Finances sur l'avis de commissions spéciales comprenant des représentants de la Société Nationale et des Ministres intéressés.

Le montant de ces charges sera remboursé à la Société Nationale dans les conditions qui seront arrêtées d'un commun accord par le Ministre des Transports et le Ministre de l'Economie et des Finances, la Société Nationale entendue. Ce remboursement sera effectué conformément aux dispositions des articles 18 ter et 37 bis de la convention du 31 août 1937 modifiée.

ART. 20 -

Les agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception des impôts et taxes seront, dans l'accomplissement de leurs fonctions, transportés gratuitement dans les voitures de la Société Nationale. Il en sera de même des militaires ou marins chargés d'assurer le service d'ordre dans les trains ou sur les dépendances du chemin de fer.

ART. 21 -

Pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés, la Société Nationale sera tenue, à toute réquisition, de mettre à la disposition du Ministère de la Justice, dans les trains

.....

autres que les trains à composition spéciale, soit une voiture complète, soit un ou plusieurs compartiments de voitures à voyageurs. La taxe perçue sera égale, par compartiment et par kilomètre, au triple de la taxe fixée par les tarifs généraux pour un voyageur ordinaire utilisant le même type de compartiment. Pour les retours d'escorte, les gendarmes paieront la taxe prévue pour les militaires ou marins, en application de l'article 18 du présent cahier des charges.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux transports des mineurs pris en charge par la direction de l'éducation surveillée en vue d'être dirigée dans les établissements appropriés.

Les charges résultant des obligations visées au présent article seront remboursées à la Société Nationale dans les conditions prévues aux articles 20 bis et 37 bis de la Convention du 31 août 1937 modifiée.

ART. 22 -

a) Une convention conclue entre le Ministre des Postes et Télécommunications et la Société Nationale et soumise à l'approbation du Ministre des Transports fixera, en ce qui concerne l'acheminement du courrier, les conditions dans lesquelles cette dernière sera tenue :

- d'assurer l'escorte et l'échange aux stations des lettres et dépêches qui lui seront confiées ;

- de mettre à la disposition de l'Administration des Postes et Télécommunications des compartiments ou emplacements dans ses véhicules ;

- d'assurer la traction des voitures postales ;

- de fournir des locaux et concéder l'occupation de terrains au service postal ;

- de transporter le personnel de l'Administration des Postes et Télécommunications circulant pour les besoins du service.

La convention susvisée fixera également les spécifications techniques auxquelles devront répondre les voitures postales pour être admises sur les voies de la Société Nationale, ainsi que les modalités d'entretien de ces voitures.

b) L'Administration des Postes et Télécommunications versera à la Société Nationale la somme nécessaire à la rémunération, au prix de revient, des services qu'elle en aura reçus. Cette somme sera déterminée chaque année comme il est dit à l'article 14 du décret du 31 août 1937 et à l'article 20 de la convention de la même date.

.....

Tant que le montant de la redevance ne sera pas arrêté, des acomptes trimestriels seront versés à terme échu. Ils seront égaux au quart du montant de la dernière redevance annuelle arrêtée, à moins que leur montant n'ait été modifié, d'un commun accord, pour tenir compte de variations importantes dans le volume ou le prix des prestations.

Après fixation de la redevance, la somme restant à verser, compte tenu des acomptes déjà réglés, sera répartie également entre les échéances trimestrielles à venir pour l'exercice considéré ; au cas où la redevance serait fixée postérieurement au 31 décembre dudit exercice, la différence avec le total des acomptes versés serait réglée lors de la première échéance trimestrielle à venir.

Les versements prévus ci-dessus seront portés, à leurs dates respectives de valeur, au crédit du compte courant de la Société Nationale dans les écritures du Trésor.

Le montant des redevances dues pour la mise à disposition de terrains et locaux sera fixé par des conventions particulières à intervenir entre les deux parties.

ART. 23 -

Le Gouvernement se réserve la faculté d'implanter le long des voies, sans nuire au service du Chemin de fer, les équipements nécessaires à l'établissement de lignes de télécommunication.

Les installations de lignes réalisées par l'Administration des Postes et Télécommunications devront satisfaire aux conditions de sécurité qui seront déterminées par le Ministre des Transports, sur proposition de la Société Nationale et après avis du Ministre des Postes et Télécommunications.

Le long des voies en exploitation, la Société Nationale sera tenue de faire garder par ses agents les équipements de télécommunication. Elle devra porter à la connaissance de l'Administration des Postes et Télécommunications tous les accidents qui affecteraient ces équipements et lui en faire connaître les causes.

Le personnel des services techniques de l'Administration des Postes et Télécommunications aura, pour les besoins du service, accès dans les gares et le long des voies en se conformant aux règlements sur la police et l'exploitation des chemins de fer.

.....

En cas d'accident aux équipements de télécommunication; l'Administration peut requérir les moyens de transport utiles pour amener à pied d'oeuvre le personnel et le matériel nécessaires à la remise en état. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien l'exploitation du chemin de fer.

La Société Nationale peut avec l'autorisation du Ministre des Postes et Télécommunications se servir, pour ses propres lignes, des supports des lignes de télécommunication de l'Etat implantées le long des voies. Dans ce cas, les travaux sont exécutés après accord des deux parties, soit par l'Administration des Postes et Télécommunications aux frais de la Société Nationale, soit par la Société Nationale elle-même et à ses frais.

Les dispositions du paragraphe b) de l'article 22 ci-dessus sont applicables aux prestations fournies par la Société Nationale aux termes des 3ème et 5ème alinéas du présent article. Il sera tenu compte, dans la détermination de la rémunération à verser à la Société Nationale, des prestations fournies ou des avantages consentis à celle-ci, à prix réduit, par l'Administration des Postes et Télécommunications, évalués d'un commun accord.

#### ART. 24 -

Les arrangements ou conventions, autres que ceux qui sont conclus dans le cadre de l'article 18 ter de la convention du 31 août 1937 modifiée, qui pourront intervenir entre la Société Nationale et les services publics, en dehors des cas visés aux articles 18 à 23 ci-dessus, ne pourront comporter, par rapport aux tarifs ordinaires, que des modifications justifiées par les relations de service ou par les accroissements de trafic et les réductions de dépenses que ces arrangements ou conventions seront susceptibles de procurer au chemin de fer.

Ces arrangements ou conventions seront communiqués au Ministre des Transports et au Ministre de l'Economie et des Finances.

### TITRE IV

#### STIPULATIONS DIVERSES RELATIVES AUX TRAVAUX ET AU DOMAINE

#### ART. 25 -

Les conditions de tracé et de construction des lignes ouvertes à l'exploitation avant le 1er janvier 1938 et des

.....

lignes dont la construction était entreprise au 31 août 1937 continueront à être fixées par les dispositions des projets approuvés.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur l'une quelconque de ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour la même ligne, à moins que le Ministre des Transports ne prescrive de nouvelles dispositions, la Société Nationale entendue ou sur sa proposition.

ART. 26 -

Les terrains acquis par la Société Nationale, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du domaine concédé du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

Les dépenses résultant des prescriptions ci-dessus seront ajoutées aux dépenses d'acquisition des terrains ou d'exécution des ouvrages susvisés et recevront la même imputation.

ART. 27 -

La Société Nationale est investie, pour l'exécution des travaux lui incombant, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, notamment pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation et pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux. Elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de ces lois et règlements.

La Société Nationale dispose, sur le domaine qui lui est concédé, de tous les droits qui lui sont nécessaires pour les besoins de l'exploitation ferroviaire et des activités qui s'y rattachent. Elle peut, dans son intérêt financier, consentir toutes autorisations d'occupation de ce domaine compatibles avec les nécessités de l'exploitation.

Les terrains et immeubles ou les droits qui y sont attachés, reconnus inutiles au chemin de fer seront, après déclassement s'il y a lieu, aliénés au bénéfice de la Société Nationale, conformément aux dispositions de l'article 90 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950.

Dans le cas où des terrains et immeubles seraient retranchés du domaine public ferroviaire pour être, soit incorporés ou transférés dans un domaine public ayant une autre destination,

soit affectés au domaine privé de l'Etat, la Société Nationale recevrait une indemnité égale à leur valeur vénale telle que fixée par l'administration des domaines, sous réserve des dispositions prévues par la législation en vigueur concernant les gares routières.

ART. 28 -

La Société Nationale sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

ART. 29 -

Les marchés de travaux et de fournitures, conclus par la Société Nationale pour les besoins de son exploitation, se réfèrent aux cahiers des clauses et conditions générales qu'elle établit et tient à la disposition des entreprises qu'elle consulte.

Ils sont passés, en principe, après appel à la concurrence, sauf exceptions motivées par des raisons d'ordre technique ou commercial.

TITRE V

CLAUSES DIVERSES

ART. 30 -

I - Dans le cas de construction d'une installation de croisement des lignes, objet du présent cahier des charges, avec une nouvelle voie de communication publique, toutes dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à l'exploitation du service confié à la Société Nationale.

Au cas où la Société Nationale demanderait des aménagements auxdites installations en fonction de projets futurs prévus dans l'intérêt de son exploitation, elle ne supportera pas le supplément de dépenses qui en résultera si les travaux correspondant à ces projets doivent être achevés dans un délai n'excédant pas quatre années à compter de la date de mise en service de l'installation nouvelle. Elle supportera ce supplément à concurrence de 50 % si le délai susvisé est compris entre quatre et dix années et de la totalité s'il excède dix années. Dans le cas où

la Société Nationale ne donnerait pas suite, dans les délais prévus, aux projets visés au présent alinéa, les sommes qu'elle sera tenue de rembourser porteront intérêts au taux légal en matière civile, calculés à compter de la date de mise en service de l'installation nouvelle.

Des dispositions réciproques seraient adoptées dans le cas où la Société Nationale construirait une installation de croisement nouvelle avec une voie de communication existante pour les besoins de l'exploitation des lignes objet du présent cahier des charges.

Toutefois, si la construction d'une installation de croisement est à la charge d'une commune de moins de cinq mille habitants, le supplément des dépenses incombant à celle-ci en raison des aménagements demandés par la Société Nationale ne devra pas être supérieur au coût des travaux réalisés dans le seul intérêt de cette collectivité.

II - Dans le cas de modifications à apporter à une installation de croisement existante, les dépenses entraînées par ces modifications seraient supportées par le service pour les besoins duquel elles seraient effectuées ou par les deux services au prorata de leur intérêt respectif.

III - Dans le cas de remplacement d'un passage à niveau par un ouvrage de franchissement à niveaux différents, la Société Nationale ne sera tenue de supporter aucune dépense autre que celle correspondant aux avantages qu'elle retirera effectivement de l'opération. Pour l'évaluation de ces avantages, il devra, en particulier, être tenu compte des possibilités d'automatisation des passages à niveau, appréciées l'après leur conformité aux règles suivies en la matière par la Société Nationale et préalablement communiquées par elle au Ministre des Transports.

IV - La Société Nationale ne pourra être appelée à participer aux charges d'entretien, de renouvellement ou d'exploitation des installations et ouvrages, objet des points I, II et III ci-dessus, que pour une part correspondant à sa participation aux charges de construction ou de modification de ces installations et ouvrages.

V - Dans le cas d'établissement ou de modification de trouées d'envol franchissant les voies ferrées ou de création de servitudes aéronautiques, toutes dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à l'exploitation du chemin de fer ni aucuns frais pour la Société Nationale. Réciproquement, dans le cas où des modifications des installations ferroviaires intéresseraient des trouées d'envol ou des servitudes aéronautiques existantes, toutes dispositions seraient prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à l'exploitation aérienne ni aucuns frais pour le gestionnaire.

.....

ART. 31 -

Dans le cas où une voie routière est située à proximité immédiate d'une voie ferrée et où l'installation de dispositifs particuliers de protection destinés à éviter la pénétration accidentelle de véhicules routiers sur la voie ferrée serait reconnue nécessaire, aucune participation financière ne pourrait être demandée à la Société Nationale pour l'installation de ces dispositifs.

De son côté, la Société Nationale prendra à ses frais toutes mesures reconnues nécessaires pour prévenir les troubles susceptibles d'être apportés par l'exploitation ferroviaire à la circulation routière.

ART. 32 -

La Société Nationale est entendue par le Ministre des Transports lorsque ce dernier est consulté sur la création d'une infrastructure de transport dans le cadre des procédures définies par les règlements en vigueur.

ART. 33 -

Les concessions de chemin de fer s'embranchant sur les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges ou les prolongeant, ne doivent apporter aucun obstacle à la circulation, ni provoquer aucuns frais particuliers pour la Société Nationale.

Les concessionnaires ou exploitants de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement auront le droit, moyennant les prix à convenir et l'observation des règlements de police et de service, de faire circuler leur matériel roulant sur les lignes exploitées aux conditions du présent cahier des charges. La Société Nationale aura, dans les mêmes conditions, pareil droit pour la circulation de son matériel roulant sur lesdits embranchements et prolongements.

Si le concessionnaire ou l'exploitant d'un embranchement ou prolongement, ou si la Société Nationale n'use pas du droit mentionné à l'alinéa précédent, toutes mesures doivent être prises par eux pour que le service de transport ne subisse aucune interruption au point de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la Société Nationale, la redevance à payer à ladite Société sera réglée d'un commun accord entre elle et le concessionnaire ou exploitant intéressé.

La Société Nationale ou le concessionnaire ou exploitant qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.



La Société Nationale sera tenue, si le Ministre des Transports juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les concessionnaires ou exploitants ultérieurs desdits chemins.

En cas de désaccord entre la Société Nationale et les concessionnaires ou exploitants, pour l'application des clauses du présent article, il sera statué par le Ministre des Transports.

Les dispositions prévues ci-dessus en faveur des lignes d'embranchement ou de prolongement cesseront d'être applicables à celles de ces lignes qui ne seraient plus effectivement exploitées par voie ferrée comme à celles qui, du fait de la suspension du service sur certaines lignes de la Société Nationale, cesseraient de se raccorder effectivement au réseau exploité par ladite Société.

ART. 34 -

Sous réserve du droit à embranchement reconnu aux propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux, ainsi qu'aux concessionnaires d'outillage public ou propriétaires d'outillage privé dûment autorisés sur les ports maritimes ou de navigation intérieure, sur les voies ferrées des ports maritimes ou de navigation intérieure exploitées par la Société Nationale, la création et l'exploitation d'embranchements particuliers sont soumises aux dispositions ci-après :

La Société Nationale acceptera, en vue de favoriser le développement de son trafic, la création d'embranchements particuliers, il ne devra résulter de l'existence et de l'exploitation des embranchements aucune entrave à la circulation générale, ni aucune cause d'avarie pour le matériel.

Un tarif, établi comme il est dit aux articles 9 à 17 ci-dessus, fixera les conditions générales applicables aux embranchements particuliers. Les conditions spéciales à chacun d'eux seront précisées par une convention conclue entre la Société Nationale et le demandeur.

Tout embranché paiera à la Société Nationale une redevance annuelle de caractère tarifaire et recevra d'elle une allocation fixée par les tarifs pour les envois expédiés ou reçus sur embranchement ; le montant de la redevance sera le produit du taux de l'allocation par un coefficient affecté à l'embranchement par la Société Nationale. Ce coefficient sera déterminé dans la limite de coefficients maximum et minimum fixés par les tarifs de la Société Nationale et qui correspondront à la catégorie dans laquelle l'embranchement sera classé selon ses caractéristiques techniques ; il pourra être réduit pour tenir compte de la contribution de l'embranché aux frais de construction des installations. En cas de modifications des caractéristiques techniques, le coefficient qui est affecté à l'embranchement ainsi qu'éventuellement le classement de celui-ci pourront être révisés.

.....

Le montant de la redevance variera aux mêmes dates et dans les mêmes proportions que le taux de l'allocation susvisée.

Indépendamment du cas où la suppression de la desserte d'un embranchement résulte de l'application d'une clause d'une convention en cours, la Société Nationale peut supprimer, à toute époque et sans indemnité, la desserte des embranchements particuliers raccordés à une ligne ou section de ligne sur laquelle le service des marchandises viendrait, en application de l'article 6 du présent cahier des charges, à être supprimé, réduit ou assuré par un autre mode de transport que le chemin de fer.

Les conventions en cours à la date d'entrée en vigueur du présent article seront maintenues.

ART. 35 -

La Société Nationale pourra faire assermenter les agents qui seront chargés par elle, soit de la perception des droits, soit de la surveillance et de la police du chemin de fer et de ses dépendances.

ART. 36 -

En application des dispositions du Code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre et dans les conditions prescrites par celui-ci, la Société Nationale devra attribuer par préférence aux bénéficiaires des emplois réservés un certain nombre de vacances existant ou se produisant dans les emplois inscrits à la nomenclature annexée audit Code.

ART. 37 -

Afin de pourvoir aux frais afférents aux contrôles et à la surveillance exercés par l'administration sur le chemin de fer, la Société Nationale sera tenue, à partir du 1er janvier 1970, de verser chaque année à l'Etat une redevance forfaitaire. Celle-ci sera calculée, pour chaque exercice, en appliquant le pourcentage de 0,03 % à l'ensemble des recettes du trafic inscrites dans le compte de liquidation de l'exercice, y compris les redevances de la poste mais à l'exclusion des sommes reçues de l'Etat au titre des articles 18 ter et 20 bis de la convention du 31 août 1937 modifiée.

.....

Les fonctionnaires et agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la Société Nationale, dans les conditions établies par accord entre le Ministre des Transports et la Société Nationale.

ART. 38 -

A l'époque fixée pour l'expiration du droit d'exploiter attribué à la Société Nationale et par le seul fait de cette expiration, l'Etat sera subrogé dans tous les droits de la Société Nationale sur le chemin de fer et ses dépendances et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Sous réserve du cas visé au second alinéa de l'article 2 ci-dessus, la Société Nationale sera tenue de remettre gratuitement à l'Etat, en bon état d'entretien, le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, notamment les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, notamment des barrières et clôtures des voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, ainsi que de tous les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares.

Du seul fait de l'expiration du droit d'exploiter, l'Etat sera en outre substitué à la Société Nationale dans toute concession, tout affermage, toutes participations directes ou indirectes, pris par elle au cours de son existence.

Il sera également substitué dans les droits et obligations résultant, pour la Société Nationale, des actes et conventions passés par cette Société, dont la durée d'application excède la date d'expiration de la concession, sous réserve des dispositions ci-après :

1°) les marchés et traités, ainsi que les actes passés en vue de locations ou autorisations d'occupation d'immeubles relevant du domaine concédé, dont les montants unitaires seront supérieurs aux sommes fixées par un arrêté du Ministre des Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances, donneront lieu, sans préjudice du respect de la réglementation en vigueur, à communication au Ministre des Transports et au Ministre de l'Economie et des Finances, lorsqu'ils seront applicables au-delà du 31 décembre 1985 ;

.....

2°) les marchés et traités dont les montants unitaires seront supérieurs aux sommes fixées par un arrêté du Ministre des Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances seront, en outre, soumis à autorisation préalable des deux Ministres, lorsque leurs effets se prolongeront au-delà du 31 décembre 1988. Cette autorisation sera réputée acquise à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande d'autorisation par le Ministre des Transports.

ART. 39 -

Les voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure exploitées par la Société Nationale sont soumises à un cahier des charges particulier approuvé par décret en Conseil d'Etat. Les conditions d'application de ce cahier des charges à chaque port déterminé sont fixées conformément aux dispositions des articles 42 à 44 du Code des ports maritimes.

Les voies ferrées desservant des bases aériennes et les voies-mères d'embranchements exploitées par la Société Nationale sont soumises aux dispositions du présent cahier des charges, sous réserve des prescriptions spéciales applicables à ces catégories de voies et qui font l'objet de cahiers des charges particuliers approuvés dans les mêmes formes que le présent cahier des charges.

"C O N T R A T   D E   P R O G R A M M E"  
entre l'Etat et la S.N.C.F. pour la période

1 9 6 9 - 1 9 7 5

-----

- Echange de lettres des 16 et 25 juillet 1969 entre le  
Ministre des Transports et la S.N.C.F.
  
- Echange de lettres des 22 et 30 novembre 1971 entre le  
Ministre de l'Economie et des Finances, le Ministre des  
Transports et la S.N.C.F.
  
- Avenant du 30 mars 1974 au "contrat de programme" constitué  
par les échanges de lettres des 16 et 25 juillet 1969 et  
22 et 30 novembre 1971.

Echange de lettres relatif à la  
réforme des rapports contractuels de la  
S.N.C.F. avec l'Etat et des conditions  
d'exercice de sa mission.

Le Président  
du Conseil d'Administration

25 juillet 1969

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 16 juillet 1969, vous avez bien voulu me transmettre l'ensemble des conclusions auxquelles vos représentants, ceux de M. le Ministre de l'Economie et des Finances et ceux de la S.N.C.F. sont parvenus, après de nombreux échanges de vues, au sujet des orientations générales à conférer aux réformes tendant à assurer l'avenir du Chemin de fer. A cet effet, celui-ci doit être mis à même d'exécuter tous les trafics qu'il peut effectuer au moindre coût pour la Collectivité, au sein d'une organisation générale des transports répondant aux conditions techniques et économiques actuelles. Dans le cadre ainsi défini, votre lettre trace à la fois les directions essentielles et le programme de mise en oeuvre des actions qui devront être respectivement engagées par l'Etat et par la Société Nationale ainsi que les principaux objectifs des modifications à introduire dans leurs rapports juridiques et financiers.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Conseil d'Administration de notre Société, appelé, lors sa séance du 23 juillet courant, à délibérer sur la réponse à adresser à votre lettre du 16 juillet, a décidé de donner son accord à l'ensemble des dispositions contenues dans cette lettre.

Cette décision a été prise au terme d'un ample débat au cours duquel les administrateurs ont eu l'occasion de développer leurs considérations et d'exposer les raisons pour lesquelles ils ont, en définitive, approuvé les dispositions envisagées, à l'exception de deux d'entre eux qui se sont déclarés dans l'obligation de s'abstenir.

Je ne reprendrai pas les motifs de cette abstention : pour l'essentiel, ils procèdent des positions déjà définies lors des "Tables Rondes" réunies par vous-même ou par votre prédécesseur et auxquelles s'est d'ailleurs référé au cours de la délibération l'ensemble des administrateurs représentant le personnel. J'ajoute que, réserve faite de ces positions de principe,

Monsieur Raymond MONDON,  
Ministre des Transports

les deux abstenants ont reconnu, d'une manière générale, aux mesures prévues un caractère suffisamment constructif pour les dissuader de s'y opposer formellement.

Je ferai seulement état ici de certains points sur lesquels la discussion s'est particulièrement étendue et qu'il me paraît utile de vous signaler.

Le Conseil a été attentif, tout d'abord, au caractère global de la réforme à entreprendre pour laquelle, beaucoup plus que pour les précédentes, l'action des exploitants du Chemin de fer et celle des Pouvoirs publics doivent se conjuguer étroitement, faute de quoi elles risqueraient, l'une et l'autre, d'être inefficaces.

Il est un domaine où la nécessité de cette conjonction des efforts apparaît immédiatement : c'est celui des investissements.

En effet, si la S.N.C.F. ne pouvait réaliser les investissements appropriés, par leur nature et par leur montant, aux objectifs tracés par la réforme, il serait vain de prétendre atteindre ces objectifs. Les termes de votre lettre établissent bien cette dépendance, puisqu'ils admettent la possibilité d'une révision de ces objectifs en fonction, notamment, de leur incompatibilité éventuelle avec les possibilités d'investissements de la S.N.C.F. Mais il est certain qu'une telle révision ne peut constituer qu'un pis-aller et que les parties en présence doivent avoir désormais pour règle d'adapter ces possibilités aux nécessités de la réforme, cette règle s'imposant aussi bien aux responsables de la gestion ferroviaire qu'à ceux de la répartition des autorisations entre les grands investisseurs nationaux.

La commune résolution des parties de surmonter les difficultés qu'elles pourront rencontrer dans la conduite de leur action constitue d'ailleurs le meilleur gage de succès de la réforme, qu'il s'agisse de la mise en oeuvre effective de la liberté technique et tarifaire reconnue à la S.N.C.F. ou de l'organisation rationnelle de la concurrence entre les modes de transports.

Les nouvelles conditions d'exploitation faites au Chemin de fer doivent, avant tout, le mettre en mesure d'améliorer sa productivité et sa compétitivité, se traduire par une expansion de son trafic et lui permettre d'atteindre ainsi son équilibre financier.

Les responsables de la gestion de la S.N.C.F. savent toute l'importance de la tâche qui les attend dans cette voie.



Dans la concordance de vues qui s'est dégagée entre les représentants des Pouvoirs publics et eux-mêmes quant à la définition de cette tâche, ils trouvent, en même temps qu'un précieux encouragement, de nouvelles raisons de confiance dans l'avenir du Chemin de fer, dont toutes les forces vives, morales et matérielles, demeurent au service de la Nation.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : André SEGALAT

Echange de lettres relatif

- au montant des investissements que la S.N.C.F. sera autorisée à réaliser en 1972 et en 1973
- aux engagements qu'elle prendra en vue de garantir la meilleure utilisation de ces possibilités d'investissements.

-----  
06308

-----  
24 377

22 novembre 1971

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la réforme du régime du Chemin de fer qui a fait l'objet de l'échange de lettres des 16 et 25 juillet 1969 entre le Ministre des Transports et vous-même, l'Etat et la S.N.C.F. ont conclu un contrat de programme couvrant les exercices 1969 à 1973.

Le nouveau régime institué a pour objet principal de mettre la S.N.C.F. à même d'atteindre l'objectif prioritaire qui lui a été assigné, à savoir l'équilibre budgétaire de son exploitation, sans subvention de l'Etat, pour les exercices 1974 et suivants.

Certaines des actions à mener pour réaliser les objectifs prévus à l'échange de lettres des 16 et 25 juillet 1969 sont attendues des seules initiatives de la S.N.C.F. Il en est ainsi notamment d'une grande partie des gains de productivité que la Société Nationale doit tirer d'une rationalisation de sa gestion, d'une réorganisation de ses structures et de l'élimination ou de la transformation de ses activités non rentables. D'autres actions, en revanche, ne sauraient être engagées sans une intervention des autorités de tutelle. Tel est, en particulier, le cas des investissements, qui doivent permettre à la S.N.C.F. de développer ses trafics rentables et d'abaisser ses coûts de production.

Dans le contrat de programme défini par l'échange de lettres susvisé ne figure aucune disposition précisant l'ampleur des investissements que la S.N.C.F. serait autorisée à réaliser et l'évolution de ses gains de productivité.

Afin de faciliter la mise en œuvre par la S.N.C.F. de programmes d'investissements répondant aux objectifs qui lui ont été fixés, il est apparu souhaitable de compléter le contrat de programme en cours par les dispositions ci-après, qui définissent, pour chacun des deux derniers exercices 1972 et 1973 couverts par ce contrat :

.....

Monsieur le Président  
du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale  
des Chemins de fer Français,  
88, rue Saint-Lazare,  
PARIS (9ème)

- le montant des investissements que la S.N.C.F. sera autorisée à réaliser, ainsi que leurs moyens de financement,

- les engagements nouveaux qu'elle prendra en vue notamment de garantir l'utilisation optimale de ces moyens de financement.

Ces dispositions ne diminuent en rien les responsabilités et les pouvoirs du Ministre de l'Economie et des Finances en matière de politique conjoncturelle, non plus que la portée des dispositions des deux derniers alinéas de la lettre du 16 juillet 1969 visés plus haut.

Comme par le passé, la S.N.C.F. présentera en 1972 aux instances du F.D.E.S. le programme qu'elle se propose, dans la limite de l'enveloppe définie ci-après, de réaliser en 1973, classé par grandes catégories d'opérations, et fournira toutes informations utiles sur la rentabilité de ce programme.

I - Les montants des autorisations de dépenses d'investissement de la S.N.C.F. pour les années 1972 et 1973 et leurs modalités de financement figurent aux annexes I et II ci-jointes.

1°) Pour chaque exercice, il sera prévu deux tranches de dépenses. L'une, dite normative, sera de 1 730 millions pour 1972 et de 1 875 millions pour 1973. L'autre, dite conditionnelle, sera de 200 millions pour 1972 et de 285 millions pour 1973.

2°) Les montants précédents, qui incluent la T.V.A., ne seront pas révisables en fonction de l'évolution des prix.

3°) Les dépenses du programme normal d'investissement concernant le service voyageurs de la banlieue parisienne seront incluses entièrement dans la tranche normative et s'élèveront à 300 millions pour chacun des deux exercices 1972 et 1973. Les dépenses du programme spécial d'investissement concernant le service voyageurs de la banlieue parisienne, à couvrir par des ressources extérieures à la S.N.C.F., demeurent hors du champ des dispositions de la présente lettre.

4°) Le financement des dépenses nettes de la tranche normative, telles qu'elles ressortent des annexes ci-jointes, et du remboursement des emprunts anciens venus à échéance, sera assuré par voie d'emprunts nouveaux émis sur le marché financier français. Le montant de ceux-ci sera de 535 millions en 1972 et de 567 millions en 1973 ; ces chiffres pourront être ajustés, dans un sens ou dans l'autre, pour tenir compte de la variation annuelle des approvisionnements.

5°) La réalisation de la tranche conditionnelle de dépenses sera subordonnée au dégagement de ressources supplémentaires provenant, soit d'emprunts à l'étranger, soit d'une politique plus active en matière de cessions d'actifs, soit d'éventuels excédents d'autofinancement. Le montant de ces

.....

ressources supplémentaires s'élèvera à 160 millions en 1972 et à 230 millions en 1973, non compris la T.V.A. et la dotation d'amortissement afférentes aux dépenses de cette tranche. A l'effet de mettre à profit les possibilités pouvant apparaître sur les marchés, la S.N.C.F. pourra proposer au Ministre de l'Economie et des Finances, au titre d'un exercice, de réaliser des emprunts à l'étranger au cours des trois derniers mois de l'exercice précédent pour la couverture des dépenses de la tranche conditionnelle de l'année suivante.

II - La S.N.C.F. prendra les engagements suivants :

1°) La S.N.C.F. devra atteindre, pour l'ensemble de l'entreprise, un taux moyen annuel de productivité globale au moins égal à 4,25 % sur la période de 5 ans couverte par le contrat de programme, ce taux étant calculé suivant la méthode des surplus de productivité globale décrite, à titre de variante centrale, dans le Rapport sur la S.N.C.F. établi en 1969 par le Centre d'Etudes des Revenus et des Coûts ; la S.N.C.F. établira avant le 1er avril 1972, en liaison avec les Services ministériels compétents, un indice de productivité des facteurs de production, applicable aux services omnibus de voyageurs visés au paragraphe E de la lettre du 16 juillet 1969.

2°) Le taux d'actualisation minimal à retenir pour le choix des investissements ayant pour objectif l'abaissement des coûts de production sera de 15 %, les bilans correspondants étant établis à francs constants, en tenant compte toutefois de l'accroissement du niveau relatif des salaires ; en outre, la S.N.C.F. réunira les éléments permettant de s'assurer que les activités dans lesquelles elle a l'intention d'investir dégageront une marge brute suffisante pour couvrir les charges d'amortissements industriels et les frais financiers résultant de l'investissement ; le cadre comptable et statistique dans lequel les éléments visés ci-dessus seront rassemblés sera défini d'un commun accord entre la S.N.C.F. et les Services ministériels compétents avant le 1er avril 1972 ; enfin, des études seront entreprises au sein de la S.N.C.F. en vue de déterminer la marge nette annuelle résultant de la réalisation de ses programmes d'investissements.

3°) La garantie de l'Etat attachée, en application des dispositions de l'article 33 de la Convention du 31 août 1937 modifiée, aux emprunts émis par la S.N.C.F. en exécution de la présente lettre sera rémunérée au taux de 0,25 %.

Nous vous serions obligés de bien vouloir nous confirmer votre accord sur l'ensemble des dispositions précédentes.

Signé : Jean CHAMANT

Signé : GISCARD D'ESTAING

INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE 1972

	Tranche normative	Tranche conditionnelle	Total
(en millions de francs)			
<b>I - Dépenses brutes autorisées :</b>			
Banlieue parisienne .....	300	-	300
Réseau principal .....	1 430	200	1 630
Total A	1 730	200	1 930
<b>II - Ressources propres :</b>			
Reprise de T.V.A. ....	294	35	329
Dotations d'amortissements .....	1 436	5	1 441
Réalizations d'actifs non amortissables affectables à la tranche normative .....	10	-	10
Total B	1 740	40	1 780
<b>III - Dépenses nettes d'investissement</b>			
A - B = C	- 10	160	150
<b>IV - Remboursements d'emprunts .... D</b>	545	-	545
<b>V - Besoins de financement ... C + D</b>	535	160	695
<u>Emprunts à émettre sur le marché français</u> .....	535	-	535
<u>Ressources à dégager</u> .....	-	160	160
(Emprunts à l'étranger, réalisations supplémentaires d'actifs et éventuels excédents d'autofinancement)			

INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE 1973

	Tranche normative	Tranche condi- tionnelle	Total
	(en millions de francs)		
<u>I - Dépenses brutes autorisées :</u>			
Banlieue parisienne .....	300	-	300
Réseau principal .....	1 575	285	1 860
Total A	<u>1 875</u>	<u>285</u>	<u>2 160</u>
<u>II - Ressources propres :</u>			
Reprise de T.V.A. ....	320	48	368
Dotations d'investissements .....	1 483	7	1 490
Réalisations d'actifs non amorti- sables affectables à la tranche normative .....	10	-	10
Total B	<u>1 813</u>	<u>55</u>	<u>1 868</u>
<u>III - Dépenses nettes d'investissement</u>			
A - B = C	62	230	292
<u>IV - Remboursements d'emprunts .....</u> D	<u>505</u>	-	<u>505</u>
<u>V - Besoins de financement .....</u> C + D	<u>567</u>	<u>230</u>	<u>797</u>
<u>Emprunts à émettre sur le marché français .....</u>	567	-	567
<u>Ressources à dégager .....</u> (Emprunts à l'étranger, réali- sations supplémentaires d'actifs et éventuels excédents d'auto- financement)	-	230	230

11

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

-----

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 30 novembre 1971

-----  
D. 815/2

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 22 novembre 1971, vous avez bien voulu, M. le Ministre des Transports et vous-même, proposer à la S.N.C.F. de compléter les dispositions de l'accord intervenu par lettres des 16 et 25 juillet 1969 sur les grandes orientations de la réforme de ses conditions d'exploitation ainsi que sur le programme applicable à la mise en oeuvre de cette réforme pour la période à courir jusqu'au 31 décembre 1973.

Il s'agit, pour l'essentiel, d'assurer à la S.N.C.F. les moyens d'accomplir l'effort d'investissement que lui impose la réalisation des objectifs assignés par la réforme.

A cet effet, votre lettre définit :

- d'une part, le montant des investissements que la S.N.C.F. serait autorisée à réaliser en 1972 et en 1973, soit pendant les deux dernières années restant à courir jusqu'à la fin de la période transitoire couverte par l'accord de 1969, ainsi que leurs moyens de financement ;
- d'autre part, les engagements que la S.N.C.F. souscrirait en vue de garantir la meilleure utilisation de ces possibilités d'investissements.

J'ai l'honneur de vous informer que le Conseil d'Administration a délibéré, dans sa séance de ce jour, sur ce projet de contrat de programme complémentaire de celui de 1969. Il lui est apparu que ce contrat constituait une première et importante étape dans la voie du développement des relations financières nouvelles à instaurer entre l'Etat et la Société Nationale pour assurer le succès de la réforme entreprise en commun et, au-delà de cette réforme, l'avenir même du Chemin de fer. C'est dans cette perspective qu'il

.....

Monsieur le Ministre de l'Economie et des Finances  
93, rue de Rivoli,

75 - PARIS (1er)



m'a donné mandat de vous apporter l'accord de la S.N.C.F. sur l'ensemble des dispositions faisant l'objet de votre lettre du 22 novembre dernier.

J'adresse la même communication à M. le Ministre des Transports.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : André SEGALAT.