

Avenant au contrat de programme constitué par
les échanges de lettres des 16 et 25 juillet 1969
et 22 et 30 novembre 1971

AVENANT AU CONTRAT DE PROGRAMME
CONSTITUÉ PAR LES ÉCHANGES DE LETTRES
DES 16 et 25 JUILLET 1969 ET 22 et 30 NOVEMBRE 1971

L'Etat et la S.N.C.F. constatent que, grâce à leurs efforts conjugués et aux gains de productivité obtenus par la Société Nationale, des progrès importants ont été réalisés dans la plupart des domaines visés dans les échanges de lettres des 16 et 25 juillet 1969, d'une part, des 22 et 30 novembre 1971, d'autre part, constituant un "contrat de programme" entre la puissance publique et la Société Nationale.

Cependant les objectifs fixés n'ayant pu être totalement atteints dans le délai envisagé, l'Etat et la S.N.C.F. estiment que l'effort accompli doit être poursuivi et conviennent de prolonger de deux ans la durée du contrat.

Le présent Avenant couvre ainsi la période de deux années - 1974 et 1975 - étant précisé que restent en vigueur pendant cette période celles des dispositions figurant dans le contrat initial qui ne sont pas modifiées ci-après :

I - ACTIVITES ET STRUCTURES DE LA S.N.C.F.

1°) Evolution de la productivité

La S.N.C.F. accepte d'étendre sur les deux années complémentaires l'engagement pris dans l'échange de lettres de novembre 1971 d'obtenir, pour l'ensemble de l'entreprise, un taux moyen annuel de productivité globale au moins égal à 4,25 %, désormais calculé sur les six années allant de 1970 à 1975 inclus.

Pendant cette même période de six années, la S.N.C.F., dans l'hypothèse d'une augmentation moyenne du trafic de 2 % par an en 1974 et 1975, se fixe pour objectif d'accroître d'au moins 6,4 % par an le nombre d'unités de trafic par heure de travail.

2°) Réorganisation des services de la Société Nationale

En vue d'atteindre à la fois son équilibre financier et l'objectif d'évolution de sa productivité globale, la Société Nationale prendra les mesures énumérées ci-après :

.....

a) Adoption progressive d'un système intégré de gestion comportant, notamment, la mise sur pied d'un plan quinquennal "glissant".

b) Développement accentué des activités les plus rentables, et, parmi elles, trains rapides de voyageurs et trafic conte-neurs.

c) Développement sur le plan national comme sur le plan international des techniques de transport combiné. En vue de favoriser ce développement dans l'intérêt général, l'Etat contribuera, par voie de subvention, aux dépenses d'installations des centres d'échanges entre le rail et la route.

d) Développement de l'automatisation sous toutes ses formes, avec notamment réalisation de la réservation électronique des places en 1975, poursuite de la mise en place de la gestion centralisée du trafic marchandises en vue de son achèvement en 1976 et continuation des études de la taxation électronique, ainsi que de l'automatisation des passages à niveau suivant la cadence atteinte des dernières années.

e) Développement de la coopération entre les réseaux européens avec création éventuelle de nouvelles filiales communes.

f) Amélioration de la qualité du service marchandises par un développement des acheminements à délais garantis, portant notamment sur les grands courants de trafics internationaux, en liaison avec les réseaux étrangers intéressés.

g) Poursuite du regroupement des activités d'entretien et de réparation du matériel, parallèlement à l'entrée en service d'une proportion croissante de matériel neuf.

h) Réorganisation ou regroupement des gares dont le trafic est insuffisant pour justifier leurs dépenses de fonctionnement, à la suite d'un examen systématique de la situation de toutes celles dont le trafic annuel (Voyageurs et tonnes de marchandises expédiés et reçus) est inférieur à 10 000 unités.

i) Réorganisation, sous forme de voies-mères de desserte ou fermeture, des lignes sans trafic voyageurs et dont le trafic marchandises est insuffisant pour couvrir leurs dépenses de fonctionnement, à la suite d'un examen systématique de toutes les lignes ou sections de lignes dont le trafic annuel est inférieur à 10 000 tonnes.

j) Réorganisation des services de voyageurs express qui ne couvrent pas les dépenses qui leur sont affectables.

.....

k) Recherche, dans le cadre de la réglementation en vigueur en matière d'urbanisme, du parti maximum susceptible, compte tenu des besoins de l'exploitation ferroviaire, d'être tiré du domaine concédé - ou de tout autre qu'elle acquerrait - par tous moyens auxquels la Société Nationale peut d'ores et déjà recourir ou sera mise à même de le faire par une modification des règles en vigueur, tels que cessions des sols et sursols, baux emphytéotiques ou à la construction, promotion d'opérations immobilières ou de zones industrielles, etc...

1) Développement des activités accessoires de la Société Nationale dans les conditions prévues à l'article 1er, alinéa 3, de la Convention du 31 août 1937 modifiée :

- 1 - utilisation de la technique routière ou d'autres modes de transport dans les conditions fixées par l'article 6 du Cahier des Charges ;
- 2 - exercice de la commission de transport ;
- 3 - réalisation et gestion d'entrepôts ;
- 4 - tourisme et hôtellerie.

Ces opérations de diversification viseront à améliorer les positions commerciales de la Société Nationale et à accroître les produits financiers qu'elle tire de ses filiales.

3°) Services omnibus de voyageurs

L'objectif de fermeture ou de transfert sur route de 10 000 kilomètres de services omnibus de voyageurs est reporté au 30 juin 1975. Compte tenu des fermetures et transferts intervenus au 31 décembre 1973, 2 720 kilomètres devront être ainsi fermés ou transférés sur route du 1er janvier 1974 au 30 juin 1975.

La prise en charge intégrale par l'Etat du déficit des services omnibus de voyageurs est reportée à 1976, le kilométrage compensé s'accroissant en 1974 d'une sixième tranche de 3 670 km et en 1975 d'une septième tranche de 3 000 km.

Pour les services routiers de remplacement, la S.N.C.F. présentera, chaque année, avant le 1er juillet, des propositions portant sur ceux de ces services pour lesquels la durée de 5 ans prévue à l'article 18 quater de la Convention du 31 août 1937 modifiée arrivera à expiration au cours de l'année suivante.

Ces propositions tendront, soit à leur maintien au compte de la S.N.C.F., éventuellement après réorganisation, soit à leur suppression. Au cas où l'Etat s'opposerait aux suppressions proposées, la S.N.C.F. continuerait à recevoir la compensation prévue à l'article 18 quater susvisé pendant une période supplémentaire de deux ans à l'issue de laquelle il sera statué à nouveau.

II - MOYENS D'ACTION DE LA S.N.C.F. POUR RETABLIR SON EQUILIBRE FINANCIER

1°) Politique tarifaire

1 - L'Etat et la S.N.C.F. ont examiné l'évolution prévisible du compte d'exploitation de la S.N.C.F. en 1974 et 1975.

Dans le cadre des hypothèses retenues concernant notamment l'augmentation des salaires et des prix, la progression du trafic, les gains de productivité et les fermetures de lignes omnibus, ils constatent que la majoration générale des tarifs, de nature à permettre à la S.N.C.F. d'assurer son équilibre financier, s'établit chaque année à un pourcentage analogue à celui de la hausse des prix de la production intérieure brute à condition que soient, en outre, appliqués, la première année, une majoration générale exceptionnelle de 2,3 %, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises et, dans la limite d'une incidence tarifaire globale de 2,3 %, un relèvement des tarifs anormalement bas, et notamment de ceux qui ne couvrent pas leurs coûts marginaux.

2 - Si, pour des raisons tenant à sa politique économique générale, l'Etat se trouve contraint de s'opposer à tout ou partie de ces majorations tarifaires ou de les retarder, il versera à la Société Nationale une compensation forfaitaire d'exploitation pour le dommage subi.

3 - En 1974, il est fait application de ces principes dans les conditions suivantes :

- la S.N.C.F. procédera le 1er avril à une majoration tarifaire globale moyenne de 6,5 %, s'appliquant aux voyageurs et aux marchandises par wagon, et incluant le relèvement des tarifs anormalement bas visés au premier paragraphe, l'incidence de ce dernier étant toutefois limitée pour cet exercice à la moitié de son produit.

- L'Etat versera à la S.N.C.F. une compensation forfaitaire d'exploitation de 610 MF à laquelle s'ajoutera une compensation supplémentaire de 195 MF destinée à couvrir la perte de recettes résultant du report au 1er avril de la hausse tarifaire prévue.

- les dispositions du présent point 3 ont été établies sur la base des prix de l'énergie en vigueur au 1er janvier 1974 et ne prennent donc pas en compte les hausses intervenues après cette date, une provision de 90 MF ayant été constituée pour couvrir l'incidence de la hausse des prix des produits pétroliers au cours du second semestre 1975.

4 - La hausse tarifaire et l'éventuelle compensation forfaitaire d'exploitation applicables à 1975 seront fixées avant le 30 novembre 1974.

5 - L'Etat et la S.N.C.F. conjugueront leurs efforts pour faire disparaître progressivement la compensation forfaitaire visée au paragraphe - 3 - ci-dessus au moyen de mesures supplémentaires d'assainissement, de développement du trafic et de relèvements tarifaires majorés par rapport aux besoins normaux de l'exercice. Ils se fixent comme objectif, dans la mesure où les circonstances le permettront, d'obtenir cette suppression en 1976 et s'efforceront d'opérer une première réduction en 1975.

2°) Investissements

La Société Nationale sera mise à même de poursuivre le développement de ses activités en les orientant de manière sélective vers les plus rentables à long terme.

Comme par le passé, la S.N.C.F. présentera au cours de l'année précédente aux instances du F.D.E.S. le programme qu'elle se propose, dans la limite de l'enveloppe définie ci-après, de réaliser au titre de chacun des exercices 1974 et 1975, classé par grandes catégories d'opérations, et fournira toutes informations utiles sur la rentabilité de ce programme.

Les investissements ayant pour objectif l'abaissement des coûts de production devront avoir un taux de rentabilité d'au moins 15 %, les bilans correspondants étant établis en francs constants, en tenant compte de l'accroissement du niveau relatif des salaires.

Les investissements seront réalisés conformément aux dispositions suivantes :

.....

1 - Pour chacun des exercices 1974 et 1975, il y aura deux tranches de dépenses, l'une dite normative, l'autre dite conditionnelle.

2 - Le financement des dépenses nettes de la tranche normative et du remboursement des emprunts anciens venant à échéance sera assuré par voie d'emprunts émis sur le marché français, y compris la variation d'en-cours des Bons à lots-kilomètres.

Il en sera de même de la variation annuelle des approvisionnements hormis une somme de 100 MF considérée comme représentative de la valeur des stocks réalisables.

3 - La réalisation de la tranche conditionnelle sera subordonnée au dégagement de ressources d'une nature autre que celle visée au point 2 ci-dessus, notamment emprunts à l'étranger, plus-values de réalisation d'actifs, éventuels excédents de ressources propres par rapport au montant figurant aux annexes I et II ci-après mentionnées.

Le déblocage de ladite tranche fera, pour chaque année, l'objet d'une décision du Ministre de l'Economie et des Finances sur proposition de la S.N.C.F. comportant indication des ressources qui pourront être affectées à la couverture des dépenses correspondantes.

4 - Les dépenses d'investissement, y compris celles relatives à la réalisation de la ligne Paris - Sud-Est ainsi que celles du programme complémentaire d'investissement pour l'exercice 1974 décidé par le Gouvernement dans le cadre de la politique nouvelle de l'énergie, sont fixées en 1974 à 2 650 M et en 1975 à 2 935 M.

Les montants de tranche normative seront de 1 960 M pour 1974 et de 2 190 M pour 1975.

Ceux de tranche conditionnelle seront de 670 M et de 745 M pour les deux années considérées.

Ces montants, qui incluent la T.V.A. et sont exprimés en francs courants, sont repris aux annexes I et II ci-jointes, accompagnés des montants de ressources d'emprunts ou d'autres natures qui y correspondent.

5 - Le montant des investissements, tel qu'il est défini au précédent paragraphe, inclura, pour chacune des années considérées, la valeur en capital des biens de toute nature qui seront acquis en crédit-bail ou en location-vente par la S.N.C.F. Cette valeur fera l'objet d'une répartition forfaitaire entre l'exercice au cours duquel le contrat de crédit-bail ou de location-

.....

vente aura été passé et les trois exercices suivants, à raison respectivement de 10 %, 40 %, 40 % et 10 %. Les sommes correspondantes seront imputées pour ordre à la fois en dépenses et en ressources sur le montant des tranches normatives, si le contrat est de droit français, et sur le montant des tranches conditionnelles, dans le cas contraire.

6 - L'Etat a décidé d'engager, dès 1974, des procédures administratives préalables à la construction de la ligne nouvelle Paris - Sud-Est en vue d'une mise en service en 1980.

Dans le cadre des dépenses d'investissement que la S.N.C.F. sera autorisée à réaliser, cette ligne fera l'objet d'un financement à convenir entre l'Etat et la S.N.C.F.

7 - Les investissements de la S.N.C.F. dans la banlieue parisienne seront déterminés et financés pour chacune des années 1974 et 1975 selon les procédures antérieurement suivies. Ils ne sont pas repris dans le présent document.

8 - Le montant total des emprunts émis par la S.N.C.F. sur le marché financier français ne dépassera pas 926 M en 1974, 1 045 M en 1975 dont 723 et 815 respectivement pour les besoins relatifs aux investissements du réseau principal et sous réserve de la variation des approvisionnements dans les conditions visées au paragraphe 2 ci-dessus.

9 - Les emprunts à long terme qui seront émis contre argent frais par la S.N.C.F. durant la période couverte par le présent avenant, et pour lesquels il aura été fait mention explicite de la garantie de l'Etat, donneront lieu au versement d'une rémunération de cette garantie égale à 0,25 % de leur montant.

3°) Provision pour imprévus

L'Etat mettra à la disposition de la S.N.C.F. en 1974 comme en 1975 une "provision pour imprévus" de 100 millions de francs qui sera utilisée en cas de besoin en fin d'exercice.

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

1°) Transport routier à longue distance

Le taux d'accroissement annuel des contingents de transport routier de marchandises de zone longue (transports publics

et transports en location) pourra atteindre en 1974 et en 1975 le taux de progression de la P.I.B. en volume. Ce taux ne pourrait être dépassé que si les indicateurs déjà utilisés au cours du contrat précédent, ou tous autres indicateurs appropriés, faisaient apparaître des tensions sur le marché des transports, rendant souhaitable ce dépassement.

Les décisions utiles seront prises après consultation du Conseil Supérieur des Transports et notamment du Comité de surveillance du marché.

La Société Nationale sera autorisée en 1975 à augmenter le volume de ses affrètements en zone longue dans la limite de 15 % du contingent annuel supplémentaire de transport public routier en zone longue.

2°) Respect de la réglementation

L'Etat poursuivra et renforcera les actions menées en vue d'un strict respect par les transporteurs de la réglementation notamment en ce qui concerne l'utilisation des licences de transport et de location de longue durée, les limites de poids des véhicules et les temps de conduite et de travail.

3°) Tarifification de l'usage des infrastructures de transport.

Le principe actuel de tarification de l'usage des infrastructures au coût marginal social pour les transports de marchandises et à l'équilibre budgétaire pour les transports de voyageurs sera maintenu en 1974 et en 1975. Toutefois, les contributions versées par les usagers des différentes infrastructures de transport seront, le cas échéant, réexaminées en 1974 pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques.

La couverture de ses propres charges d'infrastructure par la S.N.C.F. sera déterminée en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui qui sera appliqué aux autres modes de transport dans ce domaine.

IV - DISPOSITIONS D'ORDRE GENERAL

Si l'évolution des conditions économiques compromettrait l'exécution des dispositions envisagées, l'Etat et la S.N.C.F.

procéderaient à un nouvel examen des objectifs et des moyens prévus pour les atteindre.

Dans le cas où interviendrait un fait inopiné ou une décision gouvernementale 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 le présent document.

Fait à Paris, le 30 mars 1974, en triple exemplaire.

Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Aménagement
du Territoire, de l'Equipement
et des Transports,

Olivier CUICHARD

Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Economie
et des Finances,

Valéry GISCARD d'ESTAING

Le Président
Conseil d'Administration
la Société Nationale des
Chemins de fer Français,

André SEGALAT

Le Secrétaire d'Etat
auprès du Ministre de
l'Aménagement du Territoire,
de l'Equipement et des Transports,
chargé des Transports,

Aymar ACHILLE-FOULD

Le Secrétaire d'Etat
auprès du Ministre de
l'Economie et des Finances,
chargé du Budget,

Henri TORRE

S. N. C. F.

INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE 1974

Réseau Principal

(en millions de francs)

	Tranche normative	Tranche conditionnelle	TOTAL
- BESOINS (1)			
1) Investissements autorisés TTC	1 960	670	2 630
- TVA récupérée	310	107	417
Investissements autorisés HT	1 650	563	2 213
2) Remboursements d'emprunts	491		491
dont : échéances normales	(383)		(383)
échéances optionnelles	(108)		(108)
TOTAL I - BESOINS	2 141	563	2 704
- RESSOURCES (1)			
1) Autofinancement (amortissements)...	1 418	9	1 427
2) Financement externe sur le marché français	723	-	723
3) Ressources à dégager	-	554	554
TOTAL II - RESSOURCES	2 141	563	2 704

(1) Y compris les opérations réalisées sous la forme de crédit-bail ou de location-vente.

S. N. C. F.

INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE 1975

Réseau Principal

(en millions de francs)

	Tranche normative	Tranche conditionnelle	TOTAL
- BESOINS (1)			
1) Investissements autorisés TTC	2 190	745	2 935
- TVA récupérée	347	120	467
Investissements autorisés HT	1 843	625	2 468
2) Remboursements d'emprunts	443	-	443
dont : échéances normales	(379)		(379)
échéances optionnelles	(64)		(64)
TOTAL I - BESOINS	2 286	625	2 911
- RESSOURCES (1)			
1)-Autofinancement (amortissements)..	1 471	10	1 481
2) Financement externe sur le marché français	815	-	815
3) Ressources à dégager	-	615	615
TOTAL II - RESSOURCES	2 286	625	2 911

1) Y compris les opérations réalisées sous la forme de crédit-bail ou de location-vente.

PROJET de LOI de FINANCES pour 1975

 Questionnaire de la Commission des Finances, de l'Economie Générale
 et du Plan de l'Assemblée Nationale

 Transports Terrestres

Question n° 8 : Fournir une note sur l'avenant du 30 mars 1974,
 en communiquer le texte.

Réponse :

La politique à mener par la S.N.C.F. a été définie conjointement par l'Etat et l'entreprise depuis la conclusion du Contrat de Programme de Juillet 1969.

Ce contrat a défini pour cinq ans (1969 - 1975) les objectifs assignés à la S.N.C.F. et les moyens mis à sa disposition pour les atteindre.

Dans la ligne des conclusions du rapport du groupe de travail du Comité Interministériel présidé par M. Simon Willi et dans l'esprit de la politique poursuivie par la Communauté Economique Européenne, les pouvoirs publics ont manifesté la volonté d'introduire aussi largement que possible la notion d'économie de marché dans le secteur des transports et de la libérer au maximum des contraintes et des protections traditionnelles.

La réforme du régime du chemin de fer entreprise en application du Contrat de programme (avenant de 1971 à la Convention de 1967, nouveau Cahier des Charges) repose sur deux principes fondamentaux :

- obtention de l'équilibre financier de la S.N.C.F. après versement par l'Etat des sommes dues au titre de la compensation des obligations de service public et de la normalisation des comptes (harmonisation des conditions de concurrence) et les contributions aux charges d'infrastructure;
- octroi d'une certaine autonomie de gestion à la S.N.C.F.

L'avenant, signé le 30 mars 1974, maintient la politique contractuelle Etat-S.N.C.F., confirme les orientations définies en 1969 et complète le dispositif contractuel sur deux points essentiels : la politique tarifaire et celle de l'équipement.

I - Les orientations de 1969 demeurent

La date à laquelle devaient être atteints les objectifs du contrat de 1969 qui n'ont pu être totalement réalisés au 31 décembre 1973 est reportée de deux ans. Il en est ainsi notamment pour l'obtention de l'équilibre financier.

L'indicateur de productivité globale (taux de surplus de productivité globale) fixé à un taux moyen annuel de 4,25 % qui a été dépassé au cours de la période 1969-1973, est reconduit pour les années 1974 et 1975.

A l'objectif d'effectifs en valeur absolue prévu dans le premier contrat, est substitué un indicateur de productivité du travail plus souple intégrant l'évolution du trafic.

En ce qui concerne la politique tarifaire, les "aménagements effectués dans le cadre de hausses moyennes modérées" prévus par le premier contrat sont remplacés par des principes précis devant présider à la fixation des majorations de tarifs nécessaires à la S.N.C.F. pour lui permettre d'assurer son équilibre financier et le ces échéant à celle du montant des compensations à accorder à la Société nationale en cas de refus de tout ou partie de ces majorations ou de report à une date ultérieure de leur application.

En vue d'atteindre à la fois son équilibre financier et l'objectif d'évolution de sa productivité globale la Société nationale poursuivra les actions déjà entreprises :

- développement accentué des activités les plus rentables (notamment trains rapides de voyageurs et trafic conteneurs) et des techniques de transport combiné ;
- développement de l'automatisme sous toutes ses formes et de la coopération entre les réseaux européens ;
- amélioration de la qualité du service marchandises (développement des acheminements à délais garantis) ;
- poursuite du regroupement des activités d'entretien et de réparation de matériel ;
- réorganisation ou regroupement des gares dont le trafic est insuffisant pour justifier leurs dépenses de fonctionnement ;
- réorganisation ou fermeture des lignes sans trafic voyageurs et dont le trafic marchandises est insuffisant pour couvrir leurs dépenses de fonctionnement ;

.../...

- réorganisation des services de voyageurs express qui ne couvrent pas les dépenses qui leur sont affectables.

En ce qui concerne les services omnibus de voyageurs, le programme de fermeture ou de transfert sur route de 10.000 Kms inscrit au premier contrat a été atteint à 75 %. L'objectif inchangé est reporté au 30 Juin 1975.

" La mise en oeuvre de cet objectif sera réexaminé par le Gouvernement qui ne veut pas que les mesures prises puissent favoriser le processus de dévitalisation de certaines zones et a décidé de faire établir des schémas régionaux de transport de voyageurs ".

La situation énergétique présente ne semble pas susceptible d'infléchir - sauf cas exceptionnels - la politique en la (matière.

II - L'accroissement de capacité de la S.N.C.F.

La crise énergétique d'octobre 1973 - Janvier 1974 a conduit les pouvoirs publics à privilégier, quand des transferts étaient possibles, les activités les moins consommatrices d'énergie en général, et d'énergie d'origine particulière en particulier, et susceptibles d'utiliser au maximum l'énergie électrique.

Les transports par voie ferrée présentent de l'intérêt à ce double titre. Le rapport des dépenses énergétiques pour le transport d'une unité kilomètre entre le chemin de fer et tout autre mode de transport est de l'ordre de 1/2,5 à 1/4,5 suivant les trafics concernés.

Par ailleurs, le chemin de fer est, et restera longtemps encore, le seul mode de transport susceptible d'utiliser l'énergie électrique (d'ores et déjà, près de 80 % du trafic S.N.C.F. est fait sur des réseaux électrifiés).

Enfin, la moindre incidence de la crise énergétique sur les prix de revient de la S.N.C.F. devrait conduire naturellement à un transfert de trafic des autres modes vers la S.N.C.F.

Cet ensemble de raisons a conduit le gouvernement à décider :

.../...

- d'engager, dès 1974, les procédures administratives préalables à la construction de la ligne nouvelle PARIS-SUD-EST en vue d'une mise en service en 1980 ; la possibilité de trafic marchandises de la ligne actuelle PARIS-LYON se trouvera de ce fait renforcée ;
- un programme complémentaire d'investissement en 1974 de 520 MF en autorisation de programme et 255 MF en paiements.

Ce programme complémentaire inclut essentiellement la commande de 60 locomotives électriques, 150 voitures, 1500 wagons (un effort particulier étant porté sur les wagons porte conteneurs et kangourous), ainsi que l'électrification et l'aménagement de blocks automatiques sur la ligne de la rive droite du Rhône (destinée à supporter le trafic induit par Fos).

Au total le montant global des possibilités d'investissements de la S.N.C.F. pour le réseau principal, qui était en francs courants en diminution de 3,29 % en 1971 par rapport à 1970, s'est accru de 8,6 % en 1972 par rapport à 1971, de 14 % en 1973 par rapport à 1972 de 41 % en 1974 par rapport à 1973, compte tenu de la dotation complémentaire au titre du programme "énergie".

AVENANT AU CONTRAT DE PROGRAMME
CONSTITUE PAR LES ECHANGES DE LETTRES
DES 16 et 25 JUILLET 1969 et 22 et 30 NOVEMBRE 1971.

L'Etat et la S.N.C.F. constatent que, grâce à leurs efforts conjugués et aux gains de productivité obtenus par la Société Nationale, des progrès importants ont été réalisés dans la plupart des domaines visés dans les échanges de lettres des 16 et 25 juillet 1969, d'une part, des 22 et 30 novembre 1971, d'autre part, constituant un "contrat de programme" entre la puissance publique et la Société Nationale.

Cependant les objectifs fixés n'ayant pu être totalement atteints dans le délai envisagé, l'Etat et la S.N.C.F. estiment que l'effort accompli doit être poursuivi et conviennent de prolonger de deux ans la durée du contrat.

Le présent Avenant couvre ainsi la période de deux années-1974 et 1975 - étant précisé que restent en vigueur pendant cette période celles des dispositions figurant dans le contrat initial qui ne sont pas modifiées ci-après :

I - ACTIVITES ET STRUCTURES DE LA S.N.C.F.

1°) Evolution de la productivité.

La S.N.C.F. accepte d'étendre sur les deux années complémentaires l'engagement pris dans l'échange de lettres de novembre 1971 d'obtenir, pour l'ensemble de l'entreprise un taux moyen annuel de productivité globale au moins égal à 4,25%, désormais calculé sur les six années allant de 1970 à 1975 inclus.

Pendant cette même période de six années, la S.N.C.F. dans l'hypothèse d'une augmentation moyenne du trafic de 2% par an en 1974 et 1975, se fixe pour objectif d'accroître d'au moins 6,4% par an le nombre d'unités de trafic par heure de travail.

2°) Réorganisation des services de la Société nationale.

En vue d'atteindre à la fois son équilibre financier et l'objectif d'évolution de sa productivité globale, la Société Nationale prendra les mesures énumérées ci-après :

.../...

a) Adoption progressive d'un système intégré de gestion comportant, notamment, la mise sur pied d'un plan quinquennal "glissant".

b) Développement accentué des activités les plus rentables, et, parmi elles, trains rapides de voyageurs et trafic conteneurs.

c) Développement sur le plan national comme sur le plan international des techniques de transport combiné. En vue de favoriser ce développement dans l'intérêt général, l'Etat contribuera, par voie de subvention, aux dépenses d'installations des centres d'échanges entre le rail et la route.

d) Développement de l'automatisation sous toutes ses formes, avec notamment réalisation de la réservation électronique des places en 1975, poursuite de la mise en place de la gestion centralisée du trafic marchandises en vue de son achèvement en 1976 et continuation des études de la taxation électronique, ainsi que de l'automatisation des passages à niveau suivant la cadence atteinte des dernières années.

e) Développement de la coopération entre les réseaux européens avec création éventuelle de nouvelles filiales communes.

f) Amélioration de la qualité du service marchandises par un développement des acheminements à délais garantis, portant notamment sur les grands courants de trafics internationaux, en liaison avec les réseaux étrangers intéressés.

g) Poursuite du regroupement des activités d'entretien et de réparation du matériel, parallèlement à l'entrée en service d'une proportion croissante de matériel neuf.

h) Réorganisation ou regroupement des gares dont le trafic est insuffisant pour justifier leurs dépenses de fonctionnement, à la suite d'un examen systématique de la situation de toutes celles dont le trafic annuel (Voyageurs et tonnes de marchandises expédiés et reçus) est inférieur à 10 000 unités.

i) Réorganisation, sous forme de voies-mères de desserte ou fermeture, des lignes sans trafic voyageurs et dont le trafic marchandises est insuffisant pour couvrir leurs dépenses de fonctionnement, à la suite d'un examen systématique de toutes les lignes ou sections de lignes dont le trafic annuel est inférieur à 10 000 tonnes.

j) Réorganisation des services de voyageurs express qui ne couvrent pas les dépenses qui leur sont affectables.

k) Recherche, dans le cadre de la réglementation en vigueur en matière d'urbanisme, du parti maximum susceptible, compte tenu des besoins de l'exploitation ferroviaire, d'être tiré du domaine concédé ou de tout autre qu'elle acquerrait - par tous moyens auxquels la Société Nationale peut d'ores et déjà recourir ou sera mise à même de le faire par une modification des règles en vigueur, tels que cessions des sols et sur sols, baux emphytéotiques ou à la construction, promotion d'opérations immobilières ou de zones industrielles, etc...

1) Développement des activités accessoires de la Société Nationale dans les conditions prévues à l'article 1er, alinéa 3, de la Convention du 31 août 1937 modifiée :

1 - utilisation de la technique routière ou d'autres modes de transport dans les conditions fixées par l'article 6 du Cahier des Charges :

- 2 - exercice de la commission de transport ;
- 3 - réalisation et gestion d'entrepôts ;
- 4 - tourisme et hôtellerie.

Ces opérations de diversification visent à améliorer les positions commerciales de la Société Nationale et à accroître les produits financiers qu'elle tire de ses filiales.

3°) Services omnibus de voyageurs

L'objectif de fermeture ou de transfert sur route de 10 000 kilomètres de services omnibus de voyageurs est reporté au 30 juin 1975. Compte tenu des fermetures et transferts intervenus au 31 décembre 1973, 2720 kilomètres devront être ainsi fermés ou transférés sur route du 1er janvier 1974 au 30 juin 1975.

La prise en charge intégrale par l'Etat du déficit des services omnibus de voyageurs est reportée à 1976, le kilométrage compensé s'accroissant en 1974 d'une sixième tranche de 3 870 km et en 1975 d'une septième tranche de 3000 km.

Pour les services routiers de remplacement, la S.N.C.F. présentera, chaque année, avant le 1er juillet, des propositions portant sur ceux de ces services pour lesquels la durée de 5 ans prévue à l'article 13 quater de la Convention du 31 août 1937 modifiée arrivera à expiration au cours de l'année suivante.

Ces propositions tendront, soit à leur maintien au compte de la S.N.C.F., éventuellement après réorganisation, soit à leur suppression. Au cas où l'Etat s'opposerait aux suppressions proposées, la S.N.C.F. continuerait à recevoir la compensation prévue à l'article 18 quater susvisé pendant une période supplémentaire de deux ans à l'issue de laquelle il sera statué à nouveau.

II - MOYENS D'ACTION DE LA S.N.C.F. POUR RETABLIR SON EQUILIBRE FINANCIER.

1°) Politique tarifaire

1 - L'Etat et la S.N.C.F. ont examiné l'évolution prévisible du compte d'exploitation de la S.N.C.F. en 1974 et 1975.

Dans le cadre des hypothèses retenues concernant notamment l'augmentation des salaires et des prix, la progression du trafic, les gains de productivité et les fermetures de lignes omnibus, ils constatent que la majoration générale des tarifs, de nature à permettre à la S.N.C.F. d'assurer son équilibre financier, s'établit chaque année à un pourcentage analogue, à celui de la hausse des prix de la production intérieure brute à condition que soient, en outre, appliqués, la première année, une majoration générale exceptionnelle de 2,3 %, aussi bien que pour les voyageurs que pour les marchandises et, dans la limite d'une incidence tarifaire globale de 2,8 %, un relèvement des tarifs anormalement bas, et notamment de ceux qui ne couvrent pas leurs coûts marginaux.

2 - Si, pour des raisons tenant à sa politique économique générale, l'Etat se trouve contraint de s'opposer à tout ou partie de ces majorations tarifaires ou de les retarder, il versera à la Société Nationale une compensation forfaitaire d'exploitation pour le dommage subi.

3 - En 1974, il est fait application de ces principes dans les conditions suivantes :

- la S.N.C.F. procédera le 1er avril à une majoration tarifaire globale moyenne de 6,5 %, s'appliquant aux voyageurs et aux marchandises par wagon, et incluant le relèvement des tarifs anormalement bas visés au premier paragraphe, l'incidence de ce dernier étant toutefois limitée pour cet exercice à la moitié de son produit.

.../...

- L'Etat versera à la S.N.C.F. une compensation forfaitaire d'exploitation de 610 MF à laquelle s'ajoutera une compensation supplémentaire de 195 MF destinée à couvrir la perte de recettes résultant du report au 1er avril de la hausse tarifaire prévue.

- les dispositions du présent point 3 ont été établies sur la base des prix de l'énergie en vigueur au 1er janvier 1974 et ne prennent donc pas en compte les hausses intervenues après cette date, une provision de 90 MF ayant été constituée pour couvrir l'incidence de la hausse des prix des produits pétroliers au cours du second semestre 1973.

4- La hausse tarifaire et l'éventuelle compensation forfaitaire d'exploitation applicables à 1975 seront fixées avant le 30 novembre 1974.

5- L'Etat et la S.N.C.F. conjugueront leurs efforts pour faire disparaître progressivement la compensation forfaitaire visée au paragraphe - 3 - ci-dessus au moyen de mesures supplémentaires d'assainissement, le développement du trafic et de relèvements tarifaires majorés par rapport aux besoins normaux de l'exercice. Ils se fixent comme objectif, dans la mesure où les circonstances le permettront, d'obtenir cette suppression en 1976 et s'efforceront d'opérer une première réduction en 1975.

2°) Investissements.

La Société Nationale sera mise à même de poursuivre le développement de ses activités en les orientant de manière sélective vers les plus rentables à long terme.

Comme par le passé, la S.N.C.F. présentera au cours de l'année précédente aux instances du P.D.E.S. le programme qu'elle se propose, dans la limite de l'enveloppe définie ci-après, de réaliser au titre de chacun des exercices 1974 et 1975, classé par grandes catégories d'opérations, et fournira toutes informations utiles sur la rentabilité de ce programme.

Les investissements ayant pour objectif l'abaissement des coûts de production devront avoir un taux de rentabilité d'au moins 13%, les bilans correspondants étant établis en francs constants, en tenant compte de l'accroissement du niveau relatif des salaires.

Les investissements seront réalisés conformément aux dispositions suivantes :

.../...

1 - Pour chacun des exercices 1974 et 1975, il y aura deux tranches de dépenses, l'une dite normative, l'autre dite conditionnelle.

2 - Le financement des dépenses nettes de la tranche normative et du remboursement des emprunts anciens venant à échéance sera assuré par voie d'emprunts émis sur le marché français, y compris la variation d'en-cours des Bons à lots-kilomètres.

Il en sera de même de la variation annuelle des approvisionnements hormis une somme de 100 MF considérée comme représentative de la valeur des stocks réalisables.

3 - La réalisation de la tranche conditionnelle sera subordonnée au dégagement de ressources d'une nature autre que celle visée au point 2 ci-dessus, notamment emprunts à l'étranger, plus-values de réalisation d'actifs, éventuels excédents de ressources propres par rapport au montant figurant aux annexes I et II ci-après mentionnées.

Le déblocage de ladite tranche fera, pour chaque année, l'objet d'une décision du Ministre de l'Economie et des Finances sur proposition de la S.N.C.F. comportant indication des ressources qui pourront être affectées à la couverture des dépenses correspondantes.

4 - Les dépenses d'investissement, y compris celles relatives à la réalisation de la ligne Paris - Sud-Est ainsi que celles du programme complémentaire d'investissement pour l'exercice 1974 décidé par le Gouvernement dans le cadre de la politique nouvelle de l'énergie, sont fixées en 1974 à 2 630 M et en 1975 à 2 935 M.

Les montants de tranche normative seront de 1 960 M pour 1974 et de 2 190 M pour 1975.

Ceux de tranche conditionnelle seront de 670 M et de 745 M pour les deux années considérées.

Ces montants, qui incluent la T.V.A. et sont exprimés en francs courants, sont repris aux annexes I et II ci-jointes, accompagnés des montants de ressources d'emprunts ou d'autres natures qui y correspondent.

5 - Le montant des investissements, tel qu'il est défini au précédent paragraphe, inclura, pour chacune des années considérées, la valeur en capital des biens de toute nature qui seront acquis en crédit-bail ou en location-vente par la S.N.C.F. Cette valeur fera l'objet d'une répartition forfaitaire entre l'exercice au cours duquel le contrat de crédit-bail ou de location-vente aura été passé et les

trois exercices suivants, à raison respectivement de 10 %, 40 % et 10 %. Les sommes correspondantes seront imputées pour ordre à la fois en dépenses et en ressources sur le montant des tranches normatives, si le contrat est de droit français, et sur le montant des tranches conditionnelles, dans le cas contraire.

6 - L'Etat a décidé d'engager, dès 1974, des procédures administratives préalables à la construction de la ligne nouvelle Paris-Sud-Est en vue d'une mise en service en 1980.

Dans le cadre des dépenses d'investissement que la S.N.C.F. sera autorisée à réaliser, cette ligne fera l'objet d'un financement à convenir entre l'Etat et la S.N.C.F.

7 - Les investissements de la S.N.C.F. dans la banlieue parisienne seront déterminés et financés pour chacune des années 1974 et 1975 selon les procédures antérieurement suivies. Ils ne sont pas repris dans le présent document.

8 - Le montant total des emprunts émis par la S.N.C.F. sur le marché financier français ne dépassera pas 926 M en 1974, 1045 M en 1975 dont 723 et 815 respectivement pour les besoins relatifs aux investissements du réseau principal et sous réserve de la variation des approvisionnements dans les conditions visées au paragraphe 2 ci-dessus.

9 - Les emprunts à long terme qui seront émis contre argent frais par la S.N.C.F. durant la période couverte par le présent avenant, et pour lesquels il aura été fait mention explicite de la garantie de l'Etat, donneront lieu au versement d'une rémunération de cette garantie égale à 0,25 % de leur montant.

3°) Provision pour imprévus.

L'Etat mettra à la disposition de la S.N.C.F. en 1974 comme en 1975 une "provision pour imprévus" de 100 millions de francs qui sera utilisée en cas de besoin en fin d'exercice.

.../...

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

1°) Transport routier à longue distance

Le taux d'accroissement annuel des contingents de transport routier de marchandises de zone longue (transports publics et transports en location) pourra atteindre en 1974 et en 1975 le taux de progression de la P.I.B. en volume. Ce taux ne pourrait être dépassé que si les indicateurs déjà utilisés au cours du contrat précédent, ou tous autres indicateurs appropriés, faisaient apparaître des tensions sur le marché des transports, rendant souhaitable ce dépassement.

Les décisions utiles seront prises après consultation du Conseil Supérieur des Transports et notamment du Comité de surveillance du marché.

La Société Nationale sera autorisée en 1975 à augmenter le volume de ses affrètements en zone longue dans la limite de 15 % du contingent annuel supplémentaire de transport public routier en zone longue.

2°) Respect de la réglementation

L'Etat poursuivra et renforcera les actions menées en vue d'un strict respect par les transporteurs de la réglementation notamment en ce qui concerne l'utilisation des licences de transport et de location de longue durée, les limites de poids des véhicules et les temps de conduite et de travail.

3°) Tarifification de l'usage des infrastructures de transport.

Le principe actuel de tarification de l'usage des infrastructures au coût marginal social pour les transports de marchandises et à l'équilibre budgétaire pour les transports de voyageurs sera maintenu en 1974 et en 1975. Toutefois, les contributions versées par les usagers des différentes infrastructures de transport seront, le cas échéant, réexaminées en 1974 pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques.

La couverture de ses propres charges d'infrastructure par la S.N.C.F. sera déterminée en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui qui sera appliqué aux autres modes de transport dans ce domaine.

IV - DISPOSITIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

Si l'évolution des conditions économiques compromettrait l'exécution des dispositions envisagées, l'Etat et la S.N.C.F. procéderaient à un nouvel examen des objectifs et des moyens prévus pour les atteindre.

S.N.C.F.

INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE 1974

Réseau Principal

(en millions de francs)

	Tranche normative	Tranche condition- nelle	TOTAL
I - BESOINS (1)			
1) Investissements autorisés TIC	1 960	670	2 630
- T.V.A. récupérée.....	310	107	417
Investissements autorisés RT....	1 650	563	2 213
2) Remboursements d'emprunts....	491		491
dont : échéances normales....	(383)		(383)
échéances optionnelles	(108)		(108)
TOTAL I - BESOINS.....	2 141	563	2 704
II - RESSOURCES (1)			
1) Autofinancement (amortissement)	1 418	9	1 427
2) Financement externe sur le marché français.....	723	-	723
3) Ressources à dégager.....	-	554	554
TOTAL II - RESSOURCES.....	2 141	563	2 704

(1) y compris les opérations réalisées sous la forme de crédit-bail ou de location-vente.

Dans le cas où interviendrait un fait inopiné ou une décision gouvernementale 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 le présent document.

Fait à Paris, le 30 mars 1974, en triple exemplaire.

Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Aménagement
du Territoire, de l'Equipement
et des Transports,

signé : Olivier GUICHARD

Le Ministre d'Etat
Ministre de l'Economie,
et des Finances,

signé : Valéry GISCARD
D'ESTAING

Le Président
du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des
Chemins de fer français

Signé : André SEGALAT

Le Secrétaire d'Etat
auprès du Ministre de
l'Aménagement du Territoire,
de l'Equipement et des Transports
chargé des Transports,

signé : Aymar ACHILLE-FOULD

Le Secrétaire d'Etat
auprès du Ministre
de l'Economie et des
Finances
chargé du Budget,

signé : Henri TORRE