

S. N. C. F.

SERVICE COMMERCIAL

4^{ème} Division

SECTION _____

DOSSIER N° _____

SOUS-DOSSIER N° _____

Création d'une Société de Compulsions à Lyon
(Rattachée à S.C.E.T.A.)

- 1 *Décret ministériel*
- 2 *Arrêté ministériel*
- 3 *Requête attulles*

NUMEROS	DATES	ANALYSE DES PIECES
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		

3

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Commercial

Paris, le

Nr 541.22
2289

3688

SNCF 1238

BORDEREAU D'ENVOI
d'une proposition concernant les Services Extérieurs

Gares de { LYON
 { OULLINS

Service assuré : Camionnage

Localités desservies : LYON { LYON
 { VILLEURBANNE

OULLINS (OULLINS

Objet : Aménagement des allocations versées
par la S.N.C.F. au correspondant.

Nom et adresse du Correspondant : Société
Lyonnaise d'Exploitation du Camionnage
Officiel (SLECO) 84, rue Duguesclin, LYON.

Observations - Suite à ma lettre 541.22 3211
du 19 avril 1950. 22.89

Le Directeur du Service Commercial,

Signé : BOURGEOIS

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des
Transports et du Tourisme - Direction Générale des
Chemins de fer et des Transports - Service du
Contrôle des Transports par fer - 2ème Bureau
244, boulevard Saint-Germain, PARIS (7°)

jd.

Copie

- 2 JUIN 1950

4ème Division

4400

Monsieur le Président,

Notre lettre du 12 juin 1948, vous indiquait les conditions dans lesquelles devait être assurée, par votre Société, l'exécution des Services de Camionnage à LYON, VILLEURBANNE et OULLINS, à partir du 1er juillet 1948.

1 p.
Nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli une nouvelle annexe I donnant les bases d'évaluation des dépenses totales des Services en cause; cette nouvelle annexe se substitue, à la date du 1er mars 1950, à l'annexe actuelle en vigueur depuis le 1er septembre 1948 et que nous vous avions communiquée par lettre du 3 novembre 1948.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOURGEOIS

Monsieur le Président de la Société Lyonnaise
d'Exploitation du Camionnage Officiel
(S.L.E.C.O.)
84, rue Duguesclin - LYON

**EVALUATION des DEPENSES TOTALES
DES SERVICES DE CAMIONNAGE, A LYON, VILLEURBANNE & OULLINS**

Les dépenses totales des Services sont évaluées comme indiqué ci-après :

<u>Colis postaux</u>	{	Prix par colis	67 fr.		
<u>Petits colis</u>					
<u>Colis familiaux</u>					
<u>Colis express</u>	{	Prix par colis	89 ^f 50		
<u>Détail ou expéditions</u>	{	Par expédition d'un poids de :	(60 à 1000K° - Prix par 100K° 217 ^f ,		
<u>express</u>		avec minimum, calculé sur	avec maximum de 1300 ^f , par exp.		
		1000K°, par expédition (1)	(1000/5000K° - Prix par 100K° 130 ^f ,		
<u>Remonte des Bureaux</u>	{	Colis postaux - Petits colis	{	Prix par colis	30 ^f ,
<u>ou Dépôts de Ville</u>		Colis familiaux- Colis express			
		Détail ou expéditions express		Prix par 100K°	86 ^f ,

Ces dépenses sont calculées :

a) sur le poids réel doublé :

- pour les colis et expéditions express effectivement enlevés ou livrés à domicile par express ;
- pour les emballages vides expédiés en détail ne pesant pas 200 K° sous le volume de 1 m³ ;

b) sur le poids brut du cadre chargé majoré de 25 % pour les cadres SNCF d'une contenance minimum de 1 m³, et maximum de 3 m³, munis d'organes de roulement (à l'exception des cadres spéciaux destinés au transport des liquides), cette dépense couvre à la fois le transport du cadre plein et le transport du cadre vide en retour ou allant prendre charge :

En outre il est décompté une dépense supplémentaire de :

- 12 fr. par remboursement encaissé du destinataire au moment de la livraison des marchandises,
- 0^f60 par fraction indivisible de 1.000 fr., de valeur déclarée lorsque les marchandises font l'objet d'une déclaration de valeur.

En ce qui concerne les marchandises transportées par wagon, les dépenses sont calculées en partant des prix perçus du Public.

(1) 50 K° pour les marchandises qui bénéficient d'une tarification sans minimum de tonnage ou avec minimum ne dépassant pas 50 K°.

application : 1^{er} Mai 1950

Proposé à
10. Monsieur le Directeur Général
pour être soumis à la signature de
Monsieur le Président
du Conseil d'Administration
Paris, le 22 MAI 1948 12

COPIE

Signé : MARON

12 Juin 1948

245.734
98.44

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous informer qu'à partir du 1er juillet 1948, les services de correspondance de la S.N.C.F. aux gares de Lyon pour la desserte de Lyon, Villeurbanne et Oullins, seront confiés à la Société Lyonnaise d'Exploitation du Camionnage Officiel (S.L.E.O.), 84, rue Lugueselin à Lyon, qui vient d'être constituée à cet effet.

Nous nous proposons, en conséquence, sauf objection de votre part, de rémunérer cette Société pour l'exécution de ce service dans les conditions reprises à l'accord ci-joint.

Notre correspondant est en règle vis-à-vis des lois et décrets de coordination et des règlements de police.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments de haute considération.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Signé : Plouffe

Monsieur Christian PINNAU
Ministre des Travaux Publics, des Transports
et du Tourisme - Direction Générale des
Chemins de fer et des Transports
Service du Contrôle des Transports par fer
2ème Bureau
244, Bld. Saint-Germain
PARIS VII^e

PRESIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION

12 Juin 1948.

545734
9.844

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. a décidé de confier, à dater du 1er juillet 1948, à votre Société, la direction des Services de Camionnage à Lyon pour la desserte des localités de Lyon, Villeurbanne et Oullins dans les conditions indiquées dans la présente lettre.

I - DEFINITION DES SERVICES -

Les services dont il s'agit, sont, sauf modification qui pourra être décidée par la S.N.C.F. d'accord avec la S.L.E.C., les services désignés ci-dessous :

- l'enlèvement et la livraison à domicile des colis postaux, des petits colis, des colis familiaux et des expéditions de détail (y compris les petits cadres munis d'organes de roulement);
- l'enlèvement et la livraison à domicile des colis express et des expéditions express;
- la remonte des marchandises déposées dans les bureaux ou dépôts de ville;
- l'enlèvement et la livraison à domicile des marchandises transportées par wagon.

II - CONDITIONS GENERALES D'EXPLOITATION -

Les services dont il s'agit seront assurés sous votre direction conformément aux instructions de la S.N.C.F. et, notamment, aux Conditions générales d'exécution des Services Extérieurs de la S.N.C.F. en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions de la présente lettre.

....

Monsieur le Président de la Société Lyonnaise
d'exploitation du Camionnage Officiel
(S.L.E.C.)
54, rue Duguesclin,
LYON

III - PERSONNEL ET MATERIEL -

La S.N.C.F. pourra affecter à cette exploitation du personnel de son cadre permanent ou auxiliaire. Elle pourra également prendre en location, par votre intermédiaire, le matériel de renfort nécessaire à l'exécution du service.

IV - REMUNERATION -

La rémunération de la S.L.E.C. sera calculée de façon que les dépenses totales du service de correspondance, y compris les dépenses supportées par la S.N.C.F. pour le personnel et le matériel qu'elle aura fournis, ne dépassent pas les sommes évaluées forfaitairement dans les conditions reprises à l'annexe ci-jointe.

La S.N.C.F. versera, d'autre part, à la S.L.E.C. une somme égale au montant des taxes à la production, des taxes sur les transactions et des taxes locales que paiera effectivement la S.L.E.C. pour les services repris au paragraphe ci-dessus ou de toutes autres taxes de même nature qui frapperaient, dans l'avenir, ces rémunérations. Le montant de ce versement sera établi dans les conditions où seront, en fait, perçues les taxes dont il s'agit.

V - MODALITE DE REGLEMENT -

Les sommes dues à la S.L.E.C. seront payées par la S.N.C.F. mensuellement sur présentation de factures établies par la Société concessionnaire.

La S.L.E.C. pourra demander à la S.N.C.F. à la fin de chaque mois le versement d'un compte à valoir sur le règlement à effectuer. Cet acompte sera au plus égal à 90 % du montant du règlement effectué pour le mois précédent.

Je vous serais obligé de bien vouloir me donner votre accord en reproduisant les termes de la présente lettre.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.,

signé : BOUTET.

Le Président
du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.,

signé : FLOURET.

**EVALUATION DES DEPENSES TOTALES DES SERVICES DE CAMIONNAGE
à LYON, VILLEURBANNE et OULLINS**

Les dépenses totales des Services sont évaluées comme indiqué ci-après :

<u>Colis postaux</u>	{	Prix par colis	55 fr.
<u>Petits colis</u>			
<u>Colis familiaux</u>			
<u>Colis express :</u>		Prix par colis	63 fr.
<u>Détail</u>	{	(par expédition d'un poids de 60 à 1000 kg. - Prix par 100 kg.....)	144 fr.
<u>ou</u>		(avec minimum calculé sur (avec maximum de 1360 fr. par exp.)	
<u>expéditions</u>		100 kg. par expédition)(2) (1000 à 3000 kg- Prix par 100 kg....)	136 fr.
<u>express (1)</u>		(avec maximum de 3.810 fr par exp.)	
		(3000 à 5000 kg- Prix par 100 kg....)	127 fr.
<u>Remonte des bureaux</u>	{	Colis postaux - Petits colis	Prix par colis 22 ^f ,50
<u>ou dépôts de ville</u>		Colis familiaux - colis express	f
		Détail ou expédition express...	Prix par 100 kg..... 61,-

SERVICES PAR EXPRESS - Pour les colis ou expéditions dont le service est effectivement assuré par express, les taux ci-dessus sont doublés.

MARCHANDISES EXPEDIEES AVEC DECLARATION DE VALEUR - La dépense est calculée en ajoutant, aux prix indiqués ci-dessus pour le camionnage des marchandises, une dépense supplémentaire de 0^f,60 par fraction indivisible de 1.000 fr. de valeur déclarée.

ENVOIS GREVES DE REMBOURSEMENT - La dépense est calculée en ajoutant aux prix indiqués ci-dessus pour le camionnage des marchandises une dépense supplémentaire de 15 fr. par opération.

PETITS CADRES - Pour les cadres vides ou chargés, la dépense est calculée en appliquant au poids brut du cadre, les prix prévus pour les expéditions de détail de même poids, majorés de 25 %.

MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR WAGON - La dépense est calculée en partant du tarif perçu au public.

-
- (1) - Les prix sont doublés pour les emballages vides ne pesant pas 200 kg. sous le volume d'un m³.
- (2) - Pour les expéditions taxées sans minimum de tonnage ou avec minimum inférieur à 50 kg. ce minimum est calculé sur 50 kg.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 8 octobre 1947

.....
QUESTION IV - Service Commercial1°/ Création d'une Société de correspondance à Lyon

M. le PRESIDENT rappelle que le Conseil, dans sa séance du 19 mars 1947, a prorogé jusqu'au 30 septembre 1947 les accords avec la S.C.E.T.A., en attendant la mise au point des mesures générales de coordination dans le cadre desquelles le problème de la S.C.E.T.A. devra être résolu, et a décidé que, au delà de cette date, ces accords seraient automatiquement reconduits de 3 mois en 3 mois, chaque partie ayant la faculté de les dénoncer moyennant préavis de 3 mois.

Le problème général de la coordination n'ayant pas encore été réglé, on ne peut, pour le moment, que laisser jouer les reconductions ainsi prévues.

M. PAILLIEUX observe que le fait de subordonner l'examen au fond du problème relatif à la S.C.E.T.A. à l'inter-vention de la nouvelle législation sur la coordination des transports aboutit, en l'état actuel des choses, à ajourner cet examen pour un temps indéterminé : en effet, la législation en cause doit faire l'objet, au préalable, d'une délibération du Conseil Supérieur des Transports, lequel n'est même pas encore constitué. Dans ces conditions, on peut se demander s'il est opportun de maintenir pendant tout ce délai la formule de la S.C.E.T.A. et même de la consolider en en étendant les applications ainsi qu'il est proposé dans la présente affaire;

.../...

à vrai dire, la coordination des transports ne conditionne qu'une partie de l'activité de la S.C.E.T.A et ce n'est pas précisément celle qui prête le plus à discussion.

M. le PRESIDENT, tout en regrettant cet ajournement, estime qu'il est néanmoins impossible de ne pas s'en tenir à la décision déjà prise par le Conseil : le rôle de la S.C.E.T.A. est, malgré tout, trop lié à la coordination des transports pour qu'on puisse, sans préjuger de celle-ci, se prononcer à son sujet. Au surplus, le régime actuel n'engage en rien l'avenir, puisqu'il peut être dénoncé à tout moment.

M. BOYAUX, expose que, dans certains grands centres, une société du type présentement envisagé a déjà été créée; mais, alors que, dans ces centres, le service était assuré précédemment par une société privée, à Lyon, il est actuellement effectué en régie par la S.C.E.T.A., avec l'appoint de véhicules loués en permanence ou à titre occasionnel à des camionneurs privés. L'avantage de l'opération n'est donc plus, en l'espèce, de placer la gestion de services privés sous le contrôle indirect du chemin de fer, mais :

- d'une part, de permettre l'acquisition des tracteurs et remorques nécessités par l'installation de halle mécanisée qui va être réalisée à Lyon-Guillotière (les camionneurs libres, tout en étant peu disposés à supporter eux-mêmes les frais d'achat de ces véhicules adaptés aux besoins exclusifs du chemin de fer envisageaient non moins défavorablement un achat direct par la S.C.E.T.A. qui leur paraissait constituer une mesure de concurrence à l'égard du camionnage libre et l'on pouvait craindre à cet égard des difficultés);
- d'autre part, d'augmenter la part actuellement insuffisante des véhicules S.C.E.T.A dans le parc utilisé (cette part devra être d'au moins 50 %);
- enfin, corrélativement, d'améliorer les relations avec les services routiers en établissant que la création de sociétés de la nature de celle qui est envisagée répond, de la part de la S.N.C.F., à un souci de collaboration et non d'emprise, puisqu'elle intervient même dans des villes où le camionnage s'effectue déjà en régie, et en ménageant aux transporteurs libres la possibilité d'un contrôle sur les prix de revient du camionnage officiel. (L'ambiance favorable ainsi suscitée a d'ailleurs permis l'organisation récente de services complémentaires par camions dans la grande banlieue lyonnaise).

.../...

M. TOURNEMAINE n'entend élever aucune objection à la constitution de la nouvelle société, à laquelle les organisations syndicales locales ont d'ailleurs donné leur accord. Il relève, toutefois, dans la note distribuée aux membres du Conseil, une rédaction défectueuse : il est indiqué dans cette note que la nouvelle société utiliserait 50 % du matériel de la S.C.E.T.A. Il convient certainement de comprendre que 50 % au moins du parc utilisé par la Société serait fourni par la S.C.E.T.A.

M. BOYAUX confirme qu'il en est bien ainsi.

M. ARON demande si la formule proposée est la même qu'à Strasbourg.

M. BOYAUX répond que la seule différence est qu'à Strasbourg la Société récemment constituée assure, non seulement le camionnage officiel du chemin de fer, mais encore le camionnage libre, tandis qu'à Lyon, les transporteurs locaux ont désiré conserver, au contraire, ce dernier camionnage.

Le Conseil approuve la création de la Société.

Jb.

S. N. C. F.

OL/RO/OM

Paris, le 9 septembre 1947

Direction Générale

Service du Contrôle des
Marchés

100, 102 Avenue de Suffren
(15ème)

CM. 5711

Objet : Création d'une Société de correspondance à Lyon.

OBSERVATIONS DU SERVICE DU CONTROLE DES MARCHES

Il résulte de la note justificative établie par le Service Commercial, que la création de la société de correspondance à Lyon, sur le principe de laquelle le Conseil d'Administration est appelé à se prononcer, se justifie essentiellement par des raisons concernant la politique générale suivie par la S.N.C.F. en matière de coordination.

Sur ce plan, le Service du Contrôle des Marchés n'a pas d'observation à présenter, sous réserve bien entendu qu'il sera appelé à donner son avis sur le contrat à passer avec la nouvelle Société pour déterminer, notamment, les conditions de rémunération des transporteurs.

Le Chef du Service du
Contrôle des Marchés,

signé : OLIVIER

Copie transmise à M. le Directeur
du Service Commercial
pour information

Le Chef du Service du Contrôle
des Marchés

(s) OLIVIER

EXPOSE :

Le service de correspondance du chemin de fer, pour la desserte de Lyon, Villeurbanne et Oullins est actuellement assuré par la S.C.E.T.A. pour le compte de la S.N.C.F.

Il est proposé de créer, pour l'exécution de ce service, une Société de camionnage élargie à laquelle participeraient indépendamment de la S.C.E.T.A. les différents groupes de transporteurs de la région lyonnaise.

Cette substitution n'aurait aucune répercussion pour la clientèle du chemin de fer.

Nous avons obtenu l'accord de tous les groupements ou transporteurs intéressés à la constitution de la nouvelle Société.

Les différentes organisations syndicales, y compris les syndicats ouvriers et notamment les syndicats cheminots, ont également donné leur accord sur cette nouvelle formule.

Paris, le 30 juin 1947

Services Commercial

4ème division

NOTE JUSTIFICATIVE

pour Monsieur le Directeur Général

au sujet de la création d'une Société de Correspondance
à Lyon

Le projet tendant à substituer, pour l'exécution du service de camionnage de la S.N.C.F. à Lyon, une Société de Correspondance avec participation des Syndicats Routiers, à la régie actuelle de la S.C.E.T.A., a reçu l'accord de tous les groupements routiers intéressés au cours d'une réunion tenue à Lyon le 24 juin 1947, dont le mémento figure au dossier.

Dans le cadre de ce projet, les groupements routiers ont pu recevoir tous les apaisements qu'ils désiraient sur la politique générale suivie par la S.N.C.F. en ce qui concerne les expéditions de détail.

Déjà en 1944, lors de l'élaboration de la nouvelle tarification qui a prévu la livraison d'office à domicile de tous les envois taxés par expédition, jusqu'au poids de 5.000 kg, les camionneurs libres s'étaient émus et avaient demandé que les destinataires continuent à avoir la possibilité de s'adresser à un camionneur de leur choix. Satisfaction leur a été donnée par la création du tarif n° 129, chapitre 6 et il n'est pas question de toucher au régime des camionneurs agréés qui, munis d'ordres permanents et généraux, viennent chercher les marchandises en gare pour le compte des destinataires.

Depuis lors, la mécanisation de la halle de Lyon-Guillotière entraînant l'acquisition d'un matériel nouveau, les transporteurs ont eu l'impression que la S.N.C.F. voulait éliminer le matériel qu'ils fournissent actuellement au chemin de fer. Bien que les commandes de tracteurs et de remorques aient été faites par la S.C.E.T.A. parce que les transporteurs lyonnais avaient hésité à acquérir le matériel adapté à la future organisation, la S.C.E.T.A. a accepté, dans le cadre de l'accord intervenu avec les Syndicats Routiers, que le matériel puisse être rétrocédé dans l'avenir aux entrepreneurs dans la limite de 50%, cette proposition correspondant d'ailleurs à une bonne formule technique d'exploitation (moitié régie, moitié location). Il n'en reste pas moins vrai que, dans la situation future et d'après l'accord intervenu

la moitié du parc appartiendra à la S.C.E.T.A. alors qu'actuellement ce pourcentage n'est que de 30%. Les prévisions sont d'ailleurs faites dans l'hypothèse d'un développement du trafic et les camionneurs ont reçu l'assurance que le matériel électrique ou thermique qui leur appartient et qui est utilisé actuellement au service contractuel de la S.N.C.F., sera employé au maximum et non seulement en période de pointe.

Par ailleurs, les projets de desserte de zones, qui avaient été examinés par la S.N.C.F. et la F.N.T.R. en présence de M. DORGES, avaient suscité de vives réactions de la part des transporteurs routiers. Dans le cas particulier de la desserte par route de la zone périphérique de LYON, qui constitue un véritable essai de desserte de zone, l'accord intervenu à Lyon a permis de donner tous apaisements aux camionneurs libres et aux transporteurs routiers, la S.N.C.F. leur ayant fait part de son intention d'avoir recours, toutes les fois que cela sera possible pour l'exécution des services, aux camionneurs locaux ou aux messagers desservant les localités éloignées des gares, le choix du correspondant se faisant en liaison étroite avec les Syndicats de transporteurs routiers. En définitive, les Syndicats de Transporteurs Routiers et les représentants dûment mandatés de la S.N.C.F. se sont finalement ralliés à cette organisation qui, serait assurée par la nouvelle Société de correspondance.

Dans ces conditions, la constitution à Lyon d'une Société élargie dans laquelle la S.C.E.T.A. aurait cependant 70% du capital, créera certainement un climat très favorable au règlement des problèmes de coordination dans la Région. La participation des transporteurs routiers à l'exploitation de nos propres services de livraison, alors même qu'actuellement ces services sont assurés à l'entière satisfaction de la S.N.C.F. et de la clientèle, ne peut qu'amener une collaboration confiante entre la S.N.C.F. et les transporteurs routiers de la région lyonnaise pour le plus grand bien du public.

Afin d'éliminer toute idée de concurrence, l'activité de la nouvelle Société serait limitée au service contractuel de la S.N.C.F.

Rappelons enfin que les Syndicats ouvriers (et notamment les Syndicats de cheminots) ont donné leur accord à la nouvelle formule.

x x x

Voici maintenant quelques renseignements sur l'importance du service.

Le service de camionnage à Lyon dispose actuellement de 51 véhicules, soit:

11 fourgons électriques		
3 tracteurs électriques	(et (appartenant à
4 tracteurs thermiques	(26 remorques (la S.N.C.F.)

20 véhicules électriques loués avec leur conducteur à la Société Lyonnaise d'Entretien des véhicules électriques (S.L.E.V.E.)

13 véhicules thermiques loués avec leur conducteur à la Société Droin - Motteroz - Le Louvetel (D.M.L.)

- de ~~24~~ ¹⁴ agents (en plus des conducteurs fournis par les Sociétés de location des véhicules), se répartissant comme suit :

agents S.N.C.F. : 7 agents de direction
11 agents de bureau
67 livreurs fournis en renfort par les gares de Lyon

agents S.C.E.T.A. : 10 agents de bureau
10 chauffeurs
52 livreurs.

Mais, en raison de l'énorme développement du trafic, la S.C.E.T.A. doit faire appel à de nombreux véhicules de renfort et utiliser un nombre variable d'auxiliaires suivant les nécessités du service. En période de pointe, le nombre de véhicules de renfort arrive à doubler le parc normal.

Les dépenses pour les 6 premiers mois de l'année 1947 se sont élevées à 29.717.000f. se répartissant à raison de :

17.964.000f. pour le matériel
8.861.000f. pour le personnel
2.992.000f. de frais généraux.

Le trafic livré ou enlevé à domicile pendant la même période a été de :

340.974 petits colis et colis postaux dont 55.633 colis express
28.400 tonnes de détail
934 tonnes de wagons complets

Le trafic des bureaux de ville s'est élevé à :

222.950 colis postaux et petits colis
et 797 tonnes de détail.

Les rendements à la journée-véhicule sont satisfaisants surtout si l'on tient compte de l'éloignement du chantier de Lyon-Vaise du centre de l'agglomération lyonnaise et des difficultés de circulation que l'on rencontre à Lyon.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOURGEOIS

S.N.C.F.

SERVICE COMMERCIAL.

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de la création d'une Société de correspondance
à Lyon

La correspondance du chemin de fer, pour la desserte de Lyon,
Villeurbanne et Oullins, est actuellement assurée par la S.C.F.T.A.
pour le compte de la S.N.C.F.

Ce service comporte essentiellement :

a) La livraison à domicile des colis postaux, petits colis, colis
express et expéditions de détail,

b) L'enlèvement à domicile ou au bureau de ces mêmes envois,

c) Le camionnage des marchandises transportées par wagons.

Les colis et expéditions express sont reçus à Lyon-Parrotte
et livrés à domicile au départ de cette gare. En attendant la mécanisation
de la Halle de Lyon-Guillotière, les petits colis et les colis postaux,
ainsi que les expéditions de détail, sont dirigés exclusivement sur
Lyon-Vaise.

Le personnel de direction et une partie du personnel de livrai-
son et de manutention, soit 20% des effectifs, appartiennent au cadre
permanent de la S.N.C.F. qui fournit en outre un renfort un certain
nombre d'agents des gares. Les agents d'exécution appartiennent à la
S.C.F.T.A. qui utilise également un certain nombre d'auxiliaires suivant
les nécessités du service.

Le matériel est composé de 30 % de véhicules électriques
appartenant à la S.C.F.T.A. et pour le reste de camions thermiques ou
électriques pris en location de longue durée à deux entreprises Lyon-
naises

Paris, le 30 août 1947

L'existence du chantier de Lyon-Vaise et la nécessité de le dégager très rapidement de tous les colis remis en livraison, conduisent le S.C.E.T.A. à louer des véhicules de renfort. Le nombre de véhicules utilisés en sus du parc normal est de 30 à 40 par jour. Les véhicules sont appartenant en règle générale aux camionneurs libres de la place de Lyon.

Le fait de faire un appel presque permanent aux transporteurs locaux, pour la fourniture de véhicules de complément, milite en faveur de la constitution d'une Société élargie à laquelle participeraient indépendamment de la S.C.E.T.A. les différents groupes de transporteurs de la région lyonnaise (transporteurs, groupements, camionneurs, loueurs de véhicules) et qui posséderait des moyens beaucoup plus étendus que ceux dont dispose la S.C.E.T.A. actuellement.

Cette mesure n'aurait aucune répercussion pour la clientèle du chemin de fer, le service étant, dès à présent, assuré de façon satisfaisante et les frais de la livraison à domicile étant maintenus indépendants des conditions locales d'exploitation, aussi bien pour le trafic de détail que pour les petits colis et les colis postaux.

Il est indéniable que la formule de la Société locale de correspondance permet d'aplanir bien des difficultés d'exploitation. La présence au Conseil d'Administration de représentants des transporteurs routiers et des camionneurs est précieuse quand il faut faire appel à l'aide des transporteurs de la localité pour renforcer le service de correspondance; celle du Chef d'Arrondissement de la S.N.C.F. permet une liaison intime avec la gare, et enfin celle d'un représentant des groupements peut faciliter le développement du camionnage, en menant la clientèle de certaines entreprises importantes.

Toutefois, l'intérêt principal que présente la création à Lyon d'une Société locale de correspondance serait sans aucun doute d'asseoir sur des bases concrètes une réelle entente des transporteurs routiers avec le chemin de fer. Une telle entente ne peut qu'être favorablement la coordination future des transports à petite et à grande distance dans la région lyonnaise.

Ces considérations nous conduisent à proposer au Conseil de donner son approbation au principe de la création à Lyon d'une Société locale de correspondance, étant entendu que l'initiative lui sera à nouveau présentée lorsqu'il s'agira de déterminer les conditions de rémunération de cette Société.

Dans la nouvelle Société, le capital serait réparti comme suit :

- 70 % à la S.C.E.T.A. à qui serait réservée la moitié des sièges d'Administrateurs dont celui de Président, Directeur Général,
- 20 % aux transporteurs,
- 10 % aux loueurs habituels.

La nouvelle Société utiliserait 50 % du matériel de la S.C.E.T.A.

La S.N.C.F. a obtenu l'accord unanime de toutes les organisations et de tous les transporteurs intéressés à la formation de la nouvelle Société. Les Représentants des Syndicats ouvriers ont également donné leur accord à la création de la future Société.

P. LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

BOURGEOIS

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS
Service Commercial, 54, Boulevard Haussmann, PARIS (9ème)

N/Réf. : 1ère Division 1/3
Etudes 5149

Paris, le 22 Juin 1949

Monsieur le Directeur Général
de la S.C.E.T.A.

Suite à votre lettre ET 3.212/761 du 2.4.59.

Je suis d'accord :

- 1°) Sur le remboursement à la S.N.C.F. de la somme de Fr. 13.148.036 que la S.C.E.T.A. lui doit du fait que certains salaires ont été pris en charge deux fois par la S.N.C.F.;
 - 2°) Sur la prise en charge par notre Société, avec effet du 1er août 1947, du personnel chargé de la gestion administrative de la Région S.C.E.T.A. (actuellement 9 agents). Cette prise en charge correspond pour votre Société à un avoir de francs : 4.923.322, fin Février 1949; c'est-à-dire que compte tenu de la somme due à la S.N.C.F. et qui ressort au 1°) ci-dessus, il nous reste dû Fr. 8.224.714;
 - 3°) Sur l'imputation des dépenses relevant des Services extérieurs de la région parisienne et dont les modalités sont rappelées ci-dessous :
 - (a) 21 agents de camionnage
dont 9 agents d'exécution (pris en charge par l'art.VI du contrat du 20.8.46)

12 autres agents (à prendre en charge à l'Art. 16 paragraphe 2 de la Nomenclature budgétaire)
 - (b) 29 agents des bureaux de ville (à prendre en charge à l'Art. 12, paragraphe 2, de la nomenclature).
- A - 50 agents des
SERP
- B - 9 agents chargés
de la gestion
administrative de
la S.C.E.T.A.
- Ces 9 agents sont à prendre en charge à l'Art. 16
paragraphe 2 de la nomenclature budgétaire.
- 4°) Sur les mesures que vous envisagez pour mettre en harmonie, du point de vue comptable, le travail de facturation et son contrôle (bordereaux de solde).

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : MAROIS

Paris, le 20 Avril 1949

ET/3.212
761Monsieur le Directeur
du Service Commercial de la
S.N.C.F.

Le contrat du 20 Août 1946 concernant l'exécution des services de camionnage de Paris prévoit, en son article VI "Rémunération", que la S.C.E.T.A. facture, sur la base des forfaits prévus à l'Annexe C dudit contrat, le personnel d'exécution d'une échelle inférieure ou égale à 7 (à 8 depuis le 1er Janvier 1948 par suite du reclassement). Du montant de la facture établie par la S.C.E.T.A. sont déduits les traitements (charges comprises) versés directement par la S.N.C.F. au personnel de camionnage qui, conformément à l'article II "Personnel" du même contrat, reste dans les cadres de la S.N.C.F.

D'autre part, comme suite à votre décision du 11 Janvier 1947 (votre lettre 1ère Division adressée au Service Central du Personnel), justifiée par le désir d'éviter la passation d'un avenant au contrat, un certain nombre d'agents affectés à l'arrondissement des S.E.R.P. restaient à la charge de la S.N.C.F. et leurs salaires étaient imputés dans les dépenses du Service Commercial. Depuis le 15 Juillet 1947, la S.C.E.T.A. étant considérée, au point de vue de la gestion du personnel, comme une région, ces agents ont été pris en charge par la S.N.C.F. région S.C.E.T.A. et repris par la Solde Ouest sur un bordereau spécial dont le montant a été imputé directement par la S.N.C.F. dans ses dépenses de camionnage (Chapitre II des dépenses, article 16, paragraphe 2, Direction, contrôle et exécution du Camionnage de Paris).

Un certain nombre de ces agents sont des agents d'exécution du camionnage d'une échelle inférieure ou égale à 7 et, à la suite d'un rapprochement entre nos statistiques de journées-agents d'exécution facturées à la S.N.C.F. et ce bordereau spécial, nous avons été amenés à constater que les agents d'exécution du camionnage repris sur ce bordereau avaient été facturés par la S.C.E.T.A. en application des dispositions de l'article VI du contrat du 20 août 1946.

Il se trouve donc que les salaires de ces agents ont été pris en charge deux fois par la S.N.C.F.

Pour régulariser cette situation, nous vous adressons un avoir des sommes ainsi indûment facturées, calculées sur la base des forfaits de l'Annexe C à l'aide du relevé ci-joint du nombre de journées de travail de ces agents.

- 1° - pour les agents cheminots de la S.C.E.T.A. dont les salaires, couverts par une rémunération versée à la S.C.E.T.A., doivent rester à la charge de celle-ci. Ces agents comprennent :
- d'une part, des agents d'encadrement et de bureau dont les salaires sont portés au débit du compte courant de la S.C.E.T.A. et sont couverts par des rémunérations forfaitaires de la S.C.E.T.A.,
 - d'autre part, les agents du camionnage, y compris les agents du centre de tri d'Orsay, qui sont payés directement par la S.N.C.F. en application de l'article II du contrat du 20 Août 1946, et dont les salaires (y compris les charges) viennent en déduction de notre rémunération en application de l'article VI du contrat précité.
- 2° - pour les agents cheminots de la S.C.E.T.A. qui sont payés directement par la S.N.C.F. et restent à la charge de celle-ci. Ces agents comprennent :
- d'une part, les agents des bureaux de ville, y compris les agents de gestion du personnel, mais non compris l'agent dirigeant les bureaux de ville dont le salaire est à la charge de la S.C.E.T.A. en application du contrat général S.N.C.F. - S.C.E.T.A.
 - d'autre part, les 21 agents que la S.N.C.F. accepte de conserver à sa charge.

Cette mesure permet d'éviter de réviser les forfaits du contrat général et du contrat du 20 Août 1946. Lorsque cette révision sera possible, nous demanderons d'une part l'incorporation, dans nos forfaits, des salaires afférents à ces 21 agents, d'autre part l'application aux bureaux de ville d'un régime analogue à celui des services de camionnage, ces mesures devant permettre une grande simplification dans les rapports comptables devant exister entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous faire savoir si vous êtes d'accord sur les propositions ci-dessus. Dans l'affirmative, nous demanderons au Service de la Solde Ouest, qui établit les salaires de tous les agents S.N.C.F. de la S.C.E.T.A. de procéder aux modifications voulues des bordereaux de solde.

Signé : GUIBERT

D'un autre côté, lors de la création de la "région" S.C.E.T.A., le 15 Juillet 1947, un certain nombre d'agents S.N.C.F. effectuant des travaux assurés précédemment soit par le Service Commercial, soit par la Région Ouest, ont été mis à la charge de la S.C.E.T.A. : il s'agit d'agents chargés de la gestion du personnel, du Service Social, des questions relatives aux Comités d'établissement, d'entreprise et aux délégations du personnel.

Or, les dépenses afférentes à ces activités ne sont pas couvertes par les rémunérations prévues tant au contrat général S.N.C.F. - S.C.E.T.A. qu'au contrat de camionnage du 20 Août 1946, puisqu'au moment de la conclusion de ces contrats il n'était pas question de confier ces activités à la S.C.E.T.A. Dans ces conditions, et par analogie avec ce que vous avez décidé le 11 Janvier 1947, c'est à tort que la S.C.E.T.A. a supporté la charge de ces agents; vous serez sans doute d'avis de lui rembourser les salaires (y compris les charges) des agents en question.

Si vous êtes d'accord, ce remboursement pourrait, du reste, s'effectuer en déduisant le montant des salaires mis à tort à notre charge pour la période du 1er Août 1947 au 28 Février 1949, soit 4.923.322 Fr, du montant de l'avoir indiqué ci-dessus qui atteint 13.148.036 Fr L'avoir définitif de la S.N.C.F. serait donc de 8.224.714 Fr.

Pour l'avenir, il semble indispensable de revoir les modalités d'application de votre décision de Janvier 1947; la mesure prise avait pour objet de mettre à la charge de la S.N.C.F. 50 agents en provenance des S.E.R.P. et, dans ce but, un bordereau de solde spécial, dont le montant était imputé directement à la S.N.C.F. dans ses dépenses de camionnage, avait été établi. Or, parmi ces 50 agents, 21 étaient des agents du camionnage et 29 des agents des bureaux de ville; ces derniers étaient déjà, en application du contrat général S.N.C.F. - S.C.E.T.A. à la charge de la S.N.C.F.; ils ne doivent plus figurer sur le bordereau spécial : ils doivent être pris en charge par la S.N.C.F. au Chapitre II des dépenses, article 12 du paragraphe 2, Gérance des Bureaux de ville. Les agents d'exécution du camionnage qui figurent sur ce bordereau doivent également, à mon avis, être retirés et être facturés à la S.N.C.F. en application de l'article VI du contrat de camionnage. Je pense que cette mesure, qui est conforme aux dispositions contractuelles, ne présente pas d'inconvénients.

Enfin, pour mettre à la charge de la S.N.C.F. les agents effectuant des travaux assurés précédemment par la Région Ouest et le Service Commercial, je vous propose de les porter sur le bordereau spécial dont il est question ci-dessus; après ces modifications, le nombre total d'agents figurant sur le bordereau spécial ne dépasserait pas 21.

Si vous êtes d'accord sur ces propositions, nous serons amenés, afin de mettre en harmonie les écritures comptables S.N.C.F. avec les dispositions de nos contrats et les décisions prises postérieurement, et pour faciliter le travail de facturation et son contrôle, à faire des bordereaux de solde distincts :

MINUTE

29 DEC 1954

décembre 54

29/12

mi l'ann me
signer

4ème Division

Monsieur le Chef de la Comptabilité
Générale

Veillez trouver ci-dessous les signatures de M. DUBOIS
IC, Directeur Général de la S.C.E.T.A., et de M. CAILLETEAU, IG
Directeur de cette Société.

Ces fonctionnaires sont habilités à signer les "Bons
pour ordonnancement" des bordereaux de sommes à régler aux
entreprises pour les véhicules requis ou loués au tarif de la
réquisition pour l'exécution des services de camionnage de
Paris et de la banlieue, en application de l'article 3 du
Traité passé le 20 août 1946 avec la S.C.E.T.A.

Spécimen de la signature
de M. DUBOIS,

Spécimen de la signature
de M. CAILLETEAU,

Le Chef Adjoint de la Direction Commerciale

Signé : GUIBERT

SOCIÉTÉ
DE CONTROLE ET D'EXPLOITATION
DE TRANSPORTS AUXILIAIRES

S. C. E. T. A.

S.A. Capital 317.043.000 Francs

Siège Social : 66, Rue de Monceau
PARIS (8^e)

Tél. : LAB. 76-81 (Lignes groupées)

LE CHEF DU SERVICE ADMINISTRATIF

27 DEC. 1954

SA/AG N° 647

PJ - I

Monsieur le Chef de la
Subdivision de la Coordination
Direction Commerciale
de la S.N.C.F.
54, Bd Haussmann
PARIS

Monsieur,

Comme suite à votre transmission
du 21 Décembre 1954 -4^e Division,
nous vous retournons ci-joint; la
lettre portant les spécimens des
signatures de MM. DUBOIS et
CAILLETEAU.



L'Inspecteur Principal
Chef du Service Administratif



MINUTE

21 DEC 1954

4ème Division

décembre 54

TRANSMIS à la S.C.E.T.A.

avec prière de bien vouloir faire apposer la signature de M.M. DUBOIS et CAILLETEAU sur la lettre ci-jointe adressée à la Comptabilité Générale et me retourner cette lettre après nécessaire fait.

Le Chef de la Division de la Coordination

Signé: DUFOURNY

4ème Division

décembre 54

TRANSMIS à la S.C.E.T.A.

avec prière de bien vouloir faire apposer la signature de M.M. DUBOIS et CAILLETEAU sur la lettre ci-jointe adressée à la Comptabilité Générale et me retourner cette lettre après nécessaire fait.

Copie

29 décembre 1954

4ème Division

Monsieur le Chef de la Comptabilité
Générale

Veuillez trouver ci-dessous les signatures de M. DUBOIS
IC, Directeur Général de la S.C.E.T.A. et de M. CAILLETEAU, IG
Directeur de cette Société.

Ces fonctionnaires sont habilités à signer les "Bons
pour ordonnancement" des bordereaux de sommes à régler aux
entreprises pour les véhicules requis ou loués au tarif de
la réquisition pour l'exécution des services de camionnage
de Paris et de la banlieue, en application de l'article 3 du
Traité passé le 20 août 1946 avec la S.C.E.T.A.

Specimen de la signature
de M. DUBOIS,Specimen de la signature
de M. CAILLETEAU

LE CHEF ADJOINT DE LA DIRECTION COMMERCIALE,

signé : GUIBERT

Copie

29 décembre 1954

4ème Division

Monsieur le Chef de la Comptabilité
Générale

Veuillez trouver ci-dessous les signatures de M. DUBOIS
IC, Directeur Général de la S.C.E.T.A. et de M. CAILLETEAU, IG
Directeur de cette Société.

Ces fonctionnaires sont habilités à signer les "Bons
pour ordonnancement" des bordereaux de sommes à régler aux
entreprises pour les véhicules requis ou loués au tarif de
la réquisition pour l'exécution des services de camionnage
de Paris et de la banlieue, en application de l'article 3 du
Traité passé le 20 août 1946 avec la S.C.E.T.A.

Specimen de la signature
de M. DUBOIS,Specimen de la signature
de M. CAILLETEAU

LE CHEF ADJOINT DE LA DIRECTION COMMERCIALE,
signé : GUIBERT

og

4ème Division

12 MAR 1953

540.41

N° 1752

MINUTE

Monsieur le Directeur
de la Comptabilité Générale et
des Finances

Je vous prie de trouver, ci-joint,
deux copies du traité S.N.C.F./S.C.E.T.A.
demandées par votre lettre "Feg 3 n°4114"
du 24 février.

Ce traité a été approuvé par le
Conseil d'Administration de la S.N.C.F.,
le 7 janvier 1943.

Il a subi ^{certains} quelques retouches de
détail qu'exigeaient quelques transfor-
mations d'activité ou quelques mises au
point dont la nécessité était prouvée
par la pratique.

Il est considéré comme confiden-
tiel.

Le Directeur Commercial,

Signé: MAROIS

RL/HH-19-2-1953

PARIS, le 24 FEV 1953

S.N.C.F.

Service de la
Comptabilité Générale
et des Finances



Feg 3 N° 4114

Monsieur le Directeur Commercial

La Commission de Vérification des Comptes de la S.N.C.F. nous demande le traité d'origine passé avec la S.C.E.T.A. et, s'il y a lieu, les divers avenants y afférents.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire parvenir, dès que possible, et en double exemplaire, les documents susvisés.

Le Directeur du Service
de la Comptabilité Générale
et des Finances, R

A handwritten signature in dark ink, appearing to be "J. Bureau", written over the typed name of the Director of the Commercial Service.

4^e Division

SOUS-DOSSIER N°...

stables en exécution des contrats SNCF - SCETA

[illegible]

Si l'on appliquait aux rémunérations versées par la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A. la baisse de 10 % prévue par les décrets précités, il en résulterait pour la S.C.E.T.A. un déficit important que la S.N.C.F. serait amenée à combler pour éviter la faillite de sa filiale automobile : la solidarité financière entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. est, en somme, si complète que la S.C.E.T.A. qui, dans la forme, est une société anonyme, constitue plutôt, en fait, un service de la S.N.C.F. et l'on ne comprendrait pas que, de service à service, la baisse de 10 % puisse être appelée à jouer. Aussi vous serions-nous reconnaissants d'autoriser la S.N.C.F. à ne pas appliquer cette baisse dans les rémunérations qu'elle verse à la S.C.E.T.A. en remboursement des services rendus.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SERVICE COMMERCIAL • 54 BOULEVARD HAUSSMANN PARIS IX • TRI 76-00

JD

543.963

4e division

V/réf :

du

N/réf : 8395

Objet :

Paris, le

mars

1947

Monsieur le Directeur des Prix

au Ministère de l'Economie Nationale

1, Rond-Point des Champs Elysées

PARIS 8°

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la situation particulière dans laquelle se trouve la Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires (S.C.E.T.A.) dans ses rapports financiers avec la S.N.C.F. et sur les conséquences qui en résultent en ce qui concerne les dispositions des décrets n° 47-1 du 2 janvier et n° 47-317 du 24 février 1947, portant diminution générale des prix.

Chargée par la S.N.C.F. de s'occuper de tous les transports automobiles effectués en liaison avec le chemin de fer, la S.C.E.T.A., dont le capital appartient dans la proportion de 83 % à la S.N.C.F., est étroitement liée à cette dernière, dans son activité et dans sa vie financière : elle est administrée par un Conseil de 12 membres dont 8 sont des Représentants de la S.N.C.F., 2 des Réseaux d'intérêt secondaire et 2 des Sociétés de transports routiers; son Président est en même temps Administrateur de la S.N.C.F. et son Directeur Général, son Directeur, ainsi que leurs principaux collaborateurs, sont des fonctionnaires de la S.N.C.F.

Le rôle principal de la S.C.E.T.A. consiste à diriger ou à contrôler, pour le compte de la S.N.C.F., des services de transports de voyageurs ou de marchandises, en particulier des services de camionnage à Paris et à Lyon. Les rémunérations que la S.N.C.F. lui verse en contrepartie ont été calculées de manière à couvrir simplement les dépenses, dont le détail a été donné, pour chaque service, à la S.N.C.F., sans laisser aucune marge bénéficiaire. En ce qui concerne, en particulier, le camionnage de Paris qui représente de beaucoup l'activité la plus importante, la rémunération est établie après une évaluation détaillée des dépenses de journées-voitures, de kilomètres et de journées-agents, en distinguant les différents types de voitures utilisées et les salaires pour les différents grades d'agents; les prix auxquels on aboutit sont du reste sensiblement inférieurs à ceux qui résultent de l'arrêté du 9 janvier 1947 fixant en baisse les prix des transports routiers de marchandises.

....

Si l'on appliquait aux rémunérations versées par la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A. la baisse de 10 % prévue par les décrets précités, il en résulterait pour la S.C.E.T.A. un déficit important que la S.N.C.F. serait amenée à combler pour éviter la faillite de sa filiale automobile : la solidarité financière entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. est, en somme, si complète que la S.C.E.T.A. qui, dans la forme, est une société anonyme, constitue plutôt, en fait, un service de la S.N.C.F. et l'on ne comprendrait pas que, de service à service, la baisse de 10 % puisse être appelée à jouer. Aussi vous serions-nous reconnaissants d'autoriser la S.N.C.F. à ne pas appliquer cette baisse dans les rémunérations qu'elle verse à la S.C.E.T.A. en remboursement des services rendus.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

SOCIÉTÉ
DE CONTROLE ET D'EXPLOITATION
DE TRANSPORTS AUXILIAIRES

S. C. E. T. A.

66, Rue de Monceau — PARIS (8^e)

Tél. : Laborde 76-81 à 85

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

ET/106/18

295

Paris, le 26 Février 1947.



N O T E

pour Monsieur MAROIS,

Directeur du Service Commercial
de la S.N.C.F.

Nous avons consulté le Service du Contrôle des Marchés au sujet de l'application des décrets portant diminution générale des prix aux rémunérations qui sont versées à la S.C.E.T.A. par la S.N.C.F. en vertu de l'accord général et du traité de camionnage à Paris et dans sa banlieue ; ces rémunérations étant pour la S.C.E.T.A. un simple remboursement forfaitaire des dépenses faites en application des accords précités, l'application de la baisse de 5 %, et à fortiori de celle de 10 %, ruinerait l'équilibre des finances de la S.C.E.T.A. et nécessiterait une intervention de la S.N.C.F. pour combler le déficit. Dans ces conditions, le Service du Contrôle des Marchés a été d'avis qu'il convenait d'exposer cette situation particulière à la Direction des Prix et de lui demander d'autoriser la S.N.C.F. à ne pas appliquer les décrets précités dans les rémunérations qu'elle verse à la S.C.E.T.A. en remboursement des services rendus.

Vous voudrez bien trouver, dans ce but, le projet de lettre ci-joint à l'adresse de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

26 Février 1947.

543 963
8395

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la situation particulière dans laquelle se trouve la Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires (S.C.E.T.A.) dans ses rapports financiers avec la S.N.C.F. et sur les conséquences qui en résultent en ce qui concerne les dispositions des décrets n° 47-1 du 2 Janvier et n° 47-317 du 24 Février 1947, portant diminution générale des prix.

Chargée par la S.N.C.F. de s'occuper de tous les transports automobiles effectués en liaison avec le Chemin de fer, la S.C.E.T.A., dont le capital appartient dans la proportion de 83 % à la S.N.C.F., est étroitement liée à cette dernière, dans son activité et dans sa vie financière : elle est administrée par un Conseil de 12 membres dont 8 sont des représentants de la S.N.C.F., 2 des Réseaux d'intérêt secondaire et 2 des Sociétés de transports routiers ; son Président est en même temps Administrateur de la S.N.C.F. et son Directeur Général, son Directeur, ainsi que leurs principaux collaborateurs, sont des fonctionnaires de la S.N.C.F.

Le rôle principal de la S.C.E.T.A. consiste à diriger ou à contrôler, pour le compte de la S.N.C.F., des services de transports de voyageurs ou de marchandises, en particulier des services de camionnage à Paris et à Lyon. Les rémunérations que la S.N.C.F. lui verse en contrepartie ont été calculées de manière à couvrir simplement les dépenses, dont le détail a été donné, pour chaque service, à la S.N.C.F., sans laisser aucune marge bénéficiaire. En ce qui concerne, en particulier, le camionnage de Paris qui représente de beaucoup l'activité la plus importante, la rémunération est établie après une évaluation détaillée des dépenses de journées-voitures, de kilomètres et de journées-agents, en distinguant les différents types

(Le Directeur des Prix au)

Monsieur le Ministre de l'Economie Nationale,
~~Direction des Prix,~~
1 Rond Point des Champs Elysées
P A R I S
(VIIIe).

de voitures utilisées et les salaires pour les différents grades d'agents ; les prix auxquels on aboutit sont du reste sensiblement inférieurs à ceux qui résultent de l'arrêté du 9 Janvier 1947 fixant en baisse les prix des transports routiers de marchandises.

Si l'on appliquait aux rémunérations versées par la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A. la baisse de 10 % prévue par les décrets précités, il en résulterait pour la S.C.E.T.A. un déficit important que la S.N.C.F. serait amenée à combler pour éviter la faillite de sa filiale automobile : la solidarité financière entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. est, en somme, si complète que la S.C.E.T.A. qui, dans la forme, est une société anonyme, constitue plutôt, en fait, un service de la S.N.C.F. et l'on ne comprendrait pas que, de service à service, la baisse de 10 % puisse être appelée à jouer. Aussi vous serions-nous reconnaissants d'autoriser la S.N.C.F. à ne pas appliquer cette baisse dans les rémunérations qu'elle verse à la S.C.E.T.A. en remboursement des services rendus.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, ...

Le Directeur du Service C

Le 28 Septembre 1950

NOTE sur l'ACTIVITE de la S.N.C.F.

La S.N.C.F. a, d'une part, des activités propres héritées des filiales automobiles des anciens réseaux (exploitations directes de services voyageurs notamment), ou créées plus récemment (exploitation de remorques porte-wagons), d'autre part, des activités qui lui ont été confiées par la S.N.C.F., soit en vertu de simples lettres d'accord et sans rémunération (voitures de gare, voitures sans chauffeur ...), soit en vertu de contrats prévoyant une rémunération en contre-partie du travail fourni.

C'est à ces derniers services qu'est plus spécialement consacrée la présente note.

SERVICES ROUTIERS DE VOYAGEURS

Services de remplacement de trains -

La S.N.C.F. a chargé la S.N.C.F. du contrôle technique et financier des services de remplacement de trains dont la situation juridique se trouve d'ailleurs modifiée par les récents décrets de coordination. Les rapports de ces services, qui étaient au nombre de 260, avec la S.N.C.F., vont faire l'objet de modifications qui sont en cours d'étude.

En contre-partie du travail fourni, la S.N.C.F. reçoit une rémunération forfaitaire de base de 197.500 F par trimestre et une rémunération kilométrique de 0 F 08 par kilomètre-voyageur (base : 1942).

Services affluents et services touristiques -

Les services affluents sont liés à la S.N.C.F. par des traités de correspondance ayant pour objet de réaliser une coordination entre le chemin de fer et ses affluents routiers et, en particulier, de faciliter l'échange des voyageurs et des bagages entre le fer et la route.

Au 31 décembre 1943, la S.C.R.T.A. avait passé 1143 accords de services affluents routiers ou ferroviaires représentant au total 56.000 km de lignes.

Les services touristiques avec lesquels la S.C.R.T.A. a passé des accords sont au nombre de 360.

Pour ces services la S.C.R.T.A. reçoit une somme forfaitaire de 445 F (base 1943) par ligne et par trimestre.

SERVICES MARCHANDISES

Camionnage de Paris et de la Banlieue -

A partir du 1er Juillet 1946, la S.N.C.F. a confié à la S.C.R.T.A. l'organisation, la direction et l'exécution de l'ensemble des services de camionnage de Paris et de la Banlieue.

La S.C.R.T.A. utilise du matériel appartenant à la S.N.C.F., du matériel qui lui appartient en propre et, enfin, du matériel pris en location aux entreprises S.T.A. et F.T.D. ou à d'autres loueurs moins importants.

La rémunération comporte des forfaits à la journée-agent et à la journée-voiture et une rémunération destinée à couvrir les frais généraux qui comprend une partie fixe évaluée à 2.870.000 F et une partie proportionnelle fixée à 2,35 % du montant des dépenses (base 1946).

Toutes ces rémunérations sont indexées sur les salaires S.N.C.F., les salaires dans l'industrie des transports et, pour ce qui concerne le matériel, sur le prix des véhicules et des matières fongibles utilisées.

Le jeu de ces indices permet aux rémunérations de suivre d'une manière correcte les variations des salaires et des prix.

Lors de la facturation, il est tenu compte des charges et des dépenses supportées directement par la S.N.C.F. qui viennent en déduction de la rémunération.

Services des Bureaux de Ville de Paris et de la Banlieue -

Selon les termes des accords passés avec la S.N.C.F., la S.C.R.T.A. est chargée de la direction technique et commer-

ciale des services des bureaux de ville de Paris et de la banlieue. En outre, elle surveille l'exécution des contrats passés avec la S.N.C.F. pour l'exploitation des bureaux privés.

Pour cette activité, la S.C.E.T.A., qui est remboursée de ses dépenses directes par la S.N.C.F., reçoit, en outre, 50.000 F par trimestre pour ses frais généraux (base 1942).

Contrôle des services de camionnage de Province -

La S.C.E.T.A. est chargée, sous l'autorité directe du chef de la division commerciale, de l'organisation et du contrôle des services de camionnage et de réexpédition. Elle instruit les demandes de modification de leurs rémunérations présentées par les correspondants et propose à l'autorité supérieure de la S.N.C.F. les modifications de tarifs et d'allocations.

La rémunération de la S.C.E.T.A. est de 560.000 F par trimestre (base 1942).

Services de camionnage en Province -

La S.C.E.T.A. est chargée de l'exécution des services de camionnage à MEULAN, LES BUREAUX, TRIEL, LA ROCHELLE et TOULOUSE.

A TOULOUSE, elle a le statut d'un correspondant. Elle est donc rémunérée par les allocations que lui verse la S.N.C.F.

Dans les autres villes, elle est remboursée de ses dépenses et reçoit une rémunération destinée à couvrir ses frais généraux et dont l'importance varie avec celle du service.

Services de transports de marchandises par route -

La S.C.E.T.A. est chargée d'études relatives à la coordination des transports de marchandises par rail et par route et du contrôle des transports par route effectués par camions affrétés par la S.N.C.F.

a) Services à grande distance -

La S.N.C.F. verse à la S.C.E.T.A. une somme forfaitaire de 100.000 F par trimestre et une rémunération proportionnelle au trafic réalisé par les services de camions organisés ou contrôlés par la S.C.E.T.A. et qui est fixée ainsi :

- 0^f16 par T.Km jusqu'à 4 millions tonnes km
- 0^f08 " " de 4 à 8 millions tonnes km
- 0^f04 " " au delà de 8 millions tonnes km

(base 1942)

b) Services à petite distance -

Ces services font l'objet de contrats passés avec les régions S.N.C.F., soit pour l'ensemble des lignes d'une même région, soit pour une zone ou une ligne déterminée.

La S.C.S.T.A. reçoit une rémunération forfaitaire de 3^f65 par petit colis ou colis postal et de 5^f60 par 100 kg pour le détail (base 1947).

Toutes ces rémunérations varient en fonction du salaire du contrôleur S.N.C.F., échelle 11.

Prise en charge des dépenses de personnel -

Les salaires de tous les agents S.N.C.F. sont à la charge de la S.C.S.T.A., qu'ils soient débités au compte courant S.C.S.T.A. ou qu'ils soient mis en déduction de ses rémunérations.

Seuls les agents des bureaux de ville sont payés par la S.N.C.F. ainsi que 31 agents de gestion du service social et des Comités de délégation.

du personnel,

o
o o

En conclusion, on peut distinguer, au point de vue de la rémunération, 3 catégories de service :

- les services sans rémunération,
- les services pour lesquels est perçue une rémunération forfaitaire,
- ceux où la rémunération dépend étroitement des moyens mis en oeuvre. C'est, en particulier, le cas des services de camionnage de Paris qui, au point de vue financier, représentent 75 % environ des activités de la S.C.S.T.A.

Dans les deux premiers cas, l'attribution de primes de rendement décidée par la S.C.S.T.A. pour obtenir une amélioration

ration de ses prix de revient, n'a, en vertu de récents accords passés avec la S.N.C.F., aucune incidence sur le montant des rémunérations versées par celle-ci à la S.C.F.T.M.

Dans le dernier cas, ces primes, qui représentent une fraction des économies réelles obtenues, grâce à l'effort accru du personnel, sur l'importance des moyens mis en oeuvre, correspondent à une réduction nettement plus importante des dépenses à la charge de la S.N.C.F.

OG

4ème Division

Copie transmise à:

Monsieur le Directeur Général
de la S.C.E.T.A.

en lui demandant de bien vouloir me
faire parvenir les éléments permettant
l'établissement de la Note demandée par
notre 1ère Division.

Le Chef de la Division
de la Coordination,

1ère Division - 1/3
Etudes

6819

Monsieur le Chef de la 4ème

M. le Directeur Général a chargé une Commission de représentants des Services M. P. et C. et de la SCETA l'étude des primes de rendement payées par cette dernière. Les primes qui sont beaucoup plus élevées que celles dont bénéficient les agents relevant de la S.N.C.F.

A ce propos, M. PAIRAULT, Ingénieur principal au Service des Trains et Président de la Commission, a fait observer à notre Représentant qu'il n'avait connaissance d'aucun des textes réglementant les rapports de la S.N.C.F. et de la SCETA et que cette absence de documentation s'opposerait évidemment à la bonne marche des travaux qui lui ont été confiés.

Il demande en conséquence que nous lui communiquions un exemplaire des divers traités passés avec la SCETA.

Il me paraît difficile de donner satisfaction à cette demande étant donné que les traités en question sont considérés comme confidentiels.

Toutefois, nous ne saurions nous refuser à fournir, tant à M. PAIRAULT qu'aux autres Membres de la Commission, les renseignements dont ils peuvent avoir besoin.

Dans ces conditions, je serais d'avis de remettre à cette Commission une Note donnant des indications suffisamment détaillées sur:

- les services confiés à la SCETA;
- la rémunération consentie à cette Société;
- les règles adoptées en ce qui concerne la prise en charge des dépenses de personnel (traitements et primes), qu'il s'agisse aussi bien du personnel S.N.C.F. que du personnel recruté directement par la SCETA.
- etc.

Si vous êtes d'accord sur cette façon de procéder, je vous serais obligé de vouloir bien faire établir la note en question et l'adresser à la 1ère Division qui la fera parvenir à M. PAIRAULT.

La prochaine Réunion de la Commission étant fixée au 2 octobre, il faudrait que cette note parvienne à la 1ère Division avant la fin du mois de Septembre.

Le Directeur du Service Commercial,
Signé: MAROIS.

4^e Division

SOUS-DOSSIER N°

(Nov 1948)

Juin 1948.

Service Commercial
4ème Division

54004
9829

Monsieur le Chef Adjoint
du Service Commercial

x 2ème Révision du budget de 1948

Je demande la modification suivante du crédit accordé
au Ch. VI art.4 § 3 (Subventions à des services routiers subs-
titués au rail - Rémunération S.C.E.T.A.-Marchandises)

au lieu de: 17^M

il faut: 27^{M,5}

Cette augmentation de 10^{M,5} est destinée à rémunérer
la S.C.E.T.A. pour les services nouveaux ci-après:

Services routiers de substitution assurés entre Paris et Brétigny.....	2 ^{M,5}
Services routiers de substitution assurés entre Paris et Villefranche-s/Saône.....	5 ^{M,4}
Services routiers de substitution assurés au sud de Lyon.....	2 ^{M,6}
Total:	10 ^{M,5}

Je n'ai pas d'autres propositions de modification à
demander.

Le Chef de la Division
de la Coordination,

22 July 1948

547.1352
9.961

Monsieur le Président
du Conseil d'Administration de
la Société de Contrôle et d'Exploitation
des Transports Auxiliaires
66, rue de Monceau
PARIS

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. charge votre Société d'organiser, sur les lignes de Lyon à St-Rambert d'Albon (R.D. et R.G. du Rhône) et entre St-Rambert d'Albon et Romans (R.G. du Rhône), des services routiers de marchandises destinés à compléter les transports par chemins de fer ou à se substituer à ceux-ci.

Votre Société dirigera et contrôlera ces services qui seront effectués à l'aide de véhicules affrétés.

I - DEFINITION DU SERVICE -

Les services visés au présent accord assurent la livraison et l'enlèvement des colis de moins de 50 kg et des expéditions de détail dans les gares ou dépôts situés sur les circuits routiers définis par la S.N.C.F. Ils peuvent assurer également, sur ces circuits, la livraison et l'enlèvement à domicile des lots importants.

Le service confié à votre Société porte exclusivement sur le transport des marchandises, la manutention dans les véhicules et au domicile de la clientèle. La gérance des gares et dépôts, la manutention dans ces établissements, la confection des écritures, la taxation des envois, les encaissements et manipulations d'espèces, ainsi que la comptabilité, demeurent à la charge de la S.N.C.F., sauf accords particuliers conclus avec votre Société.

II - ORGANISATION DES SERVICES -

Les services sont organisés par votre Société de manière à satisfaire aux conditions établies par la S.N.C.F. pour l'acheminement du trafic considéré.

Pour le matériel roulant affrété, votre Société est chargée de passer avec les Entreprises, au nom de la

S.N.C.F., des contrats de fourniture de véhicules avec chauffeurs, dont les clauses financières sont soumises à la S.N.C.F. Le prix de location des véhicules affrétés, augmenté des taxes diverses et, s'il y a lieu, des frais de repas et de découcher des chauffeurs, est payé directement par la S.N.C.F. après vérification par la S.C.E.T.A. des factures établies par les entreprises affrétées.

Les véhicules affrétés doivent être appropriés aux transports à effectuer et satisfaire à toutes les dispositions des lois et règlements en vigueur. Ils doivent être maintenus constamment en bon état de marche et de présentation.

Ces véhicules peuvent, pour certains services, être accompagnés par un agent fourni par la S.N.C.F. et payé directement par elle. Si, exceptionnellement, votre Société était amenée à fournir cet agent d'accompagnement, son salaire, y compris les charges patronales, ~~was~~ serait remboursé par la S.N.C.F.

Le chargement et le déchargement des véhicules sont effectués :

- en cas d'enlèvement ou de livraison à domicile, par les expéditeurs ou destinataires,
- dans les autres cas par la S.N.C.F. ou par le personnel de la S.C.E.T.A. ou de l'Entreprise ; ce personnel doit, sous la responsabilité de la S.C.E.T.A. ou de l'Entreprise, prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer l'arrimage et la protection des chargements, et pour garantir les marchandises de toute perte ou avarie.

La S.N.C.F. met gratuitement à la disposition de la S.C.E.T.A. les installations et les locaux nécessaires, dans les gares, à l'exécution du service. Ces installations et ces locaux demeurent la propriété de la S.N.C.F., qui conserve à sa charge les dépenses d'entretien et de réparation, ainsi que les frais de transformation et d'aménagement qui seraient reconnus nécessaires pour les besoins du service.

Votre Société fournit à la S.N.C.F. tous les renseignements statistiques qui lui sont demandés.

III - RECETTES -

Toutes les recettes perçues du public, au titre de ces services, de quelque nature qu'elles soient, restent acquises à la S.N.C.F.

IV - REMUNERATION DE LA S.C.E.T.A.

Indépendamment des dépenses supportées directement

par elle, la S.N.C.F. verse à la S.C.E.T.A. une rémunération mensuelle comportant les éléments suivants :

a) une somme destinée à couvrir les frais de direction et de contrôle des services ; les frais d'administration centrale les frais généraux divers et le bénéfice. Cette somme est forfaitairement établie d'après le trafic total des marchandises transportées par l'ensemble des services routiers sur les diverses sections de ligne de Lyon-St-Rambert-d'Albon à Valence et en comptant :

5f par colis postal ou par petit colis
10f par 100kg d'envois de détail

Cette somme correspond à la situation des traitements à la date du 1/11/47. Elle sera multipliée chaque mois par un coefficient égal au quotient du salaire horaire moyen d'un contrôleur technique de la S.N.C.F. au cours du mois considéré par 159, 41 étant entendu que ce traitement de base a été obtenu dans les conditions reprises à l'annexe ci-jointe.

b) une somme égale au pourcentage de taxe à la production, de taxe sur les transactions et de taxe locale additionnelle à cette dernière que paiera effectivement la S.C.E.T.A. pour les services dont il s'agit, ou de toutes autres taxes qui, comme celles-ci, frapperaient, dans l'avenir, les rémunérations qui lui seraient acquises, ce remboursement étant appliqué dans les conditions où seront, en fait, perçues par l'Etat les taxes dont il s'agit.

V - MODALITES DE REGLEMENT -

La S.C.E.T.A. présentera chaque mois à la S.N.C.F. les factures établies conformément au présent accord. Après vérification, la S.N.C.F. paiera à la S.C.E.T.A. les sommes qui lui sont dues.

A la fin de chaque mois, la S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A., à titre d'avance sur ce règlement, une somme égale à environ 85 % de la moyenne mensuelle des règlements effectués dans les trois derniers mois.

VI - RESPONSABILITE

a) Encaissements, pertes, manquants, avaries, retards

La S.N.C.F. est responsable, vis-à-vis de la clientèle, des encaissements effectués pour le compte de cette clientèle ou des formalités à la charge de la marchandise, ainsi que des pertes, manquants, avaries et retards qui peuvent se produire.

.....

La S.N.C.F. répond seule aux réclamations des expéditeurs et destinataires des marchandises et défend aux actions en justice intentées par ceux-ci, soit en cas d'erreur dans les encaissements ou dans l'accomplissement des formalités, soit en cas de pertes, de manquants, d'avaries ou de retard. Dans le second cas, la S.N.C.F. peut exercer un recours contre les entreprises et la S.C.E.T.A., qui doivent être appelées en cause. Toutefois, la responsabilité des entreprises et de la S.C.E.T.A. ne pourra pas être engagée au delà d'un maximum de 400f par kilogramme transporté, sauf pour certains transports ayant fait l'objet d'un accord spéci

La S.C.E.T.A. est responsable envers la S.N.C.F., sous réserve de son recours contre les entreprises affrétées, des encaissements et des manipulations d'espèces qu'elle effectue dans certains cas particuliers, en application des accords prévus à l'Article I ci-dessus.

La S.N.C.F. conserve entièrement à sa charge les conséquences des pertes, manquants, avaries et retards survenant sur le parcours du chemin de fer.

Pour la détermination des responsabilités, en cas de pertes, manquants, avaries, l'acceptation sans réserve des colis de la part d'une des parties couvre l'autre partie et lui vaut décharge.

Toutefois, lorsque des avaries intérieures qui n'ont pu être révélées par l'apparence des colis, donnent lieu à des indemnités payées par la S.N.C.F., les indemnités sont supportées à raison de :

- 9/10e par la S.N.C.F.
- 1/10e par la S.C.E.T.A. à concurrence d'un maximum de 400f par kg, la S.C.E.T.A. conservant son recours contre l'entreprise ayant effectué le transport.

b) Accidents

La S.C.E.T.A. supportera seule, sous réserve de son recours contre les entreprises affrétées, les conséquences des accidents de toute nature survenus à son personnel ou à son matériel ainsi qu'au personnel ou au matériel de la S.N.C.F. et des tiers, au cours du transport routier des marchandises ou à l'occasion de leur manutention dans les véhicules ou au domicile de la clientèle, faisant l'objet du présent traité.

En conséquence, la S.C.E.T.A. renonce expressément à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents au sujet des divers risques ainsi pris à sa charge.

c) Responsabilité administrative

La S.C.E.T.A. fera son affaire personnelle, sous

réserve de son recours contre les entreprises affrétées, de toutes les conséquences pouvant résulter de l'inobservation des lois et règlements en matière de transports automobiles.

VII - ASSURANCES

La S.C.E.T.A. déclare avoir contracté et avoir fait contracter par les entreprises affrétées les assurances qu'il est d'usage de contracter pour couvrir les risques de responsabilité visés à l'Article VI ci-dessus.

La S.C.E.T.A. devra communiquer à la S.N.C.F., si celle-ci lui en fait la demande, les polices d'assurances visées ci-dessus et apporter à ces polices d'assurances les compléments et modifications que la S.N.C.F. jugerait nécessaires.

VIII - DUREE DE L'ACCORD

Le présent accord entre en vigueur, à titre d'essai, le 10 mai 1948 pour une durée d'un an.

Nous vous serions obligés de bien vouloir nous donner votre accord sur les présentes dispositions.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments dévoués.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : MAROIS

547135²
9498

Monsieur le Président
du Conseil d'Administration
de la Société de Contrôle et d'Exploitation
de Transports Auxiliaires
66, rue de Monceau
P A R I S

4

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. charge votre Société d'organiser, sur la ligne de PARIS à VILLEFRANCHE-sur-SAONE des services routiers de marchandises destinés à compléter les transports par chemins de fer ou à se substituer à ceux-ci.

Votre Société dirigera et contrôlera ces services qui seront effectués à l'aide de véhicules affrétés.

I - Définition du service -

Les Services visés au présent accord assurent la livraison et l'enlèvement des colis de moins de 50 kg et des expéditions de détail dans les gares ou dépôts situés sur les circuits routiers définis par la S.N.C.F. Ils peuvent assurer également, sur ces circuits, la livraison et l'enlèvement à domicile des lots importants.

Le service confié à votre Société porte exclusivement sur le transport des marchandises, la manutention dans les véhicules et au domicile de la clientèle. La gérance des gares et dépôts, la manutention dans ces établissements, la confection des écritures, la taxation des envois, les encaissements et manipulations d'espèces, ainsi que la comptabilité, demeurent à la charge de la S.N.C.F., sauf accords particuliers conclus avec votre Société.

II - Organisation des services -

Les services sont organisés par votre Société de manière à satisfaire aux conditions établies par la S.N.C.F. pour l'acheminement du trafic considéré.

en cas de pertes, de manquants, d'avaries ou de retards. Dans le second cas, la S.N.C.F. peut exercer un recours contre les entreprises et la S.C.R.T.A., qui doivent être appelées en cause. Toutefois, la responsabilité des entreprises et de la S.C.R.T.A. ne pourra pas être engagée au delà d'un maximum de 400 francs par kilogramme transporté, sauf pour certains transports ayant fait l'objet d'un accord spécial.

La S.C.R.T.A. est responsable envers la S.N.C.F., sous réserve de son recours contre les entreprises affrétées, des encaissements et des manipulations d'espèces qu'elle effectue dans certains cas particuliers, en application des accords prévus à l'Article I ci-dessus.

La S.N.C.F. conserve entièrement à sa charge les conséquences des pertes, manquants, avaries et retards survenus sur le parcours du chemin de fer.

Pour la détermination des responsabilités, en cas de pertes, manquants, avaries, l'acceptation sans réserve des colis de la part d'une des parties couvre l'autre partie et lui vaut décharge.

Toutefois, lorsque des avaries intérieures qui n'ont pu être révélées par l'apparence des colis donnent lieu à des indemnités payées par la S.N.C.F., les indemnités sont supportées à raison de :

- 9/10^e par la S.N.C.F.
- 1/10^e par la S.C.R.T.A., à concurrence d'un maximum de 400 f par kg, la S.C.R.T.A. conservant son recours contre l'entreprise ayant effectué le transport.

b) Accidents

La S.C.R.T.A. supportera seule, sous réserve de son recours contre les entreprises affrétées, les conséquences des accidents de toute nature survenus à son personnel ou à son matériel ainsi qu'au personnel ou au matériel de la S.N.C.F. et des tiers, au cours du transport routier des marchandises ou à l'occasion de leur manutention dans les véhicules ou au domicile de la clientèle, faisant l'objet du présent traité.

En conséquence, la S.C.R.T.A. renonce expressément à tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents au sujet des divers risques ainsi pris à sa charge.

c) Responsabilité administrative

La S.C.R.T.A. fera son affaire personnelle, sous réserve de son recours contre les entreprises affrétées, de toutes les conséquences pouvant résulter de l'inobservation des lois et règlements en matière de transports automobiles.

VII - Assurances -

La S.C.R.T.A. déclare avoir contracté et avoir fait contracter par les entreprises affrétées les assurances qu'il est d'usage de contracter pour couvrir les risques de responsabilité visés à l'article VI ci-dessus.

13 Mars

48

547135²
 9497

4

Monsieur le Président
 du Conseil d'Administration
 de la Société de Contrôle et d'Exploitation
 de Transports Auxiliaires
 66, rue de Monceau
PARIS

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. charge votre Société d'organiser, sur la ligne de PARIS à BRETAGNE des services routiers de marchandises destinés à compléter les transports par chemins de fer ou à se substituer à ceux-ci.

Votre Société dirigera et contrôlera ces services qui seront effectués à l'aide de véhicules affrétés.

I - Définition du service -

Les Services visés au présent accord assurent la livraison et l'enlèvement des colis de moins de 50 kg et des expéditions de détail dans les gares ou dépôts situés sur les circuits routiers définis par la S.N.C.F. Ils peuvent assurer également, sur ces circuits, la livraison et l'enlèvement à domicile des lots importants.

Le service confié à votre Société porte exclusivement sur le transport des marchandises, la manutention dans les véhicules et au domicile de la clientèle. La gérance des gares et dépôts, la manutention dans ces établissements, la confection des écritures, la taxation des envois, les encaissements et manipulations d'espèces, ainsi que la comptabilité, demeurent à la charge de la S.N.C.F., sauf accords particuliers conclus avec votre Société.

II - Organisation des services -

Les services sont organisés par votre Société de manière à satisfaire aux conditions établies par la S.N.C.F. pour l'acheminement du trafic considéré.

...

4^e Division

SOUS-DOSSIER N°

- Rémunération pour l'Organisation et l'Exécution
des services de jonction par autobus entre les gares
titres de ligne de Paris -
(Juillet 1947)

[illegible]

COPIE

PARIS,

- 3 JUIN 1949

Monsieur le Président,

545.42
1.164 4678

J'ai l'honneur de vous faire savoir que la S.N.C.F. charge votre Société de l'organisation et de l'exécution des services de jonction par autobus entre les gares têtes de lignes de Paris : Paris-Nord, Paris-Est, Paris-Lyon, Paris-Austerlitz, Paris-St-Lazare, dans les conditions définies ci-dessous :

Article 1 - MATERIEL ET PERSONNEL -

La S.C.E.T.A. affectera aux services de jonction le nombre d'autobus nécessaires à la bonne exécution des services. Ces autobus devront être agréés par la S.N.C.F. et porter une plaque indicatrice amovible qui renseignera clairement les voyageurs sur la nature du service effectué.

1 P.
La S.C.E.T.A. devra tenir constamment en bon état de fonctionnement, d'entretien et de propreté, les voitures affectées aux services; elle devra veiller à la bonne tenue, à la propreté et à la parfaite correction de son personnel vis-à-vis du public. Tous les agents employés par la S.C.E.T.A. devront, pendant leur séjour dans les gares, obtempérer aux indications des chefs de gare ou de leurs représentants en ce qui concerne leur tenue et le stationnement des voitures.

La S.N.C.F. se réserve le droit d'exiger leur renvoi dans le cas de fautes graves ou répétées, mais la S.C.E.T.A. n'en restera pas moins civilement responsable de leurs faits et gestes.

La S.N.C.F. autorise la S.C.E.T.A. à utiliser gratuitement pour le service des voitures de jonction, les garages et installations qui sont mis à sa disposition pour le service de camionnage de Paris.

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.C.E.T.A.

66, rue de Monceau PARIS.

....

Article 2 - ORGANISATION DES SERVICES -

Les services de jonction seront assurés conformément aux horaires établis par la S.C.E.T.A. en accord avec la S.N.C.F. de manière à assurer la correspondance des trains désignés par la S.N.C.F.

La S.C.E.T.A. aura l'obligation de transporter tous les voyageurs munis d'un billet de chemin de fer donnant droit à la traversée de Paris et d'assurer le transport des bagages à main de chacun de ces voyageurs. Elle aura la faculté de transporter les autres voyageurs dans la limite des places disponibles.

Article 3 - TARIFS A APPLIQUER -

a) Voitures de jonction.

La S.C.E.T.A. ne percevra aucune taxe des voyageurs munis de billets donnant droit à la traversée de Paris.

Elle percevra des autres voyageurs les prix qu'elle sera autorisée à pratiquer par la Préfecture de Police de Paris; les prix sont ceux indiqués en annexe 1.

b) Autres services entre gares de Paris.

Pour ces transports, le prix à percevoir des voyageurs est fixé de gré à gré, par entente entre la S.C.E.T.A. et les intéressés.

Article 4 - CONDITIONS FINANCIERES D'EXPLOITATION -

La S.C.E.T.A. conservera à sa charge la totalité des dépenses d'exploitation du Service et encaissera les recettes perçues du public en application de l'article 3 a) 2° alinéa et b).

D'autre part, la S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. le montant des recettes qu'elle aura encaissées directement. Ce versement sera effectué semestriellement sur présentation des relevés mensuels établis par la S.C.E.T.A. indiquant le nombre de voyageurs munis de billets donnant droit à la traversée de Paris, ayant emprunté ses services et les recettes que la S.C.E.T.A. aurait encaissées si elle avait perçu des voyageurs les prix prévus à l'article 3 a) ci-dessus.

Article 5 - RESPONSABILITE DE LA S.C.E.T.A.

La S.C.E.T.A. devra se pourvoir de toutes les autorisations nécessaires à son entreprise, de manière que la

S.N.C.F. ne puisse jamais être recherchée à cet égard. Elle sera seule responsable de l'inobservation des lois, décrets ou arrêtés en vigueur ou à intervenir.

En aucun cas, la S.N.C.F. ne devra supporter, en totalité ou en partie, les conséquences pécuniaires des accidents dont le personnel de la S.C.E.T.A. pourrait être victime, et ce, quelle que soit la cause de ces accidents, sauf s'ils proviennent d'une faute de la S.N.C.F. ou de ses agents.

Par suite, sous la réserve ci-dessus indiquée, la S.C.E.T.A. s'engage à garantir la S.N.C.F. et ses agents contre les recours qui pourraient être exercés contre eux par les victimes ou leurs ayants droit et par les Caisses de Sécurité Sociale tant en vertu du droit commun qu'en application de la loi du 30 Octobre 1946.

Les conséquences pécuniaires des accidents pouvant survenir au personnel du Chemin de Fer, du fait de l'exécution du présent accord, seront supportées par la S.C.E.T.A. qui remboursera à la S.N.C.F. les sommes que cette dernière devrait verser à ses agents ou à leurs ayants droit en vertu tant de la législation sur la Sécurité Sociale que des dispositions des conventions collectives du personnel et des règlements annexés aux dites conventions.

La S.C.E.T.A. répondra personnellement des accidents survenus aux personnes transportées et aux tiers du fait du service assuré par elle; elle répondra, dans les mêmes conditions, des divers dommages-incendies compris - causés aux biens appartenant aux voyageurs ou aux tiers, ainsi qu'au matériel et aux biens de la S.N.C.F. Elle fera son affaire personnelle de toutes les réclamations qui lui seront présentées à ce sujet, ainsi qu'en ce qui concerne les conséquences des retards dans la marche des voitures.

En conséquence la S.C.E.T.A. défendra seule aux actions de toute nature auxquelles son exploitation pourrait donner lieu. Elle s'interdit elle-même tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage à garantir ces derniers contre les actions ou réclamations qui seraient dirigées contre eux.

Les risques mis à la charge de la S.C.E.T.A. devront, à la diligence de cette dernière, être couverts par des polices d'assurances souscrites à une Compagnie d'assurances notoirement solvable, ayant son siège à Paris et agréée par la S.N.C.F. Ces polices stipuleront l'abandon de tout recours de l'assureur contre la S.N.C.F. et la garantie au

SERVICES de JONCTION par AUTOBUS
entre les GARES TETES de LIGNES
de PARIS

TARIF

(Autorisation Préfectorale du 13 Juillet 1948)

Voyageurs:

- 40^f par place entre Paris-Nord ou Est et Paris-Lyon
ou Austerlitz et vice-versa et entre Paris-St-Lazare
et l'une des gares désignées ci-dessus et vice-versa;
- 20^f par place entre Paris-Nord et Est et vice versa et
Paris-Lyon et Austerlitz et vice versa.

Bagages:

- 10^f par coupure de 10^{kg} de bagages à main entre Paris-Nord
ou Est et Paris-Lyon ou Austerlitz et vice versa et entre
Paris-St-Lazare et l'une des gares désignées ci-dessus
et vice versa;
- 5^f par coupure de 10^{kg} de bagages à main entre Paris-Nord et
Est et vice versa et Paris-Lyon et Austerlitz et vice
versa.

Le minimum de perception est calculé sur 30^{kg}.

Date d'application: 1^{er} Août 1948.

SOCIETE
DE CONTROLE ET D'EXPLOITATION
DE TRANSPORTS AUXILIAIRES
S. C. E. T. A.

66, rue de Monceau
PARIS - 8°

Paris, le 7 septembre 1948

Monsieur le Directeur du
Service Commercial de la S.N.C.F.

ET/3.632 /1905

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre
543.9695/6.699 du 21 août 1948 nous faisant savoir que, par
205

suite de la mise en vigueur des nouveaux tarifs pour les
transports de voyageurs dans les autobus assurant la liaison
entre les gares têtes de lignes de Paris, les dispositions de
l'article 3 (Tarifs à appliquer) de votre lettre 543.9695/6594
8.587

du 29 juillet 1947 modifiées par votre lettre, même référence
n° 9.917 du 22 novembre 1947, sont remplacées par les sui-
vantes à dater du 1er août 1948 :

" ARTICLE 3 - TARIFS A APPLIQUER -

a) Services de jonction :

La S. C. E. T. A. ne percevra aucune taxe des voyageurs
munis de billets donnant droit à la traversée de Paris;
pour les autres voyageurs, les prix suivants seront perçus
par la S. C. E. T. A. :

Voyageurs :

- 40 f par place entre Paris-Nord ou Est et Paris-Lyon ou
Austerlitz et vice-versa et entre Paris-St-Lazare et l'une
des gares désignées ci-dessus et vice-versa.
- 20 f par place entre Paris-Nord et Est et vice-versa et Paris-
Lyon et Austerlitz et vice-versa.

Bagages :

- 10 f par coupure de 10 kg. de bagages à main entre Paris-Nord
ou Est et Paris-Lyon ou Austerlitz et vice-versa et entre
Paris-St-Lazare et l'une des gares désignées ci-dessus et
vice-versa,
- 5 f par coupure de 10 kg. de bagages à main entre Paris-Nord et
Est et vice-versa et Paris-Lyon et Austerlitz et vice-
versa.

b) Autres services entre gares de Paris :

Pour ces transports, le prix à percevoir des voyageurs est fixé de gré à gré par entente entre la S. C. E. T. A. et les intéressés.

Je vous informe que je suis d'accord sur l'ensemble des modifications énoncées ci-dessus.

/ le Président du Conseil d'Administration,

GUIBERT.

21 Août 1948

SERVICE COMMERCIAL

4e Division/4

543.9695 6699

205

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que, par suite de la mise en vigueur des nouveaux tarifs pour les transports de voyageurs dans les autobus assurant la liaison entre les gares têtes de lignes de Paris, les dispositions de l'Article 3 (Tarifs à appliquer) de ma lettre 543.9695 6.594 du 29 Juillet 1947, modifiées par ma lettre, même 8.587 référence n° 9.917 du 22 novembre 1947, sont remplacées par les suivantes à dater du 1er août 1948 :

"ARTICLE 3 - TARIFS A APPLIQUERa) Services de jonction :

La S.C.E.T.A. ne percevra aucune taxe des voyageurs munis de billets donnant droit à la traversée de Paris; pour les autres voyageurs, les prix suivants seront perçus par la S.C.E.T.A. :

Voyageurs :

- 40 f. par place entre Paris-Nord ou Est et Paris-Lyon ou Austerlitz et vice-versa et entre Paris-Saint-Lazare et l'une des gares désignées ci-dessus et vice-versa
- 20 f. par place entre Paris-Nord et Est et vice-versa et Paris-Lyon et Austerlitz et vice versa.

Bagages :

- 10 f. par coupure de 10 kg de bagages à main entre Paris-Nord ou Est et Paris-Lyon ou Austerlitz et vice-versa et entre Paris-St-Lazare et l'une des gares désignées ci-dessus et vice-versa.

.....

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.C.E.T.A.
66, Rue de Monceau - PARIS

5 f. par coupure de 10 kg de bagages à main entre Paris-Nord et Est et vice-versa et Paris-Lyon et Austerlitz et vice-versa.

b) Autres services entre gares de Paris :

Pour ces transports, le prix à percevoir des voyageurs est fixé de gré à gré par entente entre la S.C.E.T.A. et les intéressés.

Je vous serais obligé de bien vouloir me donner votre accord en reproduisant les termes de la présente lettre.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

P. Le Directeur du Service Commercial
Signé : BOURGEOIS

iw

Extrait des lettres d'accord S.N.C.F./S.C.E.T.A.
relatives à l'exécution des services de jonction
entre les gares têtes de ligne de Paris.

(Lettres des 29 juillet et 22 novembre 1947 de la S.N.C.F.,
lettres des 8 août et 27 novembre 1947 de la S.C.E.T.A.)

La S.C.E.T.A. est chargée de l'organisation et de l'exécution
"des services de jonction par autobus entre les gares têtes de lignes de
"Paris : Paris-Nord, Paris-Est, Paris-Lyon, Paris-Austerlitz, Paris-St-
"Lazare, ainsi que de l'exécution des services occasionnels de voyageurs
"en groupes qu'il serait utile d'assurer d'une gare de Paris à une autre
"gare de Paris. Ces différents services seront exécutés dans les condi-
"tions définies ci-dessous".

Article 1.- MATÉRIEL ET PERSONNEL.-

La S.C.E.T.A. affectera aux services de jonction le nombre
d'autobus nécessaires à la bonne exécution des services. Ces autobus
devront être agréés par la S.N.C.F. et porter une plaque indicatrice amovible
qui renseignera clairement les voyageurs sur la nature du service
effectué.

La S.C.E.T.A. devra tenir constamment en bon état de fonctionnement,
d'entretien et de propreté les voitures affectées aux services;
elle devra veiller à la bonne tenue, à la propreté et à la parfaite correction
de son personnel vis-à-vis du public. Tous les agents employés
par la S.C.E.T.A. devront, pendant leur séjour dans les gares, obtempérer
aux indications des chefs de gare ou de leurs représentants en ce qui
concerne leur tenue et le stationnement des voitures.

La S.N.C.F. se réserve le droit d'exiger leur renvoi dans le
cas de fautes graves ou répétées, mais la S.C.E.T.A. n'en restera pas
moins civilement responsable de leurs faits et gestes.

Article 2.- ORGANISATION DES SERVICES.-

Les services de jonction seront assurés conformément aux horaires
établis par la S.C.E.T.A. en accord avec la S.N.C.F. de manière à assurer
la correspondance des trains désignés par la S.N.C.F.

La S.C.E.T.A. aura l'obligation de transporter tous les voyageurs
munis d'un billet de chemin de fer donnant droit à la traversée de Paris
et d'assurer le transport des bagages à main de chacun de ces voyageurs.
Elle aura la faculté de transporter les autres voyageurs dans la limite
des places disponibles.

...

Article 3.- TARIFS A APPLIQUER.-

a) Services de Jonction.-

La S.C.E.T.A. ne percevra aucune taxe des voyageurs munis de billets donnant droit à la traversée de Paris.

Pour les autres voyageurs, les prix suivants seront perçus par la S.C.E.T.A.

Voyageurs :

30fr. par place entre Paris-Nord ou Est et Paris-Lyon ou Austerlitz et vice-versa et entre Paris-St-Lazare et l'une des gares désignées ci-dessus et vice versa;

15fr. par place entre Paris-Nord et Est et vice-versa et Paris-Lyon et Austerlitz et vice-versa;

Bagages :

5fr. par coupure de 10 kg de bagages à main entre Paris-Nord ou Est et Paris-Lyon ou Austerlitz et vice versa et entre Paris-St-Lazare et l'une des gares désignées ci-dessus et vice-versa;

3fr. par coupure de 10 kg de bagages à main entre Paris-Nord et Est et vice versa et Paris-Lyon et Austerlitz et vice versa. Le minimum de perception est calculé sur 30 kg

b) Autres Services entre Gares de Paris.-

Pour ces transports, le prix à percevoir des voyageurs est fixé de gré à gré, par entente entre la S.C.E.T.A. et les intéressés.

Article 4.- CONDITIONS FINANCIERES D'EXPLOITATION;

La S.C.E.T.A. conservera la totalité des recettes qu'elle aura encaissées du public en application de l'article 3 ci-dessus.

Elle établira, tous les mois, un relevé comprenant :

- d'une part, les recettes qu'elle aura encaissées du public par application de l'Article 3 ci-dessus, ainsi que les recettes qu'elle aurait encaissées si elle avait perçu des voyageurs munis de billets donnant droit à la traversée de Paris les taxes prévues à l'Article 3, paragr. a) ci-dessus,
- d'autre part, les dépenses qu'elle aura engagées dans l'exécution des services de jonction et des transports occasionnels visés aux paragraphes a) et b) de l'article 3 ci-dessus.

Dans le cas d'exploitation déficitaire, la S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. le montant du déficit. Dans le cas d'exploitation bénéficiaire le bénéfice sera partagé par moitié entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

Les versements seront effectués trimestriellement sur présentation des relevés mensuels du trimestre écoulé.

Article 5.- RESPONSABILITE DE LA S.C.E.T.A.-

La S.C.E.T.A. devra se pourvoir de toutes les autorisations nécessaires à son entreprise, de manière que la S.N.C.F. ne puisse jamais être recherchée à cet égard. Elle sera seule responsable de l'observation des lois, décrets ou arrêtés en vigueur ou à intervenir.

En aucun cas la S.N.C.F. ne devra supporter, en totalité ou en partie, les conséquences pécuniaires des accidents dont le personnel de la S.C.E.T.A. pourrait être victime, et ce, qu'elle que soit la cause de ces accidents sauf s'ils proviennent d'une faute de la S.N.C.F. ou de ses agents.

Par suite, sous la réserve ci-dessus indiquée, la S.C.E.T.A. s'engage à garantir la S.N.C.F. et ses agents contre les recours qui pourraient être exercés contre eux par les victimes ou leurs ayants droit et par les Caisses de Sécurité Sociale tant en vertu du droit commun qu'en application de la loi du 30 octobre 1946.

Les conséquences pécuniaires des accidents pouvant survenir au personnel du Chemin de fer, du fait de l'exécution du présent accord, seront supportées par la S.C.E.T.A. qui remboursera à la S.N.C.F. les sommes que cette dernière devrait verser à ses agents ou à leurs ayants droit en vertu tant de la législation sur la Sécurité Sociale que des dispositions des conventions collectives du personnel et des règlements annexés aux dites conventions.

La S.C.E.T.A. répondra personnellement des accidents survenus aux personnes transportées et aux tiers du fait du service assuré par elle; elle répondra, dans les mêmes conditions, des divers dommages - incendies compris - causés aux biens appartenant aux voyageurs ou aux tiers, ainsi qu'au matériel et aux biens de la S.N.C.F. Elle fera son affaire personnelle de toutes les réclamations qui lui seront présentées à ce sujet, ainsi qu'en ce qui concerne les conséquences des retards dans la marche des voitures.

En conséquence, la S.C.E.T.A. défendra seule aux actions de toute nature auxquelles son exploitation pourrait donner lieu. Elle s'interdit elle-même tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage à garantir ces derniers contre les actions ou réclamations qui seraient dirigées contre eux.

Les risques mis à la charge de la S.C.E.T.A. devront à la diligence de cette dernière, être couverts par des polices d'assurances souscrites à une Compagnie d'Assurances notoirement solvable, ayant son siège à Paris et agréée par la S.N.C.F. Ces polices stipuleront l'abandon

de tout recours de l'assureur contre la S.N.C.F. et la garantie au profit de la dite Société contre toute action en responsabilité qui serait exercée par les victimes, les réclaments ou leurs ayants droit.

La S.C.E.T.A. devra accomplir toutes les formalités et supporter toutes les charges résultant de l'application des lois en vigueur ou à venir sur les accidents du travail.

La S.C.E.T.A. communiquera, à première réquisition, à la S.N.C.F., les polices d'assurances mentionnées ci-dessus, ainsi que la quittance des primes payées par elle.

Article 6.- REVISION.-

La S.N.C.F. se réserve le droit de modifier, après une période d'essai à sa convenance qui prendra fin au plus tôt le 1er septembre 1947 les dispositions de l'article 4 ci-dessus relatif aux conditions financières d'exploitation et de déterminer forfaitairement les dépenses de celle-ci, en tenant compte des résultats d'exploitation obtenus durant cette période.

Dans le cas où la S.N.C.F. userait de cette faculté, elle aurait à notifier à la S.N.C.F., par lettre recommandée, les modifications et le forfait ci-dessus visé qui entreraient en vigueur un mois après la date d'envoi de cette lettre.

Article 7.- DUREE DE L'ACCORD.-

Le présent accord prend effet du 1er septembre 1946 et est valable jusqu'au 30 septembre 1949.

Nonobstant cette durée, l'accord pourra être résilié à partir du 30 septembre 1947 par l'une des deux parties contractantes en prévenant l'autre partie par écrit 3 mois au moins à l'avance.

Article 2 - ORGANISATION DES SERVICES -

Les services de jonction seront assurés conformément aux horaires établis par la S.C.E.T.A. en accord avec la S.N.C.F. de manière à assurer la correspondance des trains désignés par la S.N.C.F.

La S.C.E.T.A. aura l'obligation de transporter tous les voyageurs munis d'un billet de chemin de fer donnant droit à la traversée de Paris et d'assurer le transport des bagages à main de chacun de ces voyageurs. Elle aura la faculté de transporter les autres voyageurs dans la limite des places disponibles.

Article 3 - TARIFS A APPLIQUER -

La S.C.E.T.A. ne percevra aucune taxe des voyageurs munis de billets donnant droit à la traversée de Paris.

Pour les autres voyageurs, les prix suivants seront perçus par la S.C.E.T.A. :

Voyageurs :

- 30f. par place entre Paris-Nord ou Est et Paris-Lyon ou Austerlitz et vice-versa et entre Paris-St-Lazare et l'une des gares désignées ci-dessus et vice-versa;
- 15f. par place entre Paris-Nord et Est et vice-versa et Paris-Lyon et Austerlitz et vice-versa.

Bagages :

- 5f. par coupure de 10kg de bagages à main entre Paris-Nord ou Est et Paris-Lyon ou Austerlitz et vice versa et entre Paris-St-Lazare et l'une des gares désignées ci-dessus et vice versa;
- 3f. par coupure de 10kg de bagages à main entre Paris-Nord et Est et vice versa et Paris-Lyon et Austerlitz et vice versa.

Le minimum de perception est calculé sur 30 kg.

Article 4 - CONDITIONS FINANCIERES D'EXPLOITATION

La S.C.E.T.A. conservera la totalité des recettes qu'elle aura encaissées du public en application de l'article 3, 2ème alinéa, ci-dessus.

Elle présentera tous les mois à la S.N.C.F. un relevé de ces recettes et des dépenses qu'elle aura engagées pour l'exécution des services.

Dans le cas d'exploitation déficitaire, la S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. le montant du déficit. Dans le cas d'exploitation bénéficiaire, le bénéfice sera partagé par moitié entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

Article 5 - RESPONSABILITE DE LA S.C.E.T.A.

La S.C.E.T.A. devra se pourvoir de toutes les autorisations nécessaires à son entreprise, de manière que la S.N.C.F. ne puisse jamais être recherchée à cet égard. Elle sera seule responsable de l'inobservation des lois, décrets ou arrêtés en vigueur ou à intervenir.

En aucun cas la S.N.C.F. ne devra supporter, en totalité ou en partie, les conséquences pécuniaires des accidents dont le personnel de la S.C.E.T.A. pourrait être victime, et ce, qu'elle que soit la cause de ces accidents sauf s'ils proviennent d'une faute de la S.N.C.F. ou de ses agents.

Par suite, sous la réserve ci-dessus indiquée, la S.C.E.T.A. s'engage à garantir la S.N.C.F. et ses agents contre les recours qui pourraient être exercés contre eux par les victimes ou leurs ayants droit et par les Caisses de Sécurité Sociale tant en vertu du droit commun qu'en application de la loi du 30 octobre 1946.

Les conséquences pécuniaires des accidents pouvant survenir au personnel du Chemin de fer, du fait de l'exécution du présent accord, seront supportées par la S.C.E.T.A. qui remboursera à la S.N.C.F. les sommes que cette dernière devrait verser à ses agents ou à leurs ayants droit en vertu tant de la législation sur la Sécurité Sociale que des dispositions des conventions collectives du personnel et des règlements annexés aux dites conventions.

La S.C.E.T.A. répondra personnellement des accidents survenus aux personnes transportées et aux tiers du fait du service assuré par elle; elle répondra, dans les mêmes conditions, des divers dommages - incendies compris - causés aux biens appartenant aux voyageurs ou aux tiers, ainsi qu'au matériel et aux biens de la S.N.C.F. Elle fera son affaire personnelle de toutes les réclamations qui lui seront présentées à ce sujet, ainsi qu'en ce qui concerne les conséquences des retards dans la marche des voitures.

En conséquence, la S.C.E.T.A. défendra seule aux actions de toute nature auxquelles son exploitation pourrait donner lieu. Elle s'interdit elle-même tout recours contre la S.N.C.F. ou ses agents et s'engage à garantir ces derniers contre les actions ou réclamations qui seraient dirigées contre eux.

Les risques mis à la charge de la S.C.E.T.A. devront

à la diligence de cette dernière, être couverts par des polices d'assurances souscrites à une Compagnie d'Assurances notoirement solvable, ayant son siège à Paris et agréée par la S.N.C.F. Ces polices stipuleront l'abandon de tout recours de l'assureur contre la S.N.C.F. et la garantie au profit de la dite Société contre toute action en responsabilité qui serait exercée par les victimes, les réclamants ou leurs ayants droit.

La S.C.E.T.A. devra accomplir toutes les formalités et supporter toutes les charges résultant de l'application des lois en vigueur ou à venir sur les accidents du travail.

La S.C.E.T.A. communiquera, à première réquisition, à la S.N.C.F., les polices d'assurances mentionnées ci-dessus, ainsi que la quittance des primes payées par elle.

Article 6 - REVISION -

La S.N.C.F. se réserve le droit de modifier, après une période d'essai à sa convenance qui prendra fin au plus tôt le 1er septembre 1947, les dispositions de l'article 4 ci-dessus relatif aux conditions financières d'exploitation et de déterminer forfaitairement les dépenses de celle-ci, en tenant compte des résultats d'exploitation obtenus durant cette période.

Dans le cas où la S.N.C.F. userait de cette faculté, elle aurait à notifier à la S.C.E.T.A., par lettre recommandée, les modifications et le forfait ci-dessus visé qui entreraient en vigueur un mois après la date d'envoi de cette lettre.

Article 7 - DUREE DE L'ACCORD -

Le présent accord prend effet du 1er septembre 1946 et est valable jusqu'au 30 septembre 1949.

Nonobstant cette durée, l'accord pourra être résilié à partir du 30 septembre 1947 par l'une des deux parties contractantes en prévenant l'autre partie par écrit 3 mois en moins à l'avance.

Je vous serais obligé de bien vouloir nous donner votre accord en reproduisant les termes de la présente lettre.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : MAROIS

Modifications à l'accord

- création d'une annexe 7
- Services de fret et de camionnage : augmentation des indemnités forfaitaires prévues

CA du 7/11/1965

Paris, le

1945

S.N.C.F.

SERVICE COMMERCIAL

NOTE

pour la Commission des Marchés

au sujet de modifications à apporter à l'accord général
passé entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

Depuis la libération du territoire, la S.N.C.F. a dû organiser des services de transport de marchandises par route pour assurer des transbordements de part et d'autre d'ouvrages détruits ou pour desservir des régions qu'il était momentanément impossible d'atteindre par chemin de fer en raison des destructions de nos installations.

Elle a fait appel à sa filiale, la S.C.E.T.A., pour recruter les camions nécessaires à ces transports, négocier les contrats avec les entreprises propriétaires et diriger l'exécution du service.

Pour s'acquitter de ces fonctions, la S.C.E.T.A. a dû créer une division des transports coordonnés de marchandises qu'elle a chargée en outre du contrôle des quelques organisations montées à titre d'essai pendant la guerre pour exploiter en commun avec leurs propriétaires des camions pour des transports par route à grande distance, et d'une manière générale de toutes études et questions relevant de la coordination des transports de marchandises par rail et par route.

Il s'agit d'une activité nouvelle de cette filiale qui, conformément à l'accord général passé entre la S.N.C.F. et celle-ci, doit être précisée dans une annexe à cet accord. C'est l'objet de l'annexe ci-jointe.

Pour la rémunération du nouveau service, il est proposé d'appliquer, comme pour le contrôle des services d'autobus fonctionnant en remplacement de trains, une formule à 2 termes comportant, d'une part, une somme forfaitaire par trimestre et, d'autre part, une allocation par tonne kilométrique transportée par les services routiers organisés ou contrôlés par la S.C.E.T.A.

Cette rémunération entraînera pour la S.N.C.F. une dépense de l'ordre de 500.000 Fr par trimestre à partir du 1er septembre 19

°
°

L'expérience des années 1943 et 1944 a permis à la S.C.E.T. de mettre au point certains services dont elle est déjà chargée: exploitation de la correspondance du Chemin de fer à Lyon, contrôle des correspondants de la S.N.C.F. dans les localités de moins de 20.000 habitants.

...

A Lyon, les agents de la Région SUD-EST qui coopéraient à la gestion des services de correspondance ont été détachés définitivement à la S.C.E.T.A. à la fin de 1943. Cet accroissement d'effectif et une évaluation plus précise des frais généraux conduisent à porter de 213.000 Fr à 320.000 Fr par trimestre, sur la base prévue à l'accord général des salaires en vigueur sur la S.N.C.F. au 1er janvier 1942, les versements forfaitaires prévus à l'annexe 4 de l'accord pour rembourser les dépenses du service. Cette modification aurait effet du 1er janvier 1944.

Pour ce qui concerne le contrôle des correspondants de la S.N.C.F. dans les localités de moins de 20.000 habitants, l'expérience a montré que ce service nécessitait l'emploi des agents primitivement détachés à la S.C.E.T.A. par la S.N.C.F. En conséquence, le versement forfaitaire prévu à l'annexe 5 devrait être porté de 200.000 à 560.000 Fr par trimestre, toujours sur la base des salaires en vigueur sur la S.N.C.F. au 1er janvier 1942. La modification prendrait date du 1er novembre 1943.

Enfin, il apparaît nécessaire de maintenir, probablement pendant une longue période, le service de surveillance générale et de prévention de vol qu'en accord avec la S.N.C.F. la S.C.E.T.A. a créé en août 1943. Les frais de ce service qui, sur la base des salaires en vigueur sur la S.N.C.F. au 1er janvier 1942, s'élèvent à 25.000 Fr par trimestre, seraient à rembourser par une augmentation des indemnités forfaitaires prévues aux annexes 2 et 3 de l'accord général pour la rémunération de l'exploitation des services de factage et de camionnage à Paris.

Ces diverses modifications à l'accord général feraient l'objet de la lettre ci-jointe.

Il est proposé à la Commission des Marchés de bien vouloir approuver ces modifications à l'accord général S.N.C.F./ S.C.E.T.A.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOYAUX

novembre 1945

Projet de lettre de Monsieur le Président
du Conseil d'Administration de la SNCF
à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la S.C.E.T.A.

J'ai l'honneur de vous informer que je suis d'accord sur la création dans le cadre de votre Société d'une Division des transports coordonnés de marchandises chargée d'organiser et de surveiller les services de transport de marchandises par route en camions affrétés et en général de suivre les questions ayant trait à la coordination des transports de marchandises par rail et par route.

Une nouvelle annexe ci-jointe portant le numéro 7 est ajoutée à notre accord général pour définir le rôle de votre Société dans ce nouveau domaine et pour fixer la rémunération qui lui sera versée par la S.N.C.F. pour couvrir les dépenses correspondantes.

Je suis également d'accord pour apporter aux autres annexes à notre accord général les modifications ci-après :

Annexe N° 2 - Service de factage et de camionnage de la Région de l'Ouest à Paris,

La somme forfaitaire de 665.000f indiquée au § 5°b est portée à675.000f à partir du 1er Août 1943;

Annexe N° 3 - Service de factage et de camionnage à Paris des Régions Est, Nord, Sud-Est et Sud-Ouest,

La somme forfaitaire de 225.000f indiquée au § 2° est portée à240.000f à partir du 1er Août 1943;

Annexe N° 4 - Service de factage et de camionnage à Lyon et à Villeurbanne,

La somme forfaitaire de 213.000f indiquée au § 5°b est portée à320.000f à partir du 1er Janvier 1944;

Annexe N° 5 - Service de factage et de camionnage dans les localités autres que Paris et Lyon,

La somme forfaitaire de 200.000f indiquée au § 2° est portée à560.000f à partir du 1er Novembre 1943.

Je vous demanderai de bien vouloir me faire connaître si ces propositions ont votre agrément.

ANNEXE N° 7

SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

1°- Rôle de la S.C.E.T.A. -

La S.C.E.T.A. mettra ses moyens à la disposition de la S.N.C.F. pour la poursuite des études relatives à la coordination des transports de marchandises par rail et par route. Elle sera en outre chargée de contrôler suivant les directives de la S.N.C.F. et pour son compte les transports par route effectués par camions affrétés par la S.N.C.F. Pour ces transports, la S.C.E.T.A. aura à rechercher les entreprises susceptibles de fournir les camions, à préparer les contrats et à surveiller l'exécution du service; d'une façon générale, la S.C.E.T.A. règlera toutes les questions qui peuvent se poser en ce qui concerne la bonne utilisation des véhicules, la recherche du moindre prix de revient, l'approvisionnement en carburant, combustible, lubrifiant et pneumatiques.

2°- Rémunération -

La S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. à partir du 1er septembre 1944 :

- a) - une somme forfaitaire de 108.000 frs par trimestre;
- b) - une rémunération supplémentaire calculée d'après le tonnage kilométrique réalisé par les services de camions organisés ou contrôlés par la S.C.E.T.A.; cette rémunération supplémentaire est fixée à :
 - 0 fr 16 par tkm jusqu'à 4 millions de tkm par an;
 - 0 fr 08 par tkm pour le tonnage kilométrique annuel compris entre 4 et 8 millions de tkm;
 - 0 fr 04 par tkm pour le tonnage kilométrique annuel excédant 8 millions de tkm.

En outre, la S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. une somme forfaitaire de 30.000 frs par trimestre pour la période du 1er août 1943 au 31 août 1944.

50

Paul, le 31 octobre 1945
15 JUN 1945

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

au sujet de modifications à apporter à l'accord général passé
entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

Depuis la Libération du territoire, la S.N.C.F. a dû organiser des services de transport de marchandises par route pour assurer des transbordements de part et d'autre d'ouvrages détruits ou pour desservir des régions qu'il était momentanément impossible d'atteindre par chemin de fer en raison des destructions de nos installations.

Elle a fait appel à la S.C.E.T.A. pour recruter les camions nécessaires à ces transports, négocier les contrats avec les entreprises propriétaires et diriger l'exécution du service.

Pour s'acquitter de ces fonctions, la S.C.E.T.A. a dû créer une division des transports coordonnés de marchandises qu'elle a chargée en outre du contrôle des quelques organisations montées à titre d'essai pendant la guerre pour exploiter en commun avec leurs propriétaires des camions pour des transports par route à grande distance, et d'une manière générale de toutes études et questions relevant de la coordination des transports de marchandises par rail et par route.

Il s'agit d'une activité nouvelle de notre filiale qui, conformément à l'accord passé avec elle doit être précisée dans une annexe à cet accord.

Nous avons préparé à cet effet l'annexe 7 ci-jointe. Pour la rémunération du nouveau service, nous proposons d'appliquer, comme pour le contrôle des services d'autobus fonctionnant en remplacement de trains, une formule à 2 termes comportant d'une part une somme forfaitaire par trimestre et d'autre part une allocation par tonne kilométrique transportée par les services routiers organisés ou contrôlés par la S.C.E.T.A.

Cette rémunération entraînera pour la S.N.C.F. une dépense de l'ordre de 500.000 frs par trimestre à partir du 1er septembre 1944.

°
° °

L'expérience des années 1943 et 1944 a permis à la S.C.E.T.A. de mettre au point les services dont la création fut approuvée par le Conseil dans sa séance du 24 mars 1943, exploitation de la correspondance du Chemin de fer à Lyon, contrôle des correspondants de la S.N.C.F. dans les localités de moins de 20.000 habitants.

.....

X
A Lyon, 7 agents de la Région Sud-Est qui coopéraient à la gestion des services de correspondance ont été détachés définitivement à la S.C.E.T.A. à la fin de 1943; de ce fait le cadre local de direction et de maîtrise est passé de 8 à 15 agents. Compte tenu de cet accroissement d'effectif et d'une évaluation plus précise des frais généraux les versements forfaitaires prévus à l'annexe 4 de l'accord pour rembourser les dépenses du service devraient être portées de 213.000 frs à 320.000 frs par trimestre sur la base, prévue à l'accord général, des salaires en vigueur sur la S.N.C.F. au 1er janvier 1942. Cette modification aurait effet du 1er janvier 1944.

X
Pour ce qui concerne le contrôle des correspondants dans les localités de moins de 20.000 habitants, l'expérience a montré que ce service nécessitait l'emploi des 16 agents primitivement détachés à la S.C.E.T.A. par la S.N.C.F. En conséquence, le versement forfaitaire prévu à l'annexe 5 devrait être porté de 200.000 à 560.000 frs par trimestre, toujours sur la base des salaires en vigueur sur la S.N.C.F. au 1er janvier 1942. La modification prendrait date du 1er novembre 1943.

Enfin, il apparaît nécessaire de maintenir, probablement pendant une longue période, le service de surveillance générale et de prévention de vol qu'en accord avec la S.N.C.F. la S.C.E.T.A. a créé en août 1943. Les frais de ce service qui, sur la base des salaires en vigueur sur la S.N.C.F. au 1er janvier 1942, s'élèvent à 25.000 frs par trimestre, seraient à rembourser par une augmentation des indemnités forfaitaires prévues aux annexes 2 et 3 de l'accord général pour la rémunération de l'exploitation des services de factage et de camionnage à Paris.

°
° °

Ces diverses modifications à l'accord général feraient l'objet de la lettre dont nous demandons au Conseil de bien vouloir approuver le texte ci-joint.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOYAUX

J'en ai parlé au D^r J^r.

M^r Parthuis a fait remarquer que les
membres de la S.C.E.T.A. de type S.N.C.F.
et de agents S.C.E.T.A. n'étant pas homologues.

M^r Tournemine a déclaré qu'il
ferait que le Comité aborde la question en
fin de la conférence.

4-11

M. Delassus
pour prendre connaissance
et faire classe

Modifications à apporter à l'Accord Général passé entre
la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

L'accord destiné à fixer les attributions
de la S.C.E.T.A., et approuvé dans sa séance
du 6 janvier 1943 par le Conseil, doit recevoir
les aménagements justifiés, soit par l'attribu-
tion à la S.C.E.T.A. d'activités nouvelles,
soit par les modifications qu'il paraîtra
utile d'apporter, d'après les résultats de
l'expérience, aux conditions d'exécution des
activités primitivement prévues.

Le présent dossier propose au Conseil, par
application de ces Dispositions, certains
aménagements aux annexes 2, 3, 4 et 5 de cet
accord et la création d'une nouvelle annexe 7
"Services de transport de marchandises par
route".

Signé : BOYAUX

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION GENERALE

XXXXXX
SERVICEDES APPROVISIONNEMENTS,
COMMANDES ET MARCHÉS

PARIS, le 13 JUIN 1945

100-102, AVENUE DE SUFFREN (15^e)

Téléph. SUFFREN 56-75

Reg. Com. Seine N° 276.448 B

DU SERVICE

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

AVIS DE LA DIVISION DU CONTROLE DES MARCHÉS
AU SUJET DE L'AFFAIRE CI-DESSOUS

CM. 2465

OBJET : Modifications à apporter à l'accord à intervenir
avec la S.C.E.T.A. au sujet des rémunérations
qui lui sont allouées par la S.N.C.F.

Les propositions présentées par le Service Commercial
appellent deux remarques :

a) Il s'agit des modifications apportées à l'accord
général S.N.C.F. - S.C.E.T.A. mis en application à compter du
1^{er} Janvier 1942. Or cet accord, après avoir été approuvé par le
Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du 6
Janvier 1943, a été examiné par la Commission des Marchés (séance du
11 Janvier 1943). Avant de statuer, cette dernière a estimé
nécessaire de recueillir l'avis de l'Administration Supérieure
sur l'étendue du rôle conféré à la S.C.E.T.A.

Jusqu'ici l'Administration Supérieure n'a pas statué
et de ce fait la Commission n'a pu encore émettre son avis.

Il est donc peu probable qu'elle puisse émettre un
avis sur les modifications proposées tant qu'elle n'aura pas
statué sur l'accord général.

Je crois cependant savoir que cet accord est actuel-
lement examiné par les Services du Ministère des Travaux Publics
et qu'une décision interviendra assez prochainement qui fixera
exactement les limites des attributions de la S.C.E.T.A., et
renverra le dossier à la Commission des Marchés pour avis sur les
conditions financières.

.....

Recommandations ultérieures
directement par le C.M.
(M. DANE) après son
signature le 12/6

b) Le projet d'annexe N° 7 relatif à l'organisation des services de transport de marchandises par route, prévoit une double rémunération en faveur de la S.C.E.T.A.

α - une rémunération fixe de 108.000 Frs. par trimestre.

β - une rémunération supplémentaire calculée d'après le tonnage kilométrique transporté.

Or, il n'est pas douteux que le trafic des services de camions de cette nature, est sujet, selon les circonstances, à des variations extrêmement importantes, comme l'expérience l'a d'ailleurs montré.

De ce fait, la convenance des taux proposés pour la redevance kilométrique ne pourra être appréciée qu'à l'expiration d'une période assez longue, après laquelle il sera possible de comparer les dépenses du service, et les chiffres obtenus par l'application des taux proposés.

Il conviendrait donc d'inviter le Service à faire vers la fin de l'année 1945 cette comparaison.

Sous le bénéfice de ces observations, le Service du Contrôle des Marchés, n'a pas d'objection à l'approbation des propositions soumises au Conseil.


Transmis à M. le Directeur du
Service Commercial pour information,

Le Chef du Service
du Contrôle des Marchés,

13 JUIN 1945

Signé : OLIVIER

Le Chef du Service
du Contrôle des Marchés,



12 JUIN 1945

Monsieur HUTTER

Chef de la Division de la Coordination
Service Commercial S.N.C.F.

DG 836

En réponse à votre lettre du 30 courant et comme suite à la réunion tenue ce matin chez M. OLIVIER, vous voudrez bien trouver ci-après les justifications des rémunérations prévues au paragraphe 2^e du projet d'Annexe 7 du contrat S.N.C.F./S.C.E.T.A.:

1^o- Entre le 1^{er} Août 1943 et le 31 Août 1944, la somme forfaitaire de 30.000^f par trimestre correspond uniquement à des études relatives à la coordination confiées à la S.C.E.T.A. par la S.N.C.F.

2^o- A partir du 1^{er} Septembre 1944, la rémunération de la S.C.E.T.A. prévoit, d'une part, de porter de 30.000 à 108.000^f la somme forfaitaire par trimestre, -d'autre part, d'allouer à la S.C.E.T.A. une rémunération supplémentaire par tonne kilométrique, afin de tenir compte du fait qu'à partir de cette date la S.C.E.T.A. a organisé et contrôlé de nombreux services d'affrètement pour le compte de la S.N.C.F. Je précise qu'il s'agit de services d'affrètement à petite distance (services de transbordement ou services de colis en remplacement de trains), les affrètements à grande distance ayant disparu au moment même où la S.N.C.F. en a confié le contrôle à la S.C.E.T.A. et n'ayant pas encore repris.

A l'époque où nous vous avons présenté des propositions de rémunération pour le contrôle des affrètements, il n'était pas possible de les fixer avec certitude, étant donné l'évolution constante subie par ces services. Nous avons donc évalué approximativement nos frais, étant entendu que le mode de rémunération aurait pu être revu après une durée suffisante d'expérience.

Il est possible aujourd'hui de donner quelques précisions sur les dépenses supportées par la S.C.E.T.A. pour l'organisation des services d'affrètement entre le 1^{er} Septembre 1944 et le 1^{er} Avril 1945 et sur les recettes que lui procurerait le projet d'Annexe 7, grâce aux renseignements statistiques que nous avons pu faire établir et récapituler :

a) entre le 1^{er} Septembre 1944 et le 31 Décembre 1944, les dépenses de la S.C.E.T.A., frais généraux compris, peuvent être évaluées à 259.000^f (y compris les études de coordination).

L'application du paragraphe 2° de l'Annexe 7 donnerait, pour la même période, 546.515^f (352.500^f de rémunération fixe, 194.000^f de rémunération à la tonne kilométrique), soit un excédent d'environ 287.500^f. Cet excédent tient au fait que, pendant ladite période, nous avons eu surtout à organiser des services de transbordement donnant un trafic massif de tonnes kilométriques et procurant donc, pour la part de rémunération variant avec la tonne kilométrique, une recette élevée ; il provient également de ce qu'un certain nombre des agents qui ont été détachés à la S.C.E.T.A. ou recrutés par elle ne l'ont pas été dès le début de la période considérée ;

b) pendant le premier trimestre 1945 les dépenses de la S.C.E.T.A., calculées de la même façon, se sont élevées à 566.000^f. La majoration, par rapport à la période précédente, s'explique d'une part par un personnel plus nombreux, d'autre part par les importantes hausses de salaires intervenues. Par contre, le paragraphe 2° de l'Annexe 7 ne donnerait, pour la même période, que 373.000^f, ce qui laisserait apparaître un déficit de 193.000^f.

Ce déficit s'explique essentiellement par la transformation subie dans la nature des services affrétés : suppression des services de transbordement à gros trafic et création d'un grand nombre de services de messageries (25 à 30) nécessitant de nombreux contrats et une importante surveillance pour un trafic faible en tonnes kilométriques. C'est pourquoi les 373.000^f de rémunération se décomposent en 303.500^f de rémunération fixe et seulement 69.500^f de rémunération à la tonne kilométrique.

Si l'on totalise les deux périodes et que l'on examine par conséquent la période s'étant écoulée du 1^{er} Septembre 1944 au 1^{er} Avril 1945, on arrive à 825.000^f de dépenses, alors que la rémunération prévue à l'Annexe 7 donnerait 920.000^f, soit un excédent d'un peu moins de 100.000^f.

En ce qui concerne les prévisions pour l'avenir immédiat, on peut estimer que la physionomie du 2^{ème} trimestre 1945 sera analogue à celle du premier trimestre. On peut donc s'attendre à ce que les rémunérations de l'Annexe 7 laissent à la S.C.E.T.A. un déficit d'environ 200.000^f. Pour le 3^{ème} trimestre 1945, il est vraisemblable que les affrètements à grande distance n'auront pas encore sensiblement repris (retard dans la fourniture des pneus ou dans l'approbation des contrats) et qu'un nouveau déficit de près de 200.000^f serait laissé à la S.C.E.T.A. par l'application de l'Annexe 7. On peut donc prévoir que l'Annexe 7 pourrait laisser à la S.C.E.T.A., depuis le 1^{er} Septembre 1944 jusque vers le 1^{er} Octobre 1945, un déficit de plusieurs centaines de milliers de francs. Il s'agit évidemment d'une prévision très incertaine puisqu'elle est conditionnée par l'évolution des services affrétés, les hausses de salaires qui pourront intervenir pour les cadres S.C.E.T.A. non détachés de la S.N.C.F., etc... D'autre part, il est permis d'espérer

que la reprise des affrètements à grande distance à la fin de l'année 1945 permettra de compenser approximativement ce déficit et que, de toute façon, ce déficit ne sera pas tel qu'il ne puisse être supporté par la S.C.E.T.A.

Je propose donc de conserver la rémunération telle qu'elle est prévue à l'Annexe 7, mais de revoir la question vers la fin de l'année 1945, afin d'établir, pour le 1^{er} Janvier 1946, un nouveau mode de rémunération qui comporterait, le cas échéant, la rétroactivité nécessaire.

Signé : GUIBERT

13 JUIN 1945

SERVICE COMMERCIAL

4ème Division

NOTE JUSTIFICATIVE

pour Monsieur le Directeur Général

au sujet de modifications à apporter à l'accord passé entre la
S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

L'accord général destiné à régler les rapports entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. est toujours en instance d'approbation par le Ministre. Nous estimons toutefois qu'il y a intérêt à apporter à cet accord les modifications utiles pour tenir compte des activités nouvelles de la S.C.E.T.A.

Contrôle des transports coordonnés de marchandises.-

Les quelques expériences d'exploitation de camions gros porteurs faites en commun avec les entreprises BOUESSE, O.C.T. et BERNIS reprendront dès que s'atténueront les difficultés rencontrées actuellement pour l'entretien des camions et le remplacement des pneus. Nous avons même demandé au Ministre d'étendre ces essais pour servir ceux de nos clients auxquels nous ne pouvons plus fournir de wagons, les groupeurs en particulier.

A côté de ces transports par route à grande distance, nous organisons maintenant des services de collecte et de distribution par route pour remplacer les trains de marchandises qui ne peuvent plus circuler.

Le fait de suivre de très près l'exploitation de services routiers dans les deux domaines de la grande et de la petite distance peut être pour nous d'une grande utilité le jour où reprendront les discussions pour la nouvelle coordination rail-route. Notre intention est donc de maintenir les services existants et même d'en créer d'autres si l'occasion s'en présente.

Le contrôle de ces services revient évidemment à la S.C.E.T.A. Nous lui avons demandé de s'équiper à cet effet, c'est ce qu'elle a fait en créant une division nouvelle.

La note ci-jointe de M. GUIBERT donne les justifications des rémunérations prévues à l'annexe 7. Elle établit un parallèle pour le dernier trimestre de 1944 et le premier trimestre de 1945, entre le jeu de la formule forfaitaire proposée à l'Annexe 7 et les dépenses réelles de la S.C.E.T.A. L'excédent constaté en fin 1944 est dû à l'existence anormale de gros services de transbordement; il doit s'amortir au cours des trimestres suivants, l'équilibre s'obtenant par la reprise des affrètements à grande distance.

Contrôle des services de correspondance dans les localités autres que Paris et Lyon -

Il avait été prévu au début que la S.C.E.T.A. serait chargée du contrôle complet, financier et technique, des services de correspondance de la S.N.C.F. fonctionnant dans les villes de plus de 20.000 habitants mais que pour les autres services elle n'interviendrait qu'à la demande de la région intéressée.

Nous avons constaté par la suite qu'une telle organisation entraînait des doubles emplois et nous avons proposé au Conseil en mars 1943 de confier à la S.C.E.T.A. l'ensemble de l'organisation et du contrôle de tous nos services de correspondance.

Il est possible maintenant d'établir un bilan de la mesure. La S.C.E.T.A. utilise pour ce service 32 agents, 27 dans les services régionaux 5 au Service Central, alors que la S.N.C.F. a supprimé 34,5 postes, 33,5 dans les régions, anciennes sections C 6 et 1 au Service Central Commercial; il y a donc en définitive un gain de 2,5 agents, alors que la S.C.E.T.A. joue vis-à-vis des correspondants un rôle plus complet que la S.N.C.F. et que les changements incessants des prix du matériel et des salaires ont rendu plus fréquents les révisions de la rémunération des correspondants.

Surveillance générale et prévention des vols -

Cette organisation a été créée par la S.C.E.T.A. pour prolonger, principalement à Paris, pour les opérations de camionnage à domicile, l'organisation parallèle établie par la S.N.C.F. elle-même pour la protection de ses propres transports.

Cette organisation a rendu les plus grands services par les enquêtes auxquelles elle a procédé pour des vols et par les filatures de voitures ou contrôles spéciaux qu'elle organise pour prévenir les infractions et améliorer la qualité du service.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOYAUX

SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

1° - ROLE DE LA S.C.E.T.A. -

La S.C.E.T.A. pourra être chargée d'études relatives à la coordination des transports de marchandises par rail et par route et du contrôle des transports par route effectués par camions affrétés par la S.N.C.F. Pour ces transports, la S.C.E.T.A. aura à rechercher les entreprises susceptibles de fournir les camions, à préparer les contrats et à surveiller l'exécution du service ; d'une façon générale, la S.C.E.T.A. règlera toutes les questions qui peuvent se poser en ce qui concerne la bonne utilisation des véhicules, la recherche du moindre prix de revient, l'approvisionnement en carburant, combustible, lubrifiant et pneumatiques.

2° - REMUNERATION -

La S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. à partir du 1er septembre 1944 :

- a) - une somme forfaitaire de 108 000 Fr par trimestre ;
- b) - une rémunération supplémentaire calculée d'après le tonnage kilométrique réalisé par les services de camions organisés ou contrôlés par la S.C.E.T.A. ; cette rémunération supplémentaire est fixée à :
 - 0,16 Fr par tkm jusqu'à 4 millions de tkm par an ;
 - 0,08 Fr par tkm pour le tonnage kilométrique annuel compris entre 4 et 8 millions de tkm ;
 - 0,04 Fr par tkm pour le tonnage kilométrique annuel excédant 8 millions de tkm.

En outre, la S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. une somme forfaitaire de 30 000 Fr par trimestre pour la période du 1er août 1943 au 31 août 1944.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

novembre 1945

ANNEXE N° 7

SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

1° - Rôle de la S.C.E.T.A. -

La S.C.E.T.A. mettra ses moyens à la disposition de la S.N.C.F. pour la poursuite des études relatives à la coordination des transports de marchandises par rail et par route. Elle sera, en outre, chargée de contrôler suivant les directives de la S.N.C.F. et pour son compte les transports par route effectués par camions affrétés par la S.N.C.F. Pour ces transports, la S.C.E.T.A. aura à rechercher les entreprises susceptibles de fournir les camions, à préparer les contrats et à surveiller l'exécution du service; d'une façon générale, la S.C.E.T.A. règlera toutes les questions qui peuvent se poser en ce qui concerne la bonne utilisation des véhicules, la recherche du moindre prix de revient, l'approvisionnement en carburant, combustible, lubrifiant, et pneumatiques.

2° - Rémunération -

La S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. à partir du 1er septembre 1944 :

- a) - une somme forfaitaire de 108.000 fr. par trimestre;
- b) - une rémunération supplémentaire calculée d'après le tonnage kilométrique réalisé par les services de camions organisés ou contrôlés par la S.C.E.T.A; cette rémunération supplémentaire est fixée à :
 - 0 fr,16 par tkm jusqu'à 4 millions de tkm par an;
 - 0 fr,08 par tkm pour le tonnage kilométrique annuel compris entre 4 et 8 millions de tkm;
 - 0 fr,04 par tkm pour le tonnage kilométrique annuel excédant 8 millions de tkm.

En outre, la S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. une somme forfaitaire de 30.000 fr. par trimestre pour la période du 1er août 1943 au 31 août 1944.

CHEMINS DE FER DE L'EST

Wagon Série _____ N° _____ Réseau prop^r _____

Partie de _____ Wagons

Gare de départ

Date de chargement

Nature
du chargement }

DÉTAIL P. V.

Poids : _____

COMPLET CONDIT^{EL} (1)**GROUPEMENT CONDIT^{EL} (1)**

(1) Biffer entièrement au crayon bleu la mention inutile.

Gare
dest^{re} : _____

Réseau ou Pays destinataire : _____

Gares de trit : _____

Complet ou Groupage co

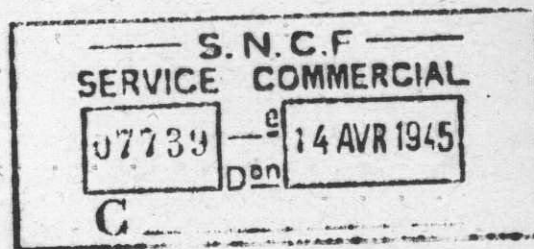
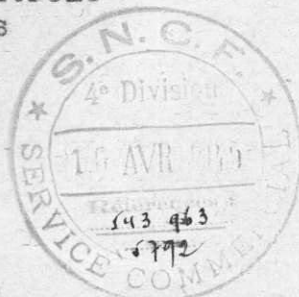
S.N.C.F.

Paris, le 13 AVR 1945

DIRECTION GENERALE

Service du Contrôle
des Marchés

CM. 585/7185



Monsieur le Directeur du Service Commercial,

Par votre lettre 543-963 du 14 Mars 1945 vous m'avez
57-92
communiqué un dossier préparé en vue de la soumission au Conseil
d'une proposition tendant à apporter certaines modifications à
l'accord général intervenu entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.
chargeant cette dernière Société d'organiser et de contrôler
les services complémentaires du chemin de fer à partir du 1er
Janvier 1942.

Les modifications proposées aux annexes 2, 3, 4 et 5
n'appellent pas d'objection de ma part,

En ce qui concerne le projet d'annexe N° 7, je crois
devoir appeler votre attention sur les points ci-après :

a) rôle de la S.C.E.T.A. : il est indiqué que la
S.C.E.T.A. "pourra être chargée d'études" etc....: s'il s'agissait
d'une simple éventualité, on ne comprendrait pas qu'il lui soit
attribuée d'office des rémunérations diverses à compter du 1er
Août 1943 : il faudrait donc mettre les deux dispositions en
harmonie.

b) Convenance des taux prévus pour cette rémunération :
Le dossier ne contient aucune indication en ce qui
concerne les dépenses nouvelles incombant à la S.C.E.T.A. du fait
de ses attributions nouvelles, ni en ce qui concerne les recettes
à provenir de la rémunération (kilométrique prévue au paragraphe
b) : une rémunération spéciale étant prévue dès le 1er Août 1943,
on peut en conclure que la S.C.E.T.A. est en mesure d'établir
actuellement un bilan assez précis pour cette activité nouvelle.

De ce point de vue, on peut se demander si une partie
tout au moins des dépenses correspondantes n'a pas été comprise
jusqu'ici dans les dépenses générales de la S.C.E.T.A., couvertes
par ses autres recettes.

c) Le rôle de la S.C.E.T.A. à l'égard de la S.N.C.F.
a été, comme vous le savez, assez discuté, et, sauf erreur de ma

.../...

.../...

part, l'Administration Supérieure n'a pas encore approuvé les accords généraux passés en 1942 : il sera donc nécessaire, que les modifications apportées à ces accords lui soient également soumises : à ce sujet, je me demande s'il ne conviendrait pas de modifier le rôle de la S.C.E.T.A. tel qu'il est prévu dans l'annexe 7 : s'il est normal que la S.N.C.F. se décharge sur la S.C.E.T.A. du soin de contrôler les transports par route effectués par camions affrétés par la S.N.C.F., on pourrait trouver anormal que la S.N.C.F. lui confie également le soin de procéder à des études sur la coordination des transports de marchandises par rail et par route ; ces études paraissent en effet devoir rester du domaine propre de la S.N.C.F.

d) Les accords généraux de la S.N.C.F. et de la S.C.E.T.A. expirent le 31 Décembre 1946 : pour permettre à la S.N.C.F. de prendre à cette époque les mesures utiles, il serait bon de savoir assez tôt à l'avance quelle est la position prise par l'Administration Supérieure sur les accords S.N.C.F. - S.C.E.T.A. de 1942 et quelle est la politique envisagée par les Pouvoirs Publics pour la coordination des transports après la guerre.

Le Chef du Service
du Contrôle des Marchés,

M. Dhin

DB.LC

Copie pour Monsieur GAGNE

LE CHEF DE LA DIVISION
DES ÉTUDES GÉNÉRALES

-5 AVR 1944

Boutillier

ET/102

2347

Monsieur DANE,
Inspecteur Principal
Service du Contrôle des
Marchés de la S.N.C.F.
100 avenue de Suffren

Comme suite à notre entretien
du 29 Mars dernier, veuillez trouver
ci-joint copie des renseignements
que vous avez bien voulu me demander
au sujet du factage et du camionnage
de LYON.

Le Chef de la Division
des Etudes Générales,

Signé : BOUTILLIER

OBJET : BOLLIGTIER

DES ETUDES GÉNÉRALES
LE CHEF DE LA DIVISION

2 AVR 1944

COPIE BOLLIGTIER GAGNE

Etude de Décembre 1942
Traitements du 1^{er} trimestre 1942

Factage et Camionnage de LYON

Dépenses couvertes par le forfait annuel de 852.000^f:

- un Inspecteur divisionnaire	80.000 ^f
- 4 agents	200.000 ^f
- 4 chefs de chantier locaux	180.000 ^f
- frais divers	90.000 ^f
+ frais généraux de direction et bénéfice	300.000 ^f
	<hr/>
	850.000 ^f

soit, par trimestre, 212.500^f ou 213.000^f.

Frais divers de direction du Service
de Factage et de Camionnage de LYON.

Nature des frais	Montant annuel
Loyer	10.000 ^f
Chauffage	15.000 ^f
Téléphone	30.000 ^f
Voiture	7.000 ^f
Imprimés	15.000 ^f
Déplacements	40.000 ^f
Entretien bureau	12.000 ^f
Amortissement matériel ...	10.000 ^f
Divers	60.000 ^f
Total :	<u>232.000^f</u>

SOCIÉTÉ
DE CONTROLE ET D'EXPLOITATION
DE TRANSPORTS AUXILIAIRES

S. C. E. T. A.

66, Rue de Monceau — PARIS (8^e)

Tél. : Laborde 76-81 à 85

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

4 AVR 1945

19

S. N. C. F.
SERVICE COMMERCIAL

07082

5 AVR 1945

G.

ET/108

Monsieur HUTTER,

309
Chef de la Division de la Coordina-
tion
Service Commercial



Vous avez bien voulu, par votre Note
4ème Division 543.963 du 14 Mars dernier,
57.92

me communiquer, en même temps que vous
le transmettiez au Contrôle des Marchés,
un double du dossier destiné à présenter
au Conseil les modifications à apporter
à l'Accord général passé entre la S.N.C.F.
et la S.C.E.T.A.

Ce dossier n'appelle d'observation
de ma part que sur le point suivant :
vous avez indiqué, à la page 2 de la Note
justificative pour M. le Directeur géné-
ral, que la mesure consistant à confier à
la S.C.E.T.A. l'ensemble de l'organisation
et du contrôle des Services de correspon-
dance avait permis de réaliser un gain de
2 agents 1/2 sur la situation antérieure.
Or, le gain réel est certainement plus
important parce que la S.C.E.T.A. joue,
vis-à-vis des Correspondants, un rôle plus
complet que la S.N.C.F., en particulier
en leur prêtant son aide au point de vue

de l'acquisition de matériel roulant
et que sa tâche a été rendue beaucoup
plus lourde par les changements inces-
sants des prix des matières et du per-
sonnel qui ont rendu nécessaire de fré-
quentes révisions de la rémunération des
Correspondants.

V. Guillemin

CR

S.N.C.F.

Minute
Paris, le 3 avril 1945

SERVICE COMMERCIAL

4ème Division 4

Monsieur le Chef du Service
du Contrôle des Marchés

543-963
57-92

Par lettre du 14 mars écoulé, je vous ai communiqué, en vous demandant d'accorder un tour de faveur à cette affaire, une proposition tendant à apporter certaines modifications à l'accord général intervenu entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

Il me serait agréable de connaître votre avis sur ce projet le plus rapidement possible.

Le Chef de la Division de la
Coordination,

Signé : DELASSUS

GG

Paris le 30 AVRIL 1945 1945

S.N.C.F.

Service Commercial

4ème Division

543.963

57.92

V.R. ET/108

309

Monsieur le Directeur Général
de la S.C.E.T.A.,

1/6
Par lettre du 14 mars dernier,
je vous ai adressé un double du dossier
communiqué au service du Contrôle des
Marchés en vue de la soumission au
Conseil d'une proposition tendant à
apporter certaines modifications à
l'accord général intervenu entre la SNCF
et la S.C.E.T.A.

Le service du Contrôle des
Marchés a formulé quelques remarques au
sujet de ce dossier par lettre dont ci-
joint copie.

Je vous serais obligé de vouloir
bien me donner les éléments de la réponse
en ce qui concerne la remarque formulée
sous le paragraphe b) et qui a trait à
la rémunération de la S.C.E.T.A. pour sa
nouvelle activité (annexe N° 7 - Services
de transports de marchandises par route).

LE CHEF DE LA DIVISION
DE LA COORDINATION,

Signé : HUTTER

CHEMINS DE FER DE L'EST

Wagon Série _____ N° _____ Réseau propr^e _____

Partie de _____ Wagons

Gare de départ

Date de chargement

Nature
du chargement }

DÉTAIL P. V.

Poids : _____

COMPLET CONDIT^{EL} (1)**GROUPAGE CONDIT^{EL} (1)**

(1) Biffer entièrement au crayon bleu la mention inutile.

Gare
dest^{re} : _____

Réseau ou Pays destinataire : _____

Gares de trit : _____

Complet ou Groupage co

9-81-3184
mg/

S.N.C.F.

SERVICE COMMERCIAL

4ème Division - 4

Dr. 543.963
5205

Rémunération de la S.C.E.T.A.
par la S.N.C.F.

21 Mars 1944

Monsieur le Chef du Service du
Contrôle des Marchés

Je vous communique ci-joint le dossier préparé en vue de la soumission au Conseil d'une proposition de relèvement ~~retroactif~~ de certaines rémunérations à verser par la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A., en vertu de l'Accord Général chargeant cette Société d'organiser ou de contrôler les services complémentaires du chemin de fer, à partir du 1er Janvier 1942.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître, dès que possible, si vous avez des observations à formuler.

Mon Service se tient à votre disposition pour vous fournir les renseignements qui pourraient vous être nécessaires.

P. LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Le Chef de la Division de la
Coordination

Signé : BOREL

Remplir les rubriques en caractères indélébiles, de préférence au CRAYON BLEU

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

LOTISSEMENT

Wagon Série _____ N° _____ Marque _____

Gare de départ

Date de chargement

Poids de la marchandise : _____

WAGON **LOCAL**⁽¹⁾ **TRANSBORDEMENT**⁽¹⁾ **CONDIT^{EL}**

(1) Biffer entièrement au crayon bleu la mention inutile.

Gare
dest^{re} : _____Réseau ou Pays
destinataire⁽²⁾ : _____Itinéraire
d'acheminement⁽³⁾ : _____

V

Poids

Brut

Poids

Frein

West^{se}

Emplacement réservé aux bandes « Fragile », « Matières explosives ou inflammables », « Plomb de douane », etc...

(2) Rubrique à biffer si la gare destinataire est une gare de la S.N.C.F.

(3) Rubrique à biffer si la gare destinataire est une gare de la S.N.C.F., appartenant à la Région de départ.

GG

S.N.C.F.

Paris le

14 Mars 1945

Service Commercial

4ème Division

543.96357.92VR: ET/108
2099 et 47Monsieur le Directeur Général
de la S.C.E.T.A.,

Comme suite à votre lettre du 15 janvier dernier, veuillez trouver, sous ce pli, à titre d'information, un double du dossier que je transmets au Contrôle des Marchés pour présenter les modifications à apporter à l'Accord Général passé entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

LE CHEF DE LA DIVISION
DE LA COORDINATION,

Signé : HUTTER

in doivent l'être au CRAYON BLEU, en gros caractères.

LOTISSEMENT EST

A

CHARGE ET FREINAGE

Poids

Brut

Poids

Frein

West^{se}

Emplacement réservé aux bandes « Fragile », « Matières explosibles ou inflammables », « Plomb de douane ».

Paris le 14 Mars 1945

Service Commercial

Minute

4ème Division

543.963

Monsieur le Chef du Service
du Contrôle des Marchés,

57.92

Je vous communique ci-joint le dossier préparé en vue de la soumission au Conseil d'une proposition tendant à apporter certaines modifications à l'accord général intervenu entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. chargeant cette dernière Société d'organiser et de contrôler les services complémentaires du chemin de fer à partir du 1er Janvier 1942.

Ce dossier annule et remplace celui que je vous ai adressé par lettre du 21 mars 1944.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître si ce projet ne soulève pas d'objection de votre part, en vous demandant d'accorder un tour de faveur à cette affaire.

Mon Service se tient à votre disposition pour vous fournir les renseignements complémentaires qui pourraient vous être nécessaires.

*Un est retenu le 12/6/45
à un bon observé. Gubert
entre bien. H. a demandé au
et bien. H. a demandé au
c. modifie les renseignements au
fourni abonne de H. H. a demandé au
et de lui une copie de la lettre
entre les renseignements de la lettre
présentant les renseignements de la lettre
let de renseignements de la lettre
12.5.*

LE CHEF DE LA DIVISION
DE LA COORDINATION
HUTTER

12.5.

CHEMINS DE FER DE L'EST

Wagon Série _____ N° _____ Réseau propr° _____

Partie de _____ Wagons

Gare de départ

Date de chargement

Nature
du chargement }

DÉTAIL P. V.

Poids : _____

COMPLET CONDIT^{EL} (1)

GROUPEMENT CONDIT^{EL} (1)

(1) Biffer entièrement au crayon bleu la mention inutile.

Gare
destre : _____

Réseau ou Pays destinataire : _____

Gares de trit : _____

Complet ou Groupement co

SOCIÉTÉ
DE CONTROLE ET D'EXPLOITATION
DE TRANSPORTS AUXILIAIRES

Le

15 JANV 1945

19

S. C. E. T. A.

66, Rue de Monceau — PARIS (8°)

Tél. : Laborde 76-81 à 85

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

ET/108

47



Monsieur le Directeur du

Service Commercial de la S.N.C.F.

Par ma lettre ET/108 du 1^{er} Mars 1944, je vous ai
2099

exposé les modifications qu'il convenait d'apporter au projet d'accord entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. pour tenir compte de la réorganisation, à dater du 1^{er} Janvier 1944, du Service de factage et de camionnage de Lyon, de l'extension, à partir du 1^{er} Novembre 1943, du rôle de la S.C.E.T.A. au contrôle de l'ensemble des Services de factage et de camionnage dans les localités autres que Paris et Lyon, et de la création, à partir du 1^{er} Août 1943, d'une part, d'un Service de Surveillance générale, chargé de la prévention des vols, d'autre part, d'un Service d'études de questions relatives à la coordination rail-route marchandises. Or, depuis le début de Septembre 1944, il a été nécessaire d'organiser d'urgence, pour le compte de la S.N.C.F., des services de transport de marchandises par la route pour remplacer des trains que les destructions entraînées par les hostilités ne permettaient plus de faire circuler ; ces transports sont actuellement effectués à l'aide de camions affrétés par la S.N.C.F., le rôle de la S.C.E.T.A. consistant à rechercher les entreprises susceptibles d'effectuer ces transports, à préparer les contrats qu'elles passent avec la S.N.C.F., à surveiller l'exécution des transports et à régler toutes les questions qui peuvent se poser, notamment en ce qui concerne la bonne utilisation des véhicules, la recherche du moindre prix de revient et l'approvisionnement en carburants, combustibles et lubrifiants.

Pour s'acquitter de ce rôle, la S.C.E.T.A. a transformé son Service d'études de coordination rail-route marchandises en une "Division des transports coordonnés de marchandises" qui suit par ailleurs les questions générales de coordination rail-route marchandises, ainsi que

Examen et envoi 12/4/44
16-1

les expériences de transport par la route à grande distance à l'aide de camions affrétés par la S.N.C.F.

Au point de vue de la rémunération de la S.C.E.T.A., il y a lieu de distinguer deux périodes : celle du 1^{er} Août 1943 au 31 Août 1944, pendant laquelle il n'existait qu'un service d'études des questions de coordination rail-route marchandises, et la période actuelle qui a débuté le 1^{er} Septembre 1944, et pendant laquelle fonctionne la nouvelle Division.

1°- Période du 1^{er} Août 1943 au 31 Août 1944 :

12
misefint
factage camions
Dans ma lettre précitée du 1^{er} Mars 1944, je vous ai proposé de prévoir, pour couvrir les frais du Service de Surveillance générale et ceux du Service d'études de coordination marchandises, le versement à la S.C.E.T.A. d'une somme annuelle de 300.000f qui, pour être inscrite à notre projet de contrat dont l'établissement date du début de 1942, devrait être multipliée par le rapport du salaire horaire d'un contrôleur technique en Janvier 1944 et en Décembre 1943 (20,26) ; il s'agissait donc d'une

28,28
rémunération de base de 55.000f par trimestre, qui s'ajoutait pour 25.000f au Service de Surveillance générale et pour 30.000f au Service d'études de coordination marchandises. Le Service de Surveillance générale intéressant surtout le factage et le camionnage de Paris, le remboursement à la S.C.E.T.A. des frais de direction qu'il entraînerait effectué sous la forme d'une augmentation du forfait de l'Annexe 2 (Factage et Camionnage de la Région de Paris) qui passerait de 665.000f à 675.000f par trimestre et du forfait de l'Annexe 3 (Factage et Camionnage à Paris des Régions Est, Nord, Sud-Ouest et Sud-Est) qui passerait de 225.000f à 240.000f par trimestre. Quant à la rémunération de base de 30.000f par trimestre pour le Service d'études de coordination marchandises, il semble qu'il faille prévoir son remboursement à la S.C.E.T.A. pendant la période considérée, au titre des études diverses relatives au transport marchandises, comme le prévoyait la Note de Décembre 1942 au Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

2°- Période à partir du 1^{er} Septembre 1944 :

Dans cette période, MM. BONDIL et POUGET-ABBADIE ont cessé d'appartenir à la S.C.E.T.A. dès la libération. Ils ont été remplacés, le Service de Surveillance générale étant maintenu et devant l'être sans doute longtemps.

Numéros des Barèmes

	<u>12</u>	<u>13</u>	<u>14</u>	<u>15</u>
2	2.4	2.6	2.8	3.0
"	12..	13..	14..	15..

Numéros des Barèmes

	<u>17</u>	<u>18</u>	<u>19</u>	<u>20</u>
2	3.4	3.6	3.8	4.0
"	17..	18..	19..	20..

ant les prix du barème de base N°1

0m1/2 - 20 000

66/000 u 6/000

ant5

~~3/000~~
1/000

2 2/000

20 000

ant

10 000

ant

~~4/000~~
2/000

30 000

66/000 u 6/000

62/000 u 2/000

Dépenses annuelles de la S.C.E.T.A. pour
les Services coordonnés de marchandises.

1°- Frais des Services régionaux S.C.E.T.A. :

a) - Frais de personnel

Région Est	30.000 ^f	
" Nord	30.000	
" Ouest	274.000	
" Sud-Est	64.000	
" Sud-Ouest	<u>311.000</u>	729.000 ^f

b) - Frais de déplacements et frais de voitures		116.000 ^f
--	--	----------------------

2°- Frais de la Division des Services coordonnés
de marchandises :

a) - Frais de personnel

Chef de Division et 2 chefs de section	364.000 ^f	
3 agents de bureau	214.000	
1 secrétaire et 2 sténo-dactylographes..	<u>182.000</u>	760.000 ^f

b) - Frais de déplacements et frais divers	<u>38.000^f</u>	
--	---------------------------	--

Total 1.643.000^f

3°- Frais généraux, sociaux et bénéfice

25 % de 1.643.000^f 410.000^f

Total 2.053.000^f

2
K. Muller
M. Fankhauser

dans ces conditions, on doit dans cette période, comme dans la précédente, prévoir les majorations indiquées ci-dessus dans les forfaits des Annexes 2 et 3 à notre accord.

(A) D'autre part, le Service d'études de coordination marchandises ayant été remplacé, dès le début de Septembre, par la Division des transports coordonnés de marchandises, il y a lieu de substituer à l'allocation forfaitaire de base de 30.000^f par trimestre une rémunération spéciale couvrant les frais de la nouvelle Division et la part de frais généraux que sa création entraîne. L'état ci-annexé donne une évaluation de ces frais qui sont de l'ordre de 2 millions par an ; comme en prenant pour base la période du 16 Octobre au 15 Novembre 1944, l'on peut évaluer les dépenses de la S.N.C.F. pour le Service de transports coordonnés à 12.500.000^f par an, on voit que les frais d'organisation et de gérance de la S.C.E.T.A. sont d'environ 16 % des dépenses, ce qui s'explique par le fait qu'il y a, dans ces frais, une part assez importante d'études de coordination et que, d'autre part, il y a dispersion d'un grand nombre de "noyaux" d'affrètements à faible trafic. Ce pourcentage diminuera beaucoup lorsque le trafic se développera et, notamment, lorsque les affrètements à grande distance reprendront, car les dépenses comportent une part fixe importante. Si les affrètements reprenaient au niveau de 1943, le pourcentage de 16 % deviendrait 8 %.

B

Pour rembourser ces frais à la S.C.E.T.A., nous croyons qu'il y aurait lieu d'envisager l'application d'une formule analogue à celle qui a été choisie pour le contrôle des Services de remplacement de trains, c'est-à-dire de prévoir le versement à la S.C.E.T.A. d'une somme forfaitaire couvrant à peu près la moitié de sa dépense et de couvrir l'autre moitié par une rémunération variant avec le nombre de tonnes kilométriques transportées par les Services coordonnés de marchandises, de manière à intéresser la S.C.E.T.A. au développement du trafic ; nous avons d'abord pensé faire varier cette rémunération avec les recettes de ces transports, mais, étant donné que le nombre de transports non taxés est assez important, il nous paraît préférable d'éliminer cette notion de valeur et de ne faire varier la rémunération qu'avec le volume des transports effectués.

En ce qui concerne les sommes à prévoir dans le traité S.N.C.F.-S.C.E.T.A. pour couvrir ces dépenses, il y a lieu de tenir compte du traitement du contrôleur technique actuellement (49^f05 par heure) et au début de 1942, date d'établissement de notre accord (20^f26 par heure). Dans

ces conditions, la rémunération de base nous paraît
pouvoir être fixée à une somme forfaitaire de 108.000^f
par trimestre et à une rémunération supplémentaire de :

0^f16 par tonne kilométrique,
jusqu'à 4 millions de tonnes kilométriques
par an ;

0^f08 pour le tonnage kilométrique annuel
allant de 4 à 8 millions ;

0^f04 pour le tonnage kilométrique annuel
dépassant 8 millions.

et de 8 à 12 M.T.

Willems

M-~~g~~g, ~~g~~

M. Buzaux ~~et~~ demande qu'on soumette
au conseil un ~~avant~~ ~~rapport~~ modifiant
le projet de contrat actuellement au
ministère. On répartirait entre les frais concernant
le contrat de l'O.E.C et ceux concernant le camoufage
pour les 300.000 vus dans le dernier alinéa.

Puis on transmettrait l'avis au ministre.

~~Compensation~~ ^{différence} ~~Vente~~ des sommes mises à avant
par le S.C.E.T.A. : mettre à balance les économies réalisées
par le S.C.E.F et les dépenses S.C.E.T.A.

M. Farber au courant

4/3/44


SOCIÉTÉ
DE CONTRÔLE ET D'EXPLOITATION
DE TRANSPORTS AUXILIAIRES

S. C. E. T. A.

66, Rue de Monceau — PARIS (8^e)

Tél. : Laborde 76-81 à 85

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

ET/108

2099



Le

1 - MARS 1944

19



Monsieur le Directeur du
Service Commercial de la S.N.C.F.

Depuis l'approbation par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., dans sa séance du 6 Janvier 1943, du projet de lettre d'accord fixant les attributions de la S.C.E.T.A., des aménagements ont été apportés à cet accord, en Mars 1943, en particulier en ce qui concerne l'organisation des Services de factage et de camionnage à Lyon et le contrôle des Services de correspondance marchandises dans les localités autres que Paris et Lyon; ces aménagements n'ont pourtant pas entraîné de modification dans le montant des sommes à verser à la S.C.E.T.A. pour la couvrir de ses frais généraux, ainsi que de ses frais de direction et de gestion, parce qu'il ne s'agissait à ce moment que de poser le principe des dispositions à intervenir, les répercussions financières de ces mesures ne pouvant être calculées qu'après leur mise au point définitive. Cette mise au point étant maintenant un fait accompli, il devient nécessaire de réviser le montant des sommes à verser par la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A. pour ces deux sortes d'activités.

1^o - Services de factage et de camionnage de LYON.

Les modifications n'ont pas seulement consisté dans l'utilisation de véhicules et de personnel appartenant à la S.C.E.T.A., comme cela a été indiqué au Conseil en Mars 1943, mais aussi dans une réorganisation des services qui a eu pour but de placer sous la direction effective de la S.C.E.T.A., responsable de cette gestion, un certain nombre d'agents qui y coopéraient, tout en restant à la Région du Sud-Est; c'est ainsi qu'ont été détachés à la S.C.E.T.A.,

M. Borel
Dans l'annuaire A -
Mais le motif n'est pas
approuvé

JAICREMMO
S.N.C.F.
S.M.A.R.
dans le courant de l'année 1943, 2 agents affectés aux questions comptables et aux litiges et, au début de 1944, 5 nouveaux agents, dont deux s'occupent de la direction des flots de livraison, deux aident le chef de chantier de Lyon-Vaise et le dernier gère les livreurs auxiliaires qui ont été pris en charge par la S.C.E.T.A. depuis le 1^{er} Novembre 1943; ces affectations ont porté l'effectif du personnel de direction locale du Service de 8 à 15 agents. Pour compléter ces mesures, la S.C.E.T.A. a installé ses bureaux dans un local distinct de celui de l'Inspection Principale de Lyon, ce qui lui a permis de mettre à part les frais de bureau du factage/camionnage de ceux de la Région Sud-Est.

D'autre part, les frais généraux du Service régional S.C.E.T.A. et les frais généraux sociaux ont été évalués d'après notre expérience de 1943, alors que nous n'avions pu faire, il y a plus d'un an, qu'une évaluation incomplète.

L'état ci-joint (Annexe A) indique les dépenses annuelles du service que doit couvrir la somme forfaitaire prévue à l'Annexe 4 du traité S.N.C.F.-S.C.E.T.A. Il s'agit au total d'une somme de 1.788.609^f qui, pour être comparée à la somme de 213.000^f par trimestre, actuellement prévue au contrat, doit être multipliée par le rapport du salaire horaire d'un contrôleur technique aux deux époques considérées (20,26); l'on a, dans ces conditions, 1.281.372^f par

28,28
an, soit 320.343^f par trimestre, ce qui représente une augmentation de 50 % par rapport à 213.000^f. La somme nouvelle à porter à l'Annexe 4 du traité pourrait être de 320.000^f par trimestre, cette mesure étant appliquée à dater du 1^{er} Janvier 1944.

2°- Services de factage et de camionnage dans les localités autres que Paris et Lyon.

La S.C.E.T.A., qui, primitivement, ne s'occupait que des services de factage et de camionnage dans les villes de plus de 20.000 habitants, a été chargée de l'organisation et du contrôle de l'ensemble des services de l'espèce, quelle que soit l'importance des localités. Les agents dont elle a eu besoin pour faire face à cette extension d'attributions ont continué à être pris en charge par la S.N.C.F. pendant toute la période de mise au point de l'organisation, qui s'est terminée le 1^{er} Novembre dernier,

date de l'affectation de ces agents à la S.C.E.T.A.

Dans l'ensemble, les Services régionaux S.C.E.T.A., qui affectaient primitivement 11 agents environ au contrôle des services de factage/camionnage dans les localités autres que Paris et Lyon, ont augmenté leurs effectifs pour cette partie de leur service d'environ 16 agents. D'autre part, les frais généraux ont été réévalués dans les mêmes conditions que pour les services de factage et de camionnage à Lyon et les dépenses annuelles de service, qui ont été indiquées sur l'état Annexe B, s'élèvent dans ces conditions à un total de 3.132.705^f. Cette somme, multipliée par le rapport des salaires horaires aux deux époques considérées ($\frac{20,26}{28,28}$), donne une

dépense de 2.244.293^f, soit, par trimestre, 561.073^f, alors que la somme prévue à l'Annexe 5 de l'accord n'est que de 200.000^f par trimestre. Il y aurait donc lieu de porter cette somme à 560.000^f par trimestre, la date d'application de cette mesure étant fixée au 1^{er} Novembre 1943.

Enfin, la S.C.E.T.A. supporte de nouvelles dépenses du fait qu'elle a, d'accord avec la S.N.C.F., confié la direction du service de surveillance générale, chargé de la prévention des vols, à M. BONDIL, entré le 1^{er} Août 1943, et à M. POUGET-ABBADIE, entré le 1^{er} Septembre 1943. D'autre part, j'ai fait appel, avec votre approbation, à la collaboration de M. FABRE, qui est entré à la S.C.E.T.A. le 1^{er} Août 1943, et qui a dû, pour mener à bien les études que vous connaissez, être secondé par une secrétaire, entrée à la S.C.E.T.A. le 23 Novembre 1943. Comme l'indique l'état ci-joint (Annexe C), ces dépenses, représentent une somme annuelle de 300.000^f, qui pourrait être remboursée à la S.C.E.T.A. au titre des "Etudes diverses relatives aux transports marchandises", comme cela est prévu in fine de la note de Décembre 1942 au Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

*par le
au
autobus*

A



Dépenses annuelles de la S.C.E.T.A. pour les
Services de factage et de camionnage de LYON

à couvrir par le versement par la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A.
 de la somme forfaitaire prévue au paragraphe 5/ b. de l'Annexe 4
 du traité S.N.C.F.-S.C.E.T.A.

1°- Frais de direction du Service

a) Frais de personnel :

1 inspecteur	78.058	{	703.987 ^f
5 agents	235.355		
4 chefs de chantier locaux..	195.174		
5 agents supplémentaires pour la direction des îlots, la gestion du per- sonnel auxiliaire et l'aide au chef de chantier de Lyon-Vaise	195.400		

b) Autres frais :

Loyer, chauffage, téléphone, voiture, déplacements, frais divers de bureau,	232.000 ^f
---	----------------------

2°- Frais du Service régional S.C.E.T.A.

a) Frais de personnel	181.285 ^f
b) Frais de déplacement	60.286 ^f

3°- Frais de la Division des Etudes Générales 29.241^f

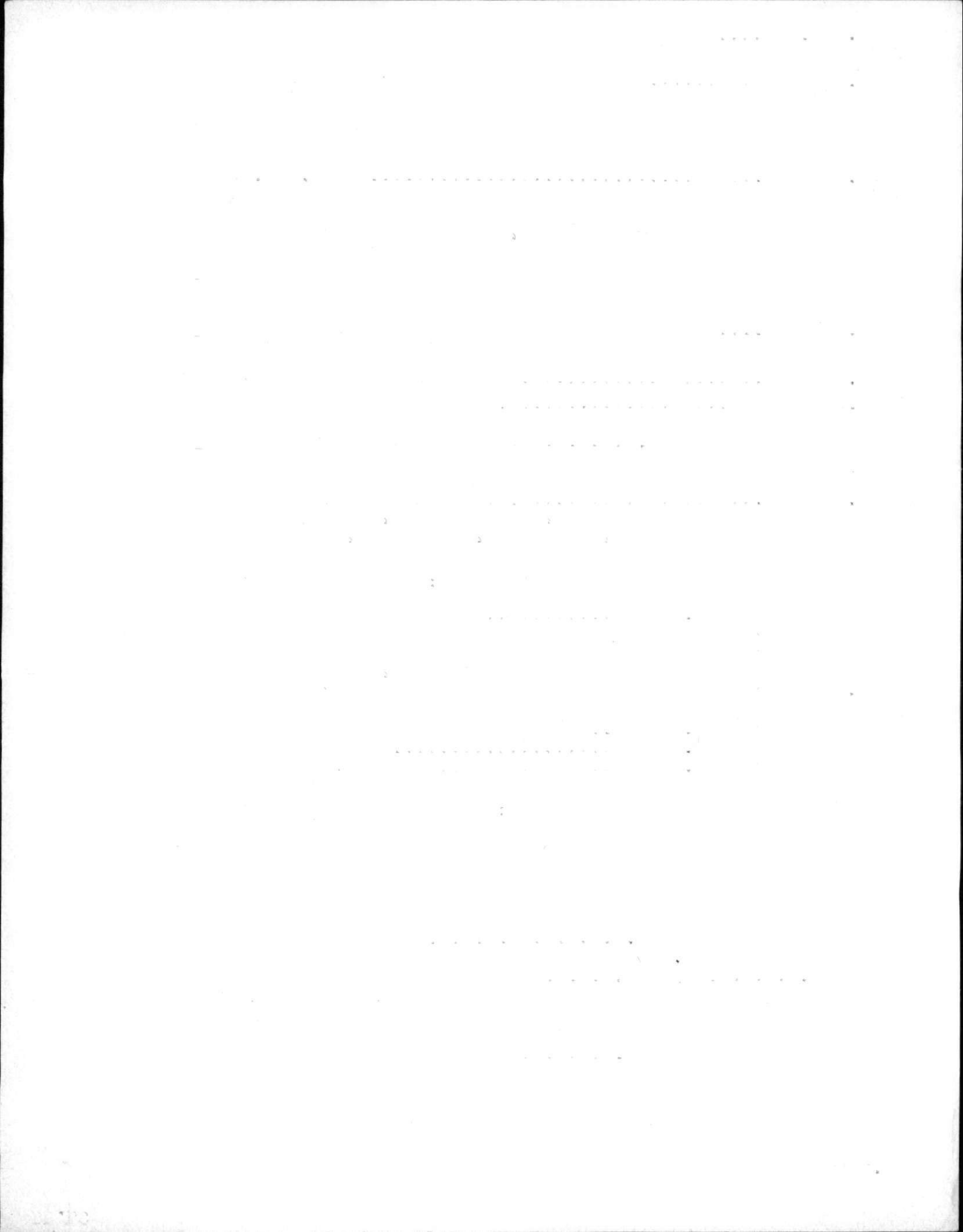
4°- Frais généraux sociaux

Ces frais sont de 2,65 % de l'ensemble des dépenses du Service de factage et de camionnage de Lyon qu'on peut évaluer à 15.940.000 ^f	422.410 ^f
--	----------------------

5°- Bénéfice

1 % de l'ensemble des dépenses	159.400 ^f
--------------------------------------	----------------------

Total 1.788.609^f



Dépenses annuelles de la S.C.E.T.A. pour les
"Etudes diverses relatives aux transports marchandises".

Traitement de M. BONDIL (y compris charges patronales)	80.000 ^f
Traitement de M. POUGET-ABBADIE (-d°)	51.200 ^f
Traitement de M. FABRE (-d°-)	118.000 ^f
Traitement de la secrétaire de M. FABRE (-d°-)	44.000 ^f
Total ..	<u>293.200^f</u> <u>=====</u>

soit, en chiffre rond, 300.000^f.

Now

Date _____

Date _____
Com _____

República
Argentina

Mind.

a

La :

Visa du Service
S. N. C. F.
SERVICE COMMERCIAL
Boulevard Haussmann, 54
PARIS IX
Nombre de pièces jointes : 10
Date d'envoi par le Service :
24 JAN 1943
Date de réception par la
Commission des Marchés.

Représentant du Service chargé de répondre
à toutes les demandes de renseignements :
Borel, Ingénieur en Chef
de la Division de la
Coordination
Service Commercial

Mod. 151. Chemise

Visa de la Commission
des Marchés :

N° du Dossier :

Société Nationale des Chemins de fer Français

SERVICE COMMERCIAL

Objet du Marché ou du Traité ⁽¹⁾

Contrat entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. (Société de
Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires), ayant
pour objet de charger cette dernière Société d'un certain
nombre d'activités liées aux transports automobiles intéres-
sant le chemin de fer.

Fournisseurs, Entrepreneurs, Concessionnaires ou Acquéreurs ⁽¹⁾

S.C.E.T.A.
(Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports
Auxiliaires).

Montant du Marché ou de la Redevance annuelle ⁽¹⁾

Date d'expiration du délai d'Option :

Observations et Justifications

Nombre de Concurrents appelés :

Mode de passation : ⁽¹⁾

- a) — Par adjudication ou appel à la concurrence.
- b) — Par appel à la concurrence suivi de négociations.
- c) — De gré à gré.
- d) — De gré à gré sur prix concertés entre les
Régions.

⁽¹⁾ Rayer les mentions inutilisées.

m^{re} Huller

Faire une courte Note de Président (signature
ou D-y^d) rappelant que les contrats SNCF-SCETA
n'ont jamais été approuvés - que cela dure
depuis 3 ans - que la SNCF veut le SCETA
de provision de 98% de dépenses réelles - qu'il
y aurait intérêt à assainir la situation - et
suggérer de demander au nouveau ministre
soit par lettre soit par ~~carte~~ demande de
donner son approbation.

16-10-66

Ry

S.N.C.F.

Paris, le 10 janvier 1944

SERVICE COMMERCIAL

4ème Division

192

Minute

Monsieur l'Inspecteur Général,

3 p. joints

Je vous prie de trouver ci-jointe
mise à jour comme demandé par M. le Directeur
Général, la note établie au sujet du contrat
S.C.E.T.A.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé: BOYAUX

Monsieur RENOARD - Inspecteur Général -
Secrétariat de la Direction Générale.

26 OCT 1944

26 OCT 1944

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

jm

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

092W1-44

543.963

5612



le 23 octobre 1944

R. C. Seine 276.448 B



Monsieur le Président,

À la suite d'une décision du Conseil d'Administration en date du 14 mai 1941, la S.N.C.F. a constitué le 1er janvier 1942 sa filiale automobile, la S.C.E.T.A. qui a fonctionné depuis cette date, exerçant de nombreuses activités liées aux transports automobiles intéressant le Chemin de fer.

Les bases juridiques du fonctionnement de la S.C.E.T.A. l'habilitant à se substituer à la S.N.C.F. pour ses tâches de contrôle, et fixant son mode de rémunération, ont fait l'objet d'un contrat, adopté par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 janvier 1943.

Ce contrat a été soumis à la Commission des Marchés le 11 janvier de la même année.

Cette Commission l'a renvoyé à l'Administration Supérieure pour avis, non sans avoir manifesté des réserves de principe.

Depuis cette date, l'Administration Supérieure, malgré diverses démarches n'a pas encore fait connaître son avis et la question est restée en suspens.

Si cette situation n'a pas eu de répercussions sur l'activité de la S.C.E.T.A., elle a par contre jeté une perturbation dans sa situation financière, la S.C.E.T.A. étant rémunérée par des acomptes qu'il a été nécessaire de porter à 98 % des dépenses réelles.

Il y aurait intérêt à assainir cette situation provisoire qui ne peut se prolonger outre mesure et il serait opportun de demander au nouveau Ministre, soit par lettre, soit par démarche de bien vouloir donner son approbation à ce contrat qui est soumis à ses Services depuis plus de dix-huit mois.

Votre respectueux et dévoué,

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

Monsieur le Président du Conseil d'Administration

*Je suis bien d'accord -
Veuillez en informer
par une lettre*

25 OCT. 1944

S.N.C.F. SERVICE COMMERCIAL

*M. H. [signature]
Président du C.A.*

[Signature]



Note au sujet du contrat S.C.E.T.A.

Ce contrat (dossier A ci-joint) a été approuvé par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. le 7 janvier 1943.

Il a été soumis le 11 janvier 1943 à la Commission des Marchés qui l'a renvoyé à l'Administration pour avis; en fait, les membres de la Commission ont paru, pour la plupart, opposés au principe même des filiales. Ci-joint le compte-rendu de la séance de la Commission (pièce B).

M. BOREL d'abord, M. BOYAUX ensuite, se sont entretenus du contrat avec certains fonctionnaires du Ministère, et en particulier avec M. FAVIERE (le 13 janvier), M. MORONI (le 2 mars). Ci-joint le memento de ces entretiens (pièces C et D). Nous avons appris, au cours de ces entretiens, que M. SCHWARTZ avait pris l'affaire en mains et qu'une étude de l'aspect financier des problèmes posés était en cours au Secrétariat d'Etat aux Communications.

Aucune décision n'intervenant, nous avons rappelé l'affaire au Ministère par lettre du 27 mai 1943 en insistant sur les inconvénients du retard apporté à l'approbation des contrats (pièce E).

En juin 1943, nous avons eu quelques précisions sur l'étude poursuivie par le Ministère, à la suite d'une démarche faite par M. GAGNEUL, Inspecteur des Finances du Contrôle Financier du Secrétariat d'Etat aux Communications, auprès de M. GUIBERT. Ci-joint, le memento de cet entretien (pièce F), d'où il résultait que les services chargés de l'enquête avaient l'intention de proposer la soumission à la Commission des Marchés des contrats passés par la S.C.E.T.A. dans le cas d'une commande de matériel dépassant 2 millions. Mais, depuis, M. MORONI nous a déclaré (le 25 août), que M. SCHWARTZ n'était pas d'avis a priori de soumettre les contrats passés par la S.C.E.T.A. à la Commission des Marchés et qu'il semblait, par contre, désireux que la S.N.C.F. explicite le rôle qu'elle entend faire jouer à la S.C.E.T.A. dans l'avenir et d'une façon plus générale ses vues en matière de transports automobiles.

Quoi qu'il en soit, aucune décision n'est encore prise au sujet du contrat. Il y aurait donc intérêt à intervenir à nouveau auprès du Ministre pour que cette décision intervienne dans un délai raisonnable. M. MORONI estime que seule une démarche auprès de M. SCHWARTZ peut faire sortir l'affaire.

° ° °

Nous rappelons ci-dessus que notre lettre du 27 mai au Ministère insistait sur les inconvénients du retard apporté à l'approbation des contrats.

.....

Nous précisons que ce retard n'a pas de conséquences sérieuses sur l'organisation du service puisqu'en fait la S.C.E.T.A. assure normalement les attributions prévues au contrat. Ce retard n'a plus également de graves inconvénients au point de vue des rémunérations S.C.E.T.A., puisque par une décision récente cette Société reçoit de la S.N.C.F. des acomptes représentant 98 % de sa rémunération.

Il n'en reste pas moins que la situation actuelle est irrégulière.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE SECRÉTAIRE DE LA
DIRECTION GÉNÉRALE

Le 7 Janvier

19 44

D 92251-44

T R A N S M I S

à Monsieur le Directeur du Service
Commercial,

en lui demandant de bien vouloir me retourner
le présent dossier après l'avoir fait
mettre à jour s'il y a lieu conformément
aux instructions de M. le Directeur Général.

L'Inspecteur Général,

Reçu



*1) Téléphone à
général pour savoir
si il en a besoin
2) Renfermer -
négation bon
au jour de son
retour*

2 Octobre 1943

Monsieur BOYLAUX,

M. Schwartz, que le Directeur Général
a vu hier, lui a dit qu'il le convoquerait
prochainement pour lui parler des contrats
SCETA.

27
127

M. Boyaux,

Nous n'avons pas de nouvelle
de cette affaire.

D'après mes renseignements
le dossier serait toujours en attente
au bureau de M. le directeur
général.

25/11/63

D. 9^e m'a dit très récemment
que le Président demandait
voir le ministre au sujet de
cette affaire. M'y pourrions nous
si nous le pouvions et vice versa.

25/11/63



Plus appelé au D. 9^e
qui doit répondre au
Président 10-12.63

jm

Minute

24 septembre

43

4ème

8042

Monsieur le Directeur Général,

En vue de votre entretien prochain avec M. SCHWARTZ, je vous envoie ci-joint un dossier relatif au contrat S.C.E.T.A. Ce dossier comporte les pièces essentielles et une courte note qui résume la situation.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOYAUX

Note au sujet du contrat S.C.E.T.A.

Ce contrat (dossier A ci-joint) a été approuvé par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. le 7 janvier 1943.

B Il a été soumis le 11 janvier 1943 à la Commission des Marchés qui l'a renvoyé à l'Administration pour avis; en fait, les membres de la Commission ont paru, pour la plupart, opposés au principe même des filiales. Ci-joint le compte-rendu de la séance de la Commission (pièce B).

M. BOREL d'abord, M. BOYAUX ensuite, se sont entretenus du contrat avec certains fonctionnaires du Ministère, et en particulier avec M. FAVIERE (le 13 janvier), M. MORONI (le 2 mars). Ci-joint le memento de ces entretiens (pièces C et D). Nous avons appris, au cours de ces entretiens, que M. SCHWARTZ avait pris l'affaire en mains et qu'une étude de l'aspect financier des problèmes posés était en cours au Secrétariat d'Etat aux Communications.

Aucune décision n'intervenant, nous avons rappelé l'affaire au Ministère par lettre du 27 mai 1943 en insistant sur les inconvénients du retard apporté à l'approbation des contrats (pièce E).

A Entre temps, nous avons eu quelques précisions sur l'étude poursuivie par le Ministère, à la suite d'une démarche faite par M. GAGNEUL, Inspecteur des Finances du Contrôle Financier du Secrétariat d'Etat aux Communications, auprès de M. GUIBERT. Ci-joint, le memento de cet entretien (pièce F), d'où il résultait que les services chargés de l'enquête avaient l'intention de proposer la soumission à la Commission des Marchés des contrats passés par la S.C.E.T.A. dans le cas d'une commande de matériel dépassant 2 millions. Mais, depuis, M. MORONI nous a déclaré (le 25 août), que M. SCHWARTZ n'était pas d'avis a priori de soumettre les contrats passés par la S.C.E.T.A. à la Commission des Marchés et qu'il semblait, par contre, désireux que la S.N.C.F. explicite le rôle qu'elle entend faire jouer à la S.C.E.T.A. dans l'avenir et d'une façon plus générale ses vues en matière de transports automobiles.

Quoi qu'il en soit, aucune décision n'est encore prise au sujet du contrat. Il y aurait donc intérêt à intervenir à nouveau auprès du Ministre pour que cette décision intervienne dans un délai raisonnable. M. MORONI estime que seule une démarche auprès de M. SCHWARTZ peut faire sortir l'affaire.

..

Nous rappelons ci-dessus que notre lettre du 27 mai au Ministère insistait sur les inconvénients du retard apporté à l'approbation des contrats.

Nous précisons que ce retard n'a pas de conséquences sérieuses sur l'organisation du service puisqu'en fait la S.C.E.T.A. assure normalement les attributions prévues au contrat.

.....

Par contre, la situation n'est pas la même au point de vue de la rémunération. A défaut du versement des rémunérations prévues au contrat, la solution suivante a dû, en effet, être adoptée : la S.N.C.F. verse tous les trimestres à la S.C.E.T.A. un acompte de 1.500.000 F. Ces acomptes représentaient, en 1942, 85 % environ de la rémunération globale prévue au contrat ; actuellement, ils représentent un pourcentage plus faible de cette rémunération. Il en résulte donc, pour la S.N.C.F., des paiements irréguliers et, pour la S.C.E.T.A., un découvert important qui lui supprime tout bénéfice et l'empêche de procéder aux amortissements normaux.

7 JANV 1943

u

Transmis à M. BOYAUX

A TITRE DE PRÉAVIS
ET NOUS RÉSERVE DU MEMENTO DÉFINITIF

DE LA PART DE
MONSIEUR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Renouveau du 6 janvier 1943

SERVICE COMMERCIAL

QUESTION N° IV

Accords avec la S.C.E.T.A.

Approuvé.

TRANSMIS le 7/1/43 à M. BOYAUX.



S.N.C.F.	
SERVICE COMMERCIAL	
00652	8 JAN 1943
Don	
C	

jm

16 septembre 1943

S.N.C.F.

Service Commercial

4ème Division

Monsieur BOYAUX

Nous n'avons toujours aucune nouvelle des contrats S.C.E.T.A. qui sont à l'étude au Ministère. Je rappelle que ces contrats ont été approuvés par le Conseil le 6 janvier 1943 et ont été soumis à la Commission des Marchés le 11 janvier 1943.

Différents entretiens ont eu lieu avec certains hauts fonctionnaires du Ministère : M. FAVIERE le 14 janvier 1943, M. MORONI, le 2 mars 1943. Nous avons enfin rappelé cette affaire par écrit au Ministère le 27 mai; ci-joint la lettre expédiée. Cette lettre n'a pas eu de réponse.

J'ai tenu à vous rappeler cette situation dans le cas où vous désireriez intervenir vous-mêmes auprès de M. MORONI ou demander à M. le Directeur Général d'intervenir auprès du Ministère pour sortir de l'impasse où nous nous trouvons.

Je rappelle que les attributions de la SCETA sont déjà en fait celles figurant au contrat; de ce côté par conséquent la non approbation du contrat n'a pas de conséquence, mais par contre, l'absence d'approbation des contrats nous empêche de rémunérer normalement notre filiale.

Le Chef de la Division de la
Coordination,

fait le 23/9/43
Les papiers qui manquent au dossier ci-joint ont été communiqués à M. Degenne -

Il faut voir M. Schwart
Requer un dossier pour M. le DG qui sera communiqué à M. Schwart après le 26/9
et une copie cette d'ann - de dossier impuise au not. qui commu la partie de l'affaire.
Donne à M. Degenne de la question fin au (voir question à M. Degenne) 18/9

Copie pour le 8^e COMMERCIAL

jm

27 mai 43

543.963

4256

D92257-44

Monsieur G E T T E N
Président du Conseil d'Administration
de la S.C.E.T.A.

Vous avez bien voulu par lettre du 13 courant attirer mon attention sur les inconvénients que présente pour votre Société le retard apporté à la mise en application des contrats à intervenir avec la S.N.C.F. pour les activités qui lui ont été confiées.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que ces inconvénients ne nous ont pas échappé. Aussi sommes-nous déjà intervenus à plusieurs reprises auprès du Ministère pour obtenir une décision de sa part au sujet de ces contrats.

Nous lui rappelons, par même courrier, cette affaire en insistant pour que cette décision intervienne à bref délai.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE BESNERAIS

Division.
Section.

2 ~~Lettre~~ ~~à~~ la signature de
Monsieur le Directeur du Service Commercial.

M. Guyan

J'ai au dernier fait une
lettre au ministre, peut-être M.
Schwarz lui-même a pris cette
affaire main, plutôt qu'à
M. Mouru.

Une fois la lettre
à M. Schwartz partie
je n'ai plus rien à dire
à M. Mouru de ma part
25/9

19/5/43

W

minutai fait
le 25/5

r 15/5/43
D 92251/50

Société de Contrôle et d'Exploitation
de Transports Auxiliaires

S.C.E.T.A.

66, rue de Monceau - PARIS (8°)

PR N° 57

Monsieur le Directeur Général,

PROJET DE RÉPONSE A LA SIGNATURE DE
M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

Signé : LE BESNERAIS

En attendant l'approbation définitive des contrats passés entre la S.N.C.F. et notre Société, vous avez bien voulu nous faire accorder, en Décembre dernier, un acompte de 6^M à valoir, au titre de 1942, sur les rémunérations prévues par ces contrats.

Dans l'établissement de notre bilan de 1942, nous avons dû nous borner à faire état de cet acompte de 6^M dans nos recettes, ne pouvant prendre en charge les rémunérations exactes que nous devons recevoir en exécution des dits contrats.

De ce fait, notre bilan de 1942 s'établit sans gain ni perte: mais pour aboutir à ce résultat, nous avons dû réduire la cadence de certains amortissements: limiter, par exemple, à 1/6 celui du matériel roulant, négliger celui du matériel perdu ou détruit au cours des hostilités qui figure encore à notre actif pour plus d'un million, ainsi que celui des fonds de commerce repris des anciennes filiales, qui représentent 3^M650. Il nous a été également impossible de constituer des provisions pour renouvellement du matériel.

Cette situation ne pourra être assainie que lorsque les contrats qui doivent régir nos rapports avec la S.N.C.F. auront leur plein effet.

Il est donc d'un intérêt primordial pour notre Société qu'une décision intervienne sur ce point le plus rapidement possible et je vous serais reconnaissant de vouloir bien intervenir, dans ce but, d'une façon pressante auprès des Administrations intéressées.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de mes sentiments bien dévoués.

(s) GETTEN

Monsieur LE BESNERAIS
Directeur Général de la S.N.C.F.
88, rue Saint-Lazare - PARIS

AVISE : SERVICE COMMERCIAL - Projet de réponse à la signature de M. le
Directeur Général -
SERVICES FINANCIERS

2987/1

AS/6/43

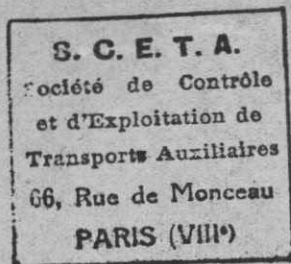
ne doit rester
à la place

SERVICE N.C.F.
COMMERCIAL
15090
17 MAI 1943

15 MAI 1943	
Dossier	Pièce N°
D92251/50	27

COPIE pour Monsieur BOYAUX
Directeur du Service Commercial de la S.N.C.F.

13 MAI 1943



[Signature]



Monsieur le Directeur Général,

PR N° 57



En attendant l'approbation définitive des contrats passés entre la S.N.C.F. et notre Société, vous avez bien voulu nous faire accorder, en Décembre dernier, un acompte de 6^M à valoir, au titre de 1942, sur les rémunérations prévues par ces contrats.

Dans l'établissement de notre bilan de 1942, nous avons dû nous borner à faire état de cet acompte de 6^M dans nos recettes, ne pouvant prendre en charge les rémunérations exactes que nous devons recevoir en exécution desdits contrats.

De ce fait, notre bilan de 1942 s'établit sans gain ni perte; mais, pour aboutir à ce résultat, nous avons dû réduire la cadence de certains amortissements : limiter, par exemple, à 1/6 celui du matériel roulant, négliger celui du matériel perdu ou détruit au cours des hostilités qui figure encore à notre actif pour plus d'un million, ainsi que celui des fonds de commerce repris des anciennes filiales, qui représentent 3^M 650. Il nous a été également impossible de constituer des provisions pour renouvellement du matériel.

Cette situation ne pourra être assainie que lorsque les contrats qui doivent régir nos rapports avec la S.N.C.F. auront leur plein effet.

Il est donc d'un intérêt primordial pour notre Société qu'une décision intervienne sur ce point le plus rapidement possible et je vous serais reconnaissant de vouloir bien intervenir, dans ce but, d'une façon pressante auprès des Administrations intéressées.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de mes sentiments bien dévoués.

Signé : GETTEN

Monsieur LE BESNERAIS,
Directeur Général de la S.N.C.F.
88, rue St-Lazare
PARIS

21849 : CAILLON

Le 13 mai 1943, Monsieur le Ministre de l'Intérieur, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport que vous m'avez demandé par votre lettre du 10 mai dernier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le 13 mai 1943, Monsieur le Ministre de l'Intérieur, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport que vous m'avez demandé par votre lettre du 10 mai dernier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le 13 mai 1943, Monsieur le Ministre de l'Intérieur, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport que vous m'avez demandé par votre lettre du 10 mai dernier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

18412 (1/11)
de l'Etat de l'Indochine
d'Indochine française
et d'Indochine de
l'Indochine de l'Indochine
S. C. E. T. V.

[Signature]

18412 (1/11)
S. C. E. T. V.

Direction des Services Commerciaux de l'Indochine
COMIN. BOUL. MONTAIGNE, BOUL. DE

13 MAI 1943

jm

27 MARS 1943
mars 1943

S.N.C.F.

Service Commercial

4ème Division

Monsieur le Chef
du Service
du Contrôle des Marchés

Nous venons de proposer au Conseil d'Administration un certain nombre de modifications au texte du contrat à passer avec la S.C.E.T.A.

La note ci-jointe (pièce A) indique quelles sont ces modifications et les raisons qui les justifient.

Le Conseil a approuvé nos propositions dans sa séance du 24 mars.

Je vous fais parvenir ci-joint 3 exemplaires des nouveaux textes (dossier B) et je vous serais très obligé de vouloir bien intervenir auprès du rapporteur devant la Commission des Marchés pour la substitution de ces nouveaux textes aux anciens.

J'interviens dans le même sens auprès des services intéressés du Ministère et en particulier auprès de M. FAVIERE, Commissaire du Gouvernement devant la Commission des Marchés.

/ LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOREL

Note et ~~accord~~ nouveau texte
 de l'accord remis :
 le 26-mars 1943 - a-m Robust (3 ex)
 le 27-mars 1943 - a-m Moroni (3 ex)
 le 30-mars 1943 - a-m Fanni - (3 ex)
 Remis également au comité de marché pour le 26/3/43
 devant la commission des marchés le 26/3/43

NOTE

L'accord intervenu entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. doit recevoir les aménagements justifiés, soit par l'attribution à la S.C.E.T.A. d'activités nouvelles, soit par les modifications qu'il paraîtra utile d'apporter, d'après les résultats de l'expérience aux conditions d'exécution des activités primitivement prévues.

Par application des dispositions ci-dessus, les aménagements suivants ont été apportés à l'accord :

1° - Activités nouvelles.

Il s'agit d'activités de peu d'importance, que la S.N.C.F. a été amenée à confier à la S.C.E.T.A. parce qu'elle était spécialement qualifiée pour les assurer : exploitation de la remorque porte-wagon ~~en location~~ ^{donnée en location} par la Reichsbahn en vue d'essais à effectuer avec cet engin, direction de l'exploitation en régie des services de correspondance de Marseille en attendant que la nouvelle société qui doit prendre en mains les services ait pu être constituée, exécution des services de camionnage dans quelques villes de la banlieue à la suite de défaillances des entreprises titulaires et en attendant de trouver de nouvelles entreprises. Ces activités sont d'ailleurs essentiellement provisoires et n'exigent que des accords de faible durée.

Pour ces motifs, il ne paraît pas opportun de les inclure dans l'accord général, et il paraît préférable de passer pour chacune de ces activités nouvelles des contrats séparés adaptés dans chaque cas aux besoins.

Le paragraphe "Dispositions diverses" a donc été complété par un alinéa visant ces activités provisoires.

2° - Modifications aux conditions d'exécution des activités prévues dans l'accord -

Les modifications intervenues sont de deux sortes :

a) Services de factage et de camionnage à Lyon

La S.C.E.T.A. utilise depuis quelque temps des véhicules et du personnel qui lui appartiennent.

Le texte de l'annexe N° 4 doit donc être modifié.

On a adopté à cet effet une rédaction analogue à celle de l'annexe N° 2 (camionnage Ouest à Paris).

b) Services de factage et de camionnage dans les localités autres que Paris et Lyon.

L'annexe N° 5 à l'accord prévoit que la S.C.E.T.A. intervient d'office pour le contrôle financier et le contrôle technique des services dans les villes de plus de 20.000 habitants. Elle n'intervient dans les autres villes qu'à la demande de la Région intéressée.

Or, il a été constaté que la division des attributions entre la S.C.E.T.A. d'une part, les services régionaux d'autre part, entraînait des doubles emplois et ne permettait pas à la S.C.E.T.A. de réaliser les économies qu'elle attendait de l'intervention de la filiale.

La S.N.C.F. a donc été amenée à charger la S.C.E.T.A. de l'ensemble des attributions intéressant l'organisation et le contrôle des services de l'espèce quelle que soit l'importance des localités.

L'annexe N° 5 a été modifiée en conséquence.

c) Voitures à bras -

La S.C.E.T.A. pourra être conduite, en raison de la généralisation de la méthode de livraison des colis, au départ des dépôts de quartiers, à acheter des voitures à bras. Il importe d'indiquer les conditions d'amortissement de ces véhicules. L'annexe b) a été complétée dans ce but.

28 Janvier 1943

S.C.F.

Service Commercial

4ème Division

Monsieur Boyaux,

Au cours de mon entretien avec M. Robert, hier soir, au sujet des constrats S.C.E.T.A., ce dernier m'a précisé qu'il n'avait pas de remarque à faire. Par contre, il m'a indiqué que M. Bleys aurait des objections qui concerneraient l'intervention de la S.C.E.T.A. dans les services de factage et de camionnage.

M. Robert a téléphoné devant moi à M. Bleys pour lui demander s'il désirait me voir afin d'avoir des éclaircissements. M. Bleys a décliné l'offre en indiquant que le dossier était maintenant chez M. Schwartz.

Une réunion chez M. Ollive est prévue vendredi matin à laquelle assisteront M. Robert et M. Bleys et au cours de laquelle la question d'ensemble sera examinée.

En ce qui concerne les objections de M. Bleys, j'en pense qu'elles visent les principes mêmes de l'intervention de la S.C.E.T.A. dans le contrôle des entreprises de camionnage; il doit craindre que cela soit le premier stade d'une éviction générale de ses entreprises au bénéfice de la S.C.E.T.A. Il est vraisemblable que la création de sociétés nouvelles à Bordeaux, Marseille, Saint-Etienne et Rouen avec éviction des anciens correspondants et situation prédominante de la S.C.E.T.A. a renforcé cette impression. Je me base, pour formuler cette opinion, sur les remarques faites par M. Châtel au moment où nous avons soumis au Ministère des conditions générales d'exécution des Services Extérieurs, qui ont donné lieu à la lettre du 10 juillet 1942 ci-jointe, d'autre part, sur certaines questions que m'a posées M. Robert à la fin de notre entretien au sujet de l'intervention de la S.C.E.T.A. dans les grandes villes précitées: j'ai donné tous apaisements à M. Robert sur ce dernier point en lui donnant les raisons de cette intervention qui, dans notre esprit, doit se limiter à des cas particuliers.

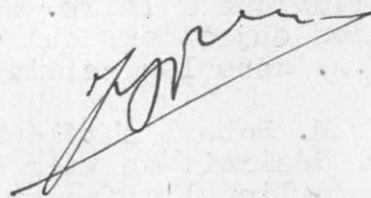
Quoi qu'il en soit, j'estime qu'il faudrait ou que le Représentant du Ministre déclare sans réticence devant la Commission des Marchés que l'Administration donne son accord à la création de la S.C.E.T.A. et aux activités que nous lui avons confiées, ou, s'il ne peut en être ainsi, que le Ministère nous fasse connaître à l'avance son avis, de façon à nous permettre de discuter et de mettre au point la question en accord avec lui avant d'aller devant

.....

la Commission des Marchés. Il faut, en effet, absolument éviter, si nous ne voulons pas embrouiller les choses, qu'une discussion s'engage devant la Commission sur des questions autres que la forme du contrat.

Au point où en est cette affaire, peut être estimerez-vous opportun de demander à M. le Directeur Général d'intervenir dans ce sens auprès de M. Bichelonne.

Le Chef de la Division de la Coordination,

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'J. P. ...', written over a horizontal line.

On Series - Run in by M. Brown
new 5-17th

R

COPIE pour Monsieur BOYAUX, en le
priant de m'en entretenir

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

Signé: LE BESNERAIS

EXTRAIT

P.A. Accusé
✓

du Memento d'un entretien de M. le Directeur
Général avec M. SCHWARTZ
le 24 Février 1943

.....

F - Mesures de coordination - Question de la
S.C.E.T.A. - Question des mesures à prendre
pour parer aux difficultés de transport
dans l'avenir -

Il me donne des renseignements sur les
idées qu'il a à ce sujet. Il est entendu que
je viendrai le voir avec M. BOYAUX pour lui
en parler.

.....



h. Bureau - mis 2 mai

Andrew SETH

Am $\frac{25}{3}$. M. Moroni me princi
que M. Schwab a demandé une étude de
l'aspect financier de la question à M.
Martini en vue de financer.

$\frac{25}{3}$

/4. Janvier 1943

S.N.C.F.

Service Commercial

4ème Division

Monsieur le Directeur,

J'ai vu hier après-midi M. FAVIERE au sujet du contrat S.C.E.T.A.

Assistaient à notre entretien: M. PARATEAU, M. CHATEL, M. BARCHEL et M. ROBERT. Ce dernier n'a d'ailleurs assisté qu'au début de l'entretien.

J'ai fait l'historique de la constitution de la S.C.E.T.A. et j'ai indiqué les raisons qui nous ont amenés à lui confier les activités qui font l'objet du contrat.

Pratiquement, il ne m'a pas été fait d'objections sérieuses sauf sur la question des bureaux de ville: M. Chatel s'est étonné que nous mettions un service entièrement S.N.C.F. sous les ordres d'un organisme étranger.

M. Favière a parfaitement admis que sur les trois questions plus ou moins directement soulevées à la Commission des Marchés: création de la S.C.E.T.A., nature des activités que lui confie la S.N.C.F. et forme du contrat passé avec la S.C.E.T.A., les deux premières intéressaient le Ministère, et que la troisième seule avait à être discutée par la Commission des Marchés.

Au sujet de la première, il est d'accord pour déclarer devant la Commission des Marchés que la création de la S.C.E.T.A. a reçu l'entière approbation du Ministre. M. Robert a d'ailleurs pris nettement position en déclarant que la création de la S.C.E.T.A. était nécessaire en raison de l'impossibilité, pour la S.N.C.F., de disposer de la liberté d'action voulue pour gérer des exploitations routières. Toutefois, M. Favière a fait remarquer que le Ministre n'a pas répondu à notre lettre du 29 avril 1942 lui rendant compte de la constitution de la S.C.E.T.A. Il y a là une lacune qu'il va faire redresser: il estime qu'une décision nette approuvant la création de la filiale doit nous être envoyée.

Au sujet de la deuxième, M. Favière ne paraît pas faire d'objection. Il a l'intention de demander des instructions à M. Ollive (M. Robert n'assistait plus à la partie de l'entretien au cours duquel cette question a été examinée).

.....

En ce qui concerne la troisième, il ne fait pas également d'objection, mais il déclare que c'est à la Commission des Marchés de se prononcer.

J'estime, dans ces conditions qu'il serait opportun de faire une démarche auprès de M. Ollive pour que le Commissaire du Gouvernement déclare également devant la Commission des Marchés que le Ministre est également d'accord au sujet des activités confiées à la S.C.E.T.A.

J'ajoute qu'étant donnée l'attitude des Membres de la Commission des Marchés, il est essentiel que le Commissaire du Gouvernement ne se borne pas à des déclarations plus ou moins ternes, mais prenne nettement position sur les deux premières questions pour empêcher toute discussion à leur sujet.

Le Chef de la Division de la Coordination,

Boul

11 Janvier 1943

jb.

S.N.C.F.

Service Commercial

4ème Division

Monsieur le Directeur Général

L'examen du contrat S.C.E.T.A. était porté à l'Ordre du Jour de la réunion de ce matin de la Commission des Marchés du Ministère.

Le Rapporteur, M. JEAUFFRE, a exposé l'affaire et a proposé l'approbation du contrat

Des échanges de vues ont eu lieu après cet exposé entre les Membres de la Commission d'où il semble résulter que la plupart de ceux-ci sont opposés au principe même des Filiales.

Toutefois, il n'y a pas eu à proprement parler de discussion.

Le Président s'est seulement borné à demander à M. FAVIERE l'avis de l'Administration sur le contrat. Ce dernier a déclaré qu'il avait eu trop peu de temps pour l'examiner.

Dans ces conditions, la Commission a décidé à l'unanimité le renvoi du contrat à l'Administration pour avis.

L'affaire doit repasser devant la Commission, en principe, lundi 25 janvier.

Le Directeur du Service Commercial,

Signé Boyau

jb.

Janvier 1943

Service Commercial

4ème Division

Monsieur Boyaux,

Le Conseil a approuvé le contrat SCETA
Ce document va donc passer à la Commission
des Marchés de lundi prochain.

J'ai préparé pour la Commission des
Marchés la note ci-jointe que je soumetts
à votre approbation : je me mettrai, d'au-
tre part, à la disposition du rapporteur
pour lui fournir les renseignements complé-
mentaires qui pourraient lui être né-
cessaires.

Je précise qu'il n'est pas nécessaire
de soumettre à la Commission les lettres
à S.T.A. et F.T.D. et aux deux Sociétés
qui fournissent les camions à Lyon: le
service de M. Olivier me l'a confirmé.

Le Chef de la Division de la
Coordination,

M. Boyaux
est d'accord

6/1/43

[Signature]

[Signature]

M^r Le Directeur du
Service Commercial.

— S.N.C.F. —

3

Conseil
~~COMITE~~ DE DIRECTION

SEANCE DU 6-01-48

EXPOSE DE LA QUESTION:

Accord à passer avec la S.C.E.T.A.

Modifications :

- Activité nouvelle : Remorque porte-matras
- Services de factage et de camionnage à Lyon
- — de — dans les
- localités autres que Paris et Lyon
- Véhicules à bras

CA du 24/8/1964

25 MARS 1943

Transmis à M. BOYAUX

A TITRE DE PRÉAVIS
ET SOUS RÉSERVE DU MEMENTO DÉFINITIF
DE LA PART DE
MONSIEUR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

Renouveau
CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 24 Mars 1943

SERVICE COMMERCIAL

Question N° IV

Modifications aux accords à intervenir avec
la S.C.E.T.A.

— S. N. C. F. —
SERVICE COMMERCIAL

09661

25 MAR 1943

Approuvé.



CONSEIL D'ADMINISTRATION
Séance du 24 mars 1943

.....

Question IV - Modifications aux accords à
intervenir avec la S.C.E.T.A.

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil a approuvé, le 6 janvier dernier, le projet de lettre d'accord destiné à fixer le rôle que la S.N.C.F. entend réserver à la S.C.E.T.A. Ce projet n'a pas encore reçu l'approbation administrative et il paraît désirable de mettre à profit cette circonstance pour y apporter certaines modifications que justifient aujourd'hui les résultats de l'expérience qui, depuis lors, a été poursuivie.

La S.N.C.F. a été amenée, tout d'abord, à confier à la S.C.E.T.A. certaines activités nouvelles pour lesquelles elle paraît plus particulièrement qualifiée : exploitation de la remorque porte-wagons mise à la disposition des Chemins de fer français par la Reichsbahn, direction de l'exploitation en régie des services de correspondance de Marseille en attendant que la nouvelle Société ait pu être constituée. Ces activités, de peu d'importance, sont essentiellement provisoires et n'exigent que des accords de faible durée. Il a donc paru préférable de ne pas les inclure dans l'accord général, mais de compléter le paragraphe " Dispositions diverses " de cet accord par une clause réservant la possibilité, pour la S.N.C.F., de conclure avec la S.C.E.T.A. des arrangements spéciaux.

D'autre part, il serait apporté un certain nombre d'aménagements aux conditions d'exécution des activités primitivement pré-

vues...

Ces aménagements, dont le détail est donné dans la note, se rapportent :

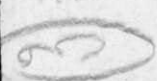
- aux services de factage et de camionnage à Lyon pour lesquels la S.C.E.T.A. utilise depuis quelque temps des véhicules et du personnel lui appartenant;

- aux mêmes services dans les autres localités, où, abstraction faite de toute considération tirée de leur importance, il semble qu'il y ait avantage à charger la S.C.E.T.A. de l'ensemble de l'organisation et du contrôle.

Enfin, la S.C.E.T.A. peut être conduite à acheter des voitures à bras et il convient d'indiquer, dans le contrat, les conditions d'amortissement de ces véhicules.

Après échange de vues auquel prennent part M. TIRARD et M. LE BESNERAIS, le Conseil approuve les modifications proposées.

.....



NOTE

Pour MM. les Membres du Conseil d'Administration
concernant les modifications à apporter
à l'accord à intervenir avec le S.C.E.T.A.
au sujet des attributions qui lui sont confiées par le S.N.C.F.

Le Conseil a bien voulu approuver dans sa séance du 6 janvier 1943
le projet de lettre d'accord destiné à fixer les attributions que le
S.N.C.F. confie à la S.C.E.T.A.

Cet accord doit recevoir les aménagements justifiés, soit par
l'attribution à la S.C.E.T.A. d'activités nouvelles, soit par les modifica-
tions qu'il paraît utile d'apporter, d'après les résultats de l'expérience
aux conditions d'exécution des activités primitivement prévues.

Par application des dispositions ci-dessus, nous proposons les
aménagements suivants :

1° - Activités nouvelles.

Il s'agit d'activités de peu d'importance, que le S.N.C.F. a été
amené à confier à la S.C.E.T.A. parce qu'elle était spécialement qualifiée
pour les assurer : exploitation de la remorque porte-wagon mise à notre
disposition par la Reichsbahn pour nous permettre d'effectuer des essais
avec cet engin, direction de l'exploitation en régie des services de corres-
pondance de Marseille en attendant que la nouvelle société qui doit prendre
en mains les services ait pu être constituée, exécution des services de
camionnage dans quelques villes de la banlieue à la suite de défrillances
des entreprises titulaires. Ces activités sont d'ailleurs essentiellement
provisaires et n'exigent que des accords de faible durée.

Pour ces motifs, il ne paraît pas opportun de les inclure dans
l'accord général, et il nous paraît préférable de passer pour chacune de
ces activités nouvelles des contrats séparés adaptés dans chaque cas aux
besoins. Mais nous estimons par contre nécessaire de prévoir dans l'accord
général la possibilité de tels accords.

Nous proposons donc de compléter le § "Dispositions diverses"
par un alinéa visant ces activités accessoires.

2° - Modifications aux conditions d'exécution des activités prévues dans
l'accord -

Les modifications intervenues sont de deux sortes :

- a) Services de frutage et de camionnage à Lyon
La S.C.E.T.A. utilise depuis quelque temps des véhicules et du

personnel qui lui appartient.

Le texte de l'annexe N° 4 doit donc être modifié.

Nous proposons de lui donner une rédaction analogue à celle de l'annexe N° 2 (camionnage Ouest à Paris). Nous précisons à ce sujet que la somme forfaitaire dont le versement est prévu pour couvrir les frais généraux et les frais de direction et de gestion de la S.C.E.T.A. reste sans changement.

b) Services de factage et de camionnage dans les localités autres que Paris et Lyon.

L'annexe N° 5 à l'accord prévoit que la S.C.E.T.A. intervient d'office pour le contrôle financier et le contrôle technique des services dans les villes de plus de 20.000 habitants. Elle n'intervient dans les autres villes qu'à la demande de la Région intéressée.

Depuis, nous avons constaté que la division des attributions entre la S.C.E.T.A. d'une part, les services régionaux d'autre part, entraîne des doubles emplois et ne permettrait pas de réaliser les économies que l'on était en droit d'attendre de l'intervention de notre filiale.

Nous avons donc été amenés à charger la S.C.E.T.A. de l'ensemble des attributions intéressant l'organisation et le contrôle des services de l'espèce quelle que soit l'importance des localités. En contre-partie, nous avons réalisé une subordination étroite des services S.C.E.T.A., qui s'occupent de ces questions, aux fonctionnaires supérieurs intéressés des régions.

Nous ~~vous~~ proposons de modifier l'annexe N° 5 en conséquence. Pour le moment, le montant des sommes à verser à la S.C.E.T.A. reste sans changement car les agents supplémentaires dont elle a besoin continuent provisoirement à être pris en charge par les régions en attendant que l'organisation nouvelle ait été définitivement mise au point.

a) Voitures à bras -

La S.C.E.T.A. pourra être conduite, en raison de la généralisation de la méthode de livraison des colis, au départ des dépôts de quartiers, à acheter des voitures à bras. Il importe d'indiquer les conditions d'amortissement de ces véhicules. Aussi proposons-nous de compléter l'annexe b en conséquence.

Nous demandons au Conseil de vouloir bien approuver les modifications du texte de l'accord proposées ci-dessus.

Nous précisons à ce sujet que l'accord n'ayant pas encore reçu toutes les approbations administratives nécessaires, ces modifications pourront être apportées avant qu'il ait été signé.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

signé : FOYAUX

22

mars 1943

NOTE JUSTIFICATIVE

pour Monsieur le Directeur Général

au sujet des modifications à apporter à l'accord
fixant les attributions de la S.C.E.T.A.

La note au Conseil indique les raisons des modifications proposées (Ces modifications sont portées à l'encre rouge ^{ou} en retombante dans le dossier ci-joint).

Au sujet du dernier alinéa de cette note, nous rappelons que la Commission des Marchés a formulé des réserves lors de la présentation du texte de l'accord à son approbation, et que l'affaire a été renvoyée au Ministère pour avis.

Il semble que le Ministère n'ait pas d'objections à faire aux dispositions de l'accord. Par contre, il soulève à cette occasion des questions d'un ordre plus général qui retardent la conclusion de cette affaire.

Or, depuis, des faits nouveaux sont intervenus : attributions accessoires confiées à la S.C.E.T.A., et non prévues à l'accord, modifications aux attributions telles qu'elles sont définies par le texte de l'accord.

Comme, ^{en} tout état de cause, ces faits nouveaux doivent entraîner des modifications à l'accord et que ces modifications devront être soumises à la Commission des Marchés, nous estimons qu'il y a intérêt à profiter de la situation actuelle pour modifier sans plus attendre l'accord, de façon à ce que la Commission des Marchés se prononce sur un texte mis au point pour tenir compte de la situation actuelle.

Nous précisons qu'en pratique, cette façon de faire ne doit pas soulever de difficultés, car le premier texte n'a été distribué qu'au rapporteur et au commissaire du gouvernement, et il nous sera facile de substituer le nouveau texte au texte primitif après démarches auprès d'eux, puisque, par ailleurs, les modifications proposées ne modifient pas les dispositions essentielles de l'accord.

Le Directeur du Service Commercial,

Signé : MAROIS

**Dossier
de M^r le Directeur Général**

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du _____

QUESTION N° _____

Accord à passer avec la S.C.E.T.A.

Solution adoptée

2

Communiqué à

Notes de séance

Juillet 1942

DA/
S. N. C. F.
SERVICE COMMERCIAL
4ème Division

NOTE JUSTIFICATIVE

pour Monsieur le Directeur Général

La note à M. les Membres du Conseil d'Administration comporte deux parties.

La première résume les dispositions contenues dans la note concernant le programme d'action de la filiale. Elle n'en diffère que par les modifications suivantes :

a) nous n'avons pas parlé des affrètements de camions et nous avons été extrêmement brefs sur les activités qui pourront être confiées ultérieurement à la filiale. Il nous a paru opportun dans les conjonctures actuelles de ne pas insister sur ces différents points, qui pourront être repris ultérieurement ;

b) nous avons prévu par contre que la S.C.E.T.A. assurerait la direction des bureaux de ville, conformément aux décisions prises depuis.

La deuxième partie de la note traite des contrats à passer avec la S.C.E.T.A.

Nous proposons de passer autant de contrats qu'il y a d'activités différentes de la filiale, exception faite pour les services voyageurs qui font l'objet d'un contrat unique.

Il aurait pu paraître intéressant de passer avec la S.C.E.T.A. un seul contrat qui aurait servi de cadre et qui aurait défini dans les grandes lignes la nature de ses interventions et d'accompagner ce contrat unique d'une série d'avenants destinés à préciser les particularités propres à chaque activité et les rémunérations.

Il ne nous a pas paru opportun d'aller jusque là pour les mêmes motifs qui nous ont fait, dans la note au Conseil, être extrêmement succincts sur les activités futures. D'ailleurs, certaines de ces activités futures ne sont pas encore très nettement définies et cela aurait rendu difficile la mise au point du contrat unique.

Les projets de contrat ont reçu l'accord du Contentieux et du Service de Marché, sous réserves que nous indiquerons le cas échéant ci-après.

Nous examinerons tout d'abord ci-dessous quelques aspects particuliers de ces textes :

1°) Durée des contrats

La durée des contrats a été fixée d'une façon uniforme à 5 ans (1er janvier 1942 - 31 décembre 1946), sauf pour le contrat relatif aux services de factage et de camionnage des régions autre que l'Ouest à Paris, dont la validité expire le 31 décembre 1945, comme celle du traité passé avec S.T.A. et F.T.D.

....

Certains contrats prévoient qu'ils sont résiliables à tout moment à la seule volonté de la S.N.C.F. avec préavis d'un an. Il s'agit des contrats qui ne pourraient pas être logiquement maintenus dans l'hypothèse où pour une raison quelconque, (instructions ministérielles par exemple), la S.N.C.F. ne pourrait plus conserver une situation largement majoritaire dans le Conseil de la Filiale, et où il serait anormal de confier les attributions prévues à une Société, qui ne serait plus strictement sous le contrôle de la S.N.C.F. Les contrats intéressés sont ceux concernant :

- le contrôle des services routiers de voyageurs (1)
- la direction et le contrôle des services de factage et de camionnage dans Paris des Régions autres que l'Ouest
- la direction du service des Bureaux de Ville,
- le contrôle des services de correspondance.

Pour les autres la résiliation est également prévue, mais seulement dans l'hypothèse où la S.N.C.F. reprendrait à sa charge l'exploitation des services. Il s'agit des contrats pour lesquels la S.C.E.T.A. aura pu faire des engagements de dépenses importants, achat de matériel, etc..... Ce sont ceux intéressant :

- le factage et le camionnage Ouest à Paris.,
- le factage et le camionnage à Lyon.

Dans ce cas la S.N.C.F. peut être tenue de reprendre le matériel et les installations appartenant à la S.C.E.T.A. Ces deux contrats comportent en outre la tacite reconduction d'année en année à partir de la date de leur expiration.

2°) Clause concernant l'arbitrage -

Cette clause n'a été prévue que dans les contrats où la filiale pourrait être amenée à engager des dépenses importantes. Il faut, en effet, qu'en cas de litige, elle puisse défendre ses intérêts quelle que soit par ailleurs sa situation vis à vis de la S.N.C.F. Il s'agit comme ci-dessus des contrats de factage et de camionnage Ouest à Paris et du contrat de factage et de camionnage à Lyon.

Au sujet de la forme de la clause d'arbitrage, le Contentieux nous a fait remarquer qu'elle n'était pas conforme à la clause

.....

(1) Toutefois la clause de résiliation ne s'applique pas au contrôle des services affluents. Il n'y a aucun inconvénient, en effet, à ce que la Filiale, dans ce cas, continue à intervenir, même si elle n'est plus liée étroitement avec la S.N.C.F., et il ne faut pas introduire de clauses qui risqueraient de la gêner dans les contrats qu'elle doit passer directement avec les entreprises.

adoptée par le Comité de Direction de la S.N.C.F. ~~Mais nous faisons~~
~~On remarque que la clause proposée est déjà celle adoptée dans les~~
conventions des services de remplacement de trains et dans le traité
passé avec S.T.A. et F.T.D. pour l'exécution de services de fac-
tage et de camionnage à Paris. Nous proposons donc de ~~maintenir la~~
~~clause telle que nous l'avons prévue.~~

M. AURENCE nous a d'ailleurs personnellement précisé qu'il
préférerait cette clause à celle arrêtée par le Comité de Direction
qui, en fait, déroge aux règles habituellement admises pour l'ar-
bitrage : sentence susceptible de recours, tribunal civil au lieu
de tribunal de commerce etc...

Nous justifions d'autre part, ci-après, les rémunérations ~~pour~~ ^{primes}
aux contrats :

1°) - Service voyageurs .-

Il s'agit d'étendre à toutes les Régions ce qui existe sur
deux d'entre elles, les nouvelles rémunérations ont donc pu être
calculées à partir des rémunérations anciennes.

Toutefois contrairement à ce qui était prévu dans les an-
ciens contrats S.T.A.P.O. et T.P.H.M., la rémunération est la même
pour les services garantis et les services non garantis, alors que,
dans le cas de ces derniers, les dépenses de la S.C.E.T.A. sont plus
faibles. En effet, dans cette affaire, il faut moins tenir compte
des dépenses effectives de notre filiale que de l'intérêt de la
S.N.C.F. Or, il est évident que les avantages pécuniaires que la
S.N.C.F. retirera d'un abandon de garantie sont très supérieurs aux
frais de contrôle payés à la S.C.E.T.A. Il faut donc que la filiale
soit incitée à rechercher le plus d'abandons de garantie possible
et il est essentiel pour cela qu'elle n'ait pas sa rémunération ré-
duite comme conséquence de ces abandons.

2°) - Services de factage et de camionnage Ouest à Paris .-

Les dépenses actuelles sont de l'ordre de 24.660.000 frs, non
compris les frais de loyer, d'entretien et d'aménagement des locaux
et les frais d'intérêt et d'amortissement concernant le renouvellement
du matériel automobile.

La somme forfaitaire versée à la S.C.E.T.A. résulte de la
décomposition ci-après :

1° - dépenses du chef de service et de son adjoint,
des agents utilisés à la gestion du personnel,
à la comptabilité et au bureau technique 400.000 frs

2° 半	- Frais généraux	1.270.000	(1)
3° 半	- Litiges - 0, 5 % des dépenses	120.000	
4° 半	- Assurances intéressant les accidents au personnel	300.000	
5° 半	- Bénéfices et aléas divers : 3,75 % des dépenses	930.000	
		<hr/>	
		3.020.000	

En ce qui concerne les responsabilités, il nous a paru intéressant de laisser à la charge de la S.C.E.T.A. celles pour lesquelles son action peut avoir le plus d'influence, de façon à lui donner plus d'autonomie de gestion. Le contrat prévoit, par contre, d'une part, le remboursement des frais d'assurances aux tiers pour les véhicules - (il s'agit en effet d'assurances que la S.N.C.F. contracte déjà et pour lesquelles elle obtient des taux assez bas) ; d'autre part, la prise en charge par la S.N.C.F. des risques pour lesquels elle est son propre assureur. (il a paru contre-indiqué, en effet, d'obliger la S.C.E.T.A. à engager des frais d'assurance qui finalement auraient été supportés par la S.N.C.F.)

Ajoutons que le contrat prévoit ^{également} le contrôle des dépenses supportées directement par la S.N.C.F. ou remboursées par elle à la S.C.E.T.A. Il s'agit là d'une question très importante dont la mise au point est très délicate. Un contrôle s'impose, en effet, mais il faut qu'il soit aussi simple que possible, de façon à éviter, par rapport à la situation actuelle, des dépenses supplémentaires.

3°) - Services de factage et de camionnage des Régions autres que l'Ouest à Paris .-

Les dépenses totales de ces services sont de l'ordre de 70.000.000 frs par an.

Il n'y a rien de spécial à dire sur la rémunération, dont la décomposition est la suivante :

- 1° - le 1/3 du traitement de l'Inspecteur Principal,
Chef de la Division 46.500 frs
- 2° - La moitié du traitement d'un Inspecteur, 2
employés et d'une dactylographe ~~de la section~~ 99.000 frs
"affaires générales" des S.E.R.P.
- 3° - Les traitements de l'Inspecteur, de 6 con-
trôleurs ou aide-contrôleurs et de 4 employés
ou expéditionnaires ~~de la section "entreprises" des S.E.R.P.~~ 616.500 frs
- 4° - Les frais généraux de la S.C.E.T.A. 138.000 frs

(1) Les frais généraux sont calculés à partir des frais généraux globaux de la S.C.E.T.A. soit 2.235.000 frs. Ces frais globaux sont répartis au prorata des dépenses de factage et de camionnage Ouest, soit 9.170.000 frs, et des dépenses totales de la S.C.E.T.A. soit 16.158.000 frs. 900.000 frs

4° - Services de factage et de camionnage de Lyon -

Les dépenses totales de ces services sont de l'ordre de 8.500.000 frs par an.

La rémunération forfaitaire se décompose ainsi :

1° - Frais de direction à Lyon : 3/4 d'un Inspecteur Divisionnaire	60.000 frs	
3 agents (Inspecteur, contrôleur technique principal et employé) ..	150.000 frs	300.000 frs
frais divers	90.000 frs	
2° - Frais de direction du siège social	50.000 frs	
3° - Accidents du personnel	36.000 frs	
4° - Bénéfices, litiges et avaries, aléas	300.000 frs	
		686.000 frs

Il est à craindre que cette rémunération soit insuffisante. En effet, la S.C.E.T.A. a à sa charge, à Lyon, des dépenses qu'elle n'a pas pour les services Ouest à Paris (locaux : location, entretien, chauffage, assurance, etc..... fournitures diverses etc....).

5° - Services des bureaux de ville de Paris .-

Les conditions de rémunération n'appellent pas d'observations. ^{Nous} faisons toutefois ici les mêmes remarques pour le contrôle des dépenses que celles faites pour les services de factage et de camionnage Ouest à Paris.

6° - Services de correspondance de province.-

La somme de 600.000 frs prévue au contrat se décompose ainsi:

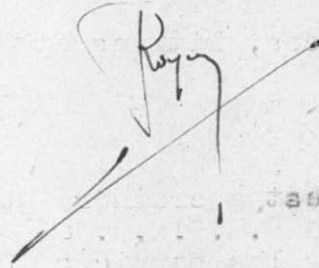
1° - Frais de contrôle de l'échelon régional Est	75.000 frs	
2° - ----- d° ----- Nord	75.000 frs	
3° - ----- d° ----- Ouest.....	75.000 frs	
4° - ----- d° ----- Sud-Est.....	150.000 frs	
5° - ----- d° ----- Sud-Ouest ...	75.000 frs	
6° - Frais de contrôle du Centre 100.000 f)	150.000 frs	
Frais généraux sociaux 50.000 f (600.000 frs

Si on compte une moyenne de frais de 50.000 frs. par agent, il est à craindre que, rapidement, ce chiffre devienne insuffisant en raison de l'importance de la Filiale. Nous le reverrons plus tard si c'est nécessaire.

Nous joignons ^{au dossier} en annexe à la présente note un exemplaire du budget de la S.C.E.T.A.

Nous précisons en terminant qu'à l'exception du contrat relatif aux bureaux de ville tous les contrats devront être soumis à l'approbation de la Commission des marchés.

Le Directeur
du Service Commercial ,



Carbur sec: 7/4

1^{re} partie soumise
à la commission d'achat

Livron à Aspres-sur-Buëch.

216633 109441
326074

55	216633	108	Livron	2 155
56	218788	s 196	Lont de Livron	6 166
15	225554	s 101	Ollex-grâne	8 115
15	233669	s 108	Crest	4 215
04	237914	s 100	Cloute	2 504
99	240418	s 800	Lezardes-la-Castie	2 999
99	249417	s 801	Sufflans	2 860
50	253277	s 802	St Lont d'Espenel	2 598
98	255875	s 803	Vercheru	7 212
42	263117	s 804	Sontaix & St Goye	4 566
56	270483	s 805	Die	6 691
91	277174	s 806	Sont-de-Quart Châtillon	6 666
56	283840	s 807	Secouléau	6 102
02	290242	s 808	Suc-en-Ois	5 115
75	295717	s 809	Proches-Braumont	2 154
57	303874	s 810	Sevrières	9 813
13	313687	s 811	La Beaune	6 659
59	320346	s 812	St Pierre d'Arancion	5 576
76	325922	s 813	Aspres-sur-Buëch	152
52	326074	s 814	St d'Aspres-sur-Buëch 1091111	

216768 109441
326209

2155-	326209
6766-	324054 s
8115-	317288 s
4245-	309173 s
2504-	304928 s
8999-	302424 s
3860-	293425 s
2598-	289565 s
7242-	286967 s
7366-	279725 s
6691-	272359 s
6666-	265668 s
6402-	259002 s
5475-	252600 s
8157-	247125 s
9813-	238968 s
6659-	229155 s
5576-	222496 s
152-	216920 s
	216768

Seignes à Briançon

222917 109392
332309

1	222917		St d'Aspres	571
7	223488	s 130	Seignes	6 594
7	230085	s 815	Montmaur	5 617
3	235702	s 816	La Roche des Arnauds	11 038
8	239735	s 817	La Trebbincasse	10 018
3	249753	s 818	Gap	9 813
5	259066	s 819	St Pierre-Buëch-le-Grand	6 815
1	265881	s 820	Chorges	7 211
7	273092	s 821	Sevrières	5 584
	278479	s 822	Seignes (Bardos-Val)	

PROJET DE LETTRE

de Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.
à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.C.E.T.A.

J'ai l'honneur de vous informer que la S.N.C.F. a l'intention de charger votre Société de l'organisation ou du contrôle des services complémentaires du chemin de fer.

Le champ de cette activité sera susceptible de modifications en fonction du développement des études de la S.N.C.F. concernant ses Services complémentaires.

Pour le moment, l'activité de votre Société s'appliquera aux services suivants :

- services de remplacement de trains de voyageurs, services affluents de voyageurs et services touristiques,
- services de fretage et de camionnage de Paris et de Lyon,
- services de fretage et de camionnage dans les autres villes,
- service des bureaux de ville de Paris et de la banlieue.

Les conditions dans lesquelles cette activité s'exercera sont, à titre provisoire, fixées comme suit, à partir du 1er janvier 1942.

I - ROLE DE LA S.C.E.T.A. -

- 1°- Services routiers de voyageurs (services de remplacement de trains, services affluents, services touristiques).

Le rôle de votre Société consistera, en ce qui concerne les services de remplacement de trains de voyageurs, en un contrôle technique des conditions d'exécution des services, ainsi qu'en un contrôle financier de l'application des conventions passées entre la S.N.C.F. et les entreprises.

Votre Société sera chargée, d'autre part, de l'organisation générale des services affluents du chemin de fer et des services d'autocars de tourisme, ainsi que du contrôle de l'exécution de ces services.

- 2°- Services de fretage et de camionnage -

Votre Société sera chargée :

- a) de la direction et de l'exécution des services de fretage et de camionnage de la Région OUEST à PARIS, conformément aux directives générales de la S.N.C.F.
-

b) du contrôle de l'exécution des services de fretage et de camionnage à Paris des Régions EST, NORD, SUD-EST et SUD-OUEST. A cet effet, votre Société sera substituée, d'une façon générale, à la S.N.C.F. pour l'application des dispositions du Traité du 28 mai 1942 passé avec les Entreprises S.T.A. et F.T.D. en vue de l'exécution de ces services. Votre Société sera également chargée d'étudier avec ces entreprises toutes les questions concernant l'interprétation ou la révision éventuelle du Traité, étant entendu que ces études seront soumises à l'approbation de la S.N.C.F.;

c) de la direction et de l'exécution des services de fretage et de camionnage à Lyon et à Villeurbanne, conformément aux directives générales de la S.N.C.F.;

d) du contrôle financier et technique des services de fretage et de camionnage dans les autres villes.

Votre Société interviendra également pour aider les entreprises, soit par des conseils techniques, soit par l'application de dispositions financières appropriées.

3°- Services des Bureaux de ville de Paris et de la Banlieue.

Votre Société sera chargée de la direction technique et commerciale de ces services dont elle aura notamment à surveiller toutes les opérations commerciales et comptables conformément aux directives générales de la S.N.C.F.

D'autre part, votre Société sera substituée à la S.N.C.F. pour l'exécution des contrats passés avec certains établissements pour l'exploitation des Bureaux de ville privés, étant entendu que, si la création, dans l'avenir, de nouveaux bureaux était décidée, les contrats à intervenir avec les intéressés seraient passés au nom de la S.C.E.T.A. après approbation par la S.N.C.F.

Enfin, votre Société sera chargée des études concernant l'organisation des bureaux ainsi que leur répartition dans les différents quartiers de Paris.

II - REMUNERATION DE LA S.C.E.T.A. -

La rémunération de la S.C.E.T.A., fixée par ces d'espèce dans les annexes visées au § III ci-après, fera l'objet de versements trimestriels. Elle pourra comporter :

a) le versement de sommes forfaitaires ou de rémunérations kilométriques.

Dans ce cas, les chiffres indiqués dans les accords particuliers correspondront à la situation au 1er janvier 1942 et les sommes à verser à la fin de chaque trimestre seront obtenues en multipliant ces chiffres par un coefficient égal au quotient du salaire horaire moyen d'un contrôleur technique de la S.N.C.F. au cours du trimestre considéré par 20,26, étant entendu que ce traitement de base a été obtenu dans les conditions reprises au relevé ci-joint (annexe a).

.....

SERVICES ROUTIERS DE VOYAGEURS

1°- ROLE DE LA S.C.E.T.A.

A - Services de remplacement de trains

Conformément aux directives générales de la S.N.C.F. la S.C.E.T.A. préparera les conventions à intervenir entre la S.N.C.F. et les entrepreneurs; elle établira les cahiers des charges des Services et déterminera, d'accord avec les entrepreneurs, les tarifs, les horaires et les itinéraires ainsi que, le cas échéant, les bureaux à créer, pour la délivrance des billets fer-route et l'enregistrement direct des bagages.

La S.C.E.T.A. exercera, d'autre part, une surveillance sur ces Services de manière à proposer toutes mesures propres à améliorer leur rendement. Elle contrôlera les recettes, les dépenses et les résultats financiers de ceux de ces Services qui sont garantis par la S.N.C.F.

Enfin la S.C.E.T.A. pourra également être chargée d'études relatives à ces Services, par exemple au sujet des formes-types de contrats à passer entre la S.N.C.F. et les entreprises.

B - Services affluents du chemin de fer et services touristiques.

La S.C.E.T.A. a pour mission de s'entendre avec les entreprises intéressées pour que les horaires, les tarifs et les itinéraires soient établis de concert avec la S.N.C.F. La S.C.E.T.A. doit veiller au strict respect des tarifs et des horaires, au maintien du matériel en bon état et, d'une façon générale, à la bonne exécution des Services.

En outre, la S.C.E.T.A. organisera, conformément aux directives de la S.N.C.F., des bureaux chargés de la délivrance de billets fer-route et de l'enregistrement direct des bagages.

Les traités passés entre la S.C.E.T.A. et les Entreprises pourront comporter les avantages suivants :

- a) l'attribution aux entreprises du titre de "Correspondant de la S.N.C.F."
- b) l'insertion des horaires des services dans l'Indicateur Chaix ou dans tout autre document analogue édité par la S.N.C.F. ainsi que l'affichage de ces horaires dans les gares S.N.C.F.

.....

2° - REMUNERATION DE LA S.C.E.T.A.

A - Services de remplacement de trains de voyageurs

La S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. :

- a) une somme forfaitaire de 187.500 frs par trimestre correspondant aux dépenses minimales de personnel que la S.C.E.T.A. devra supporter quelle que soit l'importance des lignes contrôlées.
- b) une rémunération supplémentaire de 0^{fr}03 par kilomètre-voiture régulier déterminé d'après la longueur des lignes et les roulements en vigueur, qu'il s'agisse de services garantis ou de services non garantis.

B - Services affluents du Chemin de fer et Services touristiques

En principe, aucune rémunération ne sera versée par la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A. pour le contrôle et l'organisation de ces Services. Par contre, les traités passés entre la S.C.E.T.A. et les entreprises pourront prévoir le paiement par celles-ci d'une redevance à la S.C.E.T.A. en rémunération des services rendus.

Dans le cas d'organisation dans l'avenir, d'accord avec la S.N.C.F., de services susceptibles de laisser un certain déficit, des annexes spéciales fixeraient les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. pourrait participer à la couverture du déficit.

SERVICES DE FACTAGE ET DE CAMIONNAGE DE LA
REGION de l'OUEST à PARIS

1°- DEFINITION ET ORGANISATION DES SERVICES.

Les Services dont il s'agit sont, sauf suspension temporaire décidée par la Société Nationale, les Services désignés ci-dessous en tant qu'ils concernent la Région de l'Ouest :

- a)- la livraison et l'enlèvement dans Paris et dans certaines localités de la banlieue de Paris, des colis postaux, des petits colis, des marchandises de grande et de petite vitesse, des finances, des valeurs, des objets de valeur et des objets d'art;
- b)- la livraison des marchandises aux Halles centrales de Paris ou dans leur périmètre, ainsi que dans certains marchés, et l'enlèvement aux Halles centrales ou au domicile des particuliers des emballages vides ayant servi au transport des denrées;
- c)- l'enlèvement des marchandises déposées dans les bureaux de ville de Paris, les bureaux annexes de Paris ou de sa banlieue, les bureaux du chemin de fer couverts aux Halles centrales et les bureaux installés chez certains expéditeurs importants;
- d)- les services de transit entre les gares de Paris et, éventuellement, de la proche banlieue de Paris, les camionnages, les transports de colis qui seraient demandés occasionnellement ou régulièrement par la S.N.C.F. pour les besoins, soit de ses Services Centraux, soit des Services des différentes Régions.

Enfin, la S.C.E.T.A. fera en sorte que les services de factage et de camionnage de la Région de l'Ouest et ceux des autres Régions se viennent réciproquement en aide, dans la mesure de leurs disponibilités en personnel et en matériel, toutes les fois que les circonstances le nécessiteront.

2°- PERSONNEL

Les fonctionnaires chargés actuellement de la direction des Services de factage et de camionnage de la Région Ouest à Paris seront détachés à la S.C.E.T.A. et payés par ses soins; par contre, le personnel d'exécution S.N.C.F. qui sera utilisé par la S.C.E.T.A. restera dans les cadres de la S.N.C.F. - Région du Nord - et sera payé directement par elle.

.....

Ce personnel sera géré par l'Inspecteur Principal détaché de la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A. qui remplira, à cet effet, les fonctions de chef d'Arrondissement sous l'autorité du Chef de l'Exploitation de la Région Nord de la S.N.C.F.

Le personnel auxiliaire nécessaire pour compléter l'effectif du factage et du camionnage de l'Ouest sera recruté directement et pris en charge par la S.C.E.T.A.

3°- MATERIEL ROULANT - INSTALLATIONS FIXES.

La S.N.C.F. mettra gratuitement à la disposition de la S.C.E.T.A. le matériel roulant, dans l'état où il se trouve ainsi que les installations fixes et l'outillage actuellement utilisés par les services de factage et de camionnage de la Région Ouest à Paris; tout ce matériel et ces installations resteront la propriété de la S.N.C.F. qui mettra, d'autre part, gratuitement à la disposition de la S.C.E.T.A., suivant les besoins du service, les locaux nécessaires dans les gares.

Les véhicules mis à la disposition de la S.C.E.T.A. par la S.N.C.F. seront entretenus par la S.C.E.T.A. qui pourra, d'autre part, effectuer au service des véhicules lui appartenant.

La S.N.C.F. conservera à sa charge les dépenses d'entretien et de réparation des locaux utilisés par les services de factage et de camionnage de la Région Ouest (ateliers, garages, bureaux, etc...) ainsi que les frais de transformation et d'aménagement de ces locaux reconnus nécessaires pour les besoins du service.

4°- RECETTES -

La S.C.E.T.A. versera à la S.N.C.F. les recettes perçues du public de quelque nature que ce soit.

5°- REMUNERATION

Indépendamment des dépenses supportées directement par elle, la S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. au début de chaque trimestre, pour le trimestre précédent, une rémunération comportant les éléments suivants :

- a) - une somme égale au montant des dépenses payées par la S.C.E.T.A., y compris le montant des litiges non réglés par la S.N.C.F. ainsi que les primes d'assurances que la S.C.E.T.A. devra contracter pour l'exécution du service mais non compris les frais repris aux y) b) et c) ci-après;
- b) - une somme forfaitaire de 665.000 frs destinée à couvrir :

.....

- les traitements (charges patronales comprises) du Chef des Services de factage et de camionnage et de son adjoint,
 - les frais d'Administration centrale : gestion du personnel, études, etc...
 - les frais de siège et les frais généraux divers et les bénéfices;
- c) - une somme représentant l'intérêt à 5 % du capital engagé par la S.C.E.T.A. dans l'achat du matériel roulant fourni par elle ainsi que les frais de constitution à intérêts composés au taux de 5 % l'en du capital de remplacement de ce matériel roulant, le montant de cette somme faisant l'objet chaque année, pour l'année suivante, d'une évaluation par la S.N.C.F. sur proposition de la S.C.E.T.A.
- d) - une somme égale au pourcentage des taxes sur les transactions et à la production que paiera effectivement la S.C.E.T.A. pour les services de la Région de l'Ouest, ou de toute autre taxe qui comme ces deux taxes frapperait dans l'avenir les rémunérations qui lui seraient acquises. Cette majoration sera appliquée dans les conditions où seront, en fait, perçues par l'Etat les taxes dont il s'agit.

ANNEXE n° 3

SERVICES DE FACTAGE ET DE CAMIONNAGE A PARIS

DES REGIONS : EST, NORD, SUD-EST et SUD-OUEST

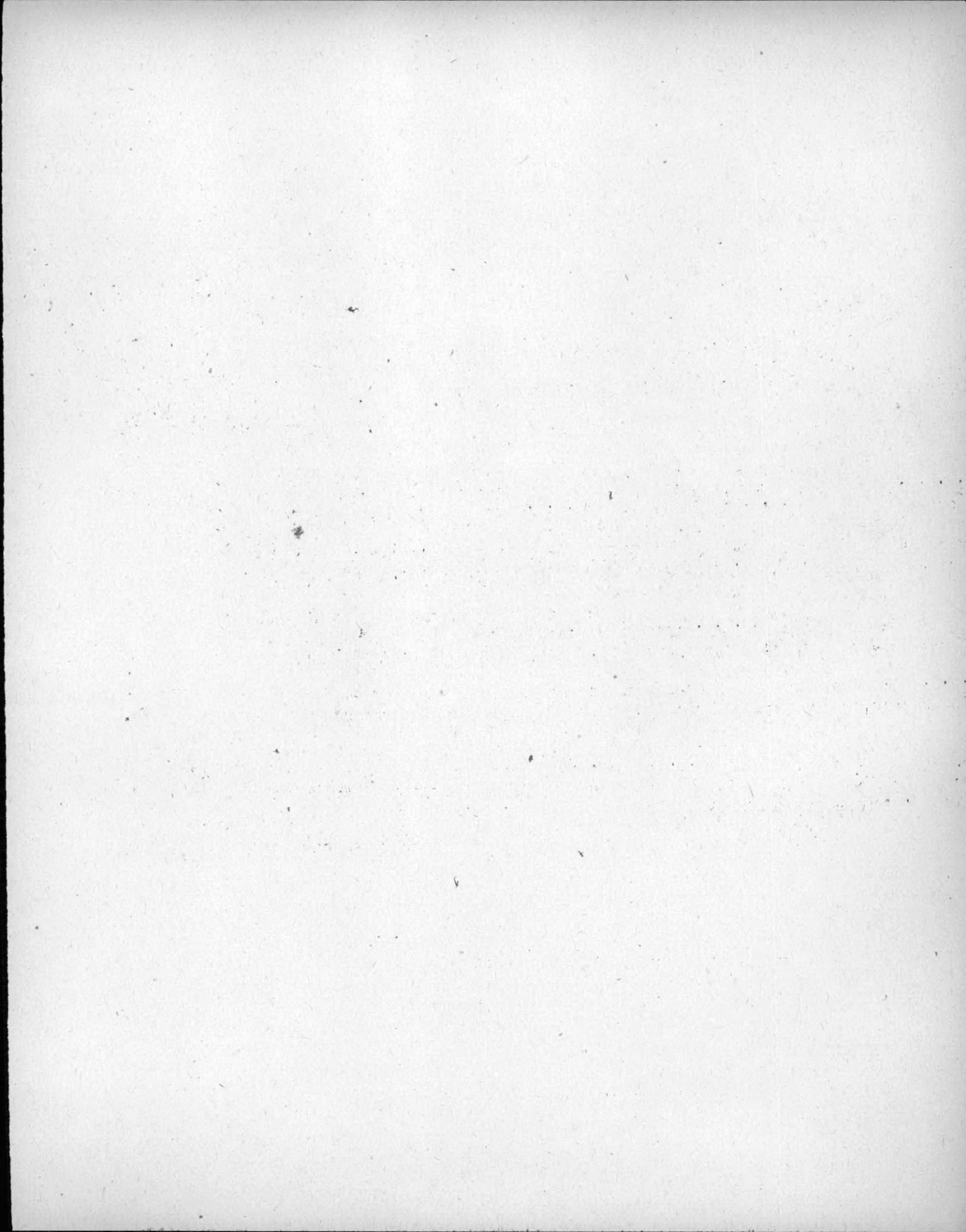
1°- ROLE DE LA S.C.E.T.A.

La S.C.E.T.A. sera substituée, d'une façon générale, à la S.N.C.F. pour l'application des dispositions du Traité du 28 mai 1942, passé avec les Entreprises S.T.A. et F.T.D. en vue de l'exécution de ces Services, étant entendu que :

- a) - les clauses du traité concernant la responsabilité et l'arbitrage s'appliqueront concurremment à la Société Nationale et à la S.C.E.T.A.;
- b) - la S.N.C.F. réglera directement les factures présentées par les Entreprises S.T.A. et F.T.D. La S.C.E.T.A. sera chargée de vérifier ces factures avant règlement;
- c) - La S.N.C.F. conservera le droit de prendre, concurremment avec la S.C.E.T.A., l'initiative de mesures de réorganisation qui pourront amener des économies. Les économies correspondant aux mesures prises à l'initiative de la S.N.C.F. ou de la S.C.E.T.A. seront partagées entre la S.N.C.F. et les entreprises, à l'exclusion de la S.C.E.T.A., dans les conditions prévues à l'article 7 § III du traité.

2°- REMUNERATION DE LA S.C.E.T.A.

La S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. au début de chaque trimestre, pour le trimestre précédent, une somme forfaitaire de 225.000 frs destinée à la rembourser de ses frais de direction et de contrôle.



SERVICES DE FACTAGE ET DE CAMIONNAGE

A LYON ET A VILLEURBANNE

1°- DEFINITION DES SERVICES.

Les Services dont il s'agit sont, sauf suspension temporaire décidée par le S.N.C.F., les suivants :

- a) - l'enlèvement et la livraison dans Lyon et dans Villeurbanne des colis postaux, des petits colis, des marchandises de grande et de petite vitesse, des finances, des valeurs, des objets de valeur et des objets d'art;
- b) - l'enlèvement des marchandises déposées dans les bureaux de ville et dans les dépôts auxiliaires de Lyon et de Villeurbanne;
- c) - les camionnages et les transports de plis qui seraient demandés occasionnellement ou régulièrement par le S.N.C.F.

2°- MATERIEL ROULANT - PERSONNEL.

Le S.C.E.T.A. affectera aux services qui sont définis ci-dessus le personnel de direction et de contrôle nécessaire.

Le matériel roulant et le personnel de conduite seront fournis par les entreprises avec lesquelles la Société Nationale ou le S.C.E.T.A. auront des accords et dans les conditions prévues à ces accords.

La Société Nationale, d'autre part, mettra à la disposition de la S.C.E.T.A. le personnel de livraison qui sera nécessaire. Ce personnel restera dans les ordres de la S.N.C.F. et dépendra de l'Arrondissement de l'Exploitation de la Région Sud-Est à Lyon.

Le S.N.C.F. mettra gratuitement à la disposition de la S.C.E.T.A., suivant les besoins du service, des locaux ou des emplacements dans les gares.

Dans le cas où le S.C.E.T.A. fournirait du personnel d'exécution, du matériel roulant ou des locaux, sa rémunération ferait l'objet d'un accord ultérieur.

3°- PRISE EN CHARGE DIRECTE PAR LA S.N.C.F. DE CERTAINES DEPENSES.

La S.N.C.F. paiera directement les entreprises qui fourniront le matériel roulant et le personnel de conduite, après vérification des factures par le S.C.E.T.A. Elle paiera directement les agents de livraison.

La S.N.C.F. conservera à sa charge les dépenses d'entretien et de réparation des locaux qui lui appartiennent et qui seraient mis à la disposition de la S.C.E.T.A. pour les besoins du Service de factage et de camionnage, ainsi que les frais de transformation et d'aménagement de ces locaux reconnus nécessaires.

La S.N.C.F. réglera directement les litiges avec le public.

4°- RECETTES

La S.C.E.T.A. versera à la S.N.C.F. toutes les recettes perçues du public à quelque titre que ce soit.

5°- REMUNERATION.

Indépendamment des dépenses qu'elle supporte directement, la S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A., au début de chaque trimestre pour le trimestre précédent, une somme forfaitaire de 213.000 frs, destinée à la couvrir de ses frais généraux et de ses frais de direction et de gestion.

st

ANNEXE N° 5

SERVICE DE FACTAGE ET DE CAMIONNAGE DANS
LES LOCALITES AUTRES QUE PARIS & LYON

1° - ROLE DE LA S.C.E.T.A.

1° - Localités dont la population agglomérée excède 20.000 habitants

L'intervention de la S.C.E.T.A portera :

- a) sur le contrôle des dépenses et des recettes des entreprises. En particulier, les demandes de modifications de leur rémunération présentées par les correspondants sont instruites par la S.C.E.T.A. qui soumettra à la Région S.N.C.F. intéressée les propositions de modification des tarifs et allocations qui lui paraîtront justifiées.
- b) sur le contrôle technique des conditions d'exploitation des services, en particulier sur la qualité, les moyens mis en oeuvre par les entreprises au point de vue du matériel roulant, pour assurer le service dont elles sont chargées.

2° - Localités dont la population agglomérée n'excède pas 20.000 habitants.

Pour ces localités, la S.C.E.T.A. effectuera les études et les contrôles qui lui seront demandés par les Régions S.N.C.F. intéressées.

2° - REMUNERATION DE LA S.C.E.T.A.

La S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. une somme forfaitaire de 200.000 frs par trimestre; cette rémunération pourra être révisée dans l'avenir s'il apparaît que les dépenses de la S.C.E.T.A. lorsqu'elle aura pris son service complet en ce qui concerne le contrôle envisagé, sont sensiblement supérieures au chiffre ci-dessus.

ANNEXE N° 6SERVICES DES BUREAUX DE VILLE DE PARIS ET DE LA BANLIEUE1° - DEFINITION DES SERVICES

La Direction technique et commerciale que la S.C.E.T.A. doit exercer conformément aux instructions de la S.N.C.F., sur les Services dont il s'agit, s'appliquera à tous les bureaux de ville (Voyageurs ou marchandises) de Paris et de la banlieue ouverts au public. D'autre part, la surveillance de l'exécution des contrats passés avec la S.N.C.F. s'appliquera aux bureaux de ville privés installés dans les Etablissements suivants :

La Maison du Livre Français, 4 rue Félibien, Paris
Félix Potin, 131 rue de Flandre, Paris
Les Galeries Lafayette, 147 rue du Docteur Durant, Arcueil

ainsi que sur les bureaux analogues qui y seraient créés dans l'avenir dans la Région parisienne.

2° - PERSONNEL

Le Fonctionnaire chargé actuellement de la direction des Services des bureaux de ville sera détaché à la S.C.E.T.A. et payé par ses soins. Par contre, le personnel d'exécution, personnel auxiliaire compris, continuera à dépendre de la S.N.C.F. et sera payé directement par elle. En particulier, le personnel du cadre permanent de la S.N.C.F., normalement utilisé dans les bureaux de ville, restera dans les cadres de la S.N.C.F. - Région Nord.

Les renforts de personnel S.N.C.F. pour les bureaux de ville feront l'objet d'un programme concerté entre la S.C.E.T.A. et les Services de l'Exploitation de la Région du Nord trois mois au moins avant la date d'application dudit programme.

L'ensemble du personnel d'exécution sera géré par l'Inspecteur Principal détaché par la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A. qui remplira, à ce sujet, les fonctions de Chef d'Arrondissement sous l'autorité du Chef d'Exploitation de la Région Nord de la S.N.C.F.

Ce personnel pourra être utilisé dans les bureaux de ville privés.

.....

3° - MATERIEL - LOCAUX

La Société Nationale conservera à sa charge les dépenses d'entretien et de réparation des locaux utilisés par le Service des bureaux de ville ainsi que les loyers afférents à ces locaux et toutes les dépenses diverses d'exploitation du service (assurances, patente, téléphone, éclairage, chauffage, entretien du mobilier et du petit matériel, fournitures de bureaux, etc ...).

Elle supportera également les frais de transformation et d'aménagement des locaux reconnus nécessaires pour les besoins des services .

4° - RECETTES

La S.C.E.T.A. versera à la S.N.C.F. toutes les recettes perçues du public à quelque titre que ce soit.

5° - REMUNERATION DE LA S.C.E.T.A.

La S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. au début de chaque trimestre pour le trimestre précédent :

- a) une somme forfaitaire de 50.000 frs destinée à la rembourser de ses frais de direction et de contrôle;
- b) une somme égale au montant des dépenses effectuées par la S.C.E.T.A. en application des contrats pour l'exécution desquels elle a été substituée à la S.N.C.F. ou qu'elle aura passés, avec l'approbation de la Société Nationale, avec des Entreprises particulières pour l'installation de bureaux privés dans leurs Etablissements;
- c) une somme égale au montant des autres dépenses éventuellement supportées par la S.C.E.T.A.;
- d) une somme égale au pourcentage des taxes sur les transactions et à la production que paiera effectivement la S.C.E.T.A. pour le Service des bureaux de ville ou de toute autre taxe qui, comme ces deux taxes, frapperait, dans l'avenir, les rémunérations qui lui seraient acquises. Cette majoration sera appliquée dans les conditions où seront, en fait, perçues par l'Etat les taxes dont il s'agit.

Annexe n

TRAITEMENT HORAIRE D'UN CONTROLEUR TECHNIQUE DE LA S.N.C.F.

à PARIS, au 1^{er} JANVIER 1942

Traitement - 4 ^{ème} échelon	16.080 ^f
Prime de fin d'année (normale)	1.528 ^f
Prime d'exploitation	168 ^f
Part A	7.500 ^f
Part B	6.456 ^f
Charges de famille (2 enfants)	7.140 ^f
Allocation familiale supplémentaire pour deux enfants	1.800 ^f
	<hr/>
	40.672 ^f
Charges patronales 20 %	8.134 ^f
	<hr/>
Coût pour 2.408 heures de travail	48.806 ^f
Coût horaire : 20 ^f 26	

ANNEXE b

DURÉE DE CONSTITUTION DU CAPITAL DE
REMPLACEMENT

I - MATERIEL ROULANT :

Véhicules thermiques..... 10 ans

Appareils gazogènes..... 2 ans

Equipement au gaz de ville.... 3 ans

Véhicules électriques..... 12 ans

II - OUTILLAGE..... 15 ans

III- INSTALLATIONS FIXES : postes de
charge, etc..... 15 ans

IV - IMMEUBLES..... 50 ans (1)

(1) Toutefois lorsqu'il s'agira de constructions mobiles, telles que : hangars démontables, etc.... cette durée sera réduite à 15 ans.

En outre, les chiffres indiqués pourront être modifiés dans le cas de variation importante du trafic et dans le cas de modification de la durée hebdomadaire du travail.

b) le versement de sommes représentant l'intérêt du capital engagé par la S.C.E.T.A. dans l'achat d'immeubles, d'installations ou de matériel fournis par elle ainsi que les frais de constitution à intérêt composé du capital de remplacement de ces immeubles, installations ou matériel.

Dans ce cas, le nombre d'années à retenir pour le calcul des frais de constitution du capital de remplacement sera celui indiqué à l'annexe B.

III - CONDITIONS D'APPLICATION -

Des annexes (avec indices chiffrés) préciseront, pour chacune des activités dévolues à votre Société, les conditions d'exécution de ces activités ainsi que les modalités de rémunération pour les dépenses qu'elle aura engagées.

IV - DUREE DE L'ACCORD -

Le présent accord prendra effet du 1er janvier 1942 et sera valable jusqu'au 31 décembre 1946, étant entendu que dans cette période il recevra les aménagements justifiés soit par l'attribution à la S.C.E.T.A. d'activités nouvelles, soit par les modifications qu'il paraîtra utile d'apporter d'après les résultats de l'expérience aux conditions d'exécution des activités ci-dessus prévues.

V - DISPOSITIONS DIVERSES -

1°- Traités antérieurs concernant les services routiers de voyageurs -

Tous les traités antérieurs intervenus entre la S.N.C.F. ou les anciens Réseaux et leurs filiales automobiles, concernant les services routiers de voyageurs visés dans la présente lettre, sont abrogés à compter du 1er janvier 1942.

2°- Facilités de circulation -

Pour permettre à la S.C.E.T.A. d'exercer les activités dont elle est chargée, la S.N.C.F. lui accordera des facilités de circulation (cartes et permis) pour les agents de direction et d'inspection recrutés directement. Pour les agents rattachés au Service Central de la S.C.E.T.A., ces facilités de circulation concerneront toutes les lignes de la S.N.C.F.; pour les agents des Services régionaux, elles pourront être limitées à certaines lignes ou à l'ensemble des lignes de la Région S.N.C.F. intéressée, ainsi qu'à quelques lignes des régions limitrophes.

D'autre part, la S.N.C.F. accordera aux chauffeurs et conducteurs de la S.C.E.T.A. qui se déplaceraient pour le service, soit des cartes de circulation à parcours limité, soit des permis de circulation gratuits en 2ème classe.

.....

Enfin, le S.N.C.F. accordera à la S.C.E.T.A., pour les entrepreneurs de province qu'elle convoquerait à Paris, des permis de circulation gratuits en 1ère ou 2ème classe.

3°- Liaison avec les Services S.N.C.F. -

Afin que la S.C.E.T.A. puisse remplir son rôle dans les meilleures conditions, le S.N.C.F. recommandera à tous ses services intéressés de maintenir une étroite liaison avec les Services de la S.C.E.T.A., de communiquer à ces Services toute la documentation utile et de diriger leur action commerciale dans un sens favorable aux activités de la S.C.E.T.A., le but commun étant d'aboutir au développement général du trafic et à l'amélioration des services complémentaires à offrir au public.

Je vous demanderais de bien vouloir me faire connaître si ces propositions ont votre agrément.

Veuillez agréer,.....

8	2893760 s	822	Chateauroux (H. Alpes)	5 315
3	299744 s	823	Saint - Rémy	5 981
4	304620 s	824	Montdauphin - Gullotie	11 816
6	308317 s	825	Saint - Rémy	3 697
7	312346 s	826	La Roche - de - Brame	11 024
9	318875 s	827	S. Omer - de - Brame	6 589
9	327028 s	828	L. L. L.	3 153
3	332309 s	829	Swanson	109 392 5 281
1				

Saint - Auban a Digne

289239 / 21998
311237

4	289239	839	Saint - Auban	3 754
9	292993 s	836	Malyai	8 719
3	301742 s	831	Mallemouren	5 483
2	307225 s	832	Champtecier	11 012
	311237	833	Digne	21 998

Lucerlatte a Lyons

365089 / 41028
406117

7	365089	115	Lucerlatte	6 247
5	371336 s	834	S. Paul - Gros - Miteaux	7 557
5	378893 s	835	Montbiquet	11 855
5	383748 s	836	Chamarel - Grignon	5 115
7	387223 s	837	Gullon	5 024
4	392247 s	838	Saliers	3 024
4	400271 s	839	Genet - Roussel	5 816
4	406117	840	Lyons	11 028

6/10/42
D 92251/50

Paris, le 30 Septembre 1942

Secrétariat d'Etat aux
Communications

Direction Générale des
Transports .

Service de la Coordination

3ème Bureau N°4308/3

" Vu - Donner suite rapidement en raison du retard
apporté à l'envoi de cette réponse"
(s) Fournier .

LE SECRETARIAT D'ETAT

À Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Par lettre (D 5110/7) du 6 Mai 1942 faisant suite à vos lettres des 11 février et 22 avril, vous m'avez exposé le programme que votre filiale, la S.C.E.T.A. a établi en vue d'assurer l'équipement en 340 véhicules dont les uns seraient acquis aux frais des correspondants du chemin de fer, mais groupés pour des raisons d'ordre pratique dans les commandes passées par la S.C.E.T.A., et dont les autres seraient achetés par cette Société elle-même . Parmi les véhicules de cette seconde catégorie, ceux qui doivent servir à l'exécution des services gérés directement par la S.C.E.T.A. - celui de la Région OUEST à Paris par exemple - resteraient à sa disposition définitive. Les autres seraient donnés en location aux correspondants du Chemin de fer, l'entretien en étant assuré soit par des Sociétés de location dans les localités où elles existent, soit par les correspondants eux-mêmes sous la surveillance de la S.C.E.T.A.. Le programme prévoit également, dans les cas de nécessité, la construction de postes de charge et l'acquisition de batteries d'accumulateurs .

Les dépenses auxquelles l'exécution du programme donnera lieu sont évaluées et seraient couvertes ainsi qu'il suit :

Pour les véhicules destinés à l'exécution des services S.C.E.T.A., la dépense s'élèverait à 35 millions. 14 à 15 millions seraient couverts par les ressources propres de la S.C.E.T.A. (fonds provenant des anciennes filiales, valeurs en portefeuille) . Le reste serait obtenu au moyen d'une augmentation de capital portant sur un montant de 21.136.000 francs qui serait représenté par 21.136 actions de 1000 francs à raison de 2 actions nouvelles pour 2 anciennes . La S.N.C.F. souscrirait pour sa part 17.500 actions au titre du compte des travaux complémentaires . Elle souscrirait également aux actions pour lesquelles les autres actionnaires n'exerceraient pas leur droit de préférence .

Pour les véhicules qui seraient donnés en location, la dépense atteindrait une somme maxima de 50 millions. Elle aurait à être amortie au cours de la période correspondant à l'utilisation probable des véhicules, c'est-à-dire en 10 ans. Il est donc envisagé de la couvrir au moyen d'une avance consentie par la S.N.C.F. et dont la durée serait fixée, compte tenu de l'échelonnement des paiements aux constructeurs, à 11 ans au maximum . Chaque année, et pour la première fois à l'expiration de l'année suivant celle de l'emprunt, la S.C.E.T.A. rembourserait au

....

moins 10 % du montant de celui-ci . La rémunération de la S.N.C.F. comprendrait, d'une part une commission trimestrielle d'engagement égale à 1/2 % du montant de l'ouverture de crédit restant à amortir, d'autre part, un intérêt égal à celui des avances sur titres de la Banque de France (actuellement 3 %) majoré de 1/4 % .

L'acquisition de véhicules électriques est justifié par les difficultés actuelles d'assurer le factage et le camionnage au moyen de véhicules soit automobiles, soit hippomobiles et par les avantages que la traction électrique présente pour le genre de transport dont il s'agit .

J'ai l'honneur de vous faire connaître, après avis de la Mission du Contrôle financier des Chemins de fer, que vos propositions ne donnent lieu à aucune objection de ma part . Je vous autorise à ouvrir immédiatement à la S.C.E.T.A. le crédit sollicité .

J'autorise également l'augmentation de capital de la S.C.E.T.A. et la participation de la S.N.C.F. à cette augmentation .

Le Secrétaire d'Etat,

(s) GIBRAT .

S. No. 17

Seul exemplaire
du dossier

6 Mai

42

✓ Pas de réponse

24/6/42

Monsieur le Ministre,

Par lettres des 11 février et 22 avril 1942, j'ai porté à votre connaissance le programme que la S.N.C.F. a fait établir par sa filiale, la S.C.R.T.A., pour mettre des véhicules électriques à la disposition de ses principaux services de correspondance et je vous ai demandé de vouloir bien intervenir auprès de M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle pour que les Constructeurs de véhicules électriques, d'accumulateurs et de postes de recharge, donnent la priorité voulue aux commandes qui seront passées par la S.C.R.T.A., et auprès des Ingénieurs en Chef des Ponts-et-Chaussées et des Groupements Départementaux de Transporteurs Routiers pour que les licences d'achat correspondantes soient rapidement et régulièrement satisfaites.

Je vous ai exposé, dans les lettres précitées, les motifs pour lesquels le véhicule électrique constituait une des solutions les plus rationnelles du problème du camionnage et je vous ai indiqué qu'il nous semblait y avoir intérêt, pour la réalisation du programme d'équipement en véhicules électriques, à faire centraliser les commandes par un Organisme unique qui pourrait, le cas échéant, financer l'opération. Il peut être, en effet, nécessaire de faciliter à certaines entreprises l'emploi des véhicules électriques, en leur évitant les mises de fonds importantes qu'exigerait l'acquisition de ce matériel, puisqu'il ne s'agit pas simplement d'une transformation des véhicules anciens, mais du remplacement de ces véhicules par des véhicules nouveaux.

Ce rôle d'organisme unique rentre tout naturellement dans les attributions de la S.C.R.T.A.

Une partie des véhicules électriques sera achetée par les Correspondants, la S.C.R.T.A. intervenant pour comprendre leurs commandes dans le programme général qu'elle a établi, et

- 1°- Une commission d'engagement trimestrielle (1/2 %) qui serait due pour chaque trimestre sur la fraction de l'ouverture de crédit restant à amortir. (Au début de l'opération, et pour tenir compte de l'échelonnement des besoins effectifs, la S.C.M.T.A. serait autorisée à n'utiliser que progressivement l'ouverture de crédit et ne serait redevable, pour un trimestre donné, que de la commission d'engagement afférente au montant cumulé déjà appelé).
- 2°- Des intérêts calculés à un taux supérieurs de 1/4 % à celui des avances de la Banque de France sur les soldes débiteurs effectifs du compte courant de la S.C.M.T.A. à la S.N.C.F.

Le principe de ces opérations a été approuvé par notre Conseil d'Administration dans ses séances des 23 Mars et 23 Avril 1942.

Nous vous serions obligés, Monsieur le Ministre, de bien vouloir les autoriser aux conditions ci-dessus exposées.

Nous nous permettons d'ajouter que la situation actuelle de la production et celle des transports rendraient très désirable que la décision puisse intervenir sans tarder.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

Responsabilités

accidents du personnel

fin juin 1942

N O T E

D'après un contrat passé par la S.C.E.T.A. avec L'URBAINE ET LA SEINE et valable jusqu'en 1945, les taux suivants sont consentis:

1°- pour l'assurance "Accidents du travail"

1,62 % des appointements du personnel roulant

0,41 % des appointements des employés

2°- pour l'assurance "Responsabilité civile des agents"

0,15 % des appointements de l'ensemble du personnel.

Ces taux s'appliquent sur les traitements payés, y compris les charges patronales et il y a lieu, en outre, d'ajouter 7 % d'impôts pour les accidents du travail et 6 % d'impôts pour la responsabilité civile.

En appliquant ces taux de prime aux cas de PARIS (Factage/ Camionnage de l'Ouest) et de LYON, on obtient les sommes suivantes:

1°- PARIS

Montant total des appointements du personnel du Factage/ Camionnage employé à la Région de l'Ouest

16.000.000 environ par an

dont 15.200.000 pour le personnel roulant

et le reste pour les employés.

On a , dans ces conditions, les chiffres suivants:

a) - Accidents du travail

$$15.200.000 \times 0,0162 = 246.240$$

$$800.000 \times 0,0041 = \underline{3.280}$$

$$\text{Total} \dots 249.520$$

$$\text{Impôts de 7 \%} \dots \underline{17.467}$$

$$\text{Total} \dots \underline{\underline{266.987}}$$

266.987

b) - Responsa bilité civile des agents

$$16.000.000 \times 0,0015 = 24.000$$

$$\text{Impôts de 6 \%} \dots \underline{1.440}$$

$$\text{Total} \dots \underline{\underline{25.440}}$$

25.440

292.427,

soit environ 300.000 par an ou 75.000 par trimestre.

L'indemnité forfaitaire de 680.000 par trimestre prévue au contrat devra donc être portée à $680.000 + 75.000 = 755.000$.

2°- LYON

Montant total des appointements du personnel

2.000.000 environ par an

dont 1.800.000 pour le personnel roulant

et le reste pour le personnel sédentaire.

On a, dans ces conditions, les chiffres suivants:

a) - Accidents du travail

$$1.800.000 \times 0,0162 = 29.160$$

$$200.000 \times 0,0041 = \underline{840}$$

$$\text{Total} \dots 30.000$$

$$\text{Impôts de } 7 \% \dots \underline{2.100}$$

$$\text{Total} \dots \underline{\underline{32.100}}$$

32.100

b) - Responsabilité civile des agents

$$2.000.000 \times 0,0015 = 3.000$$

$$\text{Impôts de } 6 \% \dots \underline{180}$$

$$\text{Total} \dots \underline{\underline{3.180}}$$

3.180

35.280,

soit environ 36.000 par an ou 9.000 par trimestre.

L'indemnité forfaitaire de 150.000 par trimestre, qui devait du reste être augmentée de 12.500 pour tenir compte des frais de litiges et avaries, devrait être augmentée à nouveau de 9.000, pour tenir compte des frais d'assurances, ce qui la porterait au total à: $150.000 + 12.500 + 9.000 = 171.500$, c'est-à-dire 172.000 en chiffre rond.

Il serait bon d'ajouter dans les contrats concernant le factage et le camionnage de l'Ouest à PARIS et dans celui de LYON une clause permettant la révision de la rémunération forfaitaire en cas d'augmentation du trafic de plus de 25 %, comme du reste nous l'avons prévu dans le contrat passé avec S.T.A. et F.T.D.

Cette clause pourrait être la suivante:

"Cette rémunération forfaitaire pourra, d'autre part, être réévaluée, à la demande de la Société Nationale ou de la S.C.E.T.A., en cas de variation du trafic de plus de 25 % en plus ou en moins par rapport au trafic de l'année 1941."

Cette clause prendrait place à la fin du paragraphe b. de l'article 4 du contrat de Factage/Camionnage Ouest à Paris et à la fin du 1^o de l'article 5 du contrat de Factage/Camionnage à Lyon.

Société
de Contrôle et d'Exploitation
de Transports Auxiliaires

S.C.E.T.A.

Prévisions de RECETTES et de DEPENSES

pour l'Exercice 1942

(Evaluation de JUIN 1942)

RECETTES.

	<u>Prévisions</u>	<u>Chiffres rectifiés</u>
Contrôle des lignes coordonnées.....	1.870.000	
Services d'autocars de tourisme.....	40.000	
Factage, Camionnage PARIS (Région Ouest)	2.1720.000	
Factage, Camionnage PARIS (Régions autres que l'OUEST).....	900.000	moins an 1-5-43
Bureaux de Ville de PARIS.....	200.000	
Factage, Camionnage LYON.....	650.000	850.000
Factage, Camionnage PROVINCE.....	600.000	800.000
Intérêts du capital engagé :		1.380.000
a) pour le Factage Ouest.....	225.000	
b) pour le Factage Banlieue Parisienne	59.000	
Produits d'exploitation :		
Région NORD	700.000	
Région EST	mémoire	
Région SUD-EST	150.000	
Région SUD-OUEST	500.000	
Produits du Portefeuille	400.000	

	R : 9.014.000	à reporter
	=====	

Prévisions : Chiffres rectifiés.

Report R : 9.014.000

DEPENSES

Frais d'Etablissement & de
Constitution (1/3) 510.000

Administration & Direction Générale 222.000

Personnel :

a) Siège Social..... 3.250.000

b) Services Régionaux..... 2.849.000

c) Déplacements 400.000

d) Provision pour augmentation
éventuelle de salaires non
couverte par les contrats
S.N.C.F. 100.000

Frais généraux divers :

a) Siège Social 520.000

b) Services Régionaux..... 100.000

c) Camionnage PARIS et LYON
(litiges et avaries, frais
de voitures, divers) ... 300.000

Charges financières 160.000

Déficit initial du camionnage de
BORDEAUX 100.000

D : 8.511.000

R - D : 503.000

CONTROLE DES LIGNES COORDONNEES.

	<u>Prévisions</u>	<u>: Chiffres rectifiés.</u>
I - Rémunération forfaitaire fixe prévue au contrat avec la S.N.C.F.		
Région NORD.....	125.000	
Région EST	125.000	
Région SUD-EST..	200.000	
Région SUD-OUEST	150.000	
Région OUEST....	150.000	
	<hr/>	
	750.000	
II - Rémunération variable prévue au contrat avec la S.N.C.F. à raison de 0 f.08 par kilomètre - voiture pour les services garantis ou non garantis, décomptée sur la base de 14.000.000 de kilomètres :		
14.000.000 x 0,08 =	1.120.000	
	<hr/>	
	1.870.000	
	<hr/>	

SERVICES D'AUTOCARS DE TOURISME.

Rémunération S.N.C.F.
fixée à 0 f.10 par kilomètre,
soit pour 400.000 Kms : 40.000

PACTAGE ET CAMIONNAGE PARIS

(Région OUEST)

[illegible]

FACTAGE & CAMIONNAGE PARIS
(Régions autres que l'Ouest)

	<u>Prévisions</u>	<u>: Chiffres rectifiés.</u>
Rémunération forfaitaire		
prévue au contrat avec la S.N.C.F.	900.000	
	<u>=====</u>	

BUREAUX DE VILLE DE PARIS.

	<u>Prévisions</u>	<u>: Chiffres rectifiés.</u>
Rémunération forfaitaire		
prévue au contrat avec la S.N.C.F.	200.000	
	<u>=====</u>	

FACAGE & CAMIONNAGE DE LYON.

	<u>Prévisions</u>	<u>Chiffres rectifiés.</u>
Rémunération forfaitaire		
prévue au contrat avec la S.N.C.F.	650.000	
	<u>=====</u>	

FACAGE & CAMIONNAGE PROVINCE.

	<u>Prévisions</u>	<u>Chiffres rectifiés.</u>
Rémunération forfaitaire prévue		
au contrat avec la S.N.C.F.....	600.000	
	<u>=====</u>	

EVALUATION APPROCHEE DES INTERETS DES CAPITAUX

ENGAGES POUR LE FACTAGE DE L'OUEST.

1°- Intérêt sur le versement effectué à la commande faite à SOVEL en Mars 1942 :

Montant de la commande :

Châssis 2 T 5	97.500 x 30	=	2.925.000 f.
--- 6 T.	182.000 x 20	=	3.640.000 f.
Tracteurs	174.000 x 40	=	6.960.000 f.

13.525.000 f.

Versement de 30 % :

$$13.525.000 \times 0,3 = 4.057.500 \text{ f.}$$

Intérêt à 5% pendant 9 mois 152.000 f.

2°- Intérêt sur les versements effectués lors des livraisons des véhicules pendant le 2ème semestre 1942 :

(détail reporté à l'annexe I ci-après) 35.600 f.

3°- Intérêt de la somme dépensée pour l'installation du poste de charge (évaluation très approximative) :

$$50.000 \times 90 = 4.500.000 \text{ f.}$$

Versement :

$$\frac{4.500.000}{3} = 1.500.000 \text{ f.}$$

Intérêt à 5% pendant 6 mois :

$$\frac{1.500.000 \times 5 \times 6}{100 \times 12} = \dots\dots\dots 37.500 \text{ f.}$$

225.100 f.

arrondi à 225.000 f.

Intérêt à 5% sur les versements effectués lors
des livraisons des véhicules pendant le 2ème semestre 1942.

VEHICULES

MOIS	15 SOVEL L.S.	5 SOVEL L.S.	10 SOVEL T.F.	10 SOVEL T.F.	10 SOVEL T.F.	TOTAUX.	INTERETS
Septem- bre.	1.075.500					1.075.500	13.400.---
Octo- bre.	939.000	358.500	609.000			1.906.500	15.850.---
Novem- bre.		393.000	522.000	609.000		1.524.000	6.350.---
Décem- bre.				522.000	609.000	1.131.000	
	2.014.500	751.500	1.131.000	1.131.000	609.000	5.637.000	35.600.---

EVALUATION APPROCHÉE DES INTERETS DES CAPITAUX
ENGAGES POUR LE FACTAGE DE LA BANLIEUE PARISIENNE.-

1°- Intérêt sur les versements effectués pour les 24 véhicules affectés à la Banlieue Parisienne, soit :

4 plateaux SOV L E.L.F.
10 fourgons S.G.F. 2 T.
2 fourgons S.C.F. I T.
8 fourgons VETRA 45 Al

total : 24

Mois.	Sommes.	Intérêts.
Mars	211.200f	7.920f.
Mai	773.841	22.570
Juillet	333.186	6.941
Août	374.100	6.235
Septembre	182.400	2.280
Octobre	255.793	2.130
Novembre	317.793	1.324
Décembre	503.793	

totaux : 2.952.106f : : 49.400 f.

2°- Intérêt de la somme dépensée pour l'installation des postes de charge (évaluation très approximative) :

$50.000 \times 24 = 1.200.000f.$

Versement :

$\frac{1.200.000}{3} = 400.000 f.$

Intérêt à 5% pendant 6 mois =

$\frac{400.000 \times 5 \times 6}{12 \times 100} = 10.000 f.$
59.400 f.

arrondi à 59.000 f.

PRODUITS DIVERS.

Prévisions : Chiffres rectifiés.

Région NORD.

Le produit net d'exploitation,
après application des amortisse-
ments, donne pour l'année
1941..... 734.000 f.

après déduction des dépenses
d'Administration centrale
s'élevant à 423.000 f.

Ces dernières, remplacées
maintenant par des dépenses
S.C.E.T.A. figurent d'autre part
au budget, à l'exception :

-de la taxe à la produc-
tion..... 116.000 f.
-des impôts fonciers 10.000 f.
126.000 f.

Le produit brut à prendre comme
base ressort donc à :
 $734.000 + 423.000 - 126.000 = 1.031.000 \text{ f.}$

Il faut prévoir que, par suite
de la hausse du prix de revient et
de l'interruption possible de cer-
taines lignes, l'exercice 1942 pourra
être moins bénéficiaire que l'exer-
cice 1941.

Il est prudent de limiter la pré-
vision à 700.000 f.

Région EST.

(Renseignements donnés par M.GILBAY)

Produit net d'exploitation
1941..... 133.000 f.
Dépenses d'Administra-
tion Centrale..... 124.000 f.
(remplacées par ailleurs
par des dépenses SCETA)
Résultat brut 1941... 257.000 f.
Moins value estimative
pour 1942..... 57.000 f.

Reste..... 200.000 f.
à appliquer à des amortis.de matériel 700.000 f.

PRODUITS DIVERS (suite)

Prévisions : Chiffres rectifiés.

Report : 700.000f.

Région SUD-EST.

Estimation pour 1942 des redevances nettes à verser par les Entrepreneurs des Services affluents voyageurs.....

150.000f

Région SUD-NUEST.

Ste-Maure-Moyant à Ste-Maure-Ville..... 5.000 f.

P.O.C.(Chemins de fer de la Corrèze)..... 135.000 f.

T.C.(Tramways de la Corrèze)..... 125.000 f.

T.B.S. (Tramways de Bretenoux Biars- à St-Céré)..... 28.000 f.

Autobus départementaux du Lot..... 150.000 f.

Autobus départementaux de la Corrèze..... 190.000 f.

633.000 f.

Liquidation Exercice antérieur..... 50.000 f.

683.000 f.

à déduire :

Frais de Personnel et

frais généraux des

Services locaux..... 183.000 f.

500.000f.

1.350.000f.

FRAIS DE CONSTITUTION & D'ETABLISSEMENT.

	Prévisions :	Chiffres rectifiés.
<u>Constitution de la Société.....</u>	225.000 f.	
savoir :		
Etude DUFUR.....	150.000 f.	
Honoraires de la fiduciaire.....	75.000 f.	
	225.000 f.	
<u>Aménagement du Siège Social.....</u>	500.000 f.	
<u>Téléphone automatique.....</u>	300.000 f.	
<u>Mobilier.....</u>	500.000 f.	
	<u>1.525.000 f.</u>	

Amortissement en 3 ans : 510.000 frs.

ADMINISTRATI N & DIRECTI N GENERALE.

	<u>Prévisions</u>	<u>Chiffres rectifiés.</u>
Présidence et Direction Générale :	104.000 f.	
Jetons de présence du Conseil d'Administration.....:	96.000 f.	
Conseillers techniques.....:	16.000 f.	
Commissaires aux comptes.....:	6.000 f.	
	<u>222.000 f.</u>	<u> </u>

PERS NNEL.

a) Siège Social.

	<u>Prévisions</u>	<u>Chiffres rectifiés.</u>
SERVICES { Bureau d'Etudes Générales)		
CENTRAUX { Contentieux.....)		
{ Secrétariat, Comptabilité, et Personnel.....)	1.000.000	
{ Chauffeurs, Huissiers et Standardiste.....)		
DIVISION DE C NTR LE.....	533.000	
DIVISION DE L'EXPLOITATION.....	1.665.000	
GR UPAGE & AFFRETEMENTS	52.000	
	<u>3.250.000</u>	

- Les chiffres ci-dessus comprennent :
- les appointements bruts,
 - la gratification de fin d'année,
 - l'indemnité de fonction décomptée comme suit: $\frac{\text{moy.} + \text{max.}}{2}$ et toutes les sommes mises à la charge de l'employeur par la législation ou la réglementation en vigueur (assurances sociales, allocations familiales, assurances accidents du travail, dotation au fonds de retraite pour le personnel détaché, Caisse de Prévoyance, Fonds de Compensation, etc...).

PERS NNEL.

b) Services Régionaux.

	<u>Prévisions</u>	<u>: Chiffres rectifiés.</u>
Région N RD	457.000	:
Région EST	390.000	:
Région SUD-EST.....	950.000	:
Région SUD-UEST.....	631.000	:
Région UEST	421.000	:
	<u>2.849.000</u>	<u> </u>

Les chiffres ci-dessus comprennent :

- les appointements bruts,
- la gratification de fin d'année,
- l'indemnité de fonction décomptée comme suit : $\frac{\text{moy.} + \text{max.}}{2}$ et toutes les sommes mises à la charge de l'employeur par la législation ou la réglementation en vigueur (assurances sociales, allocations familiales, assurances accidents du travail, dotation au fonds de retraite pour le personnel détaché, Caisse de Prévoyance, Fonds de Compensation, etc...).

FRAIS GÉNÉRAUX DIVERS - SIÈGE SOCIAL.

	<u>Prévisions</u>	<u>Chiffres rectifiés.</u>
Abonnement au timbre des actions	28.000 f.	
Patente, impôts (chiffre supposé égal au montant du loyer).....	100.000 f.	
Loyer (charges et impôts compris)	100.000 f.	
Chauffage.....	60.000 f.	
Eclairage.....	5.000 f.	
Téléphone.....	50.000 f.	
Assurances (incendie rue de Monceau)	2.000 f.	
Papeterie, fournitures de bureau (60.000 Siège social, 20.000 pour les Services Régionaux).....	80.000 f.	
Timbres-poste.....	12.000 f.	
Entretien des bureaux (contrats avec nos femmes de ménage).....	50.000 f.	
Voiture Primaquatre 1829 RM3.....	15.000 f.	
Imprévus et divers.....	18.000 f.	
	<hr/> 520.000 f.	<hr/>
	<hr/>	<hr/>

FRAIS GENERAUX DIVERS - SERVICES REGIONAUX.

Ces frais généraux, à l'exception des fournitures de bureau, timbres-poste et frais de voiture, sont de même nature que les frais généraux divers du Siège Social :

Loyer,
Chauffage,
Eclairage,
etc..

Aucun accord n'est actuellement réalisé avec la S.N.C.F. au sujet de leur détermination.

Il semble raisonnable de les évaluer à 20.000 francs par an pour chaque Service Régional, soit pour l'ensemble : 100.000 francs.

CHARGES FINANCIERES.

	<u>Prévisions</u>	<u>: Chiffres rectifiés.</u>
Intérêt à 3,75% pendant	:	:
3 mois sur 15.000.000 de frs. à	:	:
prélever vers le 1er Octobre	:	:
sur l'emprunt de 50 M. contracté	:	:
pour le financement du programme	:	:
d'équipement en véhicules électri-	:	:
ques.....	140.000	:
Intérêts à 4% pendant 6	:	:
mois sur un million de francs à	:	:
affecter à des participations di-	:	:
verses.....	20.000	:
	<hr/>	<hr/>
	160.000 f.	:
	<hr/>	<hr/>

Sivron à Aspres-sur-Buëch

178879 / 109441		164181 / 109441	
288320.		273622.	
55	178879	208	Sivron
66	181034 s	196	Font de Sivron
15	187800 s	197	Allex - Grâne
45	195915 s	198	Crest.
04	200160 s	199	Alouste
99	202664 s	200	Leignes-la-Croix
60	211663 s	201	Saffrans
98	215523 s	202	St. Pont d'Espenel
42	218121 s	203	Vercheury
66	225363 s	204	Sontake - St. Croix
91	232729 s	205	Que
66	239420 s	206	Font-de-Quart. Katillon
02	246086 s	207	Becaulieu
75	252488 s	208	Buc-en-Oxis
57	257963 s	209	Beaucher-Beaumont
13	266120 s	210	Beaunivars
59	275933 s	211	La Beaune
76	282592 s	212	St. Pierre d'Argenson
52	288168 s	213	Aspres-sur-Buëch
	288320.		St. d'Aspres-sur-Buëch log 1111

Seynes à Briançon

170330 / 109392	
279722.	
1	170330
7	170901 s
7	177498 s
3	183115 s
8	187148 s
3	197166 s
5	206479 s
1	213294 s
7	220505 s
2	225892 s
3	235330 s
4	241173 s
6	247157 s
7	252033 s
9	255730 s
9	259759 s
3	266288 s
1	274441 s
	279722.

Saint-Auban à Digne

236652 / 21998	
258650.	
4	236652
9	240406 s
3	249155 s
2	254638 s
	258650.

Buerlatte à Moyens

227335 / 41028	
268363.	
7	227335
7	233582 s
5	241139 s
5	245994 s
4	249469 s
4	254493 s
6	262517 s
	268363.

Clermain à Bouilly-sous-Charlev

Bellerive-sur-Saône à Beaune.

Saint-Germain-des-Fossés à Saint-Germain-au-Mont-d'Or

			406110	65601
			471711	471711
1357 St Germain des Basse	6 211		6344 -	4654678
1358 La Balisse	10 660	10 660	6847 -	4548078
1359 Grfeuilles	6 847		9977 -	4479608
1360 St Martin Surl-les-Bains	9 977		8969 -	4379838
1361 La Sacandine	8 969		10215 -	4290148
1362 St Germain l'Espinasse	10 215	10 215	12689 -	4187998
1363 Rodane	65 601	12 689		406110*

-mld-

PROJET DE LETTRE

de Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

- à Monsieur le Directeur Général de la Société Anonyme des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux (S.T.A.), 5, avenue Hoche, à Paris.
- à Monsieur le Président, Directeur Général de la Société France-Transports-Domicile (F.T.D.), 134, Boulevard Haussmann, à Paris.

Monsieur le Directeur Général (S.T.A.)
Monsieur le Président (F.T.D.)

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, conformément aux dispositions de l'article 14, 3ème alinéa, du traité du 28 mai 1942 passé entre la S.N.C.F., d'une part, votre Société et la Société F.T.D. (ou S.T.A.), d'autre part, pour les services de factage et de camionnage dans Paris, la S.N.C.F. a décidé de se substituer, à la date du 1er janvier 1942 et jusqu'à nouvel ordre, sa filiale automobile la S.C.E.T.A. pour la direction et la surveillance des services faisant l'objet de ce traité.

Dans ces conditions, la S.C.E.T.A. interviendra d'une façon générale aux lieu et place de la S.N.C.F. pour l'application des dispositions de ce traité, étant entendu que :

- a) la S.N.C.F. interviendra concurremment avec la S.C.E.T.A. pour l'application des dispositions du 1er et du 3ème alinéas du § III de l'article 7.
- b) les clauses des Articles 9 (Responsabilité) et 15 (Arbitrage) concernant la S.N.C.F. s'appliqueront concurremment à la S.N.C.F. et à la S.C.E.T.A.
- c) la S.N.C.F. règlera directement les factures présentées par votre Société, mais ces factures lui seront présentées par l'intermédiaire de la S.C.E.T.A. qui est chargée de les vérifier au préalable; la S.C.E.T.A. aura le droit de ne pas prendre en considération les dépenses dont l'engagement ne sera pas justifié.

Nous chargeons en outre la S.C.E.T.A. d'étudier, avec votre Société et la Société F.T.D. (ou S.T.A.) toutes les questions concernant l'interprétation et la révision éventuelle du traité que nous avons passé avec vous, étant entendu qu'après étude ces questions seront soumises par la S.C.E.T.A. à la Société Nationale.

Je vous serais très reconnaissant de vouloir bien me donner votre accord sur les dispositions ci-dessus.

.....

J'ajoute qu'il me paraît inutile de donner suite à la clause du traité qui prévoyait qu'il serait résilié et remplacé par une nouvelle convention prévoyant explicitement l'intervention de notre filiale automobile. Je vous serais très obligé de me donner également votre accord sur ce point.

Veuillez agréer, Monsieur le..... l'expression
de ma considération très distinguée.

PROJET DE LETTRE

de Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

à

Monsieur le Directeur Général de la Société Lyonnaise pour
l'Exploitation des Véhicules électriques
13, rue de Gerland
LYON

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. a confié à la S.C.E.T.A., à partir du 1er janvier 1942 et jusqu'à nouvel ordre, les services de factage et de camionnage à Lyon et à Villeurbanne.

Dans ces conditions, la S.C.E.T.A. interviendra d'une façon générale aux lieux et places de la S.N.C.F. pour l'application des dispositions du Traité du 1er août 1942 passé entre la S.N.C.F. et votre Société pour la fourniture de matériel automobile, étant entendu que :

- a) les clauses des 2ème, 4ème et 5ème alinéas de l'article 7 (Responsabilités) concernant la S.N.C.F. s'appliqueront concurremment à la S.N.C.F. et à la S.C.E.T.A.
- b) la S.N.C.F. réglera directement les factures présentées par votre Société mais ces factures lui seront présentées par l'intermédiaire de la S.C.E.T.A. qui est chargée de les vérifier au préalable.

Nous chargeons en outre la S.C.E.T.A. d'étudier avec votre Société toutes les questions concernant l'interprétation et la révision éventuelle dudit Traité et de ses annexes étant entendu qu'après étude, ces questions seront soumises par la S.C.E.T.A. à la Société Nationale.

Je vous serais très reconnaissant de vouloir bien me donner votre accord sur les dispositions ci-dessus.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma considération très distinguée.

Pièce D

-mlu-

PROJET DE LETTRE

de Monsieur le Directeur Général de la S.N.C.F.

à

Monsieur le Président, Directeur Général des
Etablissements DROIN, MOTTEROZ et DE LOUVETTEL

296, rue Duguesclin

LYON

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. a
confié à la S.C.E.T.A., à partir du 1er janvier 1942 et jusqu'à nouvel ordre,
les services de factage et de camionnage à Lyon et à Villeurbanne.

Dans ces conditions, la S.C.E.T.A. interviendra d'une façon
générale au lieu et place de la S.N.C.F. pour l'application des dispositions
du Traité du 7 mai 1942, passé entre la S.N.C.F. et vos Etablissements, pour
la fourniture de matériel automobile, étant entendu que :

- a) les clauses des 2ème et 5ème alinéas de l'article 7 (Responsabilités)
concernant la S.N.C.F. s'appliqueront concurremment à la S.N.C.F. et à la
S.C.E.T.A.
- b) La S.N.C.F. réglera directement les factures, mais ces factures lui seront
présentées par vos établissements
présentées par l'intermédiaire de la S.C.E.T.A. qui est chargée de les
vérifier au préalable.

Nous chargeons en outre la S.C.E.T.A. d'étudier avec vos
Etablissements toutes les questions concernant l'interprétation et la révision
éventuelle dudit Traité et de ses annexes, étant entendu qu'après étude, ces
questions seront soumises par la S.C.E.T.A. à la Société Nationale.

Je vous serais très reconnaissant de vouloir bien me donner
votre accord sur les dispositions ci-dessus.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma
considération très distinguée.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

le 51 Décembre

1942

D 92257/44

Monsieur le Président,

Comme suite à votre annotation au sujet des contrats S.C.E.T.A., j'ai l'honneur de vous retourner, ci-joint, le dossier dans lequel nous avons établi, sous votre signature, les lettres qui seront envoyées à la S.C.E.T.A., ainsi qu'aux entreprises de Lyon et de Paris (seule la lettre destinée aux Etablissements DROIN, MOTTEROZ et LE LOUVETEL à Lyon reste établie sous ma signature, le traité passé avec ces Etablissements ayant été approuvé par mes soins).

Comme suite à notre conversation, j'ai maintenu, comme date d'expiration du contrat, la date du 31 décembre 1946, étant entendu que vous reporterez, dans la lettre complémentaire que vous avez l'intention d'adresser au Président de la S.C.E.T.A., la date du 31 décembre 1944 comme terme des modifications à apporter à l'organisation de la Société.

D'autre part, vous voudrez bien trouver, ci-joint, l'état que vous m'avez demandé faisant ressortir l'effectif du personnel S.N.C.F. qui s'occupait des questions traitées par la S.C.E.T.A. avant la constitution de la Société, ainsi que l'effectif du personnel actuellement maintenu à la S.N.C.F. (non compris le personnel détaché à la S.C.E.T.A.) pour s'occuper des mêmes questions.

Votre respectueux et dévoué,

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

M. M. M. M. M.

Monsieur FOURNIER,
Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

C.M. 1



**Personnel utilisé avant
et depuis l'intervention de la S.C.E.T.A.**

Personnel SNCF - TPLM et STAPO avant l'intervention de la SCETA										Personnel utilisé depuis l'intervention de la S C E T A										Economie
Travaux : dans les Régions										dans les Régions										de
: Ser- : : vice : TOTAL :										: Ser- : : vice : TOTAL :										Per- : Total :
: E : N : O : SO : SE : Cent : : : : : : : C :										: E : N : O : SO : SE : cen- : : : : : : : stral :										nel + : : SCETA : SCETA :
Coordina- tion : 7 : 4 : 5 : 6 : 20 : 2 : 44 : 4 : 1 1/2 : 1 : 4 : 5 1/2 : 2 : 18 : 21 : 39 : - 5										Voyageurs : 5 : 3 1/2 : 6 : 28 : 8 : 5 : 38,5 : 4 : 2 1/2 : 3 1/2 : 8 : 7 : 4 : 29 : 14 : 43 : + 4,5										
Services extérieurs : 12 : 7 1/2 : 11 : 17 : 28 : 7 : 82,5 : 8 : 4 : 4 1/2 : 12 : 12 1/2 : 6 : 47 : 35 : 82 : - 0,5										Ensemble : 12 : 7 1/2 : 11 : 17 : 28 : 7 : 82,5 : 8 : 4 : 4 1/2 : 12 : 12 1/2 : 6 : 47 : 35 : 82 : - 0,5										

NOTA -

1) En ce qui concerne la coordination voyageurs, le personnel qui se trouvait dans les Régions avant l'intervention de la S.C.E.T.A. s'occupait de deux sortes de questions :

- d'une part, les plans de coordination et les opérations administratives correspondantes;
- d'autre part, le contrôle des services de remplacement et la préparation des contrats.

Les 44 agents figurant dans le tableau ci-dessus correspondent à l'ensemble des deux activités.

Les 18 agents restants correspondent seulement à la première activité, qui est tout entière restée dans les attributions S.N.C.F., l'autre catégorie d'activité ayant été, au contraire, intégralement passée à la S.C.E.T.A. qui utilise à cet effet 21 agents.

2) En ce qui concerne les Services Extérieurs, la situation du tableau ci-dessus est celle de la situation actuelle. Nous poursuivons actuellement une étude qui sera prochainement terminée, tendant à passer à la S.C.E.T.A. l'intégralité des travaux concernant les Services Extérieurs. Il n'y aurait alors plus aucun agent S.N.C.F. pour s'occuper de ces travaux, sauf les 4 agents du Service Central C nécessaires pour la présentation des questions de principe et des propositions à l'Administration Supérieure.

3) En outre du personnel figurant dans le tableau ci-dessus, la S.C.E.T.A. utilise :

- d'une part, les agents qui s'occupent des Services Extérieurs de la Région Parisienne, personnel qui, avant l'intervention de la S.C.E.T.A. était déjà complètement centralisé à la Région NORD, ainsi que les agents qui s'occupent des services de factage et de camionnage à Lyon. Ces agents ont été purement et simplement transférés à la S.C.E.T.A.
- d'autre part, le personnel qui s'occupe des services routiers des anciennes filiales et des questions entièrement nouvelles (participation financière dans certaines sociétés, par exemple).

1
u

29 Décembre 1942

S.N.C.F.

LE DIRECTEUR GENERAL

09107-44

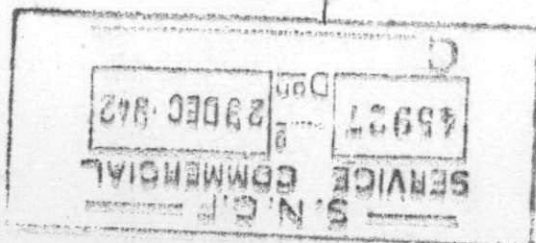


Tru' ugeur

Monsieur BOYAUX,

mai J'ai entretenu M. le Président du dossier ci-joint. Il a été d'accord pour ne pas prévoir dans le contrat de modification de la date du 31 Décembre 1946 et, dans la lettre à M. GETTEN, il marquera ses intentions au sujet de la révision des annexes à faire pour le 31 Décembre 1944.

Le Directeur Général,



SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

23 DEC 1942

92251 / 44 102

- M. L. Besnerais -

J'accepte les contrats qui sont joints, pour régler nos relations avec la S.C.E.T.A. sous les réserves suivantes :

- ① - 1° - Cette question est soumise au Conseil. Les lettres qui en définissent la solution et sont envoyées à la S.C.E.T.A. seront établies sous ma signature.
- 2° - Je n'ai accepté ces contrats qu'en raison de la situation de fait actuelle ; mais ils ne répondent pas à la nature des rapports que je veux établir entre les deux sociétés. Je désire, en conséquence, occurrer à caractère temporaire de ces contrats. A cet effet, les mesures suivantes sont prises :
- ② - a - Les contrats seront limités au 31 Décembre 1944.
- b - J'adresserai, sous ma signature, au président de la S.C.E.T.A., en lui envoyant les contrats, une lettre précisant le sens dans lequel il devra exercer ses actions, afin de répondre le plus
- ③


le plus rapidement possible, à la politique que j'entends suivre dans ce domaine — notamment en matière de personnel et de matériel.

La question devra être discutée à l'ordre du jour de la séance du 6 février, après modification des notes comme il est fait ci-dessus.

26 Décembre 1942



Je désire recevoir un état faisant ressortir :

- le personnel SNCF qui s'occupait des questions traitées par la SCETA avant constitution de la Société.
 - l'effectif du personnel qui sera maintenant à la SNCF, non compris le personnel détaché à la SCETA, pour s'occuper des mêmes questions, après mise en œuvre de contrats.
- Mes données cet état. Pour le Service Ciel J ferai mieux. 

Minute

17 DEC 1942

Décembre

42

Monsieur le Directeur Général,

4^e
543.963

10502

10502
Je vous retourne ci-joint le dossier
de présentation de l'accord à passer avec la
S.C.E.T.A. après avoir mis au point le texte
de la lettre d'accord et de l'annexe b
conformément à vos instructions.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOYAUX

12

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

le

12 Décembre

1942

29225/44 7

Monsieur le Président,

Comme suite à la réunion que nous avons eue MM.BERTHELOT, BOYAUX et moi-même, avec vous, je vous adresse ci-joint le dossier de présentation au Conseil d'Administration du projet d'accord à intervenir entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

Le nouveau texte a été, conformément à votre demande, très simplifié vis-à-vis de l'ancien, notamment en ce qui concerne les points suivants :

- a) Nous avons établi un accord pour l'ensemble des activités de la S.C.E.T.A. aussi succinct que possible, ne reprenant que les grandes lignes, et reporté dans des annexes les détails propres à chaque activité;
- b) Nous avons réduit au minimum les contrôles S.N.C.F., supprimé les primes et les clauses d'arbitrage;
- c) Nous avons, enfin, prévu que les accidents, qui ne font pas l'objet d'assurances spéciales, et les frais de litiges seraient intégralement supportés par la S.N.C.F., ce qui a permis de supprimer les dispositions relatives aux responsabilités .

En outre, depuis la date à laquelle avait

...

Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.
88, rue Saint-Lazare
PARIS

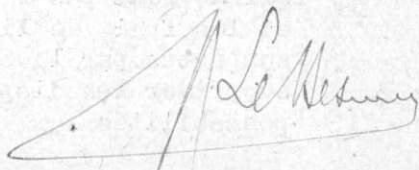
été établi le premier projet, la pratique a montré qu'il y avait quelques modifications à faire sur les taux prévus pour les versements forfaitaires trimestriels. Ces modifications sont les suivantes :

- Services de factage et de camionnage de la Région OUEST à Paris : le taux est passé de 755.000 fr. à 665.000 francs;
- Services de factage et de camionnage à Lyon : le taux est passé de 172.000 à 213.000 francs;
- Services de factage et de camionnage des localités autres que Paris et Lyon; le taux est passé de 150.000 à 200.000 francs .

En dernier lieu, nous avons constaté qu'il serait utile de prévoir que les rémunérations forfaitaires et les redevances kilométriques pourraient être modifiées si la durée hebdomadaire du travail était elle-même modifiée. Cette dernière modification est, en effet, à prévoir dans les circonstances actuelles, et il est indispensable qu'on puisse en tenir compte dans la détermination des rémunérations .

Votre respectueux et dévoué,

Le Directeur Général,



S.N.C.F.

Service Commercial

4ème Division

- 9 D 56 - Décembre 1942

Minute

Monsieur le Directeur Général,

Je vous envoie ci-joint, après mise au point conformément aux directives de M. le Président, le dossier de présentation au Conseil d'Administration du projet d'accord à intervenir entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. et destiné à fixer les attributions de notre filiale.

Comme vous le constatarez le nouveau texte est beaucoup plus simple que le texte ancien. Nous avons, d'une façon générale, supprimé toutes les clauses d'arbitrage ainsi que celles concernant les responsabilités, puisque la Filiale doit intervenir au même titre qu'un service S.N.C.F. dans l'exécution des services.

Le nouveau texte comporte également certaines modifications des taux de rémunération primitivement prévus. Ces modifications sont justifiées par les constatations faites en pratique, les premiers chiffres mis en avant résultant d'estimations a priori.

J'indique ci-dessous des modifications. voir aussi l'annexe :

a) Services de factage et de camionnage Ouest à Paris

La somme forfaitaire de 665.000 frs versée trimestriellement résulte des dépenses annuelles suivantes :

Dépenses du chef de service et de son adjoint, des agents utilisés à la gestion du personnel, à la comptabilité et au bureau technique.....	400.000 frs
Frais généraux.....	1.320.000 frs(1)
Bénéfices et aléas divers, 3,75 % des dépenses.....	930.000 frs
Total.....	2.650.000 frs

(1) une erreur avait été commise par la S.C.E.T.A. dans le calcul de ces frais; les frais généraux globaux de la S.C.E.T.A. sont, en effet, de 2.325.000 frs et non de 2.235.000 frs.

b) Services de factage et de camionnage à Lyon

La somme forfaitaire de 213.000 frs versée trimestriellement résulte des dépenses annuelles suivantes :

- Frais à Lyon :

1 Inspecteur divisionnaire.....	80.000	}	550.000 frs
4 Agents (Inspecteur, Contrôleur Technique et 2 employés).....	200.000		
4 chefs de chantier locaux.....	180.000		
Frais divers.....	90.000		

- Frais de Direction du siège social..... 50.000 frs

↳ Bénéfices, ~~avaries~~ et aléas..... 250.000 frs

c) Sommes de versement dues aux autres que Paris et Lyon - 850.000 frs

La somme forfaitaire versée trimestriellement est donc de 213.000 frs

Enfin, l'accord prévoit que les rémunérations forfaitaires et les redevances kilométriques pourront être modifiées si la durée de travail hebdomadaire est elle-même modifiée. Cette clause est nécessaire parce que ces redevances sont indexées en fonction du salaire horaire et qu'il est à craindre qu'une augmentation hebdomadaire des heures de travail ne corresponde pas toujours à une économie proportionnelle du nombre de journées-agent.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Sono : ROYAL

Correspondance

avec le Contentieux et le Contrôle des Marchés

—

Pf

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

Bureau S.J.

Aff.

N° 6.127^{Co}

V.R. 543.90 R
2126

PARIS, LE 11 Juillet 1942
45, rue Saint-Lazare (9°)
Téléph. : Pigalle 96-86
Tél. TRinité 29.94

Monsieur le Directeur
du Service Commercial
(4^{ème} Division)

Comme suite à votre lettre du 10 courant par laquelle vous m'avez soumis deux projets de lettre à adresser respectivement aux Etablissements DROIN, MOTTEROZ et à la Société S.L.E.V.E. en vue de remplacer les avenants aux traités passés avec ces Sociétés pour la fourniture du matériel automobile nécessaire à l'exécution des services de factage et de camionnage à Lyon, j'ai l'honneur de vous faire connaître que ces projets ne soulèvent pas d'objections de ma part.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

J. Durand

MG/

10 Juillet 42

*Portée le
10/7/42*

4ème

4

Monsieur le Chef
du Contentieux,

543.90 R
2126

Comme suite à ma lettre du 9 courant relative aux modifications du contrat à passer entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A., je vous informe que, d'accord avec le Service des Marchés, et la S.C.E.T.A., nous avons décidé également de ne pas faire d'avenants aux Traités passés entre la S.N.C.F. d'une part, les Etablissements DROIN, MOTTEROZ et la Société S.L.E.V.E. d'autre part, pour la fourniture du matériel automobile nécessaire à l'exécution des services de factage et de camionnage à Lyon.

Ces avenants seront remplacés respectivement par les lettres ci-jointes adressées à chacun des fournisseurs intéressés (projets n° 4 et 4^{bis} remplaçant les anciens projets d'avenants n° 8 et 9) et par la lettre à la S.C.E.T.A. relative aux services de Lyon. Cette dernière lettre que vous avez déjà examinée resterait sans changement.

....

Je vous serais obligé de vouloir
bien me faire connaître, de toute urgence,
si ces projets ne soulèvent pas d'objection
de votre part.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Sigui Borel

Paris, *M* juillet 2
45 rue Saint-Lazare

SJ

6127^{Co}

Monsieur le Directeur du Service Commercial
ème
(4 Division)

Conventions SNCF./SCETA

VR.: 543.90 R
2126

Comme suite à votre lettre du 9 juillet courant, par laquelle vous avez bien voulu me soumettre deux projets de lettre, respectivement destinés à la SCETA ainsi qu'à chacune des entreprises STA et FTD et ayant pour objet de confier à la première de ces Sociétés la direction et la surveillance des services de factage et de camionnage dans Paris des régions autres que l'Ouest, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la substitution de ces lettres aux avenants envisagés ne soulève pas d'objections de ma part.

En ce qui concerne le projet de lettre à adresser à la STA et à la FTD, il me paraît préférable d'en remplacer les deux derniers alinéas par le suivant:

"Je vous serais très reconnaissant de vouloir bien
"me donner votre accord sur ce qui précède. Cet accord
"rendrait nulle et non avenue la clause du traité qui
"prévoyait sa résiliation et son remplacement par une
"nouvelle convention prévoyant explicitement l'interven-
"tion de notre filiale automobile".

LE CHEF DU CONTENTIEUX

Signature: *J. Aureau*

*Rectification en forme
d'office sur les lettres
avant passage au bureau
de BOREL (28/7/62)*

*L'original
n'est formé
pas encre*

MG/

9 Juillet 42

4ème

4

Monsieur le Chef
du Contentieux,

543.90 R
2126

Contrat S.N.C.F./
S.C.E.T.A.

Comme suite à ma lettre du 5 Juin dernier et à votre réponse du 20 Juin relative aux projets de contrat à passer entre la S.N.C.F. et sa filiale la S.C.E.T.A. je vous informe que d'accord avec le Service des Marchés et la S.C.E.T.A. nous envisageons par mesure de simplicité de remplacer par une lettre à la S.C.E.T.A. et par une lettre à chacune des entreprises S.T.A. et F.T.D. l'Avenant que nous avons préparé pour modifier le Traité conclu le 28 Mai 1942, entre la S.N.C.F. et les dites entreprises pour l'exécution des services de factage et de camionnage à Paris des régions autres que l'Ouest.

Je vous sou mets ci-joint projet de ces lettres :

- projet n° 3 de lettre à la S.C.E.T.A.
(ancien projet n°5 complété)

....

- projet n° 4 de lettre à chacune des entreprises S.T.A. et F.T.D.

Les dispositions de l'avenant (ancien projet n° 5) se trouvent transférées dans ces deux lettres.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître de toute urgence si ces deux textes ne soulèvent pas d'objection de votre part.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOREL

ag

S.N.C.F.

DIRECTION GÉNÉRALE

Service du
Contrôle des Marchés

Services routiers

Monsieur le Directeur
du Service Commercial

C.M. 73-70/133/5445



Par votre lettre du 1er courant
n° 5627, 4ème Division, vous m'avez commu-
niqué le texte de certaines rectifications
à rapporter aux projets de contrats n° 4 et
à passer avec la S.C.E.T.A.

Dans l'ensemble ces rectifications
ne soulèvent pas d'objection de ma part.

Il conviendrait toutefois :

- 1° - de supprimer au paragraphe a) les
mots "par elle", certaines assurances
pouvant avoir été contractées par la
S.N.C.F.,
- 2° - de préciser au paragraphe b) ce qu'on
entend par "les frais des litiges et
des avaries".

Le Chef du Service
du Contrôle des Marchés.

M. Gagnier

GARE DE, le 194..., à heures

SNCF

INVENTAIRE, PAR CATÉGORIE

Chantier

DES WAGONS PLATS PROPRES AUX TRANSPORTS MILITAIRES

Pigelet O/E 13666-5-40. Mod. 12002 bis M.

Catégories de wagons plats. 1	Wagons spécialisés. Roulements réguliers. Navettes. Retour d'office. 3	Wagons chargés au départ ou en cours de chargement. 4	Wagons réformés à désinfecter par une autre gare, wagons réexpédiés chargés, consignés douane, en souffrance. 5	Wagons à décharger, en cours de chargement, etc. 6	Wagons vides ou à désinfecter sur place. 7
Hors catégorie					
1 ^{re} A.					
1 ^{re} B, ordinaire					
1 ^{re} B. à montants bleus					
2 ^e à montants bleus					
2 ^e ordinaire					
3 ^e					
4 ^e					

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état SNCF, mod. 12003 M ou 12003 bis M.

SOCIÉTÉ NATIONALE

des

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PARIS, LE 6 juillet 1942

SERVICE DU CONTENTIEUX

Bureau SJ

Aff.

N° 6127 Co



Monsieur le Directeur
du Service Commercial

En réponse à votre lettre 4^e Division,
N° 5641, du 1^{er} juillet courant, j'ai
l'honneur de vous faire connaître que
l'examen des modifications apportées aux
contrats N°s 4 et 7, à passer avec la
S.C.E.T.A., n'appelle de ma part aucune
observation d'ordre juridique.

Il conviendrait seulement, à mon
avis, pour éviter toute difficulté d'in-
terprétation du texte du paragraphe a)
du nouvel article 4 du projet 4, de rem-
placer le membre de phrase "y compris les
primes des assurances au tiers" par celui
"y compris les primes des assurances con-
tre les risques d'accidents causés aux
tiers....".

LE CHEF DU CONTENTIEUX

J. Durieux

41/142

*un dossier
signé multi au
point*

4ème 5641

Monsieur le Chef du Contentieux

Comme suite à malettre du 5 Juin dernier et à votre réponse du 20 Juin relatives aux projets de contrats à passer avec la S.C.E.T.A. , je vous fais parvenir, ci-joint le texte de certaines rectifications à apporter aux contrats n° 4 , et, n° 7 .

Ces rectifications intéressent la mise au point des clauses fixant la responsabilité de la S.C.E.T.A. dans l'exécution des services de factage et de camionnage à Paris et à Lyon.

Je vous serais très obligé de me faire connaître de toute urgence votre avis sur ces rectifications.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Sgms ROYAUX

Minute

1 - JUIL 1942

42

4

n° 5627

Monsieur le Chef du Service
des Marchés

Comme suite à ma lettre du 5 juin dernier
~~et à votre réponse du 20 juin~~ relatives aux
projets de contrats à passer avec le S.C.E.T.A.
je vous fais parvenir, ci-joint, le texte de cer-
taines rectifications à apporter aux contrats
n°s 4 et 7.

Ces rectifications intéressent la mise au
point des clauses fixant la responsabilité de la
S.C.E.T.A. dans l'exécution des services de
factage et de camionnage à Paris et à Lyon.

Je vous serais très obligé de me faire
connaître de toute urgence votre avis sur ces
rectifications.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOYAUX



SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

Bureau S.J.

Dossier N° 6.127 C°

(Prière de rappeler dans la réponse
les indications ci-dessus)

Conventions S.N.C.F. -
S.C.E.T.A.

V.R.: 543 90 R/4922
2126



*il a été tenu
compte des
remarques de
l'antenne*

Vu par le Directeur
du Service Commercial
Vu par le Directeur
du Service Commercial

PARIS, LE 20 Juin 1942

45, rue Saint-Lazare (9°)

Téléphone 95-85

Tél. TRinité 29-94



Monsieur le Directeur du Service Commercial,
(4ème Division)

Vous avez bien voulu me demander, par votre lettre du 5 Juin courant, d'examiner différents projets destinés à régler, pour chacune des branches d'activité de la S.C.E.T.A., les rapports de cette Société avec la S.N.C.F.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que certains de ces projets donnent lieu, de ma part, aux observations suivantes:

- I - Projet N° 4 - Il y a lieu de dire, à l'article 4, alinéa e) "taxe à la production" au lieu de taxe sur le chiffre d'affaires.

*correction
faite*

La disposition de l'article 5 prévoyant que "la présente Convention prendra effet du 1er janvier 1942 et sera valable jusqu'au 31 décembre 1946" devrait être complétée par les mots "sous réserve de ce qui est dit à l'article 7 ci-après".

Les termes de l'article 8 relatif à l'arbitrage ne sont pas exactement conformes à la clause compromissoire approuvée par le Comité de Direction, qui prévoit

la nomination des arbitres ou du tiers arbitre par le Président du Tribunal Civil de la Seine et non par celui du Tribunal de Commerce.

Le projet dispose également que les arbitres devront rendre leur sentence dans les deux mois de leur nomination et seront dispensés de toutes formes et de tous délais de procédure; alors que la clause approuvée prévoit un délai de trois mois, en imposant aux arbitres de se conformer aux délais et formes ordinaires de la procédure.

Toujours pour s'en tenir à la formule du C^{té} de Direction, il me paraîtrait utile de préciser au moins dans le projet, à la suite des mots: "Ils seront dispensés de toutes formes et de tous délais de procédure" que "les arbitres statueront d'après les règles du droit et en premier ressort seulement".

II - Projet N° 6 - Il s'agit d'un avenant destiné à transformer en traité tripartite, à partir du 1er Janvier 1942, le traité précédemment conclu avec la S.T.A. et la F.T.D. pour les services de factage et de camionnage dans Paris.

L'article 14 (3^{ème} alinéa) de ce Traité réservait à la S.N.C.F. la faculté de se substituer sa filiale automobile pour la direction et la surveillance desdits Services, le Traité devant alors être considéré comme résilié et devant être remplacé par une nouvelle Convention.

Or, le Traité original se trouve, en fait, maintenu, avec les modifications résultant de l'avenant. L'article 1er de l'avenant, pour être adapté à cette situation, devrait être ainsi rédigé:

"Par dérogation à ce qui était prévu à l'article "14 (3^{ème} alinéa) du traité passé entre la S.N.C.F. et "les Sociétés S.T.A. et F.T.D. pour le factage et le "camionnage dans Paris, ce traité demeure en vigueur, mais "il est modifié comme suit, avec effet du 1er Janvier "1942, en vue de substituer la S.C.E.T.A. à la S.N.C.F. "dans la direction et la surveillance des Services qui en "font l'objet".

D'autre part, l'avenant devant être établi sur timbre, il y a lieu de prévoir quelle sera celle des parties à l'avenant qui supportera ces frais de timbre.

la formule est celle
du contrat S.T.A.-F.T.D.,
celle des immunités, à
saut de remplacement.
Tant il va de soi
modifier ?
Mauvaise est
personnellement
favorable à notre
formule : d'une
la discussion

Ceci n'est pas à
retenir peut-être
non seulement
de l'interpréter
un nouveau
texte

III - Projet N° 7 - Il y a lieu de compléter la première phrase de l'article 6 par les mots "sous réserve de ce qui est dit à l'article 8 ci-après".

*conclusion
fait-on
non à dessus*

Article 9 (arbitrage) - mêmes observations que pour l'article 8 du projet N° 4.

IV - Projets N° 8 et N° 9 - Il y aurait lieu de compléter le titre en écrivant: Avenant au traité passé le pour la fourniture.....

(Article 2 du projet N° 8) - Dans le texte qui doit se substituer à celui du traité principal, ce traité est désigné tantôt par "le traité susvisé" et tantôt par "le présent traité". - Il y a lieu de dire "le présent traité".

(Article 4 des deux projets) - Il paraît préférable de dire: "Les dispositions des articles s'appliqueront à la S.C.E.T.A. au même titre qu'à la S.N.C.F.".

Même observation en ce qui concerne les frais de timbre de ces deux avenants que pour le projet N° 6.

V - Projet N° 10 - Il est stipulé à l'article 1er, que "les contrats que la S.N.C.F. a actuellement avec les Etablissements suivants pour l'exploitation dans leur emprise des bureaux de ville privés:..... seront établis au nom de la S.C.E.T.A. au lieu de la S.N.C.F."

il y a erreur: il ne s'agit pas de simples baux, mais de véritables contrats - La rédaction du projet n° 10 a été modifiée dans ces conditions en accord avec le contentieux, mais sans venir compte des remarques ci-dessus.

Il serait préférable de rédiger ainsi cet alinéa: "Tous droits, obligations et charges résultant des baux passés par la S.N.C.F. pour l'exploitation des bureaux de ville qui lui sont loués actuellement par seront transférés à la S.C.E.T.A. qui assumera les frais de ces transferts"

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

[Signature]

Minute
Jb.

5 Juin 42

Monsieur le Chef du Contentieux

4e

543 90 R 4922
2126

Je vous fais parvenir, ci-joint, une copie des instructions de M. le Directeur Général qui fixent les attributions de la S.C.E.T.A.

Nous sommes d'avis de passer un contrat pour chacune des activités visées dans ces instructions et pour chaque contrat, un simple échange de lettres nous paraît suffisant, étant donné les rapports qui existeront entre la S.N.C.F. et la filiale.

Je vous soumetts, ci-joint, en projet les textes des lettres à adresser à la filiale dans ce but.

Je vous serais obligé de me faire savoir si ces textes soulèvent des objections de votre part. Une prompt réponse m'obligerait.

J'ajoute que les Fonctionnaires que vous aurez chargés d'étudier cette

.....

Minute
mi

5 Juin 42

~~Monsieur le Chef du Contentieux~~

Monsieur le Chef du Service des Marchés

4ème

543 90 R 4928
2126

Je vous fais parvenir, ci-joint, une copie des instructions de M. le Directeur Général qui fixent les attributions de la S.C.E.T.A.

Nous sommes d'avis de passer un contrat pour chacune des activités visées dans ces instructions et pour chaque contrat, un simple échange de lettres me paraît suffisant étant donné les rapports qui existeront entre la S.N.C.F. et la filiale.

Je vous soumetts, ci-joint, en projet, les textes des lettres à adresser à la filiale dans ce but.

Je vous serais obligé de me faire savoir si ces textes soulèvent des objections de votre part.

un projet v'pour ne s'obliger

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOYAUX

885 J'ajoute que les fonctionnaires que vous avez chargés d'étudier cette affaire peuvent s'adresser à M. Paul pour avoir tous renseignements complémentaires utiles.

affaire peuvent s'adresser à M. Borel
pour avoir tous renseignements complé-
mentaires utiles.

Le Directeur du Service Commercial,
Signé : BOYAUX

(par leur nom mais
substitution subreptic
psychologique)

modification importante des termes

1) Voilà Mcaney pour la ^{part}
forme de crédits N° 5-10-11)

2) Voilà M Bartholin et M
Janey pour la substitution aux
actuels, de celui aux entreprises ^{font}
(crédits 6-8-9)
Voilà l'absence de contentieux

Les crédits nos 5 et 7 doivent
aller à la Commission de sécurité en
raison de l'importance des sommes en jeu,
et ne pas être par conséquent de leur forme
et lettres le concernant aux Trésors de Paris
et de Lyon.

Requiert nos nos Duvionne (devrait aller à SCETA)

8. Como me lo voy para otro

factor SCETA = 100^{f}

104^{f}

+ 4% de 104^{f}

104^{f} CH

$1,04$
 $\frac{4}{100}$
 $\frac{1}{100}$

$100^{\text{f}} - 103^{\text{f}}$

Verjüngung

Août - Septembre 1942

Observations du Président Fournier

102	Andancette	6405
103	S ^t Vallier. sur Rhône	6430
104	Serves-Grônes	6349
105	Tain	27.115 7931
105	Tain	
106	La Roche-de-Glun	9283
107	Valence	18.037 8754
107	Valence	
108	Portes	6010
109	Etoile	3496
110	Livron	17.395 7889
110	Livron	
111	Loriol	2992
112	Sauzet	7003
113	La Coucourde-Condillac	6251
114	Montélimar	10733
115	Châteauneuf-du-Rhône	9054
116	Donzère	4706
117	Pierrelatte	48.456 7717
117	Pierrelatte	
118	La Palud	8187
119	Bollène-la-Croisière	3382
120	Mondragon	3716
121	Mornas	5156
122	Violsen	2901
123	Orange	30.468 7126

SOCIÉTÉ
DE CONTROLE ET D'EXPLOITATION G/E
DE TRANSPORTS AUXILIAIRES

Le

- 1 DEC 1942

19

S. C. E. T. A.

66, Rue de Monceau PARIS (8^e)

Tél. : Laborde 76-81 à 85

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

DG N° 190



Monsieur le Directeur du
Service Commercial de la S.N.C.F.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un nouveau projet du contrat à intervenir entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A. Ce projet tient compte des directives que vous avez bien voulu me donner, comme suite aux observations de M. le Président FOURNIER.

La rémunération prévue pour le contrôle des services de factage et de camionnage de province a été revue pour tenir compte du rôle dévolu aux services de la S.C.E.T.A., rôle plus important qu'il n'avait été primitivement prévu. Cette rémunération serait à revoir encore, le cas échéant, en fonction des décisions qui seront prises à la suite de l'enquête faite actuellement par M. BOREL.

En ce qui concerne Lyon, j'ai également été conduit à revoir la rémunération, car il me paraît indispensable que la S.C.E.T.A. prenne en main d'une façon plus effective le service de factage et de camionnage et ait notamment, dans son propre personnel, un chef de chantier pour surveiller les différents chantiers de camionnage (actuellement au nombre de 4).

Le Directeur Général,



*Les pièces jointes ont été
entièrement
modifiées*

9/11/42

S.N.C.F.
Service Commercial
4ème Division

M. Boyance
a demandé à M. Guibert
les nouveaux contrats pour le 1/12/42
et indiquant les sommes à verser
le 1/12/42
au moment de la signature
du 1/12/42

Monsieur GAGNE
Monsieur BLANC-POTARD,

Contrats S.C.E.T.A.

1°- La S.C.E.T.A. doit être considérée comme un service S.N.C.F.: il faut donc éliminer par conséquent le plus possible les contrôles de l'ordre de ceux que l'on ferait subir à un organisme que nous ne dirigerions pas (ceci vise surtout le contrôle des dépenses). La S.C.E.T.A., doit, d'autre part, disposer d'une très grande autonomie de gestion, il faut donc réduire le contrôle de son activité aux choses essentielles.

2°- Les divers contrats préparés doivent être remplacés par un contrat général unique qui vise toutes les activités. Ce contrat unique sera rédigé d'une façon aussi simple et aussi courte que possible: il se bornera à indiquer les grandes lignes de l'organisation prévue pour chaque activité. Il pourrait faire état du total des sommes forfaitaires payées à la S.C.E.T.A. pour l'ensemble de ses activités.

Des annexes à ce contrat unique fixeront les détails d'application pour chaque activité et en particulier les conditions de règlement des dépenses qui ne sont pas couvertes par le versement forfaitaire.

3°- Il faut supprimer toute formule de prime et prévoir le plus possible de rémunérations forfaitaires en raison de leur simplicité. Toutefois, on conservera pour le moment les formules de Régie pour certaines activités (camionnage ouest en particulier) en attendant de pouvoir adopter des formules plus simples.

4°- Dans la situation actuelle, compte tenu en particulier de ce qui vient d'être dit au 3° ci-dessus, il y aura dans la rédaction du traité et de ses annexes des tempéraments à apporter à la règle visée au 1° ci-dessus: Les mesures de contrôle ne pourront sans doute pas, en première étape, être réduites autant qu'on nous le demande. Mais il faut prévoir la possibilité de les réduire ultérieurement. Il faudra donc bien indiquer dans les contrats que les dispositions qu'ils comportent sont provisoires, de façon à permettre des mises au point ultérieures pour se rapprocher le plus possible de la règle du 1°.

5°- Au sujet des activités de la S.C.E.T.A. il est entendu finalement que cette dernière continuera à s'occuper des bureaux de ville dans les conditions prévues. Par contre, la S.C.E.T.A. devra

.....

M E M E N T O

Conversation avec M. le Président FOURNIER
le 17 Novembre 1942

au sujet des projets de contrat avec la S.C.E.T.A.

Le Président trouve que, d'une façon générale, les projets de contrat que nous faisons avec la S.C.E.T.A. sont beaucoup trop compliqués; ils ne laissent pas une initiative suffisante à la S.C.E.T.A., ils l'enferment constamment dans des formules de rémunération extrêmement compliquées qui transforment cette Société en une organisation de contrôle.

Le Président rappelle que lorsqu'il a fait la S.C.E.T.A., il avait hésité à faire un service automobile S.N.C.F.. Il s'est rallié à la formule d'une Société tout d'abord parce qu'il y avait des sociétés préexistantes et ensuite parce qu'il a pensé que cette formule nous donnerait une souplesse commerciale plus grande. Mais, il doit être bien entendu que la S.C.E.T.A. n'est pas une société à caractère privé mais est, en réalité une société effectuant un service automobile pour notre compte, et ~~elle est~~ dirigée par des Agents S.N.C.F.. Par conséquent nous devons lui faire confiance sans superposer des contrôles de service à service, ce qui serait superflu et onéreux.

Sur les ~~bureaux de~~ ^{selon la loi} service de remplacement de trains, le Président n'a pas d'objection, mais par exemple pour le contrat de camionnage de l'Ouest, il considère que la rémunération de la Société est beaucoup trop compliquée.

Ce qu'il aurait fallu, c'est que la S.C.E.T.A. soit notre camionneur, qu'elle dispose du personnel et du matériel (celui-ci pouvant lui être cédé par voie de location) et qu'elle fasse notre service moyennant une subvention forfaitaire annuelle de sans que nous ayons à nous immiscer dans tout le détail de sa conduite.

A cela nous répondons :

En ce qui concerne le personnel, nous nous trouvons en fait devant un personnel S.N.C.F. que l'on ne peut pas liquider, il faut maintenir sa rémunération S.N.C.F., par conséquent mieux vaut le faire payer par la S.N.C.F. plutôt que par la S.C.E.T.A. en remboursant les sommes correspondantes à cette dernière, ce qui ferait une cascade de paiements avec ^{indiquant} intervention fiscale inutile.

D'autre part, pour évaluer la subvention qu'il faudrait allouer à la S.C.E.T.A., même si elle avait un personnel à elle, il faudrait une expérience d'une période de référence que nous n'avons pas; par conséquent la formule qui a été prévue, qui est en réalité une formule de régie et qui ramenée à ses éléments simples consiste :

- 1°) à prendre toutes les dépenses à notre compte (qu'elles soient payées par la S.C.E.T.A. ou qu'elles soient directement prises en charge par la S.N.C.F.),

2°) à payer à la S.C.E.T.A. une indemnité pour frais généraux,

3°) à lui verser une prime de rendement,

est une formule aussi simple qu'il était possible .

Après un échange de vues, le Président pour le début tout au moins et à titre provisoire n'a pas d'objection à une formule de régie; il demande par contre de rédiger cette formule dans un style aussi simple que possible, sauf à renvoyer à une lettre annexe et à bien marquer qu'on tendra dans l'avenir vers une formule qui s'éloigne de la régie pour intéresser directement la S.C.E.T.A.

D'autre part, le Président a été étonné de la formule qui consiste à passer les bureaux de ville à la S.C.E.T.A.; il considère que ce sont des Etablissements du Chemin de fer, qu'il y aurait lieu de continuer à exploiter directement .

Alors nous expliquons :

- a) que le fonctionnement du bureau de ville est une partie intégrante de l'organisation de livraison à domicile lorsqu'il s'agit des transports marchandises; par conséquent il est indispensable, pour la bonne marche du factage et du camionnage, que les bureaux de ville parisiens soient gérés par la S.C.E.T.A.;
- b) que beaucoup de bureaux de ville marchandises sont également des bureaux voyageurs, ce qui conduit à confier à la S.C.E.T.A. la partie voyageurs de ces bureaux et ce qui conduit également pour raison de continuité à confier à la S.C.E.T.A. les quelques bureaux uniquement voyageurs de la région parisienne .

Le Président se rallie à ce point de vue .

En définitive, il est entendu que l'on soumettra au Président une nouvelle rédaction des contrats en cherchant :

- d'une part, à donner à ces contrats un caractère essentiellement provisoire de façon à permettre leur transformation dans l'avenir en conservant la possibilité d'autonomie dès qu'on aura une situation suffisamment stable des éléments de référence permettant de déterminer une subvention forfaitaire, etc.
- d'autre part, de dégager les contrats de toute complication de rémunération, notamment en ce qui concerne la formule de primes, pour leur donner une forme aussi simple que possible, sauf au besoin à se référer à des documents annexes en ce qui concerne l'énumération des dépenses à prévoir sous telle ou telle rubrique .

Il semble que le Président préférerait avoir un contrat unique pour l'ensemble des activités délimitées de la S.C.E.T.A. donnant lieu à une rémunération, étant entendu que les activités nouvelles qui surgiraient dans l'avenir pourraient faire l'objet d'avenants ou d'additifs .

jb.

13 NOV 1942 5 NOV 1942
novembre 1942

Service Commercial

4ème Division

*noté par
M. le Président
desir non en parler
13*

Monsieur Boyaux,

Par lettre D 92.25I-44 du 17 juillet 1942 nous avons transmis, pour approbation, à l'adresse de M. le Président Fournier, avec les projets de contrats négociés avec la S.C.E.T.A. le dossier en minute de présentation de ces contrats au Conseil d'Administration.

Nous avons adressé ensuite à M. le Directeur Général, le 1er septembre, une note répondant à certaines remarques faites par M. le Président Fournier au sujet de ces projets de contrats.

Depuis cette date, aucun fait nouveau n'a été porté à notre connaissance au sujet de cette question qui reste toujours en suspens.

Je vous signale la chose au cas où vous jugeriez utile d'en dire un mot à M. le Directeur Général.

Le Chef de la Division de la Coordination,

m

S. N. C. F.	
SERVICE COMMERCIAL	
40823	Don 14 NOV 1942
C	

16 NOV 1942

SOCIÉTÉ NATIONALE
17 NOV 1942

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

DA/

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

D 92251-44

le 16 Septembre

1942

R. C. Seine 276.448 B



Monsieur le Président,

S.N.C.F.
SERVICE COMMERCIAL

41256 18 NOV 1942

À la suite de la communication que je vous avais faite des projets de contrats à passer avec la S.C.E.T.A., vous avez bien voulu me faire savoir que la décentralisation envisagée vous paraissait insuffisante et vous m'avez demandé en conséquence de revoir la question.

Vous désirez que nous déléguions des pouvoirs plus étendus à la S.C.E.T.A. en étendant son rôle de gestion et en ne nous réservant qu'un contrôle supérieur sur l'ensemble de l'activité de la société.

Vous indiquez à ce sujet que nous avons trouvé pour la S.T.E.F. et pour la S.G.W., dont l'activité est encore plus directement liée au chemin de fer lui-même, des formules qui donnent satisfaction, en accordant à ces deux sociétés une grande liberté de gestion; vous pensez que des formules analogues pourraient être recherchées pour notre filiale automobile.

J'observe tout d'abord que l'activité de la S.T.E.F. et de la S.G.W. ne présente, vis-à-vis du chemin de fer, qu'un aspect unique et simple; il a donc pu être relativement facile de trouver également des formules simples qui assurent une très grande autonomie des deux sociétés intéressées.

La situation n'est pas la même dans le cas de la S.C.E.T.A. dont les activités sont très différentes : c'est déjà une raison qui rend difficile la mise au point de formules analogues. Mais il y a d'autres raisons qui ne permettent pas, pour certaines de ces activités, de traiter la S.C.E.T.A. comme ces deux Sociétés.

A ce sujet, j'examine successivement ces différentes activités.

....

Monsieur FOURNIER

Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

88, rue Saint-Lazare - PARIS -

1°) - Services de voyageurs (projet de contrat n° 1)

a) Services de remplacement

Nous avons proposé de déléguer à la S.C.E.T.A. le contrôle de ces services. On ne peut pas aller au delà pour les raisons suivantes :

1°) - la S.C.E.T.A. ne peut pas intervenir dans l'exploitation de ces Services. Les exploitants sont, en effet, désignés par les plans de transport départementaux arrêtés par le Ministre. Ils sont libres de leur exploitation et notre contrôle ne trouve une justification de fait que dans le cas où ces services font appel à la garantie de la S.N.C.F.

2°) - la S.C.E.T.A. peut se substituer à la S.N.C.F. pour le contrôle du prix de revient des services garantis. Par contre, elle ne peut pas se substituer dans les questions purement financières. En effet, aux termes des dispositions réglementaires, c'est la S.N.C.F. qui doit garantir le service; elle ne peut d'ailleurs que couvrir le déficit et ne participe aux bénéfices que sous la forme de récupération des déficits antérieurs.

b) Services affluents

Dans ce domaine, nous avons laissé une très large initiative à la S.C.E.T.A. qui choisit les services affluents avec lesquels elle traite et qui règle toutes les modalités financières utiles avec ces services. La seule restriction que nous avons apportée, c'est que la S.C.E.T.A. agisse selon les directives données par la S.N.C.F., ce qui est nécessaire puisque le but de l'opération est précisément d'établir une coordination d'horaires, d'itinéraires et de tarifs entre le chemin de fer et ses affluents.

c) Services touristiques

C'est à la demande de la S.C.E.T.A. elle-même que nous avons limité l'intervention de cette Société. Les services touristiques qui existaient avant la guerre ne pouvaient vivre en effet dans l'ensemble qu'avec des subventions de la S.N.C.F., subventions variables avec la situation du trafic, etc..... La S.C.E.T.A. pourrait, évidemment, intervenir plus complètement, par exemple en étant entrepreneur général pour les services touristiques et en prenant, s'il y a lieu, des sous-traitants. Nous n'éviterions d'ailleurs pas le contrôle puisque la S.C.E.T.A. devrait être subventionnée.

Quoi qu'il en soit, la question n'est pas actuelle étant donnée que les services touristiques sont en sommeil. Il semble que le mieux serait de laisser, pour le moment, la formule prévue qui est conforme au désir de la S.C.E.T.A., quitte à la revoir lorsque, après la guerre, nous rééquiperons des services touristiques.

....

2°) - Services de factage et de camionnage

a) Cas général (Projet de contrat n° 6)

L'intervention prévue de la S.C.E.T.A. intéresse principalement des opérations de contrôle. Cela provient de la situation de fait existant.

En règle générale, les services de factage et de camionnage sont déjà attribués à des entrepreneurs qui effectuent les opérations sous leur propre responsabilité et qui équilibrent leur budget partie avec les tarifs perçus du Public, partie avec des allocations forfaitaires par colis, payées par la S.N.C.F. (colis postaux et petits colis). Il en résulte que, dès maintenant, l'intervention de la S.N.C.F. est limitée :

- au contrôle de la bonne exécution des services ;
- au contrôle des prix de revient, lorsque l'entreprise demande un relèvement de sa rémunération (tarifs et allocations).

Nous avons délégué à la S.C.E.T.A. des pouvoirs de contrôle correspondants, mais nous avons conservé les pouvoirs de décision tant pour la fixation des tarifs que pour les allocations, ce qui est justifié soit par l'incidence sur le prix de transport total, soit par les engagements de dépenses de la S.N.C.F.

Si on voulait aller plus loin, il faudrait substituer la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants : par exemple, prendre la S.C.E.T.A. comme entrepreneur général qui sous-traiterait, le cas échéant, avec^{us} entrepreneurs actuels.

Aucun texte ne s'oppose réglementairement à cette solution, mais il ne faut pas nous dissimuler que nous rencontrerions, pour la mettre en pratique, des oppositions extrêmement vives et probablement insurmontables.

Tout d'abord, nous aurions de très vives difficultés avec nos entrepreneurs qui sont parfois très anciens et qui, n'étant pas résiliés pour un motif de mauvais service, pourraient être fondés à nous demander des dommages-intérêts, notamment par le fait que les clauses de non concurrence, qu'ils ont souscrites depuis 1934 dans leurs traités, ont diminué leur situation au regard de la coordination et qu'ils n'ont pu les accepter que parce qu'ils assumaient, en compensation, le camionnage du chemin de fer.

D'autre part, l'Administration elle-même s'opposerait vraisemblablement à cette substitution. Nous rappellerons à ce sujet les difficultés qu'elle nous a fait récemment à l'occasion du traité de correspondance qui se borne pourtant à prévoir l'intervention de la S.C.E.T.A. dans le contrôle des services de correspondance.

Enfin, du point de vue psychologique, cette substitution de la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants, ne manquerait pas

d'avoir une réaction extrêmement fâcheuse dans le milieu des entrepreneurs et transporteurs routiers.

La question ne pourra être reprise que lorsque l'intervention de la S.C.E.T.A. dans l'exécution des services de correspondance se sera progressivement développée. La S.C.E.T.A. intervient déjà à Toulouse et à Tarbes où elle a pris la suite de la S.T.A.M.; elle intervient depuis peu à Bordeaux; elle va intervenir à Marseille et à St-Etienne où les services étaient déficients; elle s'installe ainsi progressivement dans tous les points vitaux de nos services de correspondance. Nous verrons ultérieurement, en raison du fonctionnement de ces services, s'il y a lieu d'aller plus loin.

b) Cas particuliers de Paris -(camionnage Ouest) et de Lyon

Ces services sont assurés par la S.N.C.F. Les raisons indiquées plus haut pour limiter l'intervention de la S.C.E.T.A. ne jouent pas ici; la S.N.C.F. est libre de rétrocéder ses services comme elle l'entend. C'est la raison pour laquelle nous avons pu prévoir une intervention beaucoup plus poussée de la S.C.E.T.A. Nous indiquons, ci-après, les motifs qui justifient les solutions proposées.

Le contrat est à unifier les formes, réviser les compléments de SCETA, doit avoir caractère centralisant de tous les chapitres.

Dans le cas de Paris (camionnage Ouest, projet de contrat n° 2), le problème est assez difficile car la S.C.E.T.A. doit continuer à utiliser pour l'exécution des services, d'une part, des agents et des véhicules appartenant à la S.N.C.F., d'autre part, des installations appartenant à la S.N.C.F. On peut estimer qu'à la longue le personnel et le matériel S.C.E.T.A. pourront se substituer au personnel et au matériel de la S.N.C.F. La question des installations sera plus difficile à régler.

Quoi qu'il en soit, la situation de fait actuelle nous a amenés à prévoir, dans un premier stade, une intervention de la S.C.E.T.A. en régie, puisqu'une grosse partie des dépenses doit être prise en charge directement par la S.N.C.F. Mais alors un contrôle est nécessaire. Nous le rendrons aussi large que possible en faisant délibérément confiance à la Filiale. Mais il est nécessaire que ce contrôle soit prévu nettement dans les contrats si nous voulons les faire admettre par la Commission des Marchés du Ministère. Ultérieurement et au fur et à mesure que les moyens de la S.C.E.T.A. augmenteront, il sera probablement possible de mettre sur pied une autre formule qui laisse plus d'autonomie à la S.C.E.T.A.

même observation

Dans le cas de Lyon (projet de contrat n° 4), la situation est différente. Seul, le personnel est S.N.C.F. Le contrôle des dépenses est relativement plus facile. Nous avons donc pu aller plus loin et donner à la partie de la rémunération qui est forfaitaire, une importance relative plus grande. La Filiale aura ainsi une grande liberté de gestion.

*La supposition d'une formule de l'Union
ou de l'Etat est celle qui est déjà
carpée à l'ITA et F.T.D.
est très compréhensible.*

c) Cas particuliers de Paris (camionnage des régions autres
que l'Ouest - projet de con-
trat n° 3)

La formule prévue laisse une grande autonomie à la
S.C.E.T.A. qui se substitue entièrement à la S.N.C.F. pour le con-
trôle des entreprises S.T.A. et F.T.D. Pour aller plus loin, il au-
rait fallu donner l'entreprise à la S.C.E.T.A. elle-même qui aurait
pu, le cas échéant, prendre comme sous-traitants nos anciennes entre-
prises S.T.A. et F.T.D. Or, nous ne pouvons pas le faire, car précie-
sement lorsque nous avons refait le contrat des entreprises S.T.A.
et F.T.D., si nous avons pu introduire une clause aux termes de la-
quelle le contrat cessait si la S.N.C.F. reprenait elle-même le ser-
vice, les entreprises n'ont pas accepté que la même clause joue dans
le cas où ce serait la Filiale qui reprendrait le service, et ce
jusqu'au 31 décembre 1945.

3°) - Autres attributions

*Ces extensions
devraient être
examinées plus
tard. En ce qui
concerne la
S.C.E.T.A. sera réunie
au sein.*

Le programme d'action de la Filiale comporte d'autres
attributions. Il prévoit que la Filiale interviendra dans les affrè-
tements, dans les groupages, dans les ententes de Coordination.
D'autre part, nous avons prévu également l'intervention de la Filiale
dans la gestion des bureaux de ville de Paris (projet de contrat
n° 5).

La question du groupage n'est pas au point : il est donc
difficile de dire dès maintenant dans quelle condition pourra inter-
venir la Filiale.

Nous avons dû laisser, pour le moment, de côté la question
des affrètements : il était à craindre, en effet, qu'en raison de la
position prise récemment par le Ministère contre leur extension,
une intervention de la Filiale ne soit considérée comme traduisant
notre intention de les étendre.

C'est pour un motif du même ordre que nous avons estimé
opportun de ne pas parler pour le moment de l'intervention de la
Filiale dans les ententes de coordination.

Reste la question des Bureaux de Ville de PARIS

*Je ne vis au centre
l'absence de l'Union à la
S.C.E.T.A. le Bureau de
ville qui se concurrencent
ce n'est pas l'activité
l'organisation administrative
l'Union doit être réunie
au sein.*

Il s'agit de services essentiellement S.N.C.F. qui sont de
véritables annexes de gares et pour lesquels il ne paraissait nulle-
ment indiqué, à priori, de faire intervenir la Filiale. Si nous
avons proposé de le faire, c'est en raison d'une situation de fait :
les Services Extérieurs de la Région Parisienne, gérés par la Région
Nord, ont, en effet, dans leurs attributions, le camionnage Ouest,
le contrôle des services de camionnage autres que l'Ouest, les Bureaux
de Ville. Il était donc opportun de conserver cette unité qui, au
total, permet de réduire les dépenses d'ensemble. Mais, comme il
s'agit d'un service essentiellement S.N.C.F., nous avons limité au
strict minimum l'intervention de la Filiale. On peut considérer que

la gestion des Bureaux de Ville constitue une exception dans l'activité de la Filiale, et que, dans ce domaine, l'intervention de celle-ci doit être limitée.

En définitive, et bien que je partage votre manière de voir sur les attributions à donner à la S.C.E.T.A., nous n'avons pas pu aller plus loin pour le moment pour les deux raisons essentielles suivantes :

Tout d'abord pour ne pas donner d'emblée, vis-à-vis de l'extérieur, à la S.C.E.T.A. un rôle de gestion trop important qui ne manquerait pas de soulever, dans les milieux automobiles, des réactions de crainte et par suite des oppositions.

Ensuite, parce que dans certaines des activités mêmes dont s'occupe la S.C.E.T.A. nous sommes tenus par un certain nombre de prescriptions réglementaires qui ne nous permettent pas de la substituer aux entreprises existantes.

A ce sujet, la situation se présente beaucoup plus favorablement pour la S.T.E.F. et la S.G.W.

Pour la S.G.W., par exemple, son activité s'appuie sur des textes réglementaires formels qui lui ont donné plein pouvoir de gérer les wagons, alors que la S.C.E.T.A. n'a aucun pouvoir pour gérer les services de remplacement qui sont acceptés par le Ministre dans les plans de transports.

Pour la S.T.E.F. nous avons fusionné les sociétés qui avaient un monopole de fait de telle sorte que l'action de la société unifiée a pu s'étendre, sans heurt, sur l'ensemble du territoire, encore que nous ayons eu quelques difficultés lorsqu'il s'est agi de prendre les wagons C.T.M.

Enfin, aussi bien pour la S.G.W. que pour la S.T.E.F., il n'y a pas de subventions de la S.N.C.F., la S.G.W. travaille d'une façon financièrement indépendante, la S.T.E.F. laisse une partie de ses recettes à la S.N.C.F.

La S.C.E.T.A. au contraire, ne peut fonctionner qu'avec les subventions de la S.N.C.F. étant donné qu'elle exécute un certain nombre de services déficitaires et qu'elle fait pour notre compte des travaux de contrôle en nous évitant des dépenses ; il est indispensable, dans ces conditions, que l'on prévoit, en contre partie, de ces subventions dans les contrats à passer avec elle, un contrôle de la S.N.C.F., sinon nous appellerions des observations devant la commission des marchés.

Mais, il reste bien entendu que notre intention est de faire une très large confiance à la filiale et que nous ne voulons pas, dans l'application des clauses du contrat, faire un contrôle étroit qui créerait, en définitive, des doubles-emplois. Nous pensons,

dès maintenant, lui laisser une très large autonomie et nous espérons bien que dans l'avenir, au fur et à mesure que la Filiale sera plus largement installée, nous pourrions développer son action sans soulever des réactions que l'on risquerait de voir si nous opérions dès aujourd'hui d'une façon très brutale.

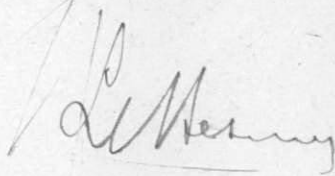
J'ajouterai que d'ores et déjà nous comptons sur la S.C.E.T.A. pour développer très notablement le contrôle des entreprises de camionnage dont vous avez vous-même, à plusieurs reprises, constaté l'insuffisance. Malgré l'exécution de ce contrôle, qui constitue un travail supplémentaire, la constitution de la S.C.E.T.A. a permis de réduire de 30 agents environ les effectifs régionaux, ces 30 agents ayant été mutés à la S.C.E.T.A. Ce chiffre vous montrera que nous nous orientons bien vers une substitution de l'activité de notre Filiale à celle de la SNCF.

En résumé, pour ménager les transactions utiles comme je l'indique ci-dessus, je ne vois guère en plus des services routiers de voyageurs affluents, que les services de Tourisme pour lesquels on pourrait envisager une formule plus large que celle prévue. Mais comme il est exposé ci-dessus, c'est à la demande de la S.C.E.T.A. que nous avons prévu une simple formule de contrôle. On peut la modifier si vous le désirez; la question n'est toutefois pas actuelle puisque les services de Tourisme sont, pour l'instant, en sommeil.

Sous cette réserve, je vous propose de soumettre au Conseil les contrats préparés par le Service Commercial.

Votre respectueux et dévoué,

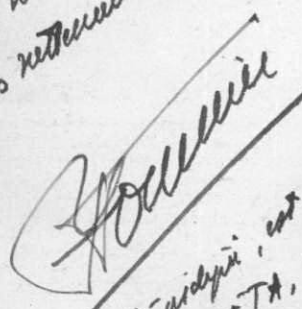
Le Directeur Général,



3^e COMMERCIAL

14 NOV. 1942

Je désire que les contrats soient conclus dans le sens indiqué. Je comprends parfaitement que les transports doivent être assurés, et que les services de tourisme en soient assurés. Mais je ne puis pas accepter ces conditions et les autres.



Mais sans compter, je lui ai déjà indiqué, et de nos amis une suppression de service entre la S.C.E.T.A. qui est en fait détachement de la SNCF, et de ceux qui sont en fait détachés de la SNCF à cette date.



S.N.C.F.
DIRECTION GENERALE

545.961
3052

Le 25 septembre 1942.

Signé: LE BESNERAIS
Monsieur le Président,

A la suite de la communication que je vous avais faite des projets de contrats à passer avec la S.C.E.T.A., vous avez bien voulu me faire savoir que la décentralisation envisagée vous paraissait insuffisante et vous m'avez demandé en conséquence de revoir la question.

Vous désirez que nous déléguions des pouvoirs plus étendus à la S.C.E.T.A. en étendant son rôle de gestion et en ne nous réservant qu'un contrôle supérieur sur l'ensemble de l'activité de la société.

Vous indiquez à ce sujet que nous avons trouvé pour la S.T.E.F. et pour la S.G.W., dont l'activité est encore plus directement liée au chemin de fer lui-même, des formules qui donnent satisfaction, en accordant à ces deux sociétés une grande liberté de gestion; vous pensez que des formules analogues pourraient être recherchées pour notre filiale automobile.

J'observe tout d'abord que l'activité de la S.T.E.F. et de la S.G.W. ne présente, vis-à-vis du chemin de fer, qu'un aspect unique et simple, il a donc pu être relativement facile de trouver également des formules simples qui assurent une très grande autonomie des deux sociétés intéressées.

La situation n'est pas la même dans le cas de la S.C.E.T.A. dont les activités sont très différentes: c'est déjà une raison qui rend difficile la mise au point de formules analogues. Mais il y a d'autres raisons qui ne permettent pas, pour certaines de ces activités, de traiter la S.C.E.T.A. comme ces deux Sociétés.

A ce sujet, j'examine successivement ces différentes activités.

1°- Services de voyageurs (projet de contrat N° 1)

a) Services de remplacement

Nous avons proposé de déléguer à la S.C.E.T.A. le contrôle de ces services. On ne peut pas aller au delà pour les raisons suivantes :

1°) la S.C.E.T.A. ne peut pas intervenir dans l'exploitation de ces Services. Les exploitants sont, en effet, désignés par les plans de transport départementaux arrêtés par le Ministre. Ils

.....

Monsieur FOURNIER, Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.
88, rue Saint-Lazare, 88
PARIS

sont libres de leur exploitation et notre contrôle ne trouve une justification de fait que dans le cas où ces services font appel à la garantie de la S.N.C.F.

2°) La S.C.E.T.A. ne peut se substituer à la S.N.C.F. pour le contrôle du prix de revient des services garantis. Par contre, elle ne peut pas se substituer dans les questions purement financières. En effet, aux termes des dispositions réglementaires, c'est la S.N.C.F. qui doit garantir le service ; elle ne peut d'ailleurs que couvrir le déficit et ne participe aux bénéfices que sous la forme de récupération des déficits antérieurs.

b) Services affluents

Dans ce domaine, nous avons laissé une très large initiative à la S.C.E.T.A. qui choisit les services affluents avec lesquels elle traite et qui règle toutes les modalités financières utiles avec ces services. La seule restriction que nous ayons apportée, c'est que la S.C.E.T.A. agisse selon les directives données par la S.N.C.F., ce qui est nécessaire puisque le but de l'opération est précisément d'établir une coordination d'horaires, d'itinéraires et de tarifs entre le chemin de fer et ses affluents.

c) Services touristiques

C'est à la demande de la S.C.E.T.A. elle-même que nous avons limité l'intervention de cette Société. Les services touristiques qui existaient avant la guerre ne pouvaient vivre en effet dans l'ensemble qu'avec des subventions de la S.N.C.F., subventions variables avec la situation du trafic, etc... La S.C.E.T.A. pourrait évidemment, intervenir plus complètement, par exemple, en étant entrepreneur général pour les services touristiques et en prenant, s'il y a lieu, des sous-traitants. Nous n'éviterions d'ailleurs pas le contrôle puisque la S.C.E.T.A. devrait être subventionnée.

Quoi qu'il en soit, la question n'est pas actuelle étant donnée que les services touristiques sont en sommeil. Il semble que le mieux serait de laisser, pour le moment, la formule prévue qui est conforme au désir de la S.C.E.T.A., quitte à la revoir lorsque, après la guerre, nous rééquiperons des services touristiques.

2°- Services de factage et de camionnage

a) Cas général (Projet de contrat N° 6).

L'intervention prévue de la S.C.E.T.A. intéresse principalement des opérations de contrôle. Cela provient de la situation de fait existant.

En règle générale, les services de factage et de camionnage sont déjà attribués à des entrepreneurs qui effectuent les opérations sous leur propre responsabilité et qui équilibrent leur

*Je n'ai pas d'objection
sur ce contrat
Signé : FOURNIER*

*Pas d'objection
sur ce point
Signé : FOURNIER*

*Question à revoir
avec la S.C.E.T.A. : les
services touristiques sont
de type des services pour
lesquels une large
initiative et la plus
grande indépendance
doivent être laissées
Signé : FOURNIER*

budget partie avec les tarifs perçus du Public, partie avec des allocations forfaitaires par colis, payées par la S.N.C.F. (colis postaux et petits colis). Il en résulte que, dès maintenant, l'intervention de la S.N.C.F. est limitée :

- au contrôle de la bonne exécution des services ;
- au contrôle des prix de revient, lorsque l'entreprise demande un relèvement de sa rémunération (tarifs et allocations).

Nous avons délégué à la S.C.E.T.A. des pouvoirs de contrôle correspondants, mais nous avons conservé les pouvoirs de décision tant pour la fixation des tarifs que pour les allocations, ce qui est justifié soit par l'incidence sur le prix de transport total, soit par les engagements de dépenses de la S.N.C.F.

Si on voulait aller plus loin, il faudrait substituer la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants : par exemple, prendre la S.C.E.T.A. comme entrepreneur général qui sous-traiterait, le cas échéant, avec les entrepreneurs actuels.

Aucun texte ne s'oppose réglementairement à cette solution, mais il ne faut pas nous dissimuler que nous rencontrerions, pour la mettre en pratique, de s oppositions extrêmement vives et probablement insurmontables.

Tout d'abord, nous aurions de très vives difficultés avec nos entrepreneurs qui sont parfois très anciens et qui, n'étant pas résiliés pour un motif de mauvais service, pourraient être fondés à nous demander des dommages-intérêts, notamment par le fait que les clauses de non concurrence qu'ils ont souscrites depuis 1934 dans leurs traités, ont diminué leur situation au regard de la coordination et qu'ils n'ont pu les accepter que parce qu'ils assuraient, en compensation, le camionnage du chemin de fer.

D'autre part, l'Administration elle-même s'opposerait vraisemblablement à cette substitution. Nous rappellerons à ce sujet les difficultés qu'elle nous a fait^{es} récemment à l'occasion du traité de correspondance qui se borne pourtant à prévoir l'intervention de la S.C.E.T.A. dans le contrôle des services de correspondance.

Enfin, du point de vue psychologique, cette substitution de la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants, ne manquerait pas d'avoir une réaction extrêmement fâcheuse dans le milieu des entrepreneurs et transporteurs routiers.

La question ne pourra être reprise que lorsque l'intervention de la S.C.E.T.A. dans l'exécution des services de correspondance se sera progressivement développée. La S.C.E.T.A. intervient déjà à Toulouse et à Tarbes où elle a pris la suite de la S.T.A.M. ; elle intervient depuis peu à Bordeaux ; elle va intervenir à Marseille et à St-Stienne où les services étaient déficients ; elle s'installe ainsi progressivement dans tous les points vitaux de nos services de correspondance. Nous verrons

ultérieurement, en raison du fonctionnement de ces services, s'il y a lieu d'aller plus loin.

b) Cas particuliers de Paris (camionnage Ouest) et de Lyon

Ces services sont assurés par la S.N.C.F. Les raisons indiquées plus haut pour limiter l'intervention de la S.C.E.T.A. ne jouent pas ici ; la S.N.C.F. est libre de rétrocéder ses services comme elle l'entend. C'est la raison pour laquelle nous avons pu prévoir une intervention beaucoup plus poussée de la S.C.E.T.A. Nous indiquons, ci-après, les motifs qui justifient les solutions proposées.

Ce contrat est à revoir : les formules retenues sont beaucoup trop complexes. La S.C.E.T.A. doit assurer l'intégralité du service et la centralisation de toutes ses charges
Signé : FOURNIER

Dans le cas de Paris (camionnage Ouest, projet de contrat N° 2), le problème est assez difficile car la S.C.E.T.A. doit continuer à utiliser pour l'exécution des services, d'une part, des agents et des véhicules appartenant à la S.N.C.F., d'autre part, des installations appartenant à la S.N.C.F. On peut estimer qu'à la longue le personnel et le matériel de la S.N.C.F. pourront se substituer au personnel et au matériel de la S.N.C.F. La question des installations sera plus difficile à régler.

Quoi qu'il en soit, la situation de fait actuelle nous a amenés à prévoir, dans un premier stade, une intervention de la S.C.E.T.A. en régie, puisqu'une grosse partie des dépenses doit être prise en charge directement par la S.N.C.F. Mais alors un contrôle est nécessaire. Nous le rendrons aussi large que possible en faisant délibérément confiance à la Filiale. Mais il est nécessaire que ce contrôle soit prévu nettement dans les contrats si nous voulons le faire admettre par la Commission des Marchés du Ministère. Ultérieurement et au fur et à mesure que les moyens de la S.C.E.T.A. augmenteront, il sera probablement possible de mettre sur pied une autre formule qui laisse plus d'autonomie à la S.C.E.T.A.

même observation
Signé : FOURNIER

Dans le cas de Lyon (projet de contrat N° 4), la situation est différente. Seul, le personnel est S.N.C.F. Le contrôle des dépenses est relativement plus facile. Nous avons donc pu aller plus loin et donner à la partie de la rémunération qui est forfaitaire, une importance relative plus grande. La Filiale aura ainsi une grande liberté de gestion.

c) Cas particuliers de Paris (camionnage des régions autres que l'Ouest - projet de contrat N° 3).

La suppression d'une formule de prime ou de pénalisation à celle qui est déjà imposée à S.T.A. et F.T.D. est trop compliquée
Signé : FOURNIER

La formule prévue laisse une grande autonomie à la S.C.E.T.A. qui se substitue entièrement à la S.N.C.F. pour le contrôle des entreprises S.T.A. et F.T.D. Pour aller plus loin, il aurait fallu donner l'entreprise à la S.C.E.T.A. elle-même qui aurait pu, le cas échéant, prendre comme sous-traitants nos anciennes entreprises S.T.A. et F.T.D. Or, nous ne pouvons pas le

faire, car précisément lorsque nous avons refait le contrat des entreprises S.T.A. et F.T.D. si nous avons pu introduire une clause aux termes de laquelle le contrat cessait si la S.N.C.F. reprenait elle-même le service, les entreprises n'ont pas accepté que la même clause joue dans le cas où ce serait la Filiale qui reprendrait le service, et ce jusqu'au 31 décembre 1945.

3° - Autres attributions

Le programme d'action de la Filiale comporte d'autres attributions. Il prévoit que la Filiale interviendra dans les affrètements, dans les groupages, dans les ententes de Coordination. D'autre part, nous avons prévu également l'intervention de la Filiale dans la gestion des bureaux de ville de Paris (projet de contrat N° 5).

La question du groupage n'est pas au point : il est donc difficile de dire dès maintenant dans quelle condition pourra intervenir la Filiale.

Nous avons dû laisser, pour le moment, de côté la question des affrètements il était à craindre, en effet, qu'en raison de la position prise récemment par le Ministère contre leur extension, une intervention de la Filiale ne soit considérée comme traduisant notre intention de les étendre.

C'est pour un motif du même ordre que nous avons estimé opportun de ne pas parler pour le moment de l'intervention de la Filiale dans les ententes de coordination.

Reste la question des Bureaux de Ville de PARIS

Il s'agit de services essentiellement S.N.C.F. qui sont de véritables annexes de gares et pour lesquels il ne paraissait nullement indiqué, à priori, de faire intervenir la Filiale. Si nous avons proposé de le faire, c'est en raison d'une situation de fait : Les Services Extérieurs de la Région Parisienne, gérés par la Région Nord, ont, en effet, dans leurs attributions, le camionnage Ouest, le contrôle des services de camionnage autres que l'Ouest, les Bureaux de Ville. Il était donc opportun de conserver cette unité qui, au total permet de réduire les dépenses d'ensemble. Mais, comme il s'agit d'un service essentiellement S.N.C.F., nous avons limité au strict minimum l'intervention de la Filiale. On peut considérer que la gestion des Bureaux de Ville constitue une exception dans l'activité de la Filiale, et que, dans ce domaine, l'intervention de celle-ci doit être limitée.

.....

*Ces extensions
devront être examinées
plus tard lorsque la
SCETA sera mieux
avisée*

Signé : FOURNIER

*Il ne s'agit aucunement
d'attribuer à la SCETA les bureaux
de ville qui ne concernent
en rien son activité
l'organisation doit
administrative doit
être revue en conséquence*

Signé : FOURNIER

En définitive, et bien que je partage votre manière de voir sur les attributions à donner à la S.C.E.T.A., nous n'avons pas pu aller plus loin pour le moment pour les deux raisons essentielles suivantes :

Tout d'abord pour ne pas donner d'emblée, vis-à-vis de l'extérieur, à la S.C.E.T.A. un rôle de gestion trop important qui manquerait pas de soulever, dans les milieux automobiles, des réactions de crainte, et par suite des oppositions.

Ensuite, parce que, dans certaines des activités même dont s'occupe la S.C.E.T.A., nous sommes tenus par un certain nombre de prescriptions réglementaires qui ne nous permettent pas de la substituer aux entreprises existantes.

A ce sujet, la situation se présente beaucoup plus favorablement pour la S.T.E.F. et la S.G.W.

Pour la S.G.W., par exemple, son activité s'appuie sur des textes réglementaires formels qui lui ont donné plein pouvoir de gérer les wagons, alors que la S.C.E.T.A. n'a aucun pouvoir pour gérer les services de remplacement qui sont affectés par le Ministre dans les plans de transports.

Pour la S.T.E.F., nous avons fusionné les sociétés qui avaient un monopole de fait, de telle sorte que l'action de la société unifiée a pu s'étendre, sans heurt, sur l'ensemble du territoire, encore que nous ayons eu quelques difficultés lorsqu'il s'est agi de prendre les wagons C.T.M.

Enfin, aussi bien pour la S.G.W. que pour la S.T.E.F., il n'y a pas de subventions de la S.N.C.F., la S.G.W. travaille d'une façon financièrement indépendante, la S.T.E.F. laisse une partie de ses recettes à la S.N.C.F.

La S.C.E.T.A. au contraire, ne peut fonctionner qu'avec les subventions de la S.N.C.F. étant donné qu'elle exécute un certain nombre de services déficitaires, et qu'elle fait pour notre compte des travaux de contrôle en nous évitant des dépenses ; il est indispensable, dans ces conditions, que l'on prévoit, en contrepartie de ces subventions dans les contrats à passer avec elle, un contrôle de la S.N.C.F., sinon, nous appellerions des observations devant la commission des marchés.

Mais, il reste bien entendu que notre intention est de faire une très large confiance à la filiale et que nous ne voulons pas, dans l'application des clauses du contrat, faire un contrôle étroit qui créerait, en définitive, des doubles-emplois. Nous pensons, dès maintenant, lui laisser une très large autonomie et nous espérons bien que, dans l'avenir, au fur et à mesure que la filiale se sera plus largement installée, nous pourrons développer son action sans soulever des réactions que l'on risque de voir si nous opérons dès aujourd'hui d'une façon très brutale.

.....

Au total, d'une façon immédiate et en plus des services routiers de voyageurs affluents, je ne vois guère que les services du tourisme pour lesquels on pourrait prévoir une formule plus large que celle prévue, mais, comme il est exposé ci-dessus, c'est à la demande la S.C.E.T.A. que nous avons prévu une simple formule de contrôle. On peut la modifier si vous le désirez ; la question n'est toutefois pas actuelle puisque les services de tourisme sont actuellement en sommeil.

Votre respectueux et dévoué.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

Signé LE BESNERAIS

*Je dirais aux
cohabitants, soient-ils dans le
des indigènes. Je comprends parfaitement
que des batiments soient inévitablement
à l'origine et que des formules définitives
ne puissent être, dès l'abord, mises en état.
Mais je veux que l'on s'occupe vers elles plus
franchement et plus nettement*

Signé : FOURNIER

*Non ouï-essentel. Je l'ai déjà indiqué, est de ne
pas avoir une superposition de services entre la SCETA, qui
n'est qu'un détachement de la SHCF et des services qui
auront eues contrôles dans le détail cette société*

Signé : FOURNIER

4226

Monsieur le Directeur Général,

Vous voudrez bien trouver, ci-joint, une note répondant aux observations faites par M. le Président FOURNIER à propos du dossier des différents contrats à passer avec la S.C.E.T.A.

M. le Président trouve que l'on doit étendre le rôle de gestion ~~de la filiale~~ en ne nous réservant qu'un contrôle supérieur sur l'ensemble de l'activité de la Société. Nous sommes tout à fait d'accord sur cette manière de voir générale qui nous a animée dans nos idées de constitution de la S.C.E.T.A.. Si nous n'avons pu aller aussi loin que nous l'aurions désiré, c'est pour deux raisons :

Tout d'abord pour ne pas donner d'emblée, vis-à-vis de l'extérieur, à la S.C.E.T.A. un rôle de gestion trop important qui ne manquerait pas de soulever dans les milieux automobiles des réactions de crainte et, par suite, des oppositions.

Ensuite, parce que dans les activités mêmes dont s'occupe la S.C.E.T.A., nous sommes tenus par un certain nombre de prescriptions réglementaires qui ne nous permettent pas de la substituer aux entreprises existantes ; c'est le cas des services de remplacement.

M. le Président fait la comparaison avec la S.T.E.F. et la S.G.W.. Mais pour ces deux sociétés, la situation se présente beaucoup plus favorablement.

Pour la S.G.W., par exemple, son activité s'appuie sur des textes réglementaires formels, qui lui ont donné plein pouvoir de gérer les wagons, alors que la S.C.E.T.A. n'a aucun pouvoir pour gérer des Services de remplacement de trains qui sont affectés par le Ministre à des plans de transport.

Pour la S.T.E.F., nous avons fusionné des sociétés qui avaient un monopole de fait, de telle sorte que l'action de la société unifiée ~~ne~~ ^{peut} s'étendre sans heurt sur l'ensemble du territoire, encore que nous ayons eu quelques difficultés lorsqu'il s'est agi de reprendre les wagons C.T.F.

Enfin, aussi bien pour la S.G.W. que pour la S.T.E.F., il n'y

a pas de subvention de la S.N.C.F., la S.G.W. travaille d'une façon financièrement indépendante, la S.T.E.F. laisse une partie de ses recettes à la S.N.C.F.

La S.C.T.E.A. au contraire ne peut fonctionner qu'avec des subventions de la S.N.C.F., étant donné qu'elle exécute un certain nombre de services déficitaires ou qu'elle fait pour notre compte des travaux de contrôle en nous évitant des dépenses; il est indispensable dans ces conditions que l'on prévoit en contre-partie de ces subventions dans le contrat à passer avec elle, un contrôle de la S.N.C.F., sinon nous appellerions des observations devant la Commission des Marchés..

Mais il reste bien entendu que notre intention est de faire une très large confiance à la filiale et que nous ne voulons pas, dans l'application des clauses du contrat, faire un contrôle étroit qui créerait en définitive des doubles emplois. Nous pensons, dès maintenant, lui laisser une très large autonomie et nous espérons bien que dans l'avenir, au fur et à mesure que la filiale se sera plus largement installée, nous pourrions développer son action, sans soulever des réactions que nous risquerions de voir si nous opérons dès aujourd'hui d'une façon très brutale.

Au total, d'une façon immédiate, je ne vois guère que les Services du Tourisme pour lesquels on aurait pu prévoir, si M. le Président le désire, une formule plus large. Comme il est exposé dans la note jointe, c'est à la demande de la S.C.E.T.A. que nous avons prévu une simple formule de contrôle. On peut la modifier si vous le désirez; la question n'est d'ailleurs pas actuelle, puisque les Services du Tourisme ne fonctionnent pas pour le moment.

Le Directeur du Service Commercial,

Signé : BOYAUX

N O T E

au sujet des Remarques de Monsieur le Président
concernant les contrats à passer avec la S.C.E.T.A.

Monsieur le Président désire que nous déléguions des pouvoirs plus étendus à la S.C.E.T.A. dans les activités où elle doit intervenir comme mandataire de la S.N.C.F. et que nous ne nous réservions qu'un contrôle supérieur sur l'ensemble de l'activité de la Société. Il indique que nous avons trouvé pour la S.T.E.F. et pour la S.G.W. des formules qui donnent satisfaction en accordant à ces deux Sociétés une grande liberté de gestion. Il pense que des formules analogues pourraient être recherchées pour notre Filiale Automobile.

Il faut observer tout d'abord que l'activité de la S.T.E.F. et de la S.G.W. visées par M. le Président ne présente, vis-à-vis du chemin de fer qu'un aspect unique et simple et n'entraîne pas de subvention de la S.N.C.F. Il a donc pu être relativement facile de trouver des formules simples qui assurent une très grande autonomie des deux Sociétés considérées.

La situation n'est pas la même dans le cas de la S.C.E.T.A. dont les activités sont très différentes : c'est déjà une raison qui rend difficile la mise au point de formules analogues. Mais il y a d'autres raisons qui ne permettent pas, pour certaines de ces activités, de traiter la S.C.E.T.A. comme ces deux Sociétés.

A ce sujet, nous allons passer en revue ces différentes activités.

1° - Services de voyageurs (projet de contrat n° 1)

a) Services de remplacement

Nous avons proposé de déléguer à la S.C.E.T.A. le contrôle de ces services. On ne peut pas aller au delà pour les raisons suivantes :

1° - la S.C.E.T.A. ne peut pas intervenir dans l'exploitation de ces Services. Les exploitants sont, en effet, désignés par les plans de transport départementaux arrêtés par le Ministre. Ils sont libres de leur exploitation et notre contrôle ne trouve une justification de fait que dans le cas où ces services font appel à la garantie de la S.N.C.F.

2° - la S.C.E.T.A. peut se substituer à la S.N.C.F. pour le contrôle du prix de revient des services garantis. Par contre, elle ne peut pas se substituer dans les questions purement financières. En effet, aux termes des dispositions réglementaires, c'est la S.N.C.F. qui doit garantir le service; elle ne peut d'ailleurs que couvrir le déficit et ne participe aux bénéfices que sous la forme de récupération des déficits antérieurs.

b) Services affluents

Dans ce domaine, nous avons laissé une très large initiative à la S.C.E.T.A. qui choisit les services affluents avec lesquels elle traite et qui règle toutes les modalités financières utiles avec ces services. La seule restriction que nous ayons apportée, c'est que la S.C.E.T.A. agisse selon les directives données par la S.N.C.F., ce qui est nécessaire puisque le but de l'opération est précisément d'établir une coordination d'horaires, d'itinéraires et de tarifs entre le chemin de fer et ses affluents.

c) Services touristiques

C'est à la demande de la S.C.E.T.A. elle-même que nous avons limité l'intervention de cette Société. Les services touristiques qui existaient avant la guerre ne pouvaient vivre en effet dans l'ensemble qu'avec des subventions de la S.N.C.F., subventions variables avec la situation du trafic, etc La S.C.E.T.A. pourrait, évidemment, intervenir plus complètement, par exemple en étant entrepreneur général pour les services touristiques et en prenant, s'il y a lieu, des sous-traitants. Nous n'éviterions d'ailleurs pas le contrôle puisque la S.C.E.T.A. devrait être subventionnée.

Quoi qu'il en soit, la question n'est pas actuelle étant donné que les services touristiques sont en sommeil. Il semble que le mieux serait de laisser, pour le moment, la formule prévue qui est conforme au désir de la S.C.E.T.A., quitte à la revoir lorsque, après la guerre, nous rééquiperons des services touristiques.

2° - Services de factage et de camionnage

a) Cas général (Projet de contrat n° 6)

L'intervention prévue de la S.C.E.T.A. intéresse principalement des opérations de contrôle. Cela provient de la situation de fait existant.

En règle générale, les services de factage et de camionnage sont déjà attribués à des entrepreneurs qui effectuent les opérations sous leur propre responsabilité et qui équilibrent leur budget partie avec les tarifs perçus du Public, partie avec des allocations forfaitaires par colis, payées par la S.N.C.F. (colis postaux et petits colis). Il en résulte que, dès maintenant, l'intervention de la S.N.C.F. est limitée :

- au contrôle de la bonne exécution des services;
- au contrôle des prix de revient, lorsque l'entreprise demande un relèvement de sa rémunération (tarifs et allocations).

Nous avons délégué à la S.C.E.T.A. des pouvoirs de contrôle correspondants, mais nous avons conservé les pouvoirs de décision tant pour la fixation des tarifs que pour les allocations, ce qui est justifié soit par l'incidence sur le prix de transport total, soit par les engagements de dépenses de la S.N.C.F.

Si on voulait aller plus loin, il faudrait substituer la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants : par exemple, prendre la S.C.E.T.A. comme entrepreneur général qui sous traiterait, le cas échéant, avec entrepreneurs actuels.

Aucun texte ne s'oppose réglementairement à cette solution, mais il ne faut pas nous dissimuler que nous rencontrerions, pour la mettre en pratique, des oppositions extrêmement vives et probablement insurmontables.

Tout d'abord, nous aurions de très vives difficultés avec nos entrepreneurs qui sont parfois très anciens et qui, n'étant pas résiliés pour un motif de mauvais service, pourraient être fondés à nous demander des dommages-intérêts, notamment par le fait que les clauses de non concurrence qu'ils ont souscrites depuis 1934 dans leurs traités, ont diminué leur situation au regard de la coordination et qu'ils n'ont pu les accepter que parce qu'ils assuraient, en compensation, le camionnage du chemin de fer.

D'autre part, l'Administration elle-même s'opposerait vraisemblablement à cette substitution. Nous rappellerons à ce sujet les difficultés qu'elle nous a fait récemment à l'occasion du traité de correspondance qui se borne pourtant à prévoir l'intervention de la S.C.E.T.A. dans le contrôle des services de correspondance.

Enfin, du point de vue psychologique, cette substitution de la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants, ne manquerait pas d'avoir une réaction extrêmement fâcheuse dans le milieu des entrepreneurs et transporteurs routiers.

La question ne pourra être reprise que lorsque l'intervention de la S.C.E.T.A. dans l'exécution des services de correspondance se sera progressivement développée. La S.C.E.T.A. intervient déjà à Toulouse et à Tarbes où elle a pris la suite de la S.T.A.M.; elle intervient depuis peu à Bordeaux; elle va intervenir à Marseille et à St-Etienne où les services étaient déficients; elle s'installe ainsi progressivement dans tous les points vitaux de nos services de correspondance. Nous verrons ultérieurement, en raison du fonctionnement de ces services, s'il y a lieu d'aller plus loin.

b) Cas particuliers de Paris (camionnage Ouest) et de Lyon

Ces services sont assurés par la S.N.C.F. Les raisons indiquées plus haut pour limiter l'intervention de la S.C.E.T.A. ne jouent pas ici; la S.N.C.F. est libre de rétrocéder ses services comme elle l'entend. C'est la raison pour laquelle nous avons pu prévoir une intervention beaucoup plus poussée de la S.C.E.T.A. Nous indiquons, ci-après, les motifs qui justifient les solutions proposées.

Dans le cas de Paris (camionnage Ouest, projet de contrat n° 2), le problème est assez difficile car la S.C.E.T.A. doit continuer à utiliser pour l'exécution des services, d'une part, des agents et des véhicules appartenant à la S.N.C.F., d'autre part, des installations appartenant à la S.N.C.F. On peut estimer qu'à la longue le personnel et le matériel S.C.E.T.A. pourront se substituer au personnel et au matériel de la S.N.C.F. La question des installations sera plus difficile à régler.

Quoi qu'il en soit, la situation de fait actuelle nous a amenés à prévoir, dans un premier stade, une intervention de la S.C.E.T.A. en régie, puis qu'une grosse partie des dépenses doit être prise en charge directement par la S.N.C.F. Mais alors un contrôle est nécessaire. Nous le rendrons aussi large que possible en faisant délibérément confiance à la Filiale. Mais il est nécessaire que ce contrôle soit prévu nettement dans les contrats si nous voulons le faire admettre par la Commission des Marchés du Ministère. Ultérieurement et au fur et à mesure que les moyens de la S.C.E.T.A. augmenteront, il sera probablement possible de mettre sur pied une autre formule qui laisse plus d'autonomie à la S.C.E.T.A.

Dans le cas de Lyon (projet de contrat n° 4), la situation est différente. Seul, le personnel est S.N.C.F. Le contrôle des dépenses est relativement plus facile. Nous avons donc pu aller plus loin et donner à la partie de la rémunération qui est forfaitaire, une importance plus grande. La Filiale aura ainsi une grande liberté de gestion.

c) Cas particuliers de Paris (camionnage des régions autres que l'Ouest - projet de contrat n° 3)

La formule prévue laisse une grande autonomie à la S.C.E.T.A. qui se substitue entièrement à la S.N.C.F. pour le contrôle des entreprises S.T.A. et F.T.D. Pour aller plus loin, il aurait fallu donner l'entreprise à la S.C.E.T.A. elle-même qui aurait pu, le cas échéant, prendre comme sous-traitants nos anciennes entreprises S.T.A. et F.T.D. Or, nous ne pouvons pas le faire, car précisément lorsque nous avons refait le contrat des entreprises S.T.A. et F.T.D. si nous avons pu introduire une clause aux termes de laquelle le contrat cessait si la S.N.C.F. reprenait elle-même le service, les entreprises n'ont pas accepté que la même clause joue dans le cas où ce serait la Filiale qui reprendrait le service, et ce jusqu'au 31 décembre 1945.

3° - Autres attributions

Le programme d'action de la Filiale comporte d'autres attributions. Il prévoit que la Filiale interviendra dans les affrètements, dans les groupages, dans les ententes de Coordination. D'autre part, nous avons prévu également l'intervention de la Filiale dans la gestion des bureaux de ville de Paris (projet de contrat n° 5).

La question du groupage n'est pas au point : il est donc difficile de dire dès maintenant dans quelle condition pourra intervenir la Filiale.

Nous avons dû laisser, pour le moment, de côté la question des affrètements il était à craindre, en effet, qu'en raison de la position prise récemment par le Ministère contre leur extension, une intervention de la Filiale ne soit considérée comme traduisant notre intention de les étendre.

C'est pour un motif du même ordre que nous avons estimé opportun de ne pas parler pour le moment de l'intervention de la Filiale dans les ententes de coordination.

Reste la question des Bureaux de Ville de PARIS

Il s'agit de services essentiellement S.N.C.F. qui sont de véritables annexes de gares et pour lesquels il ne paraissait nullement indiqué, à priori, de faire intervenir la Filiale. Si nous avons proposé de le faire, c'est en raison d'une situation de fait : les Services Extérieurs de la Région Parisienne, gérés par la Région Nord, ont, en effet, dans leurs attributions, le camionnage Ouest, le contrôle des services de camionnage autres que l'Ouest, les Bureaux de Ville. Il était donc opportun de conserver cette unité qui, au total, permet de réduire les dépenses d'ensemble. Mais, comme il s'agit d'un service essentiellement S.N.C.F., nous avons limité au strict minimum l'intervention de la Filiale. On peut considérer que la gestion des Bureaux de Ville constitue une exception dans l'activité de la Filiale, et que, dans ce domaine, l'intervention de celle-ci doit être limitée.

28 Août 1942

28 AOUT 1942 F
29 AOUT 1942

argues S^{co} COMMERCIAL 7
M. au Palais
Ly

NOTE

pour Monsieur LE BESNERAIS.

UNION DES CHAMBRAS DE COMMERCE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GENERALE	
3 SEPT 1942	
Dossier D 9241 / 44	Pièce N° 102

S.N.C.F.
SERVICE COMMERCIAL32436
31 AOUT 1942

Sans entrer dans le détail des différents contrats contenus dans le dossier, l'impression générale qui se dégage de leur examen fait ressortir l'insuffisance de la décentralisation qui a été envisagée.

La S.C.E.T.A. apparaît comme un organisme de contrôle, d'inspection, d'étude; elle fait des enquêtes et elle donne des avis mais elle ne gère pas. Elle n'a, en fait, aucune responsabilité dans la marche du service. Si tel devait être son rôle il semble qu'il eût été suffisant de renforcer un service de contrôle au lieu de créer une société nouvelle.

D'autre part, cette conception conduit à une superposition de services: la S.C.E.T.A. contrôle les organismes d'exécution et elle est elle-même contrôlée par le Service Commercial.

Je désirerais que cette question soit revue en étendant le rôle de gestion de la S.C.E.T.A., en lui déléguant des pouvoirs plus étendus et en ne nous réservant qu'un contrôle supérieur sur l'ensemble de l'activité de la Société.

Nous avons trouvé pour la S.T.E.F. et pour la S.G.V., dont l'activité est encore plus directement liée au chemin de fer lui-même, des formules qui donnent satisfaction en accordant à ces deux Sociétés une grande liberté de gestion; je pense que des formules analogues pourraient être recherchées pour notre filiale automobile.

Voulez-vous revoir la question dans ce sens.

Hourcade

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

jb.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

D. 922/1.44

le

17 Juillet

19 42



Monsieur le Président,

Je vous ai soumis le programme d'action de notre Filiale Automobile la S.C.E.T.A. et vous avez bien voulu l'approuver sous certaines réserves.

J'ai fait, depuis, mettre au point par mes Services la question des contrats à passer avec notre Filiale.

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint, en minute, le dossier de présentation de ces contrats au Conseil.

Si ce dossier ne soulève pas d'objection de votre part, je ferai procéder au tirage définitif des documents en vue de leur présentation à la prochaine séance du Conseil.

Votre respectueux et dévoué,
Le Directeur Général,

Minute

11 JUIL 1942

juillet

42

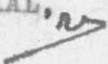
Monsieur le Directeur Général

4e

5928

J'ai l'honneur de soumettre à votre appro-
bation en minute le dossier de présentation au
Conseil des contrats à passer avec la S.C.E.T.A.

Ces contrats ont été établis en accord avec
MM. AURENCE, OLIVIER et GUIBERT.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL, 

Signé : BOYAUX

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 278.448 B Vu par le Directeur

RÉGION DU NORD

du Service Commercial

EXPLOITATION

Paris, le

DIVISION COMMERCIALE

18, Rue de Dunkerque
PARIS - X^e

Tél. : TRUDAINE
99.40, 99.41, 99.42, 99.43

Inter 33

Adresse Télégraphique
NAFERNORD

S. N. C. F.	
SERVICE COMMERCIAL	
04758	30 JAN 1942
Don	
C	

Monsieur le Directeur
du Service Commercial

N. R. : n°

V. R. :

J'ai l'honneur de vous retourner
ci-joint, les Notes sur la filiale,
que vous avez bien voulu me communi-
quer, après avoir pris note des
apostilles de M. le Président FOURNIER.

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Division Commerciale

B. Fournier

Gare d

Paris à la Frontière d'Italie
par Dijon, Lyon et Marseille.
(suite).

82	Lyon - Saint-Clair		
83	Lyon - Brotteaux	2653	
84	Lyon - Part. Dieu	721	
88	Lyon - Guillotière	3811	
87	Lyon - Perrache N°1	8.423	1238
81	Collonges - Fontaines		
85	Ile-Barbe	3747	
86	Lyon - Vaise	6.846	3099
87	Lyon - Perrache N°1		
88	Lyon - Guillotière	1238	
89	Saints Fons	4564	
90	Feyzin	4561	
91	Serezin	5140	
92	Cernay	1983	
93	Chasse	21.088	3602
93	Chasse		
94	Estressin	8023	
95	Viennue	2379	
96	Vaugris	5207	
97	Les Roches-de-Condrieu	6606	
98	Clonas	4057	
99	Le Péage-de-Roussillon	5148	
100	Salaise	3932	
101	St-Rambert-d'Albon	39.783	4434

101 St-Rambert-d'Albon

Juillet 1942

Observations de M^r Berthelot

~~et de M^r L. Prudent~~

89

Classified No 115

126406
178818

52412

126406
133379
144122
147360
156063
165020
171788
178411
178818

338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue

6973-
7844-
6137-
8723-
9137-
6562-
6631-
405-

48764
76196

128608
121635
113791
107654
98931
89794
83232
76601
76196

12112
12112
12112
12112
12112
12112
12112
12112
12112

338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue

4328-
4040-
3815-
2118-
6274-
6857-

47558
48764

76196
71868
67828
64013
61895
55621
48764

47558
72310

70235
94985

47558
51146
57073
59350
63165
65504
69425
72310

338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue
338 B de Longue-Rue

3588-
5927-
2277-
3815-
2339-
3921-
2885-

66246
70235

94985
91397
85470
83193
79378
77039
73118
70235

M. Delamare

Me ferais de cette affaire un
sujet de la semaine prochaine
pour une date se dit-on et ?

Pourquoi en une date également en
un et guibet de l'étude q'il soit
entièrement dans 2 départements pour
des agents postels (mit à une lettre
à M. Pignatelli).

26/9

R

Se rapproche de la date
M. B. P.
me ferais
26/9/42

S.N.C.F.

15 Septembre 1942

Le Directeur Général Adjoint. C. F.

D. 92251/44

Objet : Contrôle des
services
automobiles



NOTE

pour le Service du Budget



M. Borel
m. w. parler
7

La S.N.C.F. passe avec la S.C.E.T.A. un certain nombre de contrats en vue de confier à cette filiale la gestion ou le contrôle de certains services automobiles intéressant l'exploitation.

Le désir de M. le Président est que la S.N.C.F. délègue le maximum de services à la S.C.E.T.A. et lui fasse la plus large confiance.

Or, l'examen des effectifs qui subsisteraient dans les Régions au titre des sections M5, C5 et C6, ne semble pas suffisamment comprimé eu égard au rôle que doit désormais jouer la S.C.E.T.A.

Je vous prie, en liaison avec les Services P et C, de vérifier que, dans l'organisation nouvelle, ne subsiste aucun double emploi entre la S.C.E.T.A. et, soit le Service Central C, soit les Services Régionaux.

Il conviendra, d'autre part, de comparer les effectifs totaux (Service Central et Services Régionaux) qui s'occupaient des services automobiles dans l'ancienne situation et les effectifs totaux (S.C.E.T.A., Service Central et Services Régionaux) dans la situation nouvelle.

Il est entendu que, pour le dernier trimestre 1942, nous partons des effectifs dont il est fait état dans la note du 12 Septembre du Service Central C mais, à l'appui de votre rapport, des propositions révisées devront être faites à la Direction Générale pour application du 1^{er} Janvier 1943.

Le Directeur Général Adjoint,

Signé : BERTHELOT

Copie aux Services P et C.

3 SEPT. 1942

F

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

jb.

le 12 septembre

19 42

SERVICE COMMERCIAL

54, Boulevard Haussmann

PARIS - IX^e

Tél. : TRinité 76.00

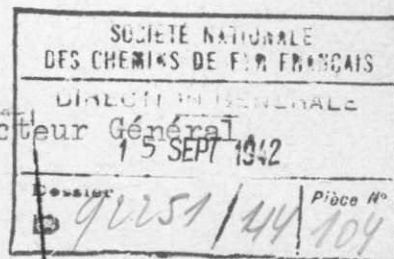
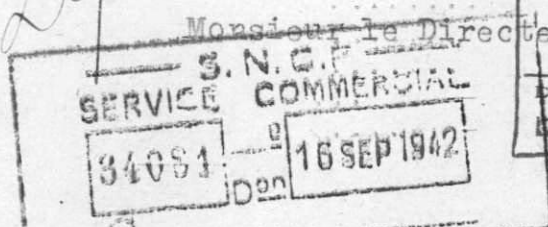
R. C. Seine 276.448 B

4^e DIVISION

Réf. :

S^c COMMERCIAL

Reçu n° 11/43



Pour répondre aux annotations que M. Berthelot et vous-même avez portées sur ma note du 1^{er} septembre concernant les contrats de la S.C.E.T.A., je vous indique ci-dessous les conséquences de la création de notre filiale sur les effectifs et l'organisation des services régionaux.

a) Sections M5 (Coordination voyageurs)

	Cadre avant l'intervention de la SCETA	Cadre après l'intervention de la SCETA	différence
	-----	-----	-----
EST.....	7	3	4
NORD.....	4	3	1
OUEST.....	5	3	2
SUD-OUEST.....	6	3	3
SUD-EST.....	15	10	5
	-----	-----	-----
Total	37	22	15

La Région du Sud-Est compte, en outre, dans ses arrondissements un nombre limité de spécialistes (5 au total) chargés du contrôle des services routiers. Ces agents ont déjà été mutés à la S.C.E.T.A.; leurs emplois seront supprimés.

b) Sections C5 (Coordination Marchandises)

Pour le moment l'intervention de la filiale n'intéressera pas les questions suivies par ces sections. Aucune modification n'est donc à apporter à leurs effectifs.

Les cartes sont ne sont donc
pas réunies, le fruit, en regard
de confiance par la SCETA-
Paris et la SCETA-
14/9

c) Sections C6 (Services Extérieurs)

	Cadre avant l'intervention de la SCETA -----	Cadre après l'intervention de la SCETA -----	différences -----
EST.....	5	4	1
NORD.....	5	4	1
OUEST.....	6	5	1
SUD-OUEST...	11	9	2
SUD-EST.....	8	7	1
	-----	-----	-----
Total.....	35	29	6

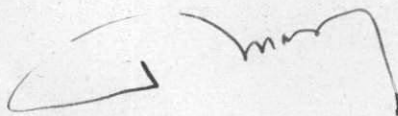
Ainsi que je vous l'ai indiqué de vive voix, il ne m'a pas paru utile de donner des précisions aussi détaillées dans la note ci-jointe adressée à M. le Président, la question qui se pose étant l'approbation des contrats de la S.C.E.T.A. dont la forme me paraît devoir être conservée pour les motifs qui sont indiqués dans la note.

Pour ce qui concerne les effectifs, je pense qu'on pourra ultérieurement obtenir une réduction plus forte du cadre des services extérieurs bien qu'il faille observer, d'une part, que le contrôle de la S.C.E.T.A. s'exerce sur un nombre relativement limité de services de correspondance (150 sur 3.000 environ) et d'autre part, que nous nous proposons de faire effectuer par la S.C.E.T.A. un contrôle beaucoup plus développé que celui qu'assurent jusqu'ici les Régions.....

Vous avez constaté vous-même combien ce contrôle était insuffisant et M. le Président a été amené à faire, à ce sujet, des observations.

Cette question d'effectifs ne manquera pas d'être suivie et, après quelque temps de fonctionnement de notre filiale, nous pourrons nous rendre compte dans quelle mesure un effort supplémentaire peut être réalisé.

Le Directeur du Service Commercial,



- 2 SEPT. 1942

- 2 SEP 1942

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE COMMERCIAL

54, Boulevard Haussmann

PARIS - IX.

Tél. : TRinité 76.00

R. C. Seine 276.448 B

* DIVISION

Réf. : 4.726

Le

1er Septembre 19 42

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION GÉNÉRALE

3 SEPT 1942

Dossier

92257/44

Pièce N°

103



Monsieur le Directeur Général,

Vous voudrez bien trouver, ci-joint, une note répondant aux observations faites par M. le Président FOURNIER à propos du dossier des différents contrats à passer avec la S.C.E.T.A.

M. le Président trouve que l'on doit étendre le rôle de gestion des filiales en ne nous réservant qu'un contrôle supérieur sur l'ensemble de l'activité de la Société. Nous sommes tout à fait d'accord sur cette manière de voir générale qui nous a animée dans nos idées de constitution de la S.C.E.T.A.. Si nous n'avons pu aller aussi loin que nous l'aurions désiré, c'est pour deux raisons :

Tout d'abord pour ne pas donner d'emblée, vis-à-vis de l'extérieur, à la S.C.E.T.A. un rôle de gestion trop important qui ne manquerait pas de soulever dans les milieux automobiles des réactions de crainte et, par suite, des oppositions.

Ensuite, parce que dans les activités mêmes dont s'occupe la S.C.E.T.A., nous sommes tenus par un certain nombre de prescriptions réglementaires qui ne nous permettent pas de la substituer aux entreprises existantes ; c'est le cas des services de remplacement.

M. le Président fait la comparaison avec la S.T.E.F. et la S.G.W.. Mais pour ces deux sociétés, la situation se présente beaucoup plus favorablement.

Pour la S.G.W., par exemple, son activité s'appuie sur des textes réglementaires formels, qui lui ont donné plein pouvoir de gérer les wagons, alors que la S.C.E.T.A. n'a aucun pouvoir pour gérer des Services de remplacement de trains qui sont affectés par le Ministre à des plans de transport.

Pour la S.T.E.F., nous avons fusionné des sociétés qui avaient un monopole de fait, de telle sorte que l'action de la société unifiée a pu s'étendre sans heurt sur l'ensemble du territoire, encore que nous ayons eu quelques difficultés lorsqu'il s'est agi de reprendre les wagons C.T.F.

Enfin, aussi bien pour la S.G.W. que pour la S.T.E.F., il n'y

....

*M. le Dir. le Général
M. le Président ne demande certainement pas que la S.C.E.T.A. soit une exploitation directe : il s'agit d'exploiter les lignes de chemin de fer. Ce qui est nouveau est qu'il y ait transfert de certains actifs de la S.C.E.T.A. à la S.T.E.F. et que la S.C.E.T.A. ne soit plus qu'un organe de gestion. Il faut donc que la S.C.E.T.A. ait un contrôle sur les entreprises qui s'occupent de la gestion des trains et des wagons. Il faut aussi que la S.C.E.T.A. ait un contrôle sur les entreprises qui s'occupent de la gestion des trains et des wagons. Il faut aussi que la S.C.E.T.A. ait un contrôle sur les entreprises qui s'occupent de la gestion des trains et des wagons.*

a pas de subvention de la S.N.C.F., la S.G.W. travaille d'une façon financièrement indépendante, la S.T.E.F. laisse une partie de ses recettes à la S.N.C.F.

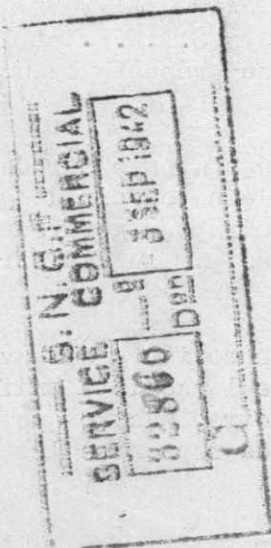
La S.C.T.E.A. au contraire ne peut fonctionner qu'avec des subventions de la S.N.C.F., étant donné qu'elle exécute un certain nombre de services déficitaires ou qu'elle fait pour notre compte des travaux de contrôle en nous évitant des dépenses; il est indispensable dans ces conditions que l'on prévoit en contre-partie de ces subventions dans le contrat à passer avec elle, un contrôle de la S.N.C.F., sinon nous appellerions des observations devant la Commission des Marchés .

Mais il reste bien entendu que notre intention est de faire une très large confiance à la filiale et que nous ne voulons pas, dans l'application des clauses du contrat, faire un contrôle étroit qui créerait en définitive des doubles emplois . Nous pensons, dès maintenant, lui laisser une très large autonomie et nous espérons bien que dans l'avenir, au fur et à mesure que la filiale se sera plus largement installée, nous pourrions développer son action, sans soulever des réactions que nous risquerions de voir si nous opérions dès aujourd'hui d'une façon très brutale .

Au total, d'une façon immédiate, je ne vois guère que les Services du Tourisme pour lesquels on aurait pu prévoir, si M. le Président le désire, une formule plus large . Comme il est exposé dans la note jointe, c'est à la demande de la S.C.E.T.A. que nous avons prévu une simple formule de contrôle. On peut la modifier si vous le désirez; la question n'est d'ailleurs pas actuelle, puisque les Services du Tourisme ne fonctionnent pas pour le moment .

Le Directeur du Service Commercial,

Payen



N O T E

au sujet des Remarques de Monsieur le Président
concernant les contrats à passer avec la S.C.E.T.A.

Monsieur le Président désire que nous déléguions des pouvoirs plus étendus à la S.C.E.T.A. dans les activités où elle doit intervenir comme mandataire de la S.N.C.F. et que nous ne nous réservions qu'un contrôle supérieur sur l'ensemble de l'activité de la Société. Il indique que nous avons trouvé pour la S.T.E.F. et pour la S.G.W. des formules qui donnent satisfaction en accordant à ces deux Sociétés une grande liberté de gestion. Il pense que des formules analogues pourraient être recherchées pour notre Filiale Automobile.

Il faut observer tout d'abord que l'activité de la S.T.E.F. et de la S.G.W. visée par M. le Président ne présente, vis-à-vis du chemin de fer qu'un aspect unique et simple et n'entraîne pas de subvention de la S.N.C.F. Il a donc pu être relativement facile de trouver des formules simples qui assurent une très grande autonomie des deux Sociétés considérées.

La situation n'est pas la même dans le cas de la S.C.E.T.A. dont les activités sont très différentes : c'est déjà une raison qui rend difficile la mise au point de formules analogues. Mais il y a d'autres raisons qui ne permettent pas, pour certaines de ces activités, de traiter la S.C.E.T.A. comme ces deux Sociétés.

A ce sujet, nous allons passer en revue ces différentes activités.

1° - Services de voyageurs (projet de contrat n° 1)

a) Services de remplacement

Nous avons proposé de déléguer à la S.C.E.T.A. le contrôle de ces services. On ne peut pas aller au delà pour les raisons suivantes :

1° - la S.C.E.T.A. ne peut pas intervenir dans l'exploitation de ces Services. Les exploitants sont, en effet, désignés par les plans de transport départementaux arrêtés par le Ministre. Ils sont libres de leur exploitation et notre contrôle ne trouve une justification de fait que dans le cas où ces services font appel à la garantie de la S.N.C.F.

2° - la S.C.E.T.A. peut se substituer à la S.N.C.F. pour le contrôle du prix de revient des services garantis. Par contre, elle ne peut pas se substituer dans les questions purement financières. En effet, aux termes des dispositions réglementaires, c'est la S.N.C.F. qui doit garantir le service; elle ne peut d'ailleurs que couvrir le déficit et ne participe aux bénéfices que sous la forme de récupération des déficits antérieurs.

b) Services affluents

Dans ce domaine, nous avons laissé une très large initiative à la S.C.E.T.A. qui choisit les services affluents avec lesquels elle traite et qui règle toutes les modalités financières utiles avec ces services. La seule restriction que nous ayons apportée, c'est que la S.C.E.T.A. agisse selon les directives données par la S.N.C.F., ce qui est nécessaire puisque le but de l'opération est précisément d'établir une coordination d'horaires, d'itinéraires et de tarifs entre le chemin de fer et ses affluents.

c) Services touristiques

C'est à la demande de la S.C.E.T.A. elle-même que nous avons limité l'intervention de cette Société. Les services touristiques qui existaient avant la guerre ne pouvaient vivre en effet dans l'ensemble qu'avec des subventions de la S.N.C.F., subventions variables avec la situation du trafic, etc La S.C.E.T.A. pourrait, évidemment, intervenir plus complètement, par exemple en étant entrepreneur général pour les services touristiques et en prenant, s'il y a lieu, des sous-traitants. Nous n'éviterions d'ailleurs pas le contrôle puisque la S.C.E.T.A. devrait être subventionnée.

Quoi qu'il en soit, la question n'est pas actuelle étant donné que les services touristiques sont en sommeil. Il semble que le mieux serait de laisser, pour le moment, la formule prévue qui est conforme au désir de la S.C.E.T.A., quitte à la revoir lorsque, après la guerre, nous rééquiperons des services touristiques.

2° - Services de factage et de camionnage

a) Cas général (Projet de contrat n° 6)

L'intervention prévue de la S.C.E.T.A. intéresse principalement des opérations de contrôle. Cela provient de la situation de fait existant.

En règle générale, les services de factage et de camionnage sont déjà attribués à des entrepreneurs qui effectuent les opérations sous leur propre responsabilité et qui équilibrent leur budget partie avec les tarifs perçus du Public, partie avec des allocations forfaitaires par colis, payées par la S.N.C.F. (colis postaux et petits colis). Il en résulte que, dès maintenant, l'intervention de la S.N.C.F. est limitée :

- au contrôle de la bonne exécution des services;
- au contrôle des prix de revient, lorsque l'entreprise demande un relèvement de sa rémunération (tarifs et allocations).

Nous avons délégué à la S.C.E.T.A. des pouvoirs de contrôle correspondants, mais nous avons conservé les pouvoirs de décision tant pour la fixation des tarifs que pour les allocations, ce qui est justifié soit par l'incidence sur le prix de transport total, soit par les engagements de dépenses de la S.N.C.F.

Si on voulait aller plus loin, il faudrait substituer la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants : par exemple, prendre la S.C.E.T.A. comme entrepreneur général qui sous-traiterait, le cas échéant, avec entrepreneurs actuels.

Aucun texte ne s'oppose réglementairement à cette solution, mais il ne faut pas nous dissimuler que nous rencontrerions, pour la mettre en pratique, des oppositions extrêmement vives et probablement insurmontables.

Tout d'abord, nous aurions de très vives difficultés avec nos entrepreneurs qui sont parfois très anciens et qui, n'étant pas résiliés pour un motif de mauvais service, pourraient être fondés à nous demander des dommages-intérêts, notamment par le fait que les clauses de non concurrence qu'ils ont souscrites depuis 1934 dans leurs traités, ont diminué leur situation au regard de la coordination et qu'ils n'ont pu les accepter que parce qu'ils assuraient, en compensation, le camionnage du chemin de fer.

D'autre part, l'Administration elle-même s'opposerait vraisemblablement à cette substitution. Nous rappellerons à ce sujet les difficultés qu'elle nous a fait récemment à l'occasion du traité de correspondance qui se borne pourtant à prévoir l'intervention de la S.C.E.T.A. dans le contrôle des services de correspondance.

Enfin, du point de vue psychologique, cette substitution de la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants, ne manquerait pas d'avoir une réaction extrêmement fâcheuse dans le milieu des entrepreneurs et transporteurs routiers.

La question ne pourra être reprise que lorsque l'intervention de la S.C.E.T.A. dans l'exécution des services de correspondance se sera progressivement développée. La S.C.E.T.A. intervient déjà à Toulouse (et à Tarbes où elle a pris la suite de la S.T.A.M.); elle intervient depuis peu à Bordeaux; elle va intervenir à Marseille et à St-Etienne où les services étaient déficients; elle s'installe ainsi progressivement dans tous les points vitaux de nos services de correspondance. Nous verrons ultérieurement, en raison du fonctionnement de ces services, s'il y a lieu d'aller plus loin.

b) Cas particuliers de Paris (camionnage Ouest) et de Lyon

Ces services sont assurés par la S.N.C.F. Les raisons indiquées plus haut pour limiter l'intervention de la S.C.E.T.A. ne jouent pas ici; la S.N.C.F. est libre de rétrocéder ses services comme elle l'entend. C'est la raison pour laquelle nous avons pu prévoir une intervention beaucoup plus poussée de la S.C.E.T.A. Nous indiquons, ci-après, les motifs qui justifient les solutions proposées.

Dans le cas de Paris (camionnage Ouest, projet de contrat n° 2), le problème est assez difficile car la S.C.E.T.A. doit continuer à utiliser pour l'exécution des services, d'une part, des agents et des véhicules appartenant à la S.N.C.F., d'autre part, des installations appartenant à la S.N.C.F. On peut estimer qu'à la longue le personnel et le matériel S.C.E.T.A. pourront se substituer au personnel et au matériel de la S.N.C.F. La question des installations sera plus difficile à régler.

Quoi qu'il en soit, la situation de fait actuelle nous a amenés à prévoir, dans un premier stade, une intervention de la S.C.E.T.A. en régie, puis qu'une grosse partie des dépenses doit être prise en charge directement par la S.N.C.F. Mais alors un contrôle est nécessaire. Nous le rendrons aussi large que possible en faisant délibérément confiance à la Filiale. Mais il est nécessaire que ce contrôle soit prévu nettement dans les contrats si nous voulons le faire admettre par la Commission des Marchés du Ministère. Ultérieurement et au fur et à mesure que les moyens de la S.C.E.T.A. augmenteront, il sera probablement possible de mettre sur pied une autre formule qui laisse plus d'autonomie à la S.C.E.T.A.

Dans le cas de Lyon (projet de contrat n° 4), la situation est différente. Seul, le personnel est S.N.C.F. Le contrôle des dépenses est relativement plus facile. Nous avons donc pu aller plus loin et donner à la partie de la rémunération qui est forfaitaire, une importance ^{relative} plus grande. La Filiale aura ainsi une grande liberté de gestion.

c) Cas particuliers de Paris (camionnage des régions autres que l'Ouest - projet de contrat n° 3)

La formule prévue laisse une grande autonomie à la S.C.E.T.A. qui se substitue entièrement à la S.N.C.F. pour le contrôle des entreprises S.T.A. et F.T.D. Pour aller plus loin, il aurait fallu donner l'entreprise à la S.C.E.T.A. elle-même qui aurait pu, le cas échéant, prendre comme sous-traitants nos anciennes entreprises S.T.A. et F.T.D. Or, nous ne pouvons pas le faire, car précisément lorsque nous avons refait le contrat des entreprises S.T.A. et F.T.D. si nous avons pu introduire une clause aux termes de laquelle le contrat cessait si la S.N.C.F. reprenait elle-même le service, les entreprises n'ont pas accepté que la même clause joue dans le cas où ce serait la Filiale qui reprendrait le service, et ce jusqu'au 31 décembre 1945.

3° - Autres attributions

Le programme d'action de la Filiale comporte d'autres attributions. Il prévoit que la Filiale interviendra dans les affrètements, dans les groupages, dans les ententes de Coordination. D'autre part, nous avons prévu également l'intervention de la Filiale dans la gestion des bureaux de ville de Paris (projet de contrat n° 5).

La question du groupage n'est pas au point : il est donc difficile de dire dès maintenant dans quelle condition pourra intervenir la Filiale.

Nous avons dû laisser, pour le moment, de côté la question des affrètements il était à craindre, en effet, qu'en raison de la position prise récemment par le Ministère contre leur extension, une intervention de la Filiale ne soit considérée comme traduisant notre intention de les étendre.

C'est pour un motif du même ordre que nous avons estimé opportun de ne pas parler pour le moment de l'intervention de la Filiale dans les ententes de coordination.

Reste la question des Bureaux de Ville de PARIS

Il s'agit de services essentiellement S.N.C.F. qui sont de véritables annexes de gares et pour lesquels il ne paraissait nullement indiqué, à priori, de faire intervenir la Filiale. Si nous avons proposé de le faire, c'est en raison d'une situation de fait : les Services Extérieurs de la Région Parisienne, gérés par la Région Nord, ont, en effet, dans leurs attributions, le camionnage Ouest, le contrôle des services de camionnage autres que l'Ouest, les Bureaux de Ville. Il était donc opportun de conserver cette unité qui, au total, permet de réduire les dépenses d'ensemble. Mais, comme il s'agit d'un service essentiellement S.N.C.F., nous avons limité au strict minimum l'intervention de la Filiale. On peut considérer que la gestion des Bureaux de Ville constitue une exception dans l'activité de la Filiale, et que, dans ce domaine, l'intervention de celle-ci doit être limitée.

845.961
3052

D 9211-44

Septembre

42

Monsieur le Président,

A la suite de la communication que je vous avais faite des projets de contrats à passer avec la S.C.E.L.V., vous avez bien voulu me faire savoir que la décentralisation envisagée vous paraissait insuffisante et vous m'avez demandé en conséquence de revoir la question.

Vous désirez que nous déléguions des pouvoirs plus étendus à la S.C.E.L.V. en étendant son rôle de gestion et en nous réservant qu'un contrôle supérieur sur l'ensemble de l'activité de la société.

Vous indiquez à ce sujet que nous avons trouvé pour la S.C.E.L.V. et pour la S.C.W., dont l'activité est encore plus directement liée au chemin de fer lui-même, des formules qui donnent satisfaction, en accordant à ces deux sociétés une grande liberté de gestion; vous pensez que des formules analogues pourraient être recherchées pour notre filiale automobile.

J'observe tout d'abord que l'activité de la S.C.E.L.V. et de la S.C.W. ne présente, à la fois du chemin de fer, qu'un aspect unique et simple, il a donc pu être relativement facile de trouver également des formules simples qui assurent une très grande autonomie des deux sociétés intéressées.

La situation n'est pas la même dans le cas de la S.C.E.L.V. dont les activités sont très différentes : c'est déjà une raison qui rend difficile la mise au point de formules analogues. Mais il y a d'autres raisons qui ne permettent pas, pour certaines de ces activités, de traiter la S.C.E.L.V. comme ces deux sociétés.

A ce sujet, j'examine successivement ces différentes activités.

Monsieur ROCHER
Président du conseil d'Administration de la S.N.C.F.
88, rue Saint-Lazare - P.A.R.I.S. -

1°) - Services de voyageurs (projet de contrat n° 1)

a) Services de remplacement

Nous avons proposé de déléguer à la S.C.E.T.A. le contrôle de ces services. On ne peut pas aller au delà pour les raisons suivantes :

1°) - la S.C.E.T.A. ne peut pas intervenir dans l'exploitation de ces Services. Les exploitants sont, en effet, désignés par les plans de transport départementaux arrêtés par le Ministre. Ils sont libres de leur exploitation et notre contrôle ne trouve une justification de fait que dans le cas où ces services font appel à la garantie de la S.N.C.F.

2°) - la S.C.E.T.A. peut se substituer à la S.N.C.F. pour le contrôle du prix de revient des services garantis. Par contre, elle ne peut pas se substituer dans les questions purement financières. En effet, aux termes des dispositions réglementaires, c'est la S.N.C.F. qui doit garantir le service; elle ne peut d'ailleurs que couvrir le déficit et ne participe aux bénéfices que sous la forme de récupération des déficits antérieurs.

b) Services affluents

Dans ce domaine, nous avons laissé une très large initiative à la S.C.E.T.A. qui choisit les services affluents avec lesquels elle traite et qui règle toutes les modalités financières utiles avec ces services. La seule restriction que nous avons apportée, c'est que la S.C.E.T.A. agisse selon les directives données par la S.N.C.F., ce qui est nécessaire puisque le but de l'opération est précisément d'établir une coordination d'horaires, d'itinéraires et de tarifs entre le chemin de fer et ses affluents.

c) Services touristiques

C'est à la demande de la S.C.E.T.A. elle-même que nous avons limité l'intervention de cette Société. Les services touristiques qui existaient avant la guerre ne pouvaient vivre en effet dans l'ensemble qu'avec des subventions de la S.N.C.F., subventions variables avec la situation du trafic, etc..... La S.C.E.T.A. pourrait, évidemment, intervenir plus complètement, par exemple en étant entrepreneur général pour les services touristiques et en prenant, s'il y a lieu, des sous-traitants. Nous n'éviterions d'ailleurs pas le contrôle puisque la S.C.E.T.A. devrait être subventionnée.

Quoi qu'il en soit, la question n'est pas actuelle étant donnée que les services touristiques sont en sommeil. Il semble que le mieux serait de laisser, pour le moment, la formule prévue qui est conforme au désir de la S.C.E.T.A., quitte à la revoir lorsque, après la guerre, nous rééquiperons des services touristiques.

2°) - Services de factage et de camionnage

a) Cas général (Projet de contrat n° 6)

L'intervention prévue de la S.C.E.T.A. intéresse principalement des opérations de contrôle. Cela provient de la situation de fait existant.

En règle générale, les services de factage et de camionnage sont déjà attribués à des entrepreneurs qui effectuent les opérations sous leur propre responsabilité et qui équilibrent leur budget partie avec les tarifs perçus du Public, partie avec des allocations forfaitaires par colis, payées par la S.N.C.F. (colis postaux et petits colis). Il en résulte que, dès maintenant, l'intervention de la S.N.C.F. est limitée :

- au contrôle de la bonne exécution des services ;

- au contrôle des prix de revient, lorsque l'entreprise demande un relèvement de sa rémunération (tarifs et allocations).

Nous avons délégué à la S.C.E.T.A. des pouvoirs de contrôle correspondants, mais nous avons conservé les pouvoirs de décision tant pour la fixation des tarifs que pour les allocations, ce qui est justifié soit par l'incidence sur le prix de transport total, soit par les engagements de dépenses de la S.N.C.F.

Si on voulait aller plus loin, il faudrait substituer la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants : par exemple, prendre la S.C.E.T.A. comme entrepreneur général qui sous-traiterait, le cas échéant, avec entrepreneurs actuels.

Aucun texte ne s'oppose réglementairement à cette solution, mais il ne faut pas nous dissimuler que nous rencontrerions, pour la mettre en pratique, des oppositions extrêmement vives et probablement insurmontables.

Tout d'abord, nous aurions de très vives difficultés avec nos entrepreneurs qui sont parfois très anciens et qui, n'étant pas résiliés pour un motif de mauvais service, pourraient être fondés à nous demander des dommages-intérêts, notamment par le fait que les clauses de non concurrence qu'ils ont souscrites depuis 1934 dans leurs traités, ont diminué leur situation au regard de la coordination et qu'ils n'ont pu les accepter que parce qu'ils assuraient, en compensation, le camionnage du chemin de fer.

D'autre part, l'Administration elle-même s'opposerait vraisemblablement à cette substitution. Nous rappellerons à ce sujet les difficultés qu'elle nous a fait récemment à l'occasion du traité de correspondance qui se borne pourtant à prévoir l'intervention de la S.C.E.T.A. dans le contrôle des services de correspondance.

Enfin, du point de vue psychologique, cette substitution de la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants, ne manquerait pas

d'avoir une réaction extrêmement fâcheuse dans le milieu des entrepreneurs et transporteurs routiers.

La question ne pourra être reprise que lorsque l'intervention de la S.C.E.T.A. dans l'exécution des services de correspondance se sera progressivement développée. La S.C.E.T.A. intervient déjà à Toulouse et à Tarbes où elle a pris la suite de la S.T.A.M.; elle intervient depuis peu à Bordeaux; elle va intervenir à Marseille et à St-Etienne où les services étaient déficients; elle s'installe ainsi progressivement dans tous les points vitaux de nos services de correspondance. Nous verrons ultérieurement, en raison du fonctionnement de ces services, s'il y a lieu d'aller plus loin.

b) Cas particuliers de Paris - (camionnage Ouest) et de Lyon

Ces services sont assurés par la S.N.C.F. Les raisons indiquées plus haut pour limiter l'intervention de la S.C.E.T.A. ne jouent pas ici; la S.N.C.F. est libre de rétrocéder ses services comme elle l'entend. C'est la raison pour laquelle nous avons pu prévoir une intervention beaucoup plus poussée de la S.C.E.T.A. Nous indiquons, ci-après, les motifs qui justifient les solutions proposées.

Dans le cas de Paris (camionnage Ouest, projet de contrat n° 2), le problème est assez difficile car la S.C.E.T.A. doit continuer à utiliser pour l'exécution des services, d'une part, des agents et des véhicules appartenant à la S.N.C.F., d'autre part, des installations appartenant à la S.N.C.F. On peut estimer qu'à la longue le personnel et le matériel S.C.E.T.A. pourront se substituer au personnel et au matériel de la S.N.C.F. La question des installations sera plus difficile à régler.

Quoi qu'il en soit, la situation de fait actuelle nous a amenés à prévoir, dans un premier stade, une intervention de la S.C.E.T.A. en régie, puisqu'une grosse partie des dépenses doit être prise en charge directement par la S.N.C.F. Mais alors un contrôle est nécessaire. Nous le rendrons aussi large que possible en faisant délibérément confiance à la Filiale. Mais il est nécessaire que ce contrôle soit prévu nettement dans les contrats si nous voulons le faire admettre par la Commission des Marchés du Ministère. Ultérieurement et au fur et à mesure que les moyens de la S.C.E.T.A. augmenteront, il sera probablement possible de mettre sur pied une autre formule qui laisse plus d'autonomie à la S.C.E.T.A.

Dans le cas de Lyon (projet de contrat n° 4), la situation est différente. Seul, le personnel est S.N.C.F. Le contrôle des dépenses est relativement plus facile. Nous avons donc pu aller plus loin et donner à la partie de la rémunération qui est forfaitaire, une importance relative plus grande. La Filiale aura ainsi une grande liberté de gestion.

la gestion des Bureaux de Ville constitue une exception dans l'activité de la Filiale, et que, dans ce domaine, l'intervention de celle-ci doit être limitée.

En définitive, et bien que je partage votre manière de voir sur les attributions à donner à la S.C.E.T.A., nous n'avons pas pu aller plus loin pour le moment pour les deux raisons essentielles suivantes :

Tout d'abord pour ne pas donner d'emblée, vis à vis de l'extérieur, à la S.C.E.T.A. un rôle de gestion trop important qui ne manquerait pas de soulever, dans les milieux automobiles, des réactions de crainte et par suite des oppositions.

Ensuite, parce que dans certaines des activités mêmes dont s'occupe la S.C.E.T.A. nous sommes tenus par un certain nombre de prescriptions réglementaires qui ne nous permettent pas de la substituer aux entreprises existantes.

A ce sujet, la situation se présente beaucoup plus favorablement pour la S.T.E.F. et la S.G.W..

Pour la S.G.W., par exemple, son activité s'appuie sur des textes réglementaires formels qui lui ont donné plein pouvoir de gérer les wagons, alors que la S.C.E.T.A. n'a aucun pouvoir pour gérer les services de remplacement qui sont *BB* affectés par le Ministre dans les plans de transports.

Pour la S.T.E.F. nous avons fusionné les sociétés qui avaient un monopole de fait de telle sorte que l'action de la société unifiée a pu s'étendre, sans heurt, sur l'ensemble du territoire, encore que nous ayons eu quelques difficultés lorsqu'il s'est agi de prendre les wagons C.T.E.

Enfin, aussi bien pour la S.G.W. que pour la S.T.E.F., il n'y a pas de subventions de la S.N.C.F., la S.G.W. travaille d'une façon financièrement indépendante, la S.T.E.F. laisse une partie de ses recettes à la S.N.C.F.

La S.C.E.T.A. au contraire, ne peut fonctionner qu'avec les subventions de la S.N.C.F. étant donné qu'elle exécute un certain nombre de services déficitaires et qu'elle fait pour notre compte des travaux de contrôle en nous évitant des dépenses ; il est indispensable, dans ces conditions, que l'on prévoit, en contre partie, de ces subventions dans les contrats à passer avec elle, un contrôle de la S.N.C.F., sinon nous appellerions des observations devant la commission des marchés.

Mais, il reste bien entendu que notre intention est de faire une très large confiance à la filiale et que nous ne voulons pas, dans l'application des clauses du contrat, faire un contrôle étroit qui créerait, en définitive, des doubles-emplois. Nous pensons

....

dès maintenant, lui laisser une très large autonomie et nous espérons bien que dans l'avenir, au fur et à mesure que la Filiale sera plus largement installée, nous pourrons développer son action sans soulever des réactions que l'on risquerait de voir si nous opérons dès aujourd'hui d'une façon très brutale.

J'ajouterai que d'ores et déjà nous comptons sur la S.C.E.T.A. pour développer très notablement le contrôle des entreprises de camionnage dont vous avez vous-même, à plusieurs reprises, constaté l'insuffisance. Malgré l'exécution de ce contrôle, qui constitue un travail supplémentaire, la constitution de la S.C.E.T.A. a permis de réduire de 30 agents environ les effectifs régionaux, ces 30 agents ayant été mutés à la S.C.E.T.A. Ce chiffre vous montrera que nous nous orientons bien vers une substitution de l'activité de notre Filiale à celle de la SNCF.

En résumé, pour ménager les transactions utiles comme je l'indique ci-dessus, je ne vois guère en plus des services routiers de voyageurs affluents, que les services de Tourisme pour lesquels on pourrait envisager une formule plus large que celle prévue. Mais comme il est exposé ci-dessus, c'est à la demande de la S.C.E.T.A. que nous avons prévu une simple formule de contrôle. On peut la modifier si vous le désirez; la question n'est toutefois pas actuelle puisque les services de Tourisme sont, pour l'instant, en sommeil.

Sous cette réserve, je vous propose de soumettre au Conseil les contrats préparés par le Service Commercial.

Votre respectueux et dévoué,

Le Directeur Général,

Signé: LE BESNERAIS

1554
Soumis à la signature de
Monsieur le Directeur Général
de la S. N. C. F.

Paris, le 11 SEP 1942 10
Le Directeur du Service Commercial

DA/

Signé : MARCIS

Septembre

42

545.961,
2052

Monsieur le Président,

A la suite de la communication que je vous avais faite des projets de contrats à passer avec la S.C.E.T.A., vous avez bien voulu me faire savoir que la décentralisation envisagée vous paraissait insuffisante et vous m'avez demandé en conséquence de revoir la question.

Vous désirez que nous déléguions des pouvoirs plus étendus à la S.C.E.T.A. en étendant son rôle de gestion et en ne nous réservant qu'un contrôle supérieur sur l'ensemble de l'activité de la société.

Vous indiquez à ce sujet que nous avons trouvé pour la S.T.E.F. et pour la S.G.W., dont l'activité est encore plus directement liée au chemin de fer lui-même, des formules qui donnent satisfaction, en accordant à ces deux sociétés une grande liberté de gestion; vous pensez que des formules analogues pourraient être recherchées pour notre filiale automobile.

J'observe tout d'abord que l'activité de la S.T.E.F. et de la S.G.W. ne présente, vis à vis du chemin de fer, qu'un aspect unique et simple, il a donc pu être relativement facile de trouver également des formules simples qui assurent une très grande autonomie des deux sociétés intéressées.

La situation n'est pas la même dans le cas de la S.C.E.T.A. dont les activités sont très différentes : c'est déjà une raison qui rend difficile la mise au point de formules analogues. Mais il y a d'autres raisons qui ne permettent pas, pour certaines de ces activités, de traiter la S.C.E.T.A. comme ces deux Sociétés.

A ce sujet, j'examine successivement ces différentes activités.

....

Monsieur FOURNIER

Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

88, rue Saint-Lazare - P A R I S -

1°) - Services de voyageurs (projet de contrat n° 1)

a) Services de remplacement

Nous avons proposé de déléguer à la S.C.E.T.A. le contrôle de ces services. On ne peut pas aller au delà pour les raisons suivantes :

1°) - la S.C.E.T.A. ne peut pas intervenir dans l'exploitation de ces Services. Les exploitants sont, en effet, désignés par les plans de transport départementaux arrêtés par le Ministre. Ils sont libres de leur exploitation et notre contrôle ne trouve une justification de fait que dans le cas où ces services font appel à la garantie de la S.N.C.F.

2°) - la S.C.E.T.A. peut se substituer à la S.N.C.F. pour le contrôle du prix de revient des services garantis. Par contre, elle ne peut pas se substituer dans les questions purement financières. En effet, aux termes des dispositions réglementaires, c'est la S.N.C.F. qui doit garantir le service; elle ne peut d'ailleurs que couvrir le déficit et ne participe aux bénéfices que sous la forme de récupération des déficits antérieurs.

b) Services affluents

Dans ce domaine, nous avons laissé une très large initiative à la S.C.E.T.A. qui choisit les services affluents avec lesquels elle traite et qui règle toutes les modalités financières utiles avec ces services. La seule restriction que nous avons apportée, c'est que la S.C.E.T.A. agisse selon les directives données par la S.N.C.F., ce qui est nécessaire puisque le but de l'opération est précisément d'établir une coordination d'horaires, d'itinéraires et de tarifs entre le chemin de fer et ses affluents.

c) Services touristiques

C'est à la demande de la S.C.E.T.A. elle-même que nous avons limité l'intervention de cette Société. Les services touristiques qui existaient avant la guerre ne pouvaient vivre en effet dans l'ensemble qu'avec des subventions de la S.N.C.F., subventions variables avec la situation du trafic, etc..... La S.C.E.T.A. pourrait, évidemment, intervenir plus complètement, par exemple en étant entrepreneur général pour les services touristiques et en prenant, s'il y a lieu, des sous-traitants. Nous n'éviterions d'ailleurs pas le contrôle puisque la S.C.E.T.A. devrait être subventionnée.

Quoi qu'il en soit, la question n'est pas actuelle étant donnée que les services touristiques sont en sommeil. Il semble que le mieux serait de laisser, pour le moment, la formule prévue qui est conforme au désir de la S.C.E.T.A., quitte à la revoir lorsque, après la guerre, nous rééquiperons des services touristiques.

2°) - Services de factage et de camionnage

a) Cas général (Projet de contrat n° 6)

L'intervention prévue de la S.C.E.T.A. intéresse principalement des opérations de contrôle. Cela provient de la situation de fait existant.

En règle générale, les services de factage et de camionnage sont déjà attribués à des entrepreneurs qui effectuent les opérations sous leur propre responsabilité et qui équilibrent leur budget partie avec les tarifs perçus du Public, partie avec des allocations forfaitaires par colis, payées par la S.N.C.F. (colis postaux et petits colis). Il en résulte que, dès maintenant, l'intervention (de la S.N.C.F. est limitée :

- au contrôle de la bonne exécution des services ;

- au contrôle des prix de revient, lorsque l'entreprise demande un relèvement de sa rémunération (tarifs et allocations).

Nous avons délégué à la S.C.E.T.A. des pouvoirs de contrôle correspondants, mais nous avons conservé les pouvoirs de décision tant pour la fixation des tarifs que pour les allocations, ce qui est justifié soit par l'incidence sur le prix de transport total, soit par les engagements de dépenses de la S.N.C.F.

Si on voulait aller plus loin, il faudrait substituer la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants : par exemple, prendre la S.C.E.T.A. comme entrepreneur général qui sous-traiterait, le cas échéant, avec entrepreneurs actuels.

Aucun texte ne s'oppose réglementairement à cette solution, mais il ne faut pas nous dissimuler que nous rencontrerions, pour la mettre en pratique, des oppositions extrêmement vives et probablement insurmontables.

Tout d'abord, nous aurions de très vives difficultés avec nos entrepreneurs qui sont parfois très anciens et qui, n'étant pas résiliés pour un motif de mauvais service, pourraient être fondés à nous demander des dommages-intérêts, notamment par le fait que les clauses de non concurrence qu'ils ont souscrites depuis 1934 dans leurs traités, ont diminué leur situation au regard de la coordination et qu'ils n'ont pu les accepter que parce qu'ils assumaient, en compensation, le camionnage du chemin de fer.

D'autre part, l'Administration elle-même s'opposerait vraisemblablement à cette substitution. Nous rappellerons à ce sujet les difficultés qu'elle nous a fait récemment à l'occasion du traité de correspondances qui se borne pourtant à prévoir l'intervention de la S.C.E.T.A. dans le contrôle des services de correspondance.

Enfin, du point de vue psychologique, cette substitution de la S.C.E.T.A. aux entrepreneurs existants, ne manquerait pas

d'avoir une réaction extrêmement fâcheuse dans le milieu des entrepreneurs et transporteurs routiers.

La question ne pourra être reprise que lorsque l'intervention de la S.C.E.T.A. dans l'exécution des services de correspondance se sera progressivement développée. La S.C.E.T.A. intervient déjà à Toulouse et à Tarbes où elle a pris la suite de la S.T.A.M.; elle intervient depuis peu à Bordeaux; elle va intervenir à Marseille et à St-Etienne où les services étaient déficients; elle s'installe ainsi progressivement dans tous les points vitaux de nos services de correspondance. Nous verrons ultérieurement, en raison du fonctionnement de ces services, s'il y a lieu d'aller plus loin.

b) Cas particuliers de Paris - (camionnage Ouest) et de Lyon

Ces services sont assurés par la S.N.C.F. Les raisons indiquées plus haut pour limiter l'intervention de la S.C.E.T.A. ne jouent pas ici; la S.N.C.F. est libre de rétrocéder ses services comme elle l'entend. C'est la raison pour laquelle nous avons pu prévoir une intervention beaucoup plus poussée de la S.C.E.T.A. Nous indiquons, ci-après, les motifs qui justifient les solutions proposées.

Dans le cas de Paris (camionnage Ouest, projet de contrat n° 2), le problème est assez difficile car la S.C.E.T.A. doit continuer à utiliser pour l'exécution des services, d'une part, des agents et des véhicules appartenant à la S.N.C.F., d'autre part, des installations appartenant à la S.N.C.F. On peut estimer qu'à la longue le personnel et le matériel S.C.E.T.A. pourront se substituer au personnel et au matériel de la S.N.C.F. La question des installations sera plus difficile à régler.

Quoi qu'il en soit, la situation de fait actuelle nous a amenés à prévoir, dans un premier stade, une intervention de la S.C.E.T.A. en régie, puisqu'une grosse partie des dépenses doit être prise en charge directement par la S.N.C.F. Mais alors un contrôle est nécessaire. Nous le rendrons aussi large que possible en faisant délibérément confiance à la Filiale. Mais il est nécessaire que ce contrôle soit prévu nettement dans les contrats si nous voulons le faire admettre par la Commission des Marchés du Ministère. Ultérieurement et au fur et à mesure que les moyens de la S.C.E.T.A. augmenteront, il sera probablement possible de mettre sur pied une autre formule qui laisse plus d'autonomie à la S.C.E.T.A.

Dans le cas de Lyon (projet de contrat n° 4), la situation est différente. Seul, le personnel est S.N.C.F. Le contrôle des dépenses est relativement plus facile. Nous avons donc pu aller plus loin et donner à la partie de la rémunération qui est forfaitaire, une importance relative plus grande. La Filiale aura ainsi une grande liberté de gestion.

c) Cas particuliers de Paris (camionnage des régions autres que l'Ouest - projet de contrat n° 3)

La formule prévue laisse une grande autonomie à la S.C.E.T.A. qui se substitue entièrement à la S.N.C.F. pour le contrôle des entreprises S.T.A. et F.T.D. Pour aller plus loin, il aurait fallu donner l'entreprise à la S.C.E.T.A. elle-même qui aurait pu, le cas échéant, prendre comme sous-traitants nos anciennes entreprises S.T.A. et F.T.D. Or, nous ne pouvons pas le faire, car précisément lorsque nous avons refait le contrat des entreprises S.T.A. et F.T.D. si nous avons pu introduire une clause aux termes de laquelle le contrat cessait si la S.N.C.F. reprenait elle-même le service, les entreprises n'ont pas accepté que la même clause joue dans le cas où ce serait la Filiale qui reprendrait le service, et ce jusqu'au 31 décembre 1945.

3°) - Autres attributions

Le programme d'action de la Filiale comporte d'autres attributions. Il prévoit que la Filiale interviendra dans les affrètements, dans les groupages, dans les ententes de Coordination. D'autre part, nous avons prévu également l'intervention de la Filiale dans la gestion des bureaux de ville de Paris (projet de contrat n° 5).

La question du groupage n'est pas au point : il est donc difficile de dire dès maintenant dans quelle condition pourra intervenir la Filiale.

Nous avons dû laisser, pour le moment, de côté la question des affrètements il était à craindre, en effet, qu'en raison de la position prise récemment par le Ministère contre leur extension, une intervention de la Filiale ne soit considérée comme traduisant notre intention de les étendre.

C'est pour un motif du même ordre que nous avons estimé opportun de ne pas parler pour le moment de l'intervention de la Filiale dans les ententes de coordination.

Reste la question des Bureaux de Ville de PARIS

Il s'agit de services essentiellement S.N.C.F. qui sont de véritables annexes de gares et pour lesquels il ne paraissait nullement indiqué, à priori, de faire intervenir la Filiale. Si nous avons proposé de le faire, c'est en raison d'une situation de fait: les Services Extérieurs de la Région Parisienne, gérés par la Région Nord, ont, en effet, dans leurs attributions, le camionnage Ouest, le contrôle des services de camionnage autres que l'Ouest, les Bureaux de Ville. Il était donc opportun de conserver cette unité qui, au total, permet de réduire les dépenses d'ensemble. Mais, comme il s'agit d'un service essentiellement S.N.C.F., nous avons limité au strict minimum l'intervention de la Filiale. On peut considérer que

la gestion des Bureaux de Ville constitue une exception dans l'activité de la Filiale, et que, dans ce domaine, l'intervention de celle-ci doit être limitée.

En définitive, et bien que je partage votre manière de voir sur les attributions à donner à la S.C.E.T.A., nous n'avons pas pu aller plus loin pour le moment pour les deux raisons essentielles suivantes :

Tout d'abord pour ne pas donner d'emblée, vis à vis de l'extérieur, à la S.C.E.T.A. un rôle de gestion trop important qui ne manquerait pas de soulever, dans les milieux automobiles, des réactions de crainte et par suite des oppositions.

Ensuite, parce que dans certaines des activités mêmes dont s'occupe la S.C.E.T.A. nous sommes tenus par un certain nombre de prescriptions réglementaires qui ne nous permettent pas de la substituer aux entreprises existantes.

A ce sujet, la situation se présente beaucoup plus favorablement pour la S.T.E.F. et la S.G.W.

Pour la S.G.W., par exemple, son activité s'appuie sur des textes réglementaires formels qui lui ont donné plein pouvoir de gérer les wagons, alors que la S.C.E.T.A. n'a aucun pouvoir pour gérer les services de remplacement qui sont acceptés par le Ministre dans les plans de transports.

Pour la S.T.E.F. nous avons fusionné les sociétés qui avaient un monopole de fait de telle sorte que l'action de la société unifiée a pu s'étendre, sans heurt, sur l'ensemble du territoire, encore que nous ayons eu quelques difficultés lorsqu'il s'est agi de prendre les wagons C.T.M.

Enfin, aussi bien pour la S.G.W. que pour la S.T.E.F., il n'y a pas de subventions de la S.N.C.F., la S.G.W. travaille d'une façon financièrement indépendante, la S.T.E.F. laisse une partie de ses recettes à la S.N.C.F.

La S.C.E.T.A. au contraire, ne peut fonctionner qu'avec les subventions de la S.N.C.F. étant donné qu'elle exécute un certain nombre de services déficitaires et qu'elle fait pour notre compte des travaux de contrôle en nous évitant des dépenses ; il est indispensable, dans ces conditions, que l'on prévoit, en contre partie, de ces subventions dans les contrats à passer avec elle, un contrôle de la S.N.C.F., sinon nous appellerions des observations devant la commission des marchés.

Mais, il reste bien entendu que notre intention est de faire une très large confiance à la filiale et que nous ne voulons pas, dans l'application des clauses du contrat, faire un contrôle étroit qui créerait, en définitive, des doubles-emplois. Nous pensons,

dès maintenant, lui laisser une très large autonomie et nous espérons bien que dans l'avenir, au fur et à mesure que la Filiale sera plus largement installée, nous pourrons développer son action sans soulever des réactions que l'on risquerait de voir si nous opérons dès aujourd'hui d'une façon très brutale.

J'ajouterai que d'ores et déjà nous comptons sur la S.C.E.T.A. pour développer très notablement le contrôle des entreprises de camionnage dont vous avez vous-même, à plusieurs reprises, constaté l'insuffisance. Malgré l'exécution de ce contrôle, qui constitue un travail supplémentaire, la constitution de la S.C.E.T.A. a permis de réduire de 30 agents environ les effectifs régionaux, ces 30 agents ayant été mutés à la S.C.E.T.A. Ce chiffre vous montrera que nous nous orientons bien vers une substitution de l'activité de notre Filiale à celle de la SNCF.

En résumé, pour ménager les transactions utiles comme je l'indique ci-dessus, je ne vois guère en plus des services routiers de voyageurs affluents, que les services de Tourisme pour lesquels on pourrait envisager une formule plus large que celle prévue. Mais comme il est exposé ci-dessus, c'est à la demande de la S.C.E.T.A. que nous avons prévu une simple formule de contrôle. On peut la modifier si vous le désirez; la question n'est toutefois pas actuelle puisque les services de Tourisme sont, pour l'instant, en sommeil.

Sous cette réserve, je vous propose de soumettre au Conseil les contrats préparés par le Service Commercial.

Votre respectueux et dévoué,

Le Directeur Général,

dès maintenant, lui laisser une très large autonomie et nous espérons bien que dans l'avenir, au fur et à mesure que la Filiale sera plus largement installée, nous pourrons développer son action sans soulever des réactions que l'on risquerait de voir si nous opérons dès aujourd'hui d'une façon très brutale.

J'ajouterai que d'ores et déjà nous comptons sur la S.C.E.T.A. pour développer très notablement le contrôle des entreprises de camionnage dont vous avez vous-même, à plusieurs reprises, constaté l'insuffisance. Malgré l'exécution de ce contrôle, qui constitue un travail supplémentaire, la constitution de la S.C.E.T.A. a permis de réduire de 30 agents environ les effectifs régionaux, ces 30 agents ayant été mutés à la S.C.E.T.A. Ce chiffre vous montrera que nous nous orientons bien vers une substitution de l'activité de notre Filiale à celle de la SNCP.

En résumé, pour ménager les transactions utiles comme je l'indique ci-dessus, je ne vois guère en plus des services routiers de voyageurs affluents, que les services de Tourisme pour lesquels on pourrait envisager une formule plus large que celle prévue. Mais comme il est exposé ci-dessus, c'est à la demande de la S.C.E.T.A. que nous avons prévu une simple formule de contrôle. On peut la modifier si vous le désirez; la question n'est toutefois pas actuelle puisque les services de Tourisme sont, pour l'instant, en sommeil.

Sous cette réserve, je vous propose de soumettre au Conseil les contrats préparés par le Service Commercial.

Votre respectueux et dévoué,

Le Directeur Général,

dès maintenant, lui laisser une très large autonomie et nous espérons bien que dans l'avenir, au fur et à mesure que la Filiale sera plus largement installée, nous pourrons développer son action sans soulever des réactions que l'on risquerait de voir si nous opérons dès aujourd'hui d'une façon très brutale.

J'ajouterai que d'ores et déjà nous comptons sur la S.C.E.T.A. pour développer très notablement le contrôle des entreprises de camionnage dont vous avez vous-même, à plusieurs reprises, constaté l'insuffisance. Malgré l'exécution de ce contrôle, qui constitue un travail supplémentaire, la constitution de la S.C.E.T.A. a permis de réduire de 30 agents environ les effectifs régionaux, ces 30 agents ayant été mutés à la S.C.E.T.A. Ce chiffre vous montrera que nous nous orientons bien vers une substitution de l'activité de notre Filiale à celle de la SNCF.

En résumé, pour ménager les transactions utiles comme je l'indique ci-dessus, je ne vois guère en plus des services routiers de voyageurs affluents, que les services de Tourisme pour lesquels on pourrait envisager une formule plus large que celle prévue. Mais comme il est exposé ci-dessus, c'est à la demande de la S.C.E.T.A. que nous avons prévu une simple formule de contrôle. On peut la modifier si vous le désirez; la question n'est toutefois pas actuelle puisque les services de Tourisme sont, pour l'instant, en sommeil.

Sous cette réserve, je vous propose de soumettre au Conseil les contrats préparés par le Service Commercial.

Votre respectueux et dévoué,

Le Directeur Général.

Service Commercial

4ème Division.

Monsieur Marois,

Contrats S.C.E.T.A.

*clame au dossier
17/9*

L'annotation de M. Berthelot ne paraît pas répondre au souci de M. le Président. Ce dernier parle bien de "gestion" par la S.C.E.T.A.: il semble donc bien que notre exposé réponde à ses préoccupations.

Quoi qu'il en soit, pour tenir compte des remarques de M. le Directeur Général, j'avais envisagé de remplacer la lettre et la note du 1er septembre de M. Boyaux par une note unique adressée par M. le Directeur Général à M. le Président: cela consistait à substituer le texte A ci-joint à la partie correspondante a) de la note primitive et à compléter cette dernière par le texte B; dans la partie B je visais les réductions de personnel visées par M. Berthelot (partie X).

Le remaniement de la Note dans les conditions indiquées ne présente pas de difficultés, mais c'est la partie X qui ne va pas. Elle met, en effet, en évidence des réductions de personnel insuffisantes.

Je sais bien que l'on peut dire qu'il s'agit de ^{réductions} ~~mesures~~ a priori, qui seront à revoir ~~en vue de chiffrer la compression définitive de personnel possible lorsque la S.C.E.T.A. aura définitivement mis au point les conditions de son intervention~~, mais cette raison n'est pas suffisante pour justifier les insuffisances constatées pour les services de correspondance.

~~En effet,~~ En ce qui concerne les Services de remplacement, la situation n'est pas trop défavorable, si l'on tient compte que le versement de 1.870.000 frs qui va être fait à la S.C.E.T.A. correspond à un versement antérieur d'environ 750.000 francs à la T.P.L.M. et à la S.T.A.P.O et à une économie de 15 agents, et si l'on tient compte également que la Filiale va assurer sur les Régions Nord, Est et Ouest un contrôle plus sérieux que celui qui était antérieurement exercé. Le contrôle a été en effet insuffisant, ~~ce qui n'était pas sans présenter d'inconvénients~~. Il faut ajouter que les 22 agents qui vont rester aux cadres sont justifiés par des travaux qui ne peuvent être confiés à la S.C.E.T.A.: élaboration des plans de transports, et solution de questions soulevées par l'application de ces plans.


.....

Par contre, en ce qui concerne le service de Correspondance, au versement de 600.000 frs prévu au projet de contrat ne correspond qu'une économie de 5 agents, alors que 29 seront conservés aux cadres. La raison essentielle donnée par les Chefs de l'Exploitation pour justifier la faiblesse des réductions de personnel envisagées est que la S.C.E.T.A. veut faire un contrôle que n'exerçaient pas en fait les Régions. Tout le monde avait constaté effectivement que le contrôle était inexistant, y compris le Président, et tout le monde est d'accord pour déclarer qu'il faut que la situation change. Cette explication des Chefs d'Exploitation est plausible.

Quant au personnel maintenu en fonctions, soit 29 agents, son importance relative par rapport aux réductions vient de ce que la S.C.E.T.A. ne va s'occuper que de 150 services de correspondance (Villes de plus de 20.000 habitants) sur un total de 3.000. Il faut, toutefois, reconnaître que le travail assuré par les 29 agents maintenus est du travail de peu d'intérêt: correspondance avec les arrondissements, soumission des tarifs au Ministre etc...

Il n'y a rien de moins que l'impression nette des chiffres et de l'arrêté -
donc
~~Quoi qu'il en soit,~~ J'estime qu'il n'est pas opportun de maintenir le § X. On pourrait le remplacer par le § Y. ~~et~~ je me demande s'il ne serait pas opportun de le supprimer purement et simplement.

Le Chef de la 4ème Division,



15 Juillet 1942

PROJETS DE CONTRATS PASSES AVEC LA
S.C.E.T.A.Note au sujet des observations de M. le
Directeur Général. *Agf*

1°- Les modalités d'intervention de la S.C.E.T.A. dans la direction des bureaux de ville ont déjà fait l'objet d'un examen et de décisions, que le projet n° 5 ne fait qu'appliquer.

Il en est de même des conditions d'utilisation par la S.C.E.T.A. du personnel S.N.C.F. dans les services de factage et de camionnage de la Région Ouest à Paris.

2°- La substitution progressive du personnel et du matériel S.C.E.T.A. dans les services de factage et de camionnage de la Région Ouest à Paris et de factage et de camionnage de Lyon, au personnel S.N.C.F. actuellement utilisé et aux véhicules fournis par la S.N.C.F. ou loués par elle directement à des entreprises, est bien envisagée. Cette substitution modifiera la nature des services qui sont essentiellement des services en régie. Toutefois, il avait été estimé que jusqu'à nouvel ordre on ne devait pas faire état officiellement de cette substitution. C'est la raison pour laquelle les textes sont imprécis. Il faut remarquer toutefois qu'ils n'empêchent pas cette substitution (article 2 des projets n° 2 et 4).

3°- La Note ~~du~~ ^{de} Directeur Général précisait qu'il nous avait paru intéressant de laisser à la charge de la S.C.E.T.A. les reponsabilités pour lesquelles son action peut avoir le plus d'influence. Nous avons voulu viser essentiellement les accidents au personnel.

~~Les accidents~~ ^{Les accidents} au personnel SNCF
~~ces accidents~~ sont de trois sortes:

a) les accidents arrivés au cours du travail au personnel SNCF utilisé par la S.C.E.T.A

b) les accidents arrivés au personnel de la SNCF, autre que celui utilisé par la S.C.E.T.A. et conséquence de maladroites ou de fautes de manoeuvres du personnel utilisé par la S.C.E.T.A.

c) les accidents arrivés au personnel SNCF non utilisé par la S.C.E.T.A. dûs aux véhicules.

Les accidents visés en c) sont couverts par les

....

assurances aux tiers. Comme nous l'avons indiqué, ces assurances sont contractées par la S.N.C.F. La S.C.E.T.A. les contractera en son nom et nous lui rembourserons le montant des primes.

La fréquence et l'importance des accidents visés en a) et b) dépendent bien directement des mesures de contrôle et de surveillance que la S.C.E.T.A. sera amenée à prendre. C'est pour ces motifs, et bien que la S.N.C.F. soit son propre assureur pour les agents intéressés, que nous avons néanmoins mis les responsabilités des accidents en cause à la charge de la Filiale.

PROJETS DE CONTRATS PASSES AVEC LA
S.C.E.T.A.

Note au sujet des observations de M. le
Directeur Général. *Agf*

1°- Les modalités d'intervention de la S.C.E.T.A. dans la direction des bureaux de ville ont déjà fait l'objet d'un examen et de décisions que le projet n° 5 ne fait qu'appliquer.

Il en est de même des conditions d'utilisation par la S.C.E.T.A. du personnel S.N.C.F. dans les services de factage et de camionnage de la Région Ouest à Paris.

2°- La substitution progressive du personnel et du matériel S.C.E.T.A. dans les services de factage et de camionnage de la Région Ouest à Paris et de factage et de camionnage de Lyon au personnel S.N.C.F. actuellement utilisé et aux véhicules fournis par la S.N.C.F. ou loués par elle directement à des entreprises est bien envisagée. Cette substitution modifiera la nature des services qui sont essentiellement des services en régie. Toutefois, il avait été estimé que jusqu'à nouvel ordre on ne devait pas faire état officiellement de cette substitution. C'est la raison pour laquelle les textes sont imprécis. Il faut remarquer toutefois qu'ils n'empêchent pas cette substitution (article 2 des projets n° 2 et 4).

3°- La Note du Directeur Général précisait qu'il nous avait paru intéressant de laisser à la charge de la S.C.E.T.A. les responsabilités pour lesquelles son action peut avoir le plus d'influence. Nous avons voulu viser essentiellement les accidents au personnel.

~~En ce qui concerne~~ les accidents au personnel SNCF
~~ces accidents~~ sont de trois sortes:

a) les accidents arrivés au cours du travail au personnel SNCF utilisé par la S.C.E.T.A

b) les accidents arrivés au personnel de la SNCF autre que celui utilisé par la S.C.E.T.A. et conséquence de maladresses ou de fautes de manoeuvres du personnel utilisé par la S.C.E.T.A.

c) les accidents arrivés au personnel SNCF non utilisé par la S.C.E.T.A. dus aux véhicules.

Les accidents visés en c) sont couverts par les

....

M. G. J. J.
copie d'une note
remise à M. Buzan
le 18/7

assurances aux tiers. Comme nous l'avons indiqué, ces assurances sont ^{elles} contractées par la S.N.C.F. La S.C.E.T.A. les contractera en son nom et nous lui rembourserons le montant des primes.

La fréquence et l'importance des accidents visés en a) et b) dépendent bien directement des mesures de contrôle et de surveillance que la S.C.E.T.A. sera amenée à prendre. C'est pour ces motifs, et bien que la S.N.C.F. soit son propre assureur pour les agents intéressés, que nous avons néanmoins mis les responsabilités des accidents en cause à la charge de la Filiale.

15 JUL 1942

15
SOCIÉTÉ N° 1942
DES CHARRIERS LE FEN FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE
15 JUIL 1942
Dossier
D 92281 / 44
Fiche n° 98

Monsieur le Directeur Général,

Objet : Projets de contrats à passer avec la SCETA.

Nos 2, 4 et 5, les autres projets ne soulevant pas d'observations.

1°) Projet N° 5 -

Je ne saisis pas bien l'intérêt qu'il y a à placer les bureaux de ville de PARIS, qui sont de véritables annexes des gares, sous l'autorité de la S.C.E.T.A. J'y vois, au contraire, une source de complications pour la gestion du personnel et probablement d'autres inconvénients inhérents à la dualité de commandement.

D'après le projet, l'inspecteur principal chargé des bureaux de ville serait détaché à la S.C.E.T.A. mais il serait encore placé sous l'autorité du Chef d'exploitation de la Région Nord.

Que la S.C.E.T.A. surveille, même gère des bureaux de correspondance, j'en suis bien d'accord, mais à PARIS il s'agit de véritables bureaux de gare qui font les mêmes opérations que les gares avec du personnel spécifiquement S.N.C.F.

Je ne sais pas s'il y a chose jugée, cependant je relève que, dans le programme d'action pour la S.C.E.T.A. de Novembre 1941, il était dit page 23 que, pour l'avenir immédiat, la S.N.C.F. conserverait la gestion directe des bureaux de ville, sauf à réexaminer la question plus tard.

2°) Projet N° 2 - Il s'agit du Service de factage de la Région de l'Ouest.

La rédaction de l'article 2 me paraît défectueuse, car elle semble vouloir prolonger la situation actuelle où le personnel d'exécution est du personnel S.N.C.F., le complément étant fourni par du personnel auxiliaire.

Je crois, au contraire, qu'il faut marquer que le personnel d'exécution doit être, en principe, du personnel recruté directement et payé par la S.C.E.T.A., étant entendu que, dans la période transitoire, le personnel S.N.C.F. actuellement affecté au camionnage de l'Ouest continuera à être utilisé par la S.C.E.T.A.

Me référant à l'observation formulée à propos du contrat N° 5, il me paraît indispensable, pour éviter toute dualité, d'autorité, que ce personnel S.N.C.F. soit détaché à la S.C.E.T.A., étant entendu qu'il conserverait son statut de personnel S.N.C.F. avec tous les avantages qui s'y rattachent.

Une autre observation concernant l'article 6 "Responsabilité" - L'alinéa 3 de cet article stipule que la S.C.E.T.A. sera responsable

des dommages causés au personnel de la S.N.C.F., à son matériel ou à ses biens : pour le personnel, il ne s'agit plus du personnel S.N.C.F. utilisé par la S.C.E.T.A. pour l'exécution du service, mais du personnel spécifiquement S.N.C.F. : on veut viser, par exemple, tel accident qui pourrait être causé à un agent du Chemin de fer par un camion de la S.C.E.T.A. dans une cour de gare.

Cette clause de responsabilité entraîne pour la S.C.E.T.A. de s'assurer contre ce risque. Est-ce bien cela que nous voulons, étant donné que la S.N.C.F. est son propre assureur pour son propre personnel ?

3°) Projet N° 4 -

A propos de l'article 2, je ferai une remarque analogue à celle que je fais sur le projet N° 2 : le personnel de livraison devrait, en principe, être fourni et payé par la S.C.E.T.A., la S.N.C.F. pouvant, à titre transitoire, fournir ce personnel de livraison étant entendu qu'il serait détaché à la S.C.E.T.A. et placé sous l'autorité de la S.C.E.T.A. et non de la S.N.C.F.

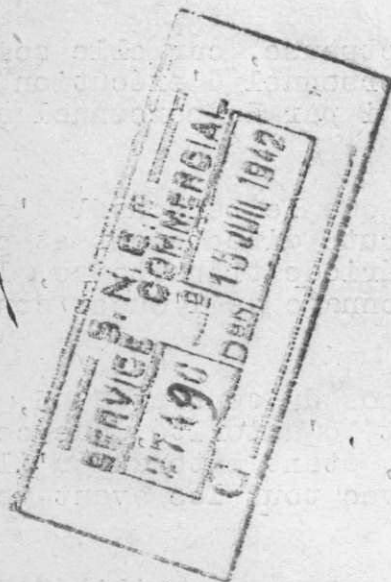
Si ce point de vue était admis, les articles 4 et 5 seraient à modifier en conséquence.

Sur l'article 7 "Responsabilité", même observation que pour le traité N° 2 : d'ailleurs certaines clauses sont peut-être superflues si les traités passés entre la S.N.C.F. et les entreprises de camionnage lyonnaises sont correctement établis.

Et d'ailleurs, il n'est rien prévu de tel au contrat N° 3, s'agissant cependant d'une situation à peu près analogue, où la S.C.E.T.A. prend en gérance les contrats de camionnage passés entre la S.N.C.F., d'une part, et la S.T.A. ou la F.T.D., d'autre part.

Le Directeur Général Adjoint,

M. M. M. M. M.



sb

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

le 11 juillet 1942

SERVICE COMMERCIAL

54, Boulevard Haussmann

PARIS - IX.

Tél. : TRinité 76.00

R. C. Seine 276.448 B

4e DIVISION



5928

Monsieur le Directeur Général

15 JUL 1942

Dossier		Pièce n°
D 22281	44	92

J'ai l'honneur de soumettre à votre appro-
bation en minute le dossier de présentation au
Conseil des contrats à passer avec la S.C.E.T.A.

Ces contrats ont été établis en accord avec
MM. AURENCE, OLIVIER et GUIBERT.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Popy
M. Aubert
Guibert
Ly
ob. joints
15
27

Santonay-les-Bains

St. Chagay

5 987 5 987

3987-

60246

Santonay-les-Bains à Etang, par Autun.

70233 / 22570
92803

70233 1255 Santonay-les-Bains
75717 s 1251 Larois l'Abbaye 5 484
79802 s 1255 Belay 4 085
88562 s 1256 Saisy la Forêt 8 160
92803 s 1257 Epineux les-Moines 22 570 4 241

92803 s / 14612
107415

92803 1257 Epineux-les-Moines
97748 s 1258 Lully-le-Château 4 945
100300 s 1259 St. Vrain-Lully 2 552
107415 s 1260 St. Vrain-Lully 7 115

98145 / 14612

112757 s

4945-
2552-
7115-
98145 s

76196 / 21949

98145 s

327-
7452-
9066-
5104-
98145 s
97818 s
90366 s
81300 s
76196 s

St. Vrain-Lully
1260 St. Vrain-Lully 327
1261 Autun 4 1152
1262 Epineux-Lully 9 066
St. Vrain-Lully 21949 5 104

Cercy-la-Bour à Gilly-sur-Loire

84718 / 40647

125365 s

St. A de Cercy-la-Bour
1263 St. A de Cercy-la-Bour 6 344
1264 St. A de Cercy-la-Bour 4 597
1265 St. A de Cercy-la-Bour 5 916
1266 St. A de Cercy-la-Bour 6 330
1267 St. A de Cercy-la-Bour 5 441
1268 St. A de Cercy-la-Bour 6 944
St. A de Cercy-la-Bour 5 075

6344-
4597-
5916-
6330-
5441-
6944-
5075-
125365 s
119021 s
114424 s
108508 s
102178 s
96737 s
89793 s
84718 s

O.E.C.

9, boulevard Malesherbes

2

Paris, le 5 juin 1942

1292 PH/SR

Monsieur GUIBERT,
Directeur Général de la S.C.E.T.A.
66, rue de Monceau,
PARIS.

Monsieur le Directeur Général,

Nous vous accusons réception de votre lettre ET/106/69 du 30 courant par laquelle vous avez bien voulu nous faire parvenir en double exemplaire le texte d'un avenant à passer avec les Sociétés S.T.A. et F.T.D. pour modifier le traité de factage et de camionnage dans PARIS.

Le texte de cet avenant prévoyant l'intervention de la S.C.E.T.A. dans la surveillance des services de factage et de camionnage n'a pas soulevé d'objections de la part des Sociétés S.T.A. et F.T.D.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de nos sentiments distingués et dévoués.

LE DIRECTEUR DE L'O.E.C.

signé: P. HIGELL.

B/LC

Société de Contrôle et d'Exploitation

de Transports Auxiliaires

(S.C.E.T.A.)

Paris, le 11 JUIN 1942

66, Rue de Monceau. PARIS-8^e

Téléphone : Laborde 76-81 à 85

ET/106/97



Monsieur le Directeur du
Service Commercial de la
S.N.C.F.

J'ai l'honneur de vous faire
connaître que, par lettre du 5 courant
dont copie ci-jointe, M. HIGELL,
Directeur de l'O.E.C., nous a donné
l'accord des Sociétés S.T.A. et F.T.D.
sur le texte de l'avenant qui doit
modifier le traité passé avec ces
entreprises pour le factage et le
camionnage dans Paris, dans le but de
préciser le rôle de la S.C.E.T.A.
dans la direction de ces services.

Le Directeur Général,

[Signature]



Copie pour le ^{S^e} COMMERCIAL

D.A.

343.90
2058

D 92 W 1-44

Copie au Mouvement
le 30/5

27

mai

42

XXXXXX

Monsieur le directeur
de l'Exploitation de la
Région (toutes)

Notre Filiale Automobile, la Société de contrôle et d'exploitation Auxiliaire (S.C.E.T.A.) qui s'est substituée aux anciennes Filiales est constituée depuis le 1er Janvier 1942. La mise en place de son personnel est pratiquement terminée.

L'objet de la présente lettre est de définir les attributions de la S.C.E.T.A. en attendant que celles-ci soient reprises dans une Note Générale.

A - Définition des attributions de la S.C.E.T.A.

1°) Services routiers de voyageurs

La délégation d'activité de la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A. s'applique à l'exploitation et au contrôle des Services suivants :

- Services automobiles de remplacement de trains faisant ou non l'objet d'une garantie financière de la S.N.C.F.
- Services affluents de voyageurs exploités sous le contrôle de la S.N.C.F. et faisant ou non l'objet de subventions de la S.N.C.F.
- Services automobiles exploités par la S.N.C.F. ou pour le compte de celle-ci (services prévus à l'article 8, 2ème alinéa du cahier des Charges et services touristiques).

La S.C.E.T.A. établit, pour le compte de la S.N.C.F. et en liaison étroite avec la Région intéressée, les conventions à intervenir entre la S.N.C.F. (1) et les entreprises qui exploitent les services de remplacement de trains en discutant avec celles-ci les modalités particulières d'application à chaque service de contrats types établis par le Service Commercial. Elle fait à la Région S.N.C.F. intéressée toutes propositions utiles en ce qui concerne l'établissement ou la modification des tarifs et des horaires de ces services.

(1) Il est précisé que les Conventions continuent à être signées par la S.N.C.F. rien n'est changé à la procédure suivie à cet effet.

Ce contrôle porte tout d'abord sur les dépenses et recettes des entreprises. Les Organismes régionaux de la Filiale reçoivent par l'intermédiaire des arrondissements d'exploitation de la S.N.C.F. les demandes de relèvement des prix présentées par les entreprises. La Filiale examine ces demandes en étroite liaison avec les services locaux de la S.N.C.F. et établit des propositions pour la fixation des allocations et des tarifs qu'elle transmet avec les justifications nécessaires au service régional de la S.N.C.F.

Ce contrôle s'exerce ensuite sur les conditions d'exploitation des services; qualité du service, état du matériel etc..... Par contre, l'exécution des services continue à faire l'objet de relations directes entre les services de la S.N.C.F. intéressés et les entreprises.

b) Localités de 20.000 habitants ou plus

La S.C.E.T.A. peut intervenir dans les mêmes conditions que ci-dessus à la demande de la Région intéressée.

3°) Bureaux de Ville

La S.C.E.T.A. assure la direction du service des bureaux de ville de Paris et de la banlieue, y compris les bureaux privés installés chez certains expéditeurs.

4°) La S.C.E.T.A. pourra recevoir ultérieurement des attributions autres que celles définies ci-dessus. Ces nouvelles attributions seront définies au fur et à mesure qu'elles seront décidées.

B - Conséquences des attributions de la S.C.E.T.A.

1°) Dispositions particulières relatives au personnel S.N.C.F. des services de factage et de camionnage de la Région Ouest à Paris, du service des bureaux de ville de Paris et des services de factage et de camionnage à Lyon.

Les fonctionnaires chargés actuellement de la Direction des Services de factage et de camionnage Ouest et du service de Bureaux de ville seront détachés à la S.C.E.T.A. Par contre, le personnel d'exécution S.N.C.F. sera utilisé par la S.C.E.T.A. mais restera dans les cadres de la S.N.C.F., Région Nord, et sera payé directement par elle.

Le contrôle de la S.C.E.T.A. sur les services affluents de voyageurs vise plus spécialement l'établissement d'horaires et de tarifs concertés avec la S.N.C.F. ainsi que la mise au point de toutes mesures destinées à accroître les facilités de la clientèle du chemin de fer. Pour ces services les contrats seront passés entre la S.C.E.T.A. et l'entrepreneur.

La S.C.E.T.A. contrôle les services touristiques effectués pour le compte de la S.N.C.F. de la même façon que les services de remplacement de trains.

Elle exerce d'autre part, les contrôles techniques et financiers prévus à la Note Générale Série Mouvement, Sous Série Transports n° 7, avec le concours des fonctionnaires locaux de la S.N.C.F.

Les Régions S.N.C.F. conservent la charge des questions relatives à la coordination voyageurs, établissement ou modification des plans de transport, suite à donner aux procès-verbaux d'infraction, représentation dans les Comités de coordination.

D'autre part, par dérogation aux règles indiquées ci-dessus, les Régions établissent les conventions et exercent le contrôle des lignes exploitées par la S.C.E.T.A. elle-même.

2°) Services routiers de marchandises

La délégation d'activité de la S.N.C.F. à la S.C.E.T.A. s'applique :

- à l'exploitation des services de factage et de camionnage assurés par la S.N.C.F. à Paris et à Lyon ;
- au contrôle de certains services de factage et de camionnage de Province assurés par des entreprises.

A Paris, la S.C.E.T.A. assure la direction et l'exécution des services de factage et de camionnage qui concernent la Région Ouest. Elle dirige d'autre part les services de factage et de camionnage des autres régions ainsi que les services de bagages à domicile.

A Lyon (et Villeurbanne), la S.C.E.T.A. exploite également les services de factage et de camionnage.

En ce qui concerne les autres villes de provinces, les règles suivantes sont à appliquer :

a) Localités de plus de 20.000 habitants

La S.C.E.T.A. exerce un contrôle d'office sur les services de factage et de camionnage .

L'application des dispositions ci-dessus doit être dès maintenant entreprise.

Toutefois, pour faciliter le passage de l'organisation ancienne à l'organisation nouvelle, je n'ai pas d'objection à ce que cette application soit progressive et à ce qu'un certain délai soit laissé à vos Services pour le passage à la S.O.S.T.A. des différentes affaires qu'elle devra suivre désormais à leur lieu et place. Les modalités de ce passage seront fixées par accord entre nos Services et les représentants régionaux de la S.O.S.T.A.

Je tiens néanmoins à ce que le délai de transition ne dépasse pas 2 ou 3 mois.

Vous voudrez bien, le cas échéant, vous concerter avec le Service Commercial pour la mise au point des mesures de détail que pourrait nécessiter l'application de la nouvelle organisation.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS

.....
L'application des dispositions ci-dessus doit être dès maintenant entreprise.

Toutefois, pour faciliter le passage de l'organisation ancienne à l'organisation nouvelle, je n'ai pas d'objection à ce que cette application soit progressive et à ce qu'un certain délai soit laissé à vos Services pour le passage à la S.O.S.T.A. des différentes affaires qu'elle devra suivre désormais à leur lieu et place. Les modalités de ce passage seront fixées par accord entre nos Services et les représentants régionaux de la S.O.S.T.A.

Je tiens néanmoins à ce que le délai de transition ne dépasse pas 2 ou 3 mois.

Vous voudrez bien, le cas échéant, vous concerter avec le Service Commercial pour la mise au point des mesures de détail que pourrait nécessiter l'application de la nouvelle organisation.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS

22 mai

42

Minute

4ème

Monsieur le Directeur Général,

543.90
20.58

Je soumetts à votre signature, d'accord avec M. GOURSAT, la lettre ci-jointe aux Directeurs de l'Exploitation des Régions au sujet des attributions de la S.C.E.T.A.

Dans la situation définitive la définition de ces attributions devra faire l'objet, à mon avis, d'une Note Générale. Mais j'estime qu'il est prématuré de faire paraître cette Note tant que les contrats à intervenir avec notre Filiale, au sujet de ces différentes attributions, n'auront pas été approuvés par le Conseil. Par contre, il me paraît opportun de préciser par lettre, dès maintenant, quelles seront ces attributions pour permettre aux Régions de s'organiser en conséquence, en particulier en vue de libérer les agents S.N.C.F. qu'économisera la nouvelle organisation.

Pour faciliter le passage de l'organisation actuelle à l'organisation projetée, la lettre ci-jointe prévoit une application progressive des mesures envisagées. Chaque Région devra à ce sujet se concerter avec la S.C.E.T.A. et nous veillerons à ce que le développement de l'organisation nouvelle se fasse parallèlement sur les diverses Régions.

J'ai joint à la présente Note le Mémento établi par M. DEGARDIN à la suite de la Conférence qui s'est tenue le 30 avril dans votre bureau au sujet de l'organisation à adopter pour les services de factage et de camionnage Ouest et les bureaux de ville. Ce Mémento ne soulève pas d'objection de ma part sauf sur un point, celui des auxiliaires utilisés dans les bureaux de ville : après réflexion il nous paraît préférable de considérer tous comme auxiliaires S.N.C.F. Il suffit pour que cela ne soulève pas de difficultés en pratique de laisser à la S.C.E.T.A. une certaine liberté pour leur recrutement. J'ai tenu compte des dispositions de ce Mémento, modifié sur ce point, dans la lettre ci-jointe.

Vous remarquerez, d'autre part, que dans les attributions de la S.C.E.T.A. je n'ai pas parlé de la question des affrètements : j'estime que pour le moment cette question est à laisser

(1) La mise au point de ces documents en cours depuis un certain temps
~~est en retard~~ va être achevée incessamment.

.....

en suspens, étant donné la position prise par le Ministère à son égard. Il ne paraît pas opportun, en effet, de prévoir l'intervention d'un Organisme comme la Filiale car on nous rapprocherait vraisemblablement de nous organiser en prévision d'une généralisation des affrètements contrairement aux instructions ministérielles.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

signé: Bayaux

M E M O R A N D U M

d'une réunion tenue chez Monsieur LE BERNERAI
le 30 avril 1942

et à laquelle assistaient : M. BOYAUX, M. DEGARDIN,
M. LEFORT, M. LONG, M. BOREL et M. GUIBERT.

La réunion avait pour but d'examiner l'intérêt et la possibilité de confier à la S.C.E.T.A. la direction du service des bureaux de ville. La difficulté soulevée par ce projet a trait à la gestion du personnel d'exécution. Cette difficulté se présente d'ailleurs aussi à propos de la cession à la S.C.E.T.A. du factage/camionnage Ouest, cession qui a, par suite, été examinée en même temps au cours de cette réunion.

De l'examen auquel il a été procédé, les solutions ci-après ont été dégagées :

1^o- Pour les bureaux de ville comme pour le factage/camionnage Ouest, la S.C.E.T.A. serait chargée de la direction et de l'organisation du service, la S.N.C.F. fournissant du matériel, des locaux et du personnel pour l'exécution du service.

2^o- Le personnel hors statut, jusqu'à présent affecté à la direction de ces services, soit : M. MUGUET, pour les deux services, M. CORMIER, pour le factage/camionnage Ouest, M. DELENCLOS pour les bureaux de ville, serait détaché à la S.C.E.T.A. Par contre, le personnel statutaire(1) resterait dans les cadres de la S.N.C.F., Région du Nord. Ce personnel serait géré par M. MUGUET, qui conserverait à ce sujet ses fonctions de Chef d'Arrondissement Nord, sous l'autorité de M. DEGARDIN, Chef de Service Régional.

3^o- Le personnel auxiliaire serait recruté directement et pris en compte par la S.C.E.T.A., sauf peut être en ce qui concerne certains auxiliaires permanents du service des bureaux de ville qui resteraient auxiliaires S.N.C.F.

4^o- En ce qui concerne les renforts de personnel du factage-camionnage Ouest, la S.C.E.T.A. en ferait son affaire au moyen d'agents qu'elle recruterait directement.

(1) Sauf une ou deux exceptions.

Pour les bureaux de ville, la S.C.E.T.A. recruterait directement les renforts nécessaires pour la manutention. Les renforts de personnel qualifié S.N.C.F. qui sont de beaucoup les plus nombreux, seraient fournis par la Région du Nord, dans la limite d'un certain nombre d'agents correspondant aux renforts normaux qui peuvent être fournis par cette Région sans trop de difficultés. Au delà de cette limite, les autres Régions devraient participer aux renforts. La Région du Nord serait chargée de s'entendre avec les autres Régions à ce sujet et de surveiller que les renforts fournis soient suffisants en quantité et en qualité.

5°- La S.N.C.F. conserverait à sa charge l'entretien et la réparation des locaux lui appartenant (ateliers, garages), actuellement utilisés pour le factage/camionnage Ouest, ainsi que les frais de transformation et d'aménagement de ces locaux qu'il serait reconnu nécessaire d'engager pour les besoins du service. Elle mettrait à la disposition de la S.C.E.T.A. le matériel roulant lui appartenant et actuellement utilisé au service, la S.C.E.T.A. ayant la charge de l'entretien et des réparations de ce matériel.

En ce qui concerne les bureaux de ville, la S.N.C.F. conserverait à sa charge les dépenses d'entretien et de réparations des locaux utilisés, ainsi que les loyers afférents à ces locaux et toutes dépenses relatives à leur exploitation (patente, téléphone, éclairage, chauffage, etc....).

6°- Les projets de traité S.N.C.F./S.C.E.T.A. relatifs au factage/camionnage Ouest et aux bureaux de ville seraient revus pour tenir compte de ce qui précède, en ce qui concerne notamment la rémunération de la S.C.E.T.A.

Les dispositions relatives au factage/camionnage Ouest et aux bureaux de ville pourraient d'ailleurs faire l'objet d'un seul traité.

22 Mai 1942

Service Commercial

4ème Division

Monsieur le Directeur du Service Commercial,

Je vous sou mets ci-joint les projets de contrats à passer avec la Filiale ainsi que le projet de la Note de présentation au Conseil au sujet de ces contrats.

Ces textes ont été mis au point avec M. GUIBERT: notre accord est complet à leur sujet.

J'indique ci-dessous, rapidement, quelques aspects particuliers de ces textes.

1°- Durée des contrats

La durée des contrats a été fixée d'une façon uniforme à 5 ans (1er janvier 1942- 31 décembre 1946).

Toutefois, certains contrats prévoient qu'ils sont résiliables à tout moment, à la seule volonté de la S.N.C.F., avec préavis d'un an. Il s'agit des contrats qui ne pourraient pas être logiquement maintenus dans l'hypothèse où pour une raison quelconque, (instructions ministérielles par exemple), la S.N.C.F. ne pourrait plus conserver une situation largement majoritaire dans le Conseil de la Filiale, et où il serait anormal de confier les attributions prévues à une Société, qui ne serait plus strictement sous le contrôle de la S.N.C.F. . Les contrats intéressés sont ceux concernant :

- le contrôle des services de remplacement des trains,
- le contrôle des services de tourisme,
- la direction et le contrôle des services de factage et de camionnage dans Paris des Régions autres que l'Ouest
- la direction du service des Bureaux de Ville,
- le contrôle des services de correspondance.

Pour d'autres contrats une résiliation analogue est prévue, mais seulement dans l'hypothèse où la S.N.C.F. reprendrait à sa charge l'exploitation des services. Il s'agit des contrats pour lesquels la S.C.E.T.A. aura pu faire des engagements de dépenses importants, achat de matériel etc.... Ce sont ceux intéressant :

- le factage et le camionnage Ouest,
- le factage et le camionnage à Lyon.

Dans ce cas la reprise par la S.N.C.F. du matériel et des

.....

Relevé des Expéditions ~~G.V.~~ ~~V.U.~~ ou P.V. (1)Toutes Régions
sur toutes destinations

Sous-Groupe

3 B

Nature des Marchandises

Fromages non dénommés

Trafic d'Exportation

Recettes (en milliers de francs)

25 à 49 Km	50 à 99 Km	100 à 199 Km	200 à 299 Km	300 à 399 Km	400 à 499 Km	500 à 599 Km	600 à 699 Km	700 à 799 Km	800 à 899 Km	900 et au-delà	Total trimestriel détaxes		Total annuel
											non déduites	déduites	détaxes déduites
-	-	1	-	142	3	-	6	-	-	18	171	168	795
-	-	-	-	149	2	-	22	30	-	-	208	207	
-	-	-	-	107	13	2	2	22	-	-	146	134	
-	-	-	9	120	8	-	15	122	-	11	286	286	
-	-	-	2	185	-	3	20	39	-	29	278	278	795
-	-	-	-	207	-	5	19	29	-	29	289	289	
-	-	-	3	48	4	44	63	-	-	20	183	183	795
-	-	-	1	70	8	5	33	1	-	-	118	118	
-	-	-	5	111	1	-	-	-	-	-	6	6	795
-	-	-	-	-	5	-	-	2	-	36	43	43	
-	-	-	-	-	2	-	10	-	-	6	18	18	795
-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	17	18	18	

installations appartenant à la S.C.E.T.A. est prévue. Nous avons également prévu la tacite reconduction du contrat d'année en année après le 31 décembre 1946.

Enfin, un contrat ne comporte pas de clause de résiliation: c'est le contrat intéressant le contrôle des services affluents. Il n'y a aucun inconvénient, en effet, à ce que la Filiale, dans ce cas, continue à intervenir même si elle n'est plus liée étroitement avec la S.N.C.F. et il ne faut pas introduire de clauses qui risqueraient de la gêner dans les contrats qu'elle doit passer directement avec les entreprises.

2°- Clause concernant l'arbitrage

Cette clause n'a été prévue que dans les contrats où la Filiale pourrait être amenée à engager des dépenses importantes. Il faut qu'en cas de litige elle puisse défendre ses intérêts, quelle que soit par ailleurs la situation vis à vis de la S.N.C.F. Il s'agit des contrats de factage et de camionnage Ouest et du contrat de factage et de camionnage à Lyon.

Nous avons supprimé des contrats ci-joints celui concernant les affrètements dans l'attente d'un changement de position du Ministère au sujet de ces derniers.

Si ces projets ne soulèvent pas d'objection de votre part nous les soumettrons au Service du Contentieux et au Service du Contrôle des Marchés pour avis, avant de les présenter au Conseil. Nous soumettrons également au Mouvement les contrats intéressant les services routiers de voyageurs.

Je précise enfin, en terminant, que doivent passer à la Commission des Marchés Ministérielle, les projets de contrats concernant :

- le contrôle des services de remplacement;
- le contrôle des services de tourisme (pour le moment, nous serons amenés à verser des sommes faibles, mais il faut prévoir l'hypothèse où les services de tourisme reprendraient et où les sommes versées justifieraient l'approbation de la Commission des Marchés);
- le service de factage et de camionnage Ouest,
- les services de factage et de camionnage des Régions autres que l'Ouest,
- les services de factage et de camionnage à Lyon (les contrats passés avec les Sociétés qui nous fournissent du matériel passent à la Commission des Marchés);
- le contrôle des Services de correspondance. Dans ce dernier cas, on pourrait peut être envisager de réduire la somme de

Relevé des Expéditions ~~G.V. V.U.~~ ou P.V. (1)Toutes Régions
sur toutes destinations

Sous-Groupe

3 P

Nature des Marchandises **Morue**

Trafic français

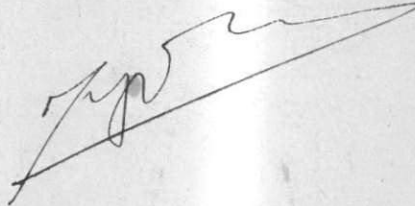
(y compris les importations)

Recettes (en milliers de francs)

25 à 49 Km	50 à 99 Km	100 à 199 Km	200 à 299 Km	300 à 399 Km	400 à 499 Km	500 à 599 Km	600 à 699 Km	700 à 799 Km	800 à 899 Km	900 et au-delà	Total trimestriel détaxes		Total annuel
											non déduites	déduites	détaxes déduites
9	8	3	50	26	68	65	129	916	46	274	1.595	1.595	4.179
15		3	44	21	16	91	78	64	40	162	535	535	
25	2	16	41	53	25	104	90	37	12	75	459	459	
58	3	14	39	194	77	281	291	69	43	520	1.590	1.590	
31	5	4	55	47	67	191	113	129	86	344	1.073	1.073	1.11
11	6	-	25	14	5	14	32	52	48	149	111	111	
10	3	30	287	206	103	250	185	350	220	365	2.017	2.016	751
3	3	8	199	61	23	43	90	191	36	94	751	751	
1	1	3	12	3	3	3	3	-	11	-	45	45	936
2	1	47	3	19	66	11	80	21	-	680	936	936	
-	1	4	20	70	30	181	237	-	28	768	1.343	1.343	144
-	-	3	2	26	26	531	19	2	8	-	144	144	

500.000 francs en reportant le reliquat sur un autre contrat afin de ne pas passer à la Commission des Marchés. Mais on ne peut aller très loin dans cette voie; dès lors cet expédient risque d'être insuffisant en raison des clauses de variation prévues pour la rémunération de la S.C.E.T.A.: leur jeu risque, en effet, assez rapidement, d'avoir pour conséquence d'amener la rémunération (pour l'ensemble de la durée du contrat) au delà de deux millions, montant à partir duquel il faut passer à la Commission des Marchés.

Le Chef de la Division de la Coordination,

A handwritten signature in dark ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Relevé des Expéditions ~~G.V.~~ ~~V.U.~~ ou P.V. (1)Toutes Régions
sur toutes destinations

Kg.

Sous-Groupe

3- 02

Trafic d'Exportation

Nature des Marchandises Oranges en caisses, caisses, paniers ou
tonneaux.

Recettes (en milliers de francs)

25 à 49 Km	50 à 99 Km	100 à 199 Km	200 à 299 Km	300 à 399 Km	400 à 499 Km	500 à 599 Km	600 à 699 Km	700 à 799 Km	800 à 899 Km	900 et au-delà	Total trimestriel détaxes		Total annuel
											non déduites	déduites	détaxes déduites
-	-	-	3	55	7	-	-	111	-	20	196	196	290
-	-	I	-	I	-	-	-	21	-	3	25	25	
-	-	-	-	88	-	-	-	-	2	3	93	76	
-	-	-	-	66	3	1	2	240	-	-	314	313	1
-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2	1	
-	-	-	-	75	73	-	-	3	-	-	151	151	1.090
-	-	-	-	15	-	2	-	815	46	202	1.090	1.090	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.558
-	-	1	-	-	-	-	46	547	7.717	6.246	14.558	14.558	
-	-	-	-	-	-	-	72	-	60.910	18.639	79.622	79.622	36.779
-	1	-	-	-	-	-	-	-	27.719	9.058	36.779	36.779	

Commission des Marchés.

Il est à craindre que celle-ci fasse des objections car ~~pour~~ le contrôle des marchés intéressant les modifications ultérieures ~~de~~ ce parc de véhicules lui échapperait.

La S.N.C.F. désirerait savoir si dans l'hypothèse où la cession du parc des véhicules à la Filiale serait décidée, le Ministre accepterait de donner au Commissaire du Gouvernement les instructions utiles pour soutenir le projet de cession devant la Commission des Marchés.

E Vale D^g 24/2/62
 bo de l'acte d'ajournement
 pour fin de mandat
 2/2

classer
25/2
gr

Cette dernière formule paraît préférable. Ces services doivent en effet, servir à la Filiale d'exploitation témoin. Ils lui seront d'une grande utilité pour le contrôle d'autres services. Il est donc souhaitable que la filiale puisse agir directement en ce qui concerne l'entretien du matériel, son amélioration, son renouvellement, afin d'exploiter dans des conditions en tous points comparables à celles d'une entreprise routière.

• • • • •

G/E

- 1 DEC 1941

Monsieur le Chef du Service du Contentieux,

La filiale automobile de la S.N.C.F. en voie de constitution sera chargée de contrôler les services de factage et de camionnage dans PARIS, actuellement effectués par les entreprises S.T.A. et F.T.D. groupées à cet effet dans l'organisme commun d'exploitation (O.E.C.). Il existe actuellement un contrat, en cours d'approbation par le Conseil de la S.N.C.F., entre la S.N.C.F. et l'O.E.C.

Deux formules sont possibles pour fixer l'activité de la nouvelle filiale :

- ou bien celle-ci sera seulement chargée de contrôler l'application du contrat passé entre la S.N.C.F. et l'O.E.C.,
- ou bien elle se substituera à la S.N.C.F. comme partie à ce traité,

dans les deux cas un traité devant être passé entre la S.N.C.F. et la filiale.

La deuxième formule paraît préférable du point de vue de l'action directe que la filiale doit avoir sur les entreprises. Si la filiale n'était pas partie au contrat avec les entreprises, celles-ci tenteraient de se dérober à leurs obligations en faisant appel à la S.N.C.F. ou en discutant l'interprétation de clauses que la filiale, elle, n'aura pas la possibilité d'interpréter.

M. LE BESNERAIS accepterait donc cette deuxième formule, à condition toutefois qu'elle ne soit pas plus onéreuse du point de vue fiscal, étant donné qu'elle risque d'entraîner une cascade de rémunérations, la S.N.C.F. payant la filiale pour les services considérés et la filiale payant les entreprises tractionnaires. Cette observation est d'autant plus importante que le chiffre d'affaires correspondant à ces services est de l'ordre de 40 ou 50 millions.

17/12

COPIE pour Monsieur BOREL

ef de la Division Centrale de la
Coordination
Service Commercial S.N.C.F.

de la part de Monsieur GUIBERT

A mon avis, on peut parfaitement éviter cette cascade de rémunérations. Le traité entre la S.N.C.F. et la filiale pourrait prévoir, en effet :

- le remboursement par la S.N.C.F. à la filiale des seuls frais de contrôle de la filiale;
- le paiement par la S.N.C.F. aux entreprises des factures présentées et vérifiées par la filiale;
- une formule simple intéressant la filiale à l'augmentation des recettes et à la diminution des dépenses.

Le contrat entre la filiale et les entreprises serait semblable au contrat ci-joint que la S.N.C.F. doit prochainement signer avec les entreprises, contrat dans lequel la filiale se substituerait à la S.N.C.F. Ce contrat serait seulement modifié pour prévoir que les factures des entreprises seraient, non pas payées par la filiale, mais vérifiées par celle-ci qui se chargerait de les faire payer par la S.N.C.F.

Je vous serais obligé de bien vouloir me donner votre avis dès que possible sur les dispositions générales ainsi prévues pour les deux traités envisagés.

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Division Commerciale

Signé : GUIBERT

M. Boul

me feras à nouveau qq. jours
après mon retour - j'en parlerai à
M. Guibert en vue d'en être au bout
à nouveau lors de la prochaine
Conférence des Chefs de l'Expédition.

6-12-61

Roy

EXAMEN

des Questions soulevées à la Conférence
des Chefs de Service de l'Exploitation du 2 Décembre
au sujet du programme d'action de
la nouvelle filiale automobile

1° - Fonctions du Chef de Service Régional.-

Il paraît nécessaire, pour la bonne marche du service de la filiale, que le Chef du Service Régional soit un fonctionnaire relevant uniquement de la direction de la filiale. Mais ce fonctionnaire devra être un fonctionnaire S.N.C.F. en provenance de la Région où il se trouvera. D'autre part, étant donné que la filiale agira, pour la plupart de ses activités, pour le compte de la S.N.C.F., le Chef de Service Régional de la filiale recevra les directives et les instructions nécessaires de la Région de la S.N.C.F.. Le Service Régional "Filiale" se trouvant logé dans des bureaux voisins des bureaux du Service Régional S.N.C.F. et les rapports entre ces Services devant être équivalents à ceux de deux Services voisins de la S.N.C.F., nous ne voyons pas quelles difficultés particulières pourraient naître entre eux. Du reste, si des difficultés se produisaient, le Chef du Service de l'Exploitation les aplanirait facilement par son autorité d'Administrateur de la nouvelle filiale et grâce aux Comités Régionaux d'Exploitation qui se réuniront, en principe, tous les mois.

Cette conception conduit à n'attribuer au Service Régional "Filiale" qu'une activité strictement définie ne débordant pas sur les activités voisines qui resteront propres à la Région S.N.C.F. et nécessiteront le maintien, au moins pour partie, des sections 5 de la Division du Mouvement et 5 et 6 de la Division Commerciale. Nous allons examiner précisément ce partage d'attributions.

2° - Partage d'attributions entre le Service Régional de la filiale et le Service Régional S.N.C.F.-

a) Services voyageurs de remplacement de trains.

Le Service Régional "Filiale" sera essentiellement chargé, d'une part, des négociations et du contrôle des conventions passées entre la S.N.C.F. et les entrepreneurs ; d'autre part, des propositions d'organisation du service (tarifs, horaires, création de bureaux de correspondance, etc...) à faire à la Région S.N.C.F. Les avantages qu'il y aura à confier ce rôle à la filiale viendront de la compétence qu'aura cette filiale du fait de ses exploitations directes (voir pages 4 et 5 du Programme d'action) et sont du reste confirmés par l'expérience faite au Sud-Est et Sud-Ouest (voir pages 10 et 11 du Programme d'action).

Le Service Régional de la S.N.C.F. restera chargé de toutes les questions relatives au plan de transports, représentation de la S.N.C.F. dans les C.T.D., contrôle des propositions de la filiale en ce qui concerne les conventions, l'organisation de services, horaires, tarifs, etc... Là, comme ailleurs, la filiale jouera le rôle d'un outil spécialisé travaillant pour le compte de la S.N.C.F.

b) Services touristiques et services affluents de voyageurs.

En dehors du Sud-Est, il s'agit là d'une activité tout à fait nouvelle qu'il ne paraît pas y avoir d'inconvénients à confier à la filiale, laquelle, bien entendu, devra avoir l'accord de la Région sur le choix des entrepreneurs et soumettre à son approbation les organisations de services qu'elle propose (horaires, tarifs, bureaux de correspondance, etc....).

c) Services de factage et camionnage de province.

Les indications données au Programme d'action pages 25 et 26 conduisent à l'organisation suivante :

Le Service Régional S.N.C.F. conservera la gestion complète des services de correspondance dans les localités de moins de 20.000 habitants, c'est-à-dire la gestion des services pour lesquels elle est précisément compétente et soumet elle-même au Ministre les tarifs et allocations. En ce qui concerne ces services, la Région S.N.C.F. n'aura recours à la filiale que si elle le juge nécessaire, par exemple pour tirer au clair des demandes de relèvement d'allocation insuffisamment justifiées. Il lui sera commode de se servir d'un spécialiste de la filiale pour faire des enquêtes sur place.

Pour les services desservant les localités de plus de 20.000 habitants, services relativement peu nombreux, mais importants, il y aura ~~vraisemblablement~~ ^{manifestement} avantage à se servir de l'outil "Filiale" qui aura une compétence automobile particulière et sera particulièrement apte à contrôler les comptabilités des entreprises. Le Service Commercial chargé

de la présentation des dossiers afférents à ces services trouvera avantage à ce que la justification des dépenses ait été étudiée par les services de la filiale. Cette étude détaillée est du reste rarement faite actuellement et il s'agit en somme d'une activité nouvelle que l'on confiera à la filiale. En ce qui concerne ce contrôle des dépenses, il ne paraît pas nécessaire que la Région S.N.C.F. donne son avis. Par contre, en ce qui concerne l'organisation des services de correspondance, la filiale, qui aura l'occasion de se rendre compte au cours d'enquêtes sur place ou au cours de l'examen des comptabilités, des conditions d'exploitation de ces services, pourra faire utilement des propositions utiles à la Région qui restera seule qualifiée pour prendre des décisions.

Bien entendu, pour tous les services de correspondance (localités de moins ou de plus de 20.000 habitants) la filiale pourra rendre service aux entrepreneurs en leur faisant des avances financières, en leur procurant une documentation d'ordre technique, fiscal, etc... A ce sujet, la filiale se rapprochera d'office des correspondants pour les localités de plus de 20.00 habitants, à la demande seulement pour les localités de moins de 20.000 habitants.

d) Services de groupage et ententes de coordination.

Dans ce domaine, il n'est pas question de donner à la filiale et notamment à son service régional une part quelconque de l'activité actuellement exercée par la Région de la S.N.C.F. en ce qui concerne, d'une part, les relations habituelles avec les groupeurs, d'autre part, les questions

actuelles de coordination marchandises (représentation dans les C.T.D., rapports avec les Ponts et Chaussées, Assistants Techniques, etc...).

Ce qu'il est envisagé de confier à la filiale, ce sont des activités tout à fait nouvelles, à savoir :

a) une orientation nouvelle à donner à l'organisation des groupages conformément aux idées exposées aux pages 27 à 34 du Programme d'action ;

b) un essai de réalisation d'ententes de coordination avec les entreprises routières marchandises.

Il s'agit donc essentiellement d'une activité d'études qui nécessitera des contacts avec le C.O.T.R. et avec un petit nombre d'entreprises. Bien entendu, la filiale agira en rapports étroits avec la Région lorsqu'il s'agira d'entreprises agissant sur le terrain de cette Région. Et lorsque l'organisation prévue sera suffisamment mise en route et que les ententes prendront un certain développement, chaque Région reprendra dans ce domaine l'activité normale qui lui revient en profitant des expériences qu'aura pu faire la filiale sur la Région même ou sur d'autres Régions.

3° - Question du contrôle des services voyageurs exploités directement par la filiale.

La question a été soulevée de savoir comment serait exercé ce contrôle, la filiale ne pouvant se contrôler elle-même. En réalité, le contrôle des services exploités par la filiale doit porter :

a) sur les prix de revient des services lorsqu'ils sont garantis par la S.N.C.F. ;



b) sur l'organisation même des services (horaires, tarifs, régularité d'exploitation, etc...).

En ce qui concerne le a), il semble que la Région S.N.C.F. puisse faire confiance à la filiale pour que les prix de revient soient aussi sincères qu'il se doit ; du reste, la comptabilité complète de la filiale sera à la disposition du Chef du Service de l'Exploitation, Administrateur de la filiale.

Rappelons ~~du reste~~ que ces prix de revient constitueront, pour la filiale, l'arme essentielle qui lui servira pour les négociations avec les autres entreprises. Elle faillirait tout à fait à sa tâche si elle ne s'efforçait pas de les réduire au minimum. Dans ces conditions, les autres entreprises ne pourront être tentées de faire des comparaisons désobligeantes entre les prix de revient qui leur seront consentis et ceux consentis à la filiale.

En ce qui concerne le b), la filiale sera bien entendu contrôlée par le Service Régional S.N.C.F., de même que ce dernier service contrôlera les propositions que la filiale lui fera pour l'organisation des services des autres entreprises.

REMARQUE.-

Il y a lieu de remarquer que tout ce Programme de report d'activités de la S.N.C.F. sur la filiale ne correspond pas du tout à une idée de centralisation, mais bien à une idée de spécialisation avec maintien au contraire d'une décentralisation.

suffisante pour que les Services Régionaux de la filiale agissent en étroit accord avec les Services Régionaux S.N.C.F.

Genève

jb.

Décembre 1941

Service Commercial

4ème Division

Monsieur le Directeur du Service Commercial,

Nous nous sommes entretenus, Guibert et moi, de la question des contrats à passer avec la Filiale automobile et des rémunérations à lui verser.

Au point de vue des contrats il semble que l'on pourrait procéder de lettre. Cette méthode a été employée jusqu'ici et la S.T.A.P.O pour le contrôle des services

Au point de conditions suivantes

A) Contrôle toucherait les triques ci-après

1)

Le total des rémunérations fixes et kilométriques serait ainsi de 240.000 frs Guibert estime toutefois qu'il pourrait être abaissé à 200.000 frs s'il le fallait.

b) Services touristiques et services affluents

Les taux appliqués seraient ceux des services de remplacement sauf si les entrepreneurs de ces services versent une redevance à la S.N.C.F. ou aux filiales actuelles, auquel cas la filiale serait exclusivement rémunérée par ces redevances.

B)- Services routiers de marchandises

1)- Service de factage et de camionnage de Paris

a) Factage et camionnage Ouest. La filiale serait remboursée de ses dépenses sur justifications avec une formule l'incitant à la réduction de ses dépenses.

b) factage et camionnage O.E.C. Guibert déclare avoir l'accord du Contentieux sur une formule qui éviterait la cascade des rémunérations. La filiale toucherait des frais de contrôle.

2)- Autres services marchandises (Services de factage et de camionnage de province, groupage, études de coordination, affrètement).

En raison de l'incertitude qui pèse sur les attributions définitives de la filiale et sur le développement de son activité dans ces domaines, Guibert propose pour le moment une rémunération globale forfaitaire pour frais d'étude de 1.000.000 correspondant aux dépenses de 20 agents, (10 au service central, 2 dans chaque région) et aux frais généraux. 1/2

Les propositions de Guibert concernant la rémunération soulèvent de ma part les remarques suivantes:

I)- Guibert semble s'orienter, dès maintenant, vers une organisation très étoffée de la filiale. Aussi ses propositions conduisent-elles à des chiffres élevés.

C'est ainsi que la rémunération totale proposée pour le contrôle des services de remplacement représenterait en 1941 pour le Sud-Ouest 550.000 frs et pour le Sud-Est 850.000 frs, alors que la S.T.A.P.O. et la T.P.L.M. vont toucher respectivement 200.000 et 300.000 frs. La disproportion est trop grande, même si l'on admet ce qui paraît exact, que ces dernières sommes ne contiennent pas les frais généraux des filiales.

.....

Service Commercial

4ème Division

Monsieur le Directeur du Service Commercial,

Nous nous sommes entretenus, Guibert et moi, de la question des contrats à passer avec la Filiale automobile et des rémunérations à lui verser.

Au point de vue de la forme des contrats il semble que l'on pourrait procéder par échange de lettre. Cette méthode a été employée jusqu'ici avec la T.P.L.M. et la S.T.A.P.O pour le contrôle des services de remplacement.

Au point de vue de la rémunération Guibert propose les conditions suivantes :

A) Contrôle des Services routiers de voyageurs. La filiale toucherait les rémunérations fixes et les rémunérations kilométriques ci-après définies:

1) Rémunérations fixes

Est.....	200.000
Nord.....	200.000
Ouest....	300.000
S.O.....	400.000
S.E.....	500.000

total.....1.600.000

2) Rémunérations kilométriques

a) Service de remplacement

4cm par kilomètre-voiture	pour les services garantis
5cm	pour les services non garantis.

ce qui représenterait environ 800.000 frs pour l'ensemble des services de remplacement.

V)- Une méthode analogue pourrait être adoptée pour les affrètements. Toutefois, pour le moment, afin d'éviter des engagements de dépense trop élevés, seul le personnel de direction et de contrôle serait fourni par la Filiale. La S.N.C.F. prendrait provisoirement à sa charge les dépenses du personnel d'exécution: régulateurs et démarcheurs de fret: ce personnel serait prêté à la filiale (ce que prévoit d'ailleurs la note sur le programme d'action de la filiale). La rémunération de la filiale serait calculée en conséquence. Si les affrètements se développaient cette rémunération pourrait être augmentée et la filiale prendrait alors à sa charge tout le personnel.

VI)- Une rémunération pour frais d'étude ne serait à prévoir que pour les questions concernant le "groupage" et les "ententes de coordination". Elle pourrait être faible au début: ce n'est qu'à cette condition que nous pourrions la faire accepter. Plus tard quand ces questions se seront précisées, la rémunération correspondante pourra être augmentée.

VII)- Il faut enfin remarquer pour apprécier le niveau des rémunérations à prévoir que la filiale bénéficiera d'autres ressources du fait de son activité dans les différents domaines définis ci-dessus. Je vise plus spécialement les revenus procurés par les avances de fond aux entreprises. Ces revenus ne seront pas négligeables, car la filiale va disposer de disponibilités importantes, ce qui doit lui permettre de pratiquer une large politique de soutien financier à l'égard des entreprises travaillant en accord avec la S.N.C.F. J'ajoute d'ailleurs que ce côté de l'activité de la filiale est essentiel pour sa réussite auprès des entreprises routières.

En définitive je propose les formules de rémunération suivantes :

1) Services de remplacement- La rémunération comporterait un terme fixe et un terme kilométrique indépendant de la nature du service (garanti ou non garanti). Cette rémunération serait fixée à un niveau tel qu'elle donnerait pour le Sud-Ouest et le Sud-Est des sommes du même ordre que celles versées actuellement à la S.T.A.P.O et à la T.P.L.M. majorées de 20 % pour tenir compte des frais généraux non couverts actuellement.

2) Services de tourisme et services affluents: La rémunération consisterait:

a) pour les services qui paient une redevance, dans le versement pur et simple de la redevance à la filiale.

Les mêmes constatations sont à faire pour les services marchandises autres que les services de factage et de camionnage. Nous ne savons pas, en effet, quelle sera l'importance de l'activité "Groupage" et de l'activité "entente de coordination" de la Filiale. Les affrètements sont encore peu nombreux et nous ignorons dans quelle mesure ils se développeront. Dans ces conditions le chiffre de 10 agents au service central de la Filiale est exagéré pour le début: je rappelle que la 4e division du service commercial n'a que 5 agents s'occupant de la Coordination Marchandises et qu'elle s'occupe d'un grand nombre de questions qui ne seront jamais du domaine de la filiale.

En résumé, la filiale devrait commencer à fonctionner avec des moyens limités en rapport avec le travail à assurer et ne les développer qu'au fur et à mesure des besoins.

II)- Guibert propose un taux kilométrique plus faible pour les services de remplacement garantis que pour les services non garantis pour inciter la filiale à rechercher l'augmentation du nombre de ces derniers. Nous ne ferons jamais admettre cela par la Commission des Marchés, car le contrôle des services non garantis est infiniment plus simple que celui des services garantis. Une telle différence de rémunération soulèvera d'ailleurs les protestations du C.O.T.R., qui la connaîtra tôt ou tard; car il dit que tous les moyens nous sont bons pour obliger les entreprises à abandonner la garantie. Toutefois la S.N.C.F. a intérêt à ce que sa filiale s'efforce d'obtenir des abandons de garantie; il n'est pas opportun, dans ces conditions, de la pénaliser en prévoyant des taux plus faibles pour les services non garantis, comme cela se produit actuellement pour la S.T.A.P.O et la T.P.L.M... J'estime donc qu'il faut prévoir le même taux quel que soit le régime du service.

III)- Je n'ai pas d'objection à faire au sujet des propositions de Guibert pour les services de factage et de camionnage de Paris sous réserve que la filiale soit intéressée non seulement à réduire ses dépenses pour le camionnage Ouest, mais également à obtenir des réductions de dépenses de la part de l'O.E.C. Des formules analogues seraient à adopter pour Lyon et les autres services assurés actuellement en régie directe par la S.N.C.F. et qui pourraient être confiés à la Filiale.

IV)- Je suis d'avis que l'on peut prévoir pour les services de factage et de camionnage de province assurés par des entreprises et contrôlés par la filiale une rémunération en rapport avec l'importance des services contrôlés. La rémunération pourrait être assez large pour permettre à la filiale de recruter le personnel nécessaire. Au bout d'un certain délai, un an par exemple, suivant les résultats de l'expérience, on pourrait remplacer la rémunération par une rémunération à deux termes, l'un fixe et l'autre proportionnelle au travail de contrôle.

b) pour les autres services, dans une redevance kilométrique payée par la S.N.C.F. Le taux de cette redevance serait fixé de telle sorte qu'en moyenne elle soit inférieure à la moyenne des redevances versées par les entreprises pour des services du même genre. Il faut en effet que la filiale ait intérêt à rechercher l'abandon de la redevance payée par la S.N.C.F. et le paiement d'une redevance par les entreprises. En ce qui concerne les services affluents, les chiffres en jeu sont faibles, mais les frais de contrôle le sont également.

3)- Services de factage et de camionnage de Paris et services assurés en régie par la S.N.C.F.

a) Services Ouest. La formule à adopter devrait comporter le remboursement des dépenses avec primes et pénalités. Elle serait calquée sur la formule prévue dans le projet de contrat à passer avec S.T.A. et F.T.D. et encore en cours d'approbation, mais adaptée à la situation spéciale qui va résulter de la fourniture du personnel et du matériel par la S.N.C.F.

b) services O.E.C. - La rémunération serait proportionnelle au trafic, avec correction en plus ou en moins par le versement ou la retenue de sommes proportionnelles aux primes payées aux entreprises ou aux pénalités mises à leur charge.

c) Autres services. On pourrait adapter des formules calquées sur celles adoptées pour les services de factage et de camionnage de Paris.

4) Services de factage et de camionnage de province assurés par des entreprises. La rémunération serait proportionnelle au trafic des services contrôlés (tant par colis postaux et petits colis, tant par tonne pour les autres marchandises). Elle devrait permettre de couvrir les dépenses de 4 agents majorées de 20 % pour frais généraux (il y a 150 villes de plus de 20.000 habitants: on peut compter en moyenne une vérification par semaine et par agent, soit 3 agents plus un 4ème pour remplacement).

5)- Affètements - La rémunération serait calculée d'après un pourcentage sur les bénéfices. Elle devrait couvrir les frais de deux agents, sous réserve de ce qui a été dit plus haut pour les agents d'exécution.

6)- "Groupages" et "Ententes de Coordination". La rémunération serait constituée par le versement d'une somme forfaitaire de 100.000 frs représentant les dépenses de deux agents majorées des frais généraux.

Si les propositions ci-dessus ne soulèvent pas d'objection

.....

de votre part, je mettrai au point:

- 1) les formules et les taux de rémunération,
- 2) le texte des lettres à échanger avec les filiales

Le Chef de la Division de la Coordination,

Boul

Son conseil d'administration comprend, outre les Représentants de la S.N.C.F. (5) :

- la Compagnie des Chemins de fer Secondaires;
- la Compagnie Générale des Tramways;
- la Société Centrale de Chemins de fer et d'Entreprises.

- la S.A.T.E. exploite directement certains Services d'autobus par des véhicules lui appartenant et assure d'autres services en affermant l'exploitation à d'autres Sociétés, l'affermage pouvant comporter ou non l'emploi de matériel appartenant à la S.A.T.E. (elle possède 35 véhicules environ).

S.T.A.R.N. - Filiale de l'ancien réseau du Nord, elle a été fondée le 10 août 1928 pour une durée de 99 ans au capital de 4.000.000 frs porté à 4.100.000 frs par décision des assemblées générales extraordinaires des 4 février et 4 mars 1929, dont 78 % appartenant à la S.N.C.F.

Elle est administrée par un conseil comprenant, outre les Représentants de la S.N.C.F. (6) :

- les Chemins de fer secondaires,
- la Société des Transports Automobiles de la Somme,
- la Société Industrielle des Transports Automobiles,
- la Société l'Electrique Lille-Moubaix-Tourcoing,
- M. Francis LEVEL.

- la S.T.A.R.N. exploite des services d'autobus dans des conditions analogues à la S.A.T.E., soit directement, soit par sous-traitants. Elle gère un parc important de véhicules (100 véhicules environ).

S.T.A.M. - Filiale de l'ancien réseau du Midi, elle a été créée le 13 juillet 1928 pour une durée de 99 ans, au capital social de 10 M. porté à 15 M. le 21 octobre 1932, dont 95 % appartenant à la S.N.C.F.

Son conseil d'Administration comporte, outre les Représentants de la S.N.C.F. (5) :

- la Société des Chemins de fer Economiques,
- la Banque de l'Union Parisienne.

- La S.T.A.M. n'a plus qu'une activité réduite et n'assure plus que des transports de marchandises : services de factage et camionnage dans un certain nombre de villes, services de groupages en liaison avec le Chemin de fer, sur certaines relations importantes sur le terrain de l'ancien réseau du Midi.

S.T.A.O.S. - Filiale du réseau de l'Etat, fondée le 30 avril 1928. Cette Société a été dissoute et est actuellement en liquidation.

ANNEXE

Caractéristiques essentielles et activité présente des filiales automobiles

T.P.L.M. - Filiale de l'ancien Réseau P.L.M., elle a été créée le 5 août 1929, pour une durée de 99 années, au capital de 20.000.000 frs dont 82 % appartenant à la S.N.C.F. La Société est administrée par un conseil qui comprend, outre les Représentants de la S.N.C.F. (5) :

- la Compagnie des Chemins de fer Départementaux,
- la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon,
- la Compagnie Générale Française de Tramways.

- La T.P.L.M. a pour principale activité l'organisation et la surveillance des services d'autobus de remplacement de trains de la Région du Sud-Est et le contrôle d'un certain nombre de services importants de correspondance voyageurs.

S.T.A.P.O. - Filiale de l'ancien Réseau P.O., elle a été fondée le 5 février 1931, pour une durée de 75 ans, au capital de 5.000.000 frs ramené à 3.750.000 frs dont 90 % appartenant à la S.N.C.F. Elle est gérée par un Conseil d'Administration qui comprend, outre les Représentants de la S.N.C.F. (7) :

- la Société Générale des Chemins de fer Economiques,
- la Compagnie des Chemins de fer Départementaux,
- la Société Centrale de Chemins de fer et d'Entreprises,
- la Sté des Transports Automobiles, Industriels et Commerciaux,
- la Société des Transports urbains et ruraux.

- la S.T.A.P.O. assure l'organisation, le contrôle et la surveillance des services d'autobus de remplacement de trains de la Région du Sud-Ouest et exploite, par sous-traitants, divers services départementaux (Corrèze, Lot, Tarn-et-Garonne).

S.A.T.E. - Filiale de l'ancien réseau de l'Est, elle a été créée le 30 mai 1928 pour une durée de 25 ans, au capital social de 6.000.000 frs porté à 7.500.000 frs par délibération de l'assemblée générale du 27 mars 1931, dont 73 % appartenant à la S.N.C.F. :

Divers

- economie d personnel x
- Fraix Carriway Paris ✓
- Carriway Paris : nombre d habitants x

24/12/

10903

Copie pour le 8^{me} COMMERCIAL

EB

31 Décembre

42

D92257/44

Monsieur le Président,

Comme suite à votre annotation au sujet des contrats S.C.E.T.A., j'ai l'honneur de vous retourner, ci-joint, le dossier dans lequel nous avons établi, sous votre signature, les lettres qui seront envoyées à la S.C.E.T.A., ainsi qu'aux entreprises de Lyon et de Paris (seule la lettre destinée aux Etablissements DROIN, NOTTEROZ et LE LOUVETEL à Lyon reste établie sous ma signature, le traité passé avec ces Etablissements ayant été approuvé par mes soins).

Comme suite à notre conversation, j'ai maintenu, comme date d'expiration du contrat, la date du 31 décembre 1946, étant entendu que vous reporterez, dans la lettre complémentaire que vous avez l'intention d'adresser au Président de la S.C.E.T.A., la date du 31 décembre 1944 comme terme des modifications à apporter à l'organisation de la Société.

D'autre part, vous voudrez bien trouver, ci-joint, l'état que vous m'avez demandé faisant ressortir l'effectif du personnel S.N.C.F. qui s'occupait des questions traitées par la S.C.E.T.A. avant la constitution de la Société, ainsi que l'effectif du personnel actuellement maintenu à la S.N.C.F. (non compris le personnel détaché à la S.C.E.T.A.) pour s'occuper des mêmes questions.

Votre respectueux et dévoué,

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé: BERTHELOT

Monsieur FOURNIER,
Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Personnel utilisé avant
et depuis l'intervention de la S.C.E.T.A.

Personnel SNCF - T.P.L.M. et STAPO avant l'intervention de la SCETA								Personnel utilisé depuis l'intervention de la SCETA								Econom	
Tra- vaux	dans les Régions				Ser- vice	TOTAL	dans les Régions				Ser- vice	TOTAL	Personnel SNCF + SCETA	de person- nel			
	E	N	O	SO	SE		Cent	E	N	O	SO	SE	cen- tral				
Coordina- tion	7	4	5	6	20	2	44	4	1 1/2	1	4	5 1/2	2	18	21	39	- 5
Voyageurs																	
Services Extérieurs	5	1 1/2	6	20	8	5	38,5	4	2 1/2	3 1/2	8	7	4	29	14	43	+ 4,5
Ensemble	12	7 1/2	11	17	28	7	82,5	8	4	4 1/2	12	12 1/2	6	47	35	82	- 0,5

NOTA -

- 1) En ce qui concerne la coordination voyageurs, le personnel qui se trouvait dans les Régions avant l'intervention de la S.C.E.T.A. s'occupait de deux sortes de questions :
 - d'une part, les plans de coordination et les opérations administratives correspondantes;
 - d'autre part, le contrôle des services de remplacement et la préparation des contrats.

Les 44 agents figurant dans le tableau ci-dessus correspondent à l'ensemble des deux activités.

Les 18 agents restants correspondent seulement à la première activité, qui est tout entière restée dans les attributions S.N.C.F., l'autre catégorie d'activité ayant été, au contraire, intégralement passée à la S.C.E.T.A. qui utilise à cet effet 21 agents.

- 2) En ce qui concerne les Services Extérieurs, la situation du tableau ci-dessus est celle de la situation actuelle. Nous poursuivons actuellement une étude qui sera prochainement terminée, tendant à passer à la S.C.E.T.A. l'intégralité des travaux concernant les Services Extérieurs. Il n'y aurait alors plus aucun agent S.N.C.F. pour s'occuper de ces travaux, sauf les 4 agents du Service Central C nécessaires pour la présentation des questions de principe et les propositions à l'Administration Supérieure.

- 3) En outre du personnel figurant dans le tableau ci-dessus, la S.C.E.T.A. utilise :

- d'une part, les agents qui s'occupent des Services Extérieurs de la Région Parisienne,

....

personnel qui, avant l'intervention de la S.C.E.T.A. était déjà complètement centralisé à la Région NORD, ainsi que les agents qui s'occupent des services de factage et de camionnage à Lyon. Ces agents ont été purement et simplement transférés à la S.C.E.T.A.

- d'autre part, le personnel qui s'occupe des services routiers des anciennes filiales et des questions entièrement nouvelles (participation financière dans certaines sociétés, par exemple).

Personnel affecté avant et
depuis l'intermédiation de la SLETA

Travail	Personnel SLEF-T.P.M. et STAPD avant l'intermédiation de la SLETA							Personnel affecté depuis l'intermédiation de la SLETA										Economie de personnel
	dans les régions					service central	Total	dans les régions					service central	Total	personnel SLETA	Total SLEF + SLETA		
	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est			Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est						
Coordination régionale	7	4	5	6	20	2	44	4	1 1/2	1	4	5 1/2	2	18	21	39	-5	
Service technique	5	3 1/2	6	11	8	5	38,5	4	2 1/2	3 1/2	8	7	4	29	14	43	+4,5	
Ensemble	12	7 1/2	11	17	28	7	82,5	8	4	4 1/2	12	12 1/2	6	47	35	82	-0,5	

1)
1) 2^e ce qui concerne le coût de main d'œuvre, le personnel qui se trouvait dans les régions avant d'intervention de la S.L.E.T.H. s'occupait de deux sortes de questions : 2 -

- d'une part des plans de coordination et les opérations administratives avancées
- d'autre part, le contrôle des services de remplacement et la préparation des contrats.

Les 18 agents restants correspondent seulement à la première activité, qui est tout entière restée dans les attributions S.N.C.F., l'autre catégorie d'activité ayant été, au contraire, intégralement passée à la S.C.E.T.A. qui utilise ^{à ce effet} 21 agents.

Dans ces conditions, il n'y aura plus d'agents S.N.C.F. pour s'occuper de ces travaux, sauf les 4 agents du Service Central C pour ^{recevoir pour le traitement des} traiter les questions de principe et de ^{de présentation} présentation à l'Administration Supérieure.

3°) ~~Les agents de la S.C.E.T.A. autres que ceux figurant dans le tableau ci-dessus sont composés :~~

- d'autre part, les agents qui s'occupent des questions de services routiers qui étaient suivies par des anciennes filiales ou des questions de services routiers nouvelles (achats de véhicules, etc.).

X
et les agents qui
s'occupent des services
de nettoyage et de cuisine
à l'école. Ces agents ont été

COMMISSION CONSULTATIVE DE PUBLICITE

(C.C.P.)

Ordre du jour n°6

Réunion du vendredi 1er avril 1938 (9 heures)

- I - Nouvel examen du projet de règlement de la comptabilité.
 - II - AFFICHAGE DANS LES GARES (examen de la note préparée par le Service Commercial).
 - III - VISITES DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES (examen du programme préparé par le Service Commercial).
-

COMMISSION CONSULTATIVE DE PUBLICITE

(C.C.P.)

Ordre du jour n°6

Réunion du vendredi 1er avril 1938 (9 heures)

- I - Nouvel examen du projet de règlement de la comptabilité.
 - II - AFFICHAGE DANS LES GARES (examen de la note préparée par le Service Commercial).
 - III - VISITES DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES (examen du programme préparé par le Service Commercial).
-

Véhicules fonctionnant aux carburants	Véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement					Total de l'ensemble des véhicules	Pourcentage des véhicules fonc- tionnant aux car- burants de rempla- cement par rapport à l'ensemble des véhicules dans chacune des situa- tions envisagées	Chevaux Observ tion
	liquides gaz- oil, benzol, essence, alcool	gazo- gène	gaz de ville	électri- cité	divers			
PARIS (Parc OUEST)								
- Parc normalement affecté au camion- nage officiel actuellement	19	-	95	30	(1) 32	157	176	89,2 %
- Parc total (camionnage officiel (S.T.A. camionnage libre) actuel (R.T.D.)	27 1	57 7	79 73	15 12	- -	151 92	178 93	84,7 % 93,9 %
- Parc normalement affecté au (S.T.A. camionnage officiel actuelle- (R.T.D.) ment	25 1	56 5	74 70	15 9	- -	145 84	170 85	85,2 % 98,8 %

*mais fonc-
tionnant
encore
carburant
liquides
défaut de
méthanol*
*550 km/h
1500 ch*
*434
23
120
25/12*

Véhicules fonctionnant aux carburants	Véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement					Total de l'ensemble des véhicules	Pourcentage des véhicules fonc- tionnant aux car- burants de rempla- cement par rapport à l'ensemble des véhicules dans chacune des situa- tions envisagées	Chevaux
	liquides gaz- oil, benzol, essence, alcool	gaz- gène	gaz de ville	électri- cité	divers			
PARIS (Parc OUEST)								
- Parc normalement affecté au camion- nage officiel actuellement	19	-	95	30	(1) 32	157	176	89,2 %
- Parc total (camionnage officiel (S.T.A. camionnage libre) actuel (R.T.D.)	27 1	57 7	79 73	15 12	-	151 92	178 93	84,7 % 98,9 %
- Parc normalement affecté au (S.T.A. camionnage officiel actuelle- (R.T.D.) ment	25 1	56 5	74 70	15 9	-	145 84	170 85	85,2 % 98,8 %

431
 83
 120
 550
 150 chevaux

Aussi, nos premiers efforts ont-ils porté sur la transformation du parc et, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après, les résultats obtenus sont intéressants puisque près de 85 % des véhicules sont maintenant équipés pour l'utilisation de carburant de remplacement.

Catégories	Région Ouest	Entreprises	
		S.T.A.	P.T.D.
Véhicules à carburant liquide.....	23	36	10
Véhicules au méthagaz (1)	32	-	-
Véhicules au gaz de ville	95	75	58
Véhicules à gazogène.....	-	43	8
Véhicules à électricité..	30	16	9
Total....	180	170	85

(1) L'alimentation au méthagaz n'étant pas encore assurée, ces véhicules fonctionnent temporairement à l'essence.

Mais tant que le parc de la Région Ouest et des Entreprises n'aura pas été complété par la mise en service des véhicules électriques qui ont été commandés (111 restant à livrer) - et une décision récente des autorités d'occupation risque de retarder cette livraison - les moyens dont nous disposons seront insuffisants pour faire face au trafic.

La S.N.C.F. a donc dû prendre certaines mesures provisoires pour assurer une livraison normale des colis. Ces mesures qui nous ont été demandées par les Pouvoirs Publics sont de deux sortes. Elles concernent:

- l'utilisation de véhicules de renfort appartenant aux camionneurs libres et requis pour renforcer le service officiel de correspondance de la S.N.C.F.;
- l'organisation dans Paris de dépôts de quartiers fonctionnant comme centres de livraison et utilisant à cet effet des voitures à bras.

- Véhicules de renfort

Le tableau ci-après résume l'importance et la répartition en véhicules hippomobiles et automobiles des moyens mis en oeuvre pour la livraison à domicile dans Paris.

S.N.C.F.

Service Commercial

4ème Division

NOTE JUSTIFICATIVE pour Monsieur le Directeur Général

au sujet d'un avenant provisoire au contrat pour l'exécution des services de factage et de camionnage à Paris.

Le trafic à livrer à domicile dans Paris s'est considérablement accru au cours des derniers mois, comme l'indique le tableau ci-dessous. L'augmentation porte principalement sur le service le plus délicat et le plus important: celui des colis postaux, petits colis et colis de détail G.V. dont le nombre moyen mensuel est passé de 220.000 colis environ en 1938 à 600.000 au début de 1942 et dépasse actuellement 800.000.

Mois	FACTAGE		CAMIONNAGE		HALLES	
	Nombre de colis		Tonnes		Tonnes	
	1938	1942	1938	1942	1938	1942
Janvier	299.568	591.119	6.230	7.006	3.759	2.470
Février	229.136	630.370	6.823	7.708	3.270	1.895
Mars	226.056	872.054	7.927	7.725	3.710	3.453
avril	198.355	767.982	6.704	7.576	4.361	6.652
mai	198.535	773.101	7.083	6.890	6.055	8.715
Juin	180.528	829.506	5.931	7.353	6.728	5.984
Juillet	148.119	865.534	5.158	7.276	6.700	5.579
août	128.386	838.698	4.353	6.179	6.367	6.216
		1941		1941		1941
Septemb.	173.653	640.708	5.759	6.776	6.083	8.894
Octobre	235.956	708.504	7.984	9.047	4.988	8.112
Novembre	240.020	729.268	8.628	9.103	4.214	6.106
Décembre	336.257	857.291	7.746	12.743	3.972	6.699
Total...	2594.569	9.104.135	80.326	95.382	60.207	70.775

En même temps que le trafic à assurer se développait, les difficultés de camionnage allaient en s'aggravant du fait de la réduction constante des allocations d'essence, d'alcool et de gaz oil.

1°- que les taux réduits proposés pour le calcul des frais proportionnels concernant les véhicules requis lorsque la S.N.C.F. règle directement les indemnités de réquisition résultent d'une concession que nous avons pu obtenir des entreprises;

2°- que la possibilité de révision, à partir du 1er janvier 1943 et à la demande de l'une des deux parties, des règles de détermination du taux de l'allocation forfaitaire par colis destinée à couvrir les frais spéciaux entraînés par les dépôts de quartiers, est justifiée par le fait que l'organisation est allée en se modifiant et en s'améliorant. Il est possible qu'il en soit de même dans l'avenir: il est donc nécessaire que le taux de l'allocation puisse être modifié en conséquence.

Nous précisons que nous avons l'accord des Services du Contentieux et du Contrôle des Marchés sur le texte de l'Avenant.

Le Directeur du Service Commercial,

Signé : BOYAUX

		Entreprises	
		S.T.A.	P.T.D.
Consistance normale du parc	Autos.....	180	85
	Chevaux.....	-	80
Location	Autos.....	18	5
	Chevaux.....	10	80 à 100
Véhicules requis.	Autos.....	-	20
	Chevaux.....	-	3 à 5

La formule des véhicules requis n'est pas spéciale à Paris: elle est également appliquée en province, notamment à Marseille, Lyon et Bordeaux.

D'une façon générale les véhicules et le personnel de conduite sont placés sous la direction et sous l'autorité des correspondants qui conservent ainsi la maîtrise et la responsabilité de la totalité du service de correspondance du chemin de fer.

Les camions requis sont rémunérés à la journée-voiture, à des prix débattus de gré à gré entre la S.N.C.F. et les intéressés, qui sont d'ailleurs le plus souvent les tarifs maxima de roulage en vigueur dans la localité. A Paris, sur la demande du Service des Ponts-et-Chaussées, les prix accordés comportent, en plus de ces tarifs maxima, une indemnité supplémentaire de l'ordre de 10 à 20 % de ces tarifs, destinée à tenir compte de la nature spéciale du service à effectuer: les dépenses correspondantes sont d'environ 600.000 frs par mois.

Pendant la période de démarrage (jusqu'au début de mai 1942), les indemnités de réquisition ont été payées aux intéressés par l'intermédiaire des entreprises S.T.A. et P.T.D.; depuis cette date, elles sont payées directement par la S.N.C.F. pour éviter une superposition des taxes sur les transactions et à la production.

-Dépôts de Quartiers

Le Rapport ci-joint, établi par la S.C.E.T.A. donne les renseignements détaillés sur l'organisation et le fonctionnement des dépôts de quartiers, ainsi que sur leur développement au cours des derniers mois.

La Note au Conseil indique les dispositions essentielles de l'Avenant. Nous précisons en outre:

.....

Année 1942	<u>Emballage</u> Nombre de colis à l'exclusion des sacs de pommes de terre	<u>Emballage et</u> <u>Camionnage</u> Poids de terre Nombre de sacs	<u>Camionnage</u> Nombre de Tonneaux.
Septembre	1.003.725	"	6.781 ^T
Octobre	1.179.922	356.030	4.912
Novembre	1.155.285	461.965	3.698

1°) - T A B L E A U comparatif du trafic global

Mois	Enlèvement et livraison à domicile								Enlèvement dans les Bureaux de Ville								Observations				
	FACTAGE				CAMIONNAGE				LIVRAISON				FACTAGE					CAMIONNAGE			
	Nombre de colis				Tonnes				HALLERS				volant					autres Bureaux			
	Enlèvement	Livraison	Enlèvement	Livraison	Enlèvement	Livraison	Enlèvement	Livraison	Enlèvement	Livraison	Enlèvement	Livraison	Enlèvement	Livraison	Enlèvement	Livraison					
	1938	1942	1938	1942	1938	1942	1938	1942	1938	1942	1938	1942	1938	1942	1938	1942	1938	1942			
	(1)				(1)				(1)				(1)				(1)				
Janvier	2.767	-	239.568	591.119	580	-	6.230	7.006	3.729	2.870	407	5.595	4.559	760	752	81	867	(1) L'enlèvement à			
Février	3.713	-	229.136	630.370	903	-	6.623	7.708	3.270	1.595	387	5.536	4.350	667	1.126	65	842	domicile est suspendu			
Mars	3.382	-	226.056	672.054	065	-	7.927	7.725	3.710	3.453	471	4.311	5.908	753	736	101	143	du à Paris depuis la			
Avril	3.444	-	198.355	67.982	000	-	6.704	7.576	4.361	6.652	701	3.859	5.887	662	565	124	600	guerre.			
Mai	3.378	-	198.535	73.101	870	-	7.083	6.890	6.055	8.715	749	3.771	5.567	713	461	130	405				
Juin	3.586	-	180.528	29.506	025	-	5.931	7.353	6.728	3.984	470	3.665	6.035	783	535	135	994	(2) Depuis le 15			
Juillet	3.788	-	148.119	69.534	067	-	3.198	7.276	6.700	3.579	617	3.247	6.249	762	544	175	691	décembre 1941, la			
Moit	3.282	-	128.386	66.551	773	-	4.555	6.608	6.567	7.231	1.253	3.059	4.087	635	1.111	541	512	desserte par camions			
Septembre	3.144	-	173.653	10.708	752	-	5.759	6.776	6.085	8.894	825	3.628	5.147	794	1.425	605	2.264	fonctionne seulement			
Octobre	3.271	-	235.956	18.504	930	-	7.984	9.047	4.988	8.112	601	3.958	6.129	767	1.536	785	2.101	à la gare de Passy			
Novembre	4.252	-	240.028	9.268	853	-	8.628	9.105	4.214	6.106	471	3.992	5.479	745	980	664	2.127				
Décembre	3.774	-	336.257	7.291	505	-	7.746	12.745	5.972	6.699	548	4.478	5.402	762	1.143	654	2.501				
Total	41.567		2.594.569	84.788	1445		80.526	95.811	66.187	71.790	7.300	144.957	64.797	8.818	10.912	1.056	28.847				

2°) - REPARTITION du trafic en Juillet 1942

Livraisons à domicile				Enlèvement dans les Bureaux de Ville				Transit		Observations
FACTAGE				FACTAGE				entre		
CANTONNAGE				CANTONNAGE				des les		
Livraison				Livraison				gares		
Régions:				Régions:				May - Haut		têtes de
Nombre de colis				Nombre de colis				lignes		
Postaux : Petite colis Détail G.V.				Postaux : Petite colis Détail G.V.				Autres		Observations
Tonnes				Tonnes				Tonnes		
Est	5.602	45.667	14.989	66	846	72	215	398	51	268
Nord	5.295	71.455	11.221	83	1.600	643	135	1.051	101	308
Ouest	20.234	227.947	46.727	296	1.861	1.065	68	1.799	33	1.729
Sud-Est	35.905	98.988	12.261	167	1.731	579	164	1.349	118	270
Sud-Ouest	34.778	203.882	12.565	224	1.217	3.200	49	1.451	221	1.117
Total	119.812	647.939	97.785	869	7.275	5.379 T.	617	6.248	344	3.692

Principales participations de la S.C.E.T.A.
dans le domaine autre que celui de la Correspondance S.N.C.F.

	Capital (en millions de francs)	Participations S.C.E.T.A. (%)
Compagnie Nouvelle de Cadres (C.N.C.) SA	342	49,61
Société Nouvelle de Transports Internationaux (Anc. Sté SCHENKER) (S.N.T.I.) SA	14	51
Société Auxiliaire de Manutention accélérée de denrées alimentaires (SAMADA) SA	50	10
Société de Transports de Véhicules Automobiles (S.T.V.A.) SA	130	45,3
Société d'Enlèvement et de Livraison des Voitures Automobiles (S.E.L.V.A.) SA	48	25
Transports Spéciaux Industriels (T.S.I.) SA	60	66,75
Auberges au Soleil	130	46
International Motor Coach Tours (I.M.T.) Ltd Société anglaise	10.000 £	37,5