

24144008/12

*Dispositif de chargement
Remorques Rail-Route.*

COPIE

Semi-remorque
M. 265

.....

Conditions suivant lesquelles la Société nationale des Chemins de fer français est autorisée à apporter une aide financière aux entreprises routières de zone longue acceptant d'effectuer des transports combinés par remorques rail-route en remplacement de leurs services de transports publics routiers de marchandises.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu le décret du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers, et notamment les articles 39 et 51 ;

Vu l'avis du conseil supérieur des transports en date du 27 juillet 1950,

Arrête :

Art 1er - Sont définies ci-après les conditions dans lesquelles la Société nationale des chemins de fer français est autorisée à apporter une aide financière aux entreprises de transports publics routiers de marchandises qui acquièrent des remorques rail-route pour transformer leur activité et acheminer par ce moyen des trafics qu'elles sont autorisées à effectuer par route en application de la réglementation en vigueur. Les transformations dont il s'agit visent les activités routières en zone longue.

Art 2 - L'aide financière revêtira la forme d'un versement en argent effectué entre les mains du constructeur, au lieu et place de l'entreprise bénéficiaire; le taux de la participation de la Société nationale des chemins de fer français sera fixé, pour chaque tranche de matériel autorisé, en pourcentage du prix d'achat, sur proposition de la Société nationale des chemins de fer français, par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, après avis du conseil supérieur des transports.

La participation financière visée à l'alinéa précédent sera gagée par les recettes à provenir d'un trafic minimum garanti par l'entreprise dans les conditions fixées à l'article 3 et devra être amortie dans les comptes de la Société nationale des chemins de fer français dans un délai de quatre ans.

Au cas où le trafic effectivement transporté en remorques rail-route serait inférieur au minimum garanti, l'entreprise intéressée devra compléter par des versements en argent les insuffisances constatées.

Art 3 - Une convention passée entre l'entreprise routière et la Société nationale des chemins de fer français, soumise à l'approbation du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme après avis du conseil supérieur des transports, définit, dans chaque cas

.....

particulier, les conditions de transformation d'une activité de transports publics routiers de marchandises de zone longue en transports combinés par remorques rail-route.

Cette convention fixe notamment :

La durée de la convention ;

Le type, le tonnage utile et la spécialisation du matériel de transport routier faisant l'objet de la transformation ;

Le type, le tonnage utile et la spécialisation des remorques rail-route appelées à le remplacer ;

Le nombre de tracteurs non porteurs nécessaires pour le service des remorques rail-route sur les parcours terminaux ;

Le quantum de l'aide financière de la Société nationale des chemins de fer français et le tonnage minimum annuel garanti par l'entreprise en contrepartie de cette aide.

Art 4 - Le type et le tonnage utile des remorques rail-route sont déduits du type et du tonnage utile du matériel remplacé de façon à représenter le même potentiel de transport, compte tenu des sujétions propres à chaque technique, ce qui correspond en principe à un taux d'équivalence de 1 t. 2 de charge utile en remorques rail-route pour une tonne de charge utile en véhicule routier. La convention pourra exceptionnellement fixer un taux différent, lorsque les conditions particulières le justifieront.

Les remorques rail-route sont substituées au matériel routier remplacé au moment de l'entrée en vigueur de la convention.

Art 5 - Les entreprises qui effectuent des transports combinés rail-route resteront inscrits au "Registre des transporteurs publics" pour le tonnage global de matériel routier, les spécialités et les zones qui leur ont été reconnues avant la transformation de leur exploitation.

Mention sera faite à ce registre de la substitution, pour la durée de la convention, de remorques rail-route à du matériel routier, avec références aux conventions approuvées par le ministre et indications des tonnages respectifs du matériel routier d'une part, des remorques rail-route d'autre part, intéressés par la transformation.

Les entreprises reçoivent, pour les remorques rail-route, dans la limite du tonnage global attribué, des certificats d'inscription correspondant à leur spécialité et à leurs zones d'action reconnues.

Art 6 - Les tracteurs non porteurs nécessaires à la traction des remorques rail-route sur les parcours terminaux reçoivent des certificats d'inscription autorisant leur circulation dans un rayon moyen de 35 km autour de la gare desservant leur point d'attache; des dérogations peuvent être apportées à cette limite de 35 km, par la convention, compte tenu de la densité du réseau ferroviaire dans la région desservie.

Le nombre des tracteurs non porteurs auxquels sont attribués des certificats d'inscription pour le service des parcours terminaux est déterminé sur la base de 1 tracteur pour 5 remorques; lorsque des conditions particulières d'exploitation le justifient, ce nombre sera calculé dans la convention d'après un taux différent.

Les certificats d'inscription sont établis au nom de l'entreprise qui transforme son exploitation avec en plus, si cette entreprise le demande, la mention de l'entreprise qu'elle aurait chargée d'effectuer pour son compte les opérations terminales de traction routière.

Cette délégation reste, dans tous les cas, provisoire et peut être annulée sur simple demande écrite présentée par l'entreprise bénéficiaire des certificats d'inscription. Ladite entreprise peut, en outre, laisser à son organisme professionnel le soin de désigner l'entreprise chargée d'effectuer, à ses lieu et place et pour son compte, les opérations terminales de traction routière.

Art 7 - A titre transitoire et jusqu'à la mise en application des dispositions de l'article 31 du décret du 14 novembre 1949, les conventions visées à l'article 3 du présent arrêté devront faire mention du libellé des cartes grande distance correspondant au tonnage routier pris en compte pour déterminer le nombre des remorques rail-route à substituer au matériel routier remplacé.

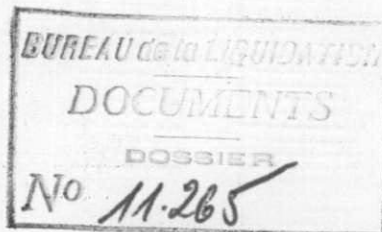
Fait à Paris, le 26 septembre 1950

Antoine PINAY

.....

Service de la
Comptabilité Générale
et des Finances

Division de la
Comptabilité Générale



11265
Juri circule

Monsieur le Directeur du Service du Budget
et des Contrôles

F2 F3 N° 2190

Vous avez bien voulu me transmettre, pour accord, votre note du 24 mai 1947 relative à l'imputation des dépenses de construction de 35 dispositifs semi-fixes pour le chargement sur wagons et le déchargement des remorques rail route type UFR.

Après examen de la question, j'estime comme vous que les dépenses de l'espèce doivent être imputées au compte d'Etablissement.

En effet, le matériel en question paraît relever de l'outillage et non du matériel roulant. C'est donc l'article 1er des "Conditions générales de transformation des services des transports publics de marchandises par route à grande distance en services de transports mixtes par rail et par route" qui doit être pris en considération et non le décret du 12 novembre 1938, annexe A, qui vise le cas du matériel roulant.

L'argument cité par le Ministre ne saurait d'ailleurs s'opposer à votre thèse ; il existe en effet de multiples cas de dépenses imputées au compte d'établissement qui sont remboursables en totalité ou en partie par des tiers.

Le Chef du Service de la Comptabilité
Générale et des Finances,

Signé : G. Thomas

RECAPITULATION DES ECRITURES PASSESSES DANS LA JOURNEE DU

25 Novembre 1940

(Mise d'accord avec le Livre d'Archives)

COMPTES	NOMS DES AGENTS	CAPITAUX		OBSERVATIONS
		Débit	Crédit	
EST	Eamo	923 93	21 510 75	
		2 810 28	4 330 65	
		703 679 31	2 701 25	
NORD		59 973 04	80 200 14	
		3 592 886 09	2 25	
		162 814 00	16 729 71	
OUEST	Fontenis	5 131 043 21	40 770 25	
		96 400 48	1 075 788 00	
		200 183 00	87 910 60	
SUD-EST	Mme Girard	6 272 85	479 09	
		20 373 90	160 956 75	
		21 261 819 10	20 20	
SUD-OUEST	Eamo	4 807 50	83 263 10	
		56 166 208 19	642 286 46	
		160 892 70	4 791 45	
WILLAUDE-LUXEMBOURG				
ETRAITES	Mme Heyermans	23372 10	3 753 875 13	
ETRAITES-ACCIDENTS				
ETRAITES REGIMES SPECIAUX		49 65	8 438 60	
SUBDIVISION DE LA COMPTABILITE DES RECETTES	Mme Girard	3 767 219 45	13 225 055 05	
FINANCES	Mme Heyermans		207 322 35	
OPERATIONS A REGLER				
CP 876.09	Mme Girard	287 650 50	880 154 75	
COMPTES D'ETABLISSEMENT				
COMPTES D'EXPLOITATION				
		Dépenses - Ch. 1 ^{er}		
		Dépenses - Ch. 2, 3, 4		
		Dépenses - Ch. 5		
		Recettes - Ch. 2		
BUREAU DES MANDATS DE PAIEMENT	Ynas	52 460 482 01	77 365 406 27	
BUREAU DES RECETTES		6 285 365 80	27 308 21	
BUREAU DE LA SOLDE		2 404 210 22	52 690 819 81	
BUREAU DES COMPTES DIVERS	Fontenis	8 008 505 71	10 338 965 78	
BUREAU DES OPPOSITIONS		101 25	202 40	
- de la liquidation	Mme Girard	1 180 772 11	199 527 38	
		160 988 816 38	160 988 816 38	

ch. pte
S.N.C.F.

24 mai 1947.

Service du Budget
et des Contrôles



N O T E

sur l'imputation des dépenses relatives à la construction de 35 dispositifs semi-fixes pour le chargement sur wagons et le déchargement des remorques rail-route type U F R .

-:-:-:-:-

E
Par dépêche du 5 mai 1947, faisant suite à notre lettre D.731/0 du 31 mars 1947 concernant l'imputation des dépenses à engager pour la construction des 35 dispositifs visés plus haut, M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports nous invite contrairement à la proposition que nous lui avions faite d'imputer les dépenses de l'espèce au compte d'exploitation.

Le Ministre donne comme argument que "d'après les conventions en vigueur, les charges de l'amortissement de ce matériel doivent être supportées, au moins en partie, par les entreprises exploitant les remorques rail-route ". Cet argument ne peut-être retenu. En effet, la convention-type avec les routiers, convention dont le texte a été soumis au Ministre et approuvé par lui, dispose dans son article 3, 3ème alinéa que "La S.N.C.F. s'engage vis-à-vis de la Société à installer et entretenir les rampes et quais de chargement nécessaires dans les gares désignées au contrat".

D'autre part, les "Conditions générales de transformation des services de transports publics de marchandises par route à grande distance en services de transports mixtes par rail et par route" stipulent, dans leur article 1er que "la S.N.C.F. met gratuitement, à la disposition de l'entrepreneur, les wagons et les installations de gare nécessaires à l'exploitation des transports mixtes".

Le second argument tiré du texte de l'annexe A au décret loi du 12 novembre 1938 ne semble pas, non plus, valoir dans le cas d'espèce. En effet ce texte précise que "En vue de faciliter la nouvelle organisation ci-dessus prévue, la SNCF

28.5.47
Copie transmise à Monsieur le Chef du Service de la Comptabilité Générale et des Finances, ****

Monsieur le Directeur du Service Commercial,
Monsieur le Chef du Service Technique du Matériel et de la Traction,

en le priant de vouloir bien me donner d'urgence son accord sur la question.

Le Directeur du Service du Budget
et des Contrôles,

Bm 3744

[Signature]

peut, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, prélever sur les recettes à provenir d'un retour au rail du trafic à grande distance, des sommes destinées, soit à accorder une garantie de recettes aux services de remplacement, soit à financer l'amortissement du matériel roulant ou la substitution, à ce matériel, d'un nouveau matériel apte à assurer des transports combinés par rail et par route".

Si, à la rigueur, les wagonnets chargeurs ont pu être assimilés à du matériel roulant il ne peut pas être question d'assimiler les dispositifs semi-fixes qui font l'objet de la présente note à du matériel roulant. Il s'agit, en effet, d'installations destinées à modifier les quais d'embarquement et de déchargement pour permettre l'installation des semi-remorques sur des wagons appropriés.

Dans ces conditions il semble que la décision ministérielle doive être révisée puisqu'il n'apparaît aucune raison valable de l'imputer au Compte d'Exploitation et que l'imputation au Compte d'Etablissement soit la seule logique

Il s'agit d'une dépense de 8 M.8.

MC 12547
D 731/0

COPIE à : SERVICE TECHNIQUE DU MATERIEL ET DE LA TRAC-
TION (15 exemp.)
SERVICE DU BUDGET ET DES CONTROLES (1 exemp.)
MM. LEMAIRE (s) BOYAUX
ARMAND

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

PARIS, le 5 Mai 1947

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau MT

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS

Référence : M.R. 63-4
M.T. 1354

à Monsieur le Président du Conseil d'Admi-
nistration de la Société Nationale des
Chemins de fer

Objet - Construction de 35 dispositifs semi-fixes pour le char-
gement sur wagons et le déchargement des remorques rail-
route type U.F.R.

Référence - Votre lettre D 731/0 du 31 Mars 1947

Par lettre citée en référence, vous m'avez présenté un
projet relatif à la construction de 35 dispositifs semi-fixes pour
le chargement sur wagons et le déchargement des remorques rail-
route type U.F.R.

Vous indiquez que la dépense, s'élevant à 8.800.000 Frs
en principal, serait imputée au compte de premier établissement
(mobilier et outillage) et que, étant donné qu'elle n'a pas été
prévue au budget de 1947, elle pourrait y être incorporée par pré-
lèvement sur la somme à valoir de ce budget.

Après examen par mes Services Techniques, j'approuve le pro-
jet d'acquisition des 35 dispositifs de chargement dont il s'agit
et qui sont nécessaires à l'exploitation des nouvelles remorques
rail-route U.F.R. commandées.

J'estime cependant que la dépense ne doit pas être imputée,
ainsi que vous le proposez, au compte d'établissement puisque,
d'après les conventions en vigueur, les charges de l'amortisse-
ment de ce matériel doivent être supportées, au moins en partie,
par les entreprises exploitant les remorques rail-route.

En conséquence, et ainsi qu'il en a été décidé, le 30

Septembre 1943, par un de mes prédécesseurs pour la construction de 15 wagonnets-chargeurs, la dépense dont il s'agit doit être imputée au compte d'exploitation.

Pour le Ministre et par autorisation
LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER
ET DES TRANSPORTS,

(s) E. DORGES

ML. 24/5/47

S.N.C.F.

Paris, le 7 janvier 1947.

-:-:-

Service du Budget
& des Contrôles

-:-:-:-:-:-:-

Bm 3.521

Monsieur l'Ingénieur en
Chef des Etudes du
Matériel.

Vous m'avez fait saisir officieuse-
ment de la question de savoir à quel
compte il convenait d'imputer les dépen-
ses qu'entraîneront la construction et
l'installation d'appareils de chargement
semi-fixes nécessaires à l'exploitation
des remorques rail-route.

Après examen de la question, j'es-
time qu'étant donné le caractère des
installations en cause, il me semble
pas douteux que, s'agissant d'une dépense
génératrice d'un accroissement de re-
cettes, l'imputation doive en être faite
au compte d'Etablissement (T.C. ou M.O.).

Le Directeur du Service du
Budget & des Contrôles,

signé : BOIVIN-CHAMPEAUX.

S.N.C.F.

-:-:-

Service du Budget
& des Contrôles

-:-:-

IMPUTATION/ DES DEPENSES RELATIVES A LA
CONSTRUCTION ET A L'INSTALLATION D'APPAREILS DE
CHARGEMENT NECESSAIRES A L'EXPLOITATION DES
REMORQUES RAIL-ROUTE.

-:-:-:-

Le Service Technique T vient de nous saisir officieusement de la question de savoir à quel compte il convient d'imputer les dépenses qu'entraîneront la construction et l'installation d'appareils de chargement semi-fixes nécessaires à l'exploitation des remorques rail-route.

On envisage l'installation de 35 appareils et la dépense totale est évaluée à 9 M. 9, suivant détail ci-après :

Frais de construction des appareils.....	8M3
Frais d'installation.....	1,6

	9M9
	=====

*Imputer à M.O. au T.C.
Signé: Amot*

Etant donné le caractère des installations en cause, il ne semble ^{pas} douteux que, s'agissant d'une dépense génératrice ^{sur} d'un accroissement de recettes, l'imputation doive en être faite au compte d'Etablissement (T.C. et M.O.).

Mais il convient de rappeler qu'en 1942, nous avons présenté au Ministre, au titre du budget d'établissement de 1943 (M.O. programme ordinaire), un projet de construction de 15 wagonnets-chargeurs pour utilisation de semi-remorques.

Tout en approuvant la dépense (1 M. 3), le Ministre avait alors estimé qu'elle ne devait pas être imputée au compte d'Etablissement et nous invitait à procéder à son amortissement selon les règles fixées par la Convention-type S.N.C.F.-S.T.A.N. pour l'amortissement des dépenses d'acquisition ou de transformation des véhicules utilisés.

Nous devons ainsi amortir le coût des wagonnets par le jeu des acomptes versés par les entreprises les utilisant et par des prélèvements sur les recettes de leur trafic.

Mais nous ne pouvions faire participer les entreprises à l'amortissement d'un matériel qui ne devait pas être à la disposition exclusive de l'une d'elles, ni même de l'ensemble des entreprises, du fait de la possibilité d'utilisation de ce matériel par d'autres exploitants, en dehors des Conventions.

....

En présence de cette difficulté, il nous a paru plus simple d'envisager l'imputation de la dépense au compte d'exploitation. Cette manière de voir ne nous semblait d'ailleurs pas contraire aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 30 de l'annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938, relatif à la coordination, et ainsi conçu :

" Parag. 2 - En vue de faciliter la nouvelle organisation
" ci-dessus prévue, la S.N.C.F. peut, avec l'autorisation du
" Ministre des T.P., prélever sur les recettes à provenir d'un
" retour au rail du trafic à grande distance, des sommes desti-
" nées, soit à accorder une garantie de recettes aux services
" de remplacement, soit à financer l'amortissement du matériel
" roulant ou la substitution à ce matériel d'un nouveau maté-
" riel apte à assurer des transports combinés par rail et par
" route ".

C'est dans ce sens que nous avons écrit au Ministre le 12 août 1943 pour lui demander l'autorisation nécessaire.

Le 30 septembre 1943, le Ministre donnait son accord pour l'imputation au compte d'exploitation.

Il ne nous semble pas toutefois qu'une telle dérogation à nos règles ordinaires d'imputation puisse se justifier dans le cas présent et je propose, en définitive, d'indiquer au Service T que la dépense doit être appliquée au Compte d'Etablissement.

BUREAU de LIQUIDATION
DOCUMENTS
Dossier
No 11-265

Doubles

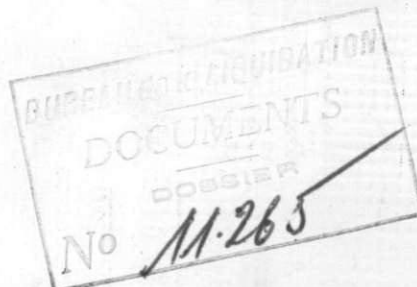
S.E.C.F.

PARIS, le

12 JUIN 1947

Service de la
Comptabilité Générale
et des Finances

Division de la
Comptabilité Générale



11255

Monsieur le Directeur du Service du Budget
et des Contrôles

F2 E3 N° 2190

Vous avez bien voulu me transmettre, pour accord, votre note du 24 mai 1947 relative à l'imputation des dépenses de construction de 35 dispositifs semi-fixes pour le chargement sur wagons et le déchargement des remorques rail route type FR.

Après examen de la question, j'estime comme vous que les dépenses de l'espèce doivent être imputées au compte d'établissement.

En effet, le matériel en question paraît relever de l'outillage et non du matériel roulant. C'est donc l'article 1er des "Conditions générales de transformation des services des transports publics de marchandises par route à grande distance en services de transports mixtes par rail et par route" qui doit être pris en considération et non le décret du 12 novembre 1938, annexe A, qui vise le cas du matériel roulant.

L'argument cité par le Ministre ne saurait d'ailleurs s'opposer à votre thèse ; il existe en effet de multiples cas de dépenses imputées au compte d'établissement qui sont remboursables en totalité ou en partie par des tiers.

Le Chef du Service de la Comptabilité
Générale et des Finances,

Signé : G. Thomas

6 T

22 Inscriptio

DEBIT			CREDIT		
Comptes débités	Montant	par le Crédit des Comptes	Comptes crédités	Montant	par le Débit des Comptes
DIRECTION REGIONALE			DIRECTION REGIONALE	21.510 75	Ban de la Solde
EXPLOITATION	10 00 Exp. Nord 588 00 M.T. Sud. Ouest 325 93 Sol ⁿ de la cté des Recettes <u>923 93</u>		EXPLOITATION	44 70 Ban des ctés divers 8 80 Exp. Nord 132 40 Ban de la Solde 4.144 75 Ban des mandats <u>4.330 65</u>	
MATERIEL ET TRACTION	69 60 Exp. Nord 202 40 Ban des oppositions 2.538 28 Sol ⁿ de la cté des Recettes <u>2.810 28</u>		MATERIEL ET TRACTION		
VOIE ET BATIMENTS	585.083 41 Ban des ctés divers 0 40 Ban de la liquidation 118.595 50 Sol ⁿ de la cté des Recettes <u>703.679 31</u>		VOIE ET BATIMENTS	1868 00 Sol ⁿ de la cté des Recettes 833 25 Ban de la Solde <u>2.701 25</u>	