

SOSLM 35/12

2323

(1940-41, 43, 46, 50)



V. D. 2323 : Acquisition de 200 wagons plats aménagés spécialement pour le transport des semi-remorques rail-route U.F.R. et Serem-Coder.-

V. D. 5564 : Organisation générale des transports mixtes rail-route.

V. D. 2323 : Construction de dispositifs - semi-fixes pour le chargement et le déchargement de remorques U.F.R.

Acquisition du matériel nécessaire pour l'organisation de transports mixtes rail-route (semi-remorques et wagonnets chargeurs)

	C.A.	4.12.40	11	IV 1°
Loi		18.12.40	(J.O. 27.12.40)	
	C.A.	25. 6.41	33	Qd a)
	C.A.	9. 7.41	11	III
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		30.12.42	<i>signé</i>	
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		12. 8.43		
Dépêche MTP à SNCF		30. 9.43		
	C.A.	26. 6.46	26	IV
	C.A.	22. 3.50	10	V
	C.A.	2. 8.50	5	V
Lettre SNCF au M.T.P.		8. 8.50		

Acquisition du matériel nécessaire pour l'organisation de transports mixtes rail-route (semi-remorques et wagonnets chargeurs)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 8 août 1950

D 54120/34

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Dans sa séance du 27 juillet dernier, la Commission Fer-Route du Conseil Supérieur des Transports a examiné la proposition de la S.N.C.F. en date du 11 avril 1950, tendant à la mise en œuvre d'une nouvelle étape de développement des transports rail-route, dans le cadre des dispositions de l'article 39 du décret du 14 novembre 1949. Si une majorité s'est dessinée pour la prise en considération du projet de la S.N.C.F. malgré l'opposition des représentants des intérêts routiers, plusieurs votes assez divergents sont ensuite intervenus sur le nombre des remorques à mettre en construction.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance, conformément à la décision prise par le Conseil d'Administration le 2 août 1950, les observations que l'examen des débats de la Commission Fer-Route appelle de la part de la S.N.C.F.

La S.N.C.F. constate tout d'abord que, malgré l'avis émis par le Conseil Supérieur en séance plénière, la S.N.C.F. ne dispose toujours que d'une seule voix alors que les intérêts routiers disposent de cinq voix. Elle vous demande, en conséquence, de ne pas tenir un compte strict de la répartition numérique des votes et rappelle à ce sujet les promesses faites publiquement par vos prédécesseurs, M.M. les Ministres Jules MOCH et Christian PINEAU.

La S.N.C.F. fait ensuite observer que le projet de 100 remorques proposé par le rapporteur et admis par 11 voix, contre 15 abstentions, ne permet pas de construire dans des conditions satisfaisantes. En effet, le constructeur, la Société U.F.R., a basé ses estimations de prix de vente sur une série de 300 remorques (100 citernes et 200 fourgons). Une réduction notable de la série aurait des répercussions immédiates sur les prix des châssis, de la tôlerie et des pièces en acier moulé : nous estimons que, si on ramenait le programme à 200 remorques, il y aurait une augmentation de l'ordre de 15 % sur le prix de vente.

D'autre part, il y a actuellement, sans aucune publicité, des demandes pour 233 remorques, en ne retenant que celles qui ont fait l'objet d'une confirmation depuis moins de trois mois.

....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports
et du Tourisme.

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir envisager l'approbation d'un programme de 300 remorques, 250 à l'extrême minimum.

Nous pourrions ainsi satisfaire, à un prix raisonnable, les demandes que nous avons en attente.

Il est probable que nous recevrons d'autres demandes ultérieurement. Nous proposerons alors un programme complémentaire à votre approbation.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

Pierre TISSIER.

2 août 1950

2323

du 2 août 1950

p .5

V - Questions commerciales

- Organisation et exploitation de services par remorques rail-route :

- Convention-type afférente à la 3ème tranche de construction de remorques.
- Conventions avec deux Entreprises de Transports par remorques rail-route sur la base des conditions afférentes à la 2ème tranche.

M. BOYAUX commente les notes distribuées aux membres du Conseil.

Il déclare qu'en ce qui concerne la 3ème tranche de construction de remorques, un fait nouveau vient de se produire : en effet, le Conseil Supérieur des Transports, saisi pour avis du programme présenté par la S.N.C.F., a, dans sa séance du 27 juillet 1950, réduit ce programme et ramené de 600 à 100 le nombre des engins à construire.

Ce vote, qui souligne une fois de plus le caractère anormal de l'actuelle composition du Conseil Supérieur des Transports, aurait de graves conséquences s'il était donné suite à l'avis de ce Conseil parce qu'un programme de 100 remorques ne permet ni d'envisager une construction en série, c'est-à-dire à des prix avantageux, ni de répondre aux demandes fermes de remorques adressées à la S.N.C.F. (233 unités).

.....

M. BOYAUX considère que le Ministre des Travaux Publics et des Transports n'est pas lié par cet avis. Aussi insiste-t-il auprès de M. le Commissaire du Gouvernement pour que soit approuvé par l'Administration Supérieure un programme transactionnel d'au moins 250 à 300 unités.

M. LE PRESIDENT croit opportun d'élever à cette occasion une nouvelle protestation contre l'insuffisance de la représentation de la S.N.C.F. au Conseil Supérieur des Transports. Il sera amené, si aucune modification dans la composition de cet organisme n'intervient à bref délai, à proposer au Conseil le retrait pur et simple des représentants de la S.N.C.F.

M. LE VERT s'enquiert des raisons de l'opposition des transporteurs routiers et se demande s'il ne serait pas possible de développer l'utilisation des remorques rail-route par voie d'entente avec ces derniers.

M. BOYAUX répond que, pris individuellement, les transporteurs routiers sont disposés à conclure des accords, mais toute négociation avec leur Fédération Nationale pour une organisation d'ensemble se heurte à une opposition de principe, fondée notamment sur la situation déficitaire de la S.N.C.F.

M. LE VERT, considérant que l'amortissement de l'avance consentie aux constructeurs par la S.N.C.F., au lieu et place du transporteur, est assuré par un prélèvement sur les recettes à provenir du trafic en cause, se demande s'il ne serait pas plus intéressant d'accorder directement aux transporteurs un prêt d'un montant égal ou même plus élevé que cette avance, et entièrement remboursable. Une telle formule ne saurait être appliquée immédiatement, mais peut-être pourrait-elle être envisagée dans l'avenir.

M. BOYAUX précise que le système actuel, approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 22 mars 1950, a reçu l'agrément du Ministre des Travaux Publics et qu'il lui paraît d'autant plus difficile de le modifier que nombre de contrats s'y référant ont déjà été souscrits.

Il ajoute qu'au surplus, il n'est pas exclu de penser que, lorsque la pratique des remorques rail-route aura pris une extension suffisante, la S.N.C.F. n'aura plus à intervenir dans les acquisitions de ce matériel.

M. LE PRESIDENT ne voit, pour sa part, aucune objection à ce que la suggestion de M. LE VERT soit examinée.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT tient à souligner l'influence heureuse des interventions de l'Administration Supérieure qui ont abouti à une réduction importante du montant de la participation de la S.N.C.F.

D'autre part, et sans vouloir préjuger la décision que prendra le Ministre des Travaux Publics en ce qui concerne la suite à donner à l'avis du Conseil Supérieur des Transports sur le programme d'acquisition de remorques rail-route de la S.N.C.F., il croit cependant qu'un programme restreint de 250 à 300 unités est susceptible d'être retenu, eu égard aux observations présentées par M. BOYAUX.

Le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises, étant entendu que l'attention du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme sera tout particulièrement attirée sur la nécessité d'approuver, malgré l'avis émis par le Conseil Supérieur des Transports dans sa séance du 27 juillet 1950, un programme de construction d'au moins 250 à 300 remorques rail-route.

Le Conseil charge par ailleurs son Président de renouveler auprès du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme les observations qu'il a déjà présentées à plusieurs reprises, sur les conditions d'infériorité dans lesquelles est assurée la représentation du chemin de fer par rapport à celle des divers autres modes de transport au sein du Conseil Supérieur des Transports et sur les graves inconvénients qui en résultent pour la S.N.C.F.

22 mars 1950

2323

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 22 mars 1950

p. 10

V - QUESTIONS COMMERCIALES

Projet d'une nouvelle étape de développement
des transports mixtes rail-route.-

M. BOYAUX expose les propositions contenues dans la note distribuée aux membres du Conseil.

Le Conseil approuve ces propositions.

S.N.C.F.

23 février 1950

SERVICE COMMERCIAL

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 22 MARS 1950

Question N°

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet d'une nouvelle étape de développement
des transports mixtes rail-route

L'article 39 du décret du 14 novembre 1949, relatif
à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires
et routiers, stipule :

"La Société Nationale des Chemins de Fer Français
"peut être autorisée par le Ministre des Travaux Publics, des
"Transports et du Tourisme, dans des conditions fixées par arrêté
"ministériel, après avis du Conseil Supérieur des Transports, à
"apporter une aide financière aux entreprises de transport public
"routier de marchandises qui acceptent d'effectuer par transports
"combinés rail-route des trafics prévus dans leurs certificats
"d'inscription".

Cette disposition a une importance toute spéciale du
fait que la nouvelle réglementation prévoit de supprimer un grand
nombre de camions routiers à grande distance le long des relations
ferroviaires à grand trafic, sous réserve qu'une compensation soit
accordée aux transporteurs routiers dont l'activité sera interdite
le long de ces relations (article 34 du décret).

Cette compensation pourra être accordée, soit sous
la forme d'une activité comparable sur d'autres relations de grande
distance, soit sous la forme de relations dans la zone courte, soit
sous la forme d'une indemnité d'éviction à la charge de la S.N.C.F.

Mais, en fait, les dispositions de l'article 39 cons-
tituent également une forme de compensation; et tout porte à
croire qu'elle aura souvent la préférence des transporteurs rou-
tiers, puisqu'elle leur permet de conserver leur trafic et leur
clientèle en offrant à cette dernière une qualité de transport au
moins égale à celle du camion.

...

Il est-il nécessaire pour la S.N.C.F. de se précipiter dès maintenant des moyens à mettre en oeuvre pour être en mesure de répondre sans retard aux demandes des transporteurs routiers.

o

o

Trois systèmes (1) sont susceptibles d'apporter une solution technique satisfaisante au problème :

- la remorque rail-route type U.F.R.;
- le container;
- la remorque porte-wagons type CULEMEYER.

Notre intention est de laisser au transporteur le libre choix entre ces trois systèmes, étant bien précisé cependant que, pour chaque cas d'espèce, nous nous efforcerons, tout en respectant les préférences personnelles du transporteur, d'orienter son choix dans le sens le plus conforme aux intérêts du chemin de fer, compte tenu des particularités du trafic intéressé.

Il est difficile, dans ces conditions, d'établir des précisions exactes quant à l'importance du parc nécessaire pour répondre aux demandes des transporteurs. Mais étant donné que, sans aucun démarchage spécial et sans aucune publicité, nous avons d'ores et déjà enregistré des demandes pour plus de 200 remorques rail-route, il nous paraît raisonnable d'envisager un programme de 600 remorques s'échelonnant en partie sur 1950 et en partie sur 1951.

Le container représentant en tonnage et en volume une capacité de transport comprise entre la moitié et les trois quarts de celle de la remorque rail-route, on pourrait envisager un programme de 1.000 unités s'échelonnant également sur 1950 et 1951.

Enfin, pour les remorques porte-wagons, nous prévoyons un programme de 20 unités pour la même période.

o

o

Pour ce qui concerne l'aide financière de la S.N.C.F. il y a lieu de considérer, d'une part, les exploitations de

...

(1) Nous donnons en annexe, pour chacun de ces systèmes, un aperçu des caractéristiques techniques et des résultats acquis jusqu'à ce jour.

remorques rail-route et de containers, qui comportent de nombreuses analogies et, d'autre part, les exploitations de remorques porte-wagons qui, tout en étant essentiellement différentes des précédentes, présenteront vraisemblablement une grande variété de cas d'espèces.

Nous ne traiterons donc, dans ce qui suit, que le cas des remorques rail-route et des containers, nous réservant de revenir devant le Conseil pour chaque cas d'espèce quand il s'agira de remorques porte-wagons.

Nous noterons d'abord que, pour les remorques rail-route, l'article 39 du décret du 14 novembre 1949 consacre et prolonge dans la coordination nouvelle les dispositions qui figurent déjà au décret-loi du 12 novembre 1938 et qui ont fait l'objet de plusieurs cas d'application. Les transporteurs routiers bénéficient de l'article 39 vont donc pouvoir profiter des efforts réalisés par d'autres transporteurs routiers qui les auront précédés dans l'organisation des transports mixtes : ceci justifie de leur accorder des conditions un peu moins avantageuses qu'à leurs devanciers.

Pour ce motif nous sommes conduits, en premier lieu, à ne faire porter l'aide financière de la S.N.C.F. que sur le matériel spécial concourant effectivement à l'exécution du transport ferroviaire, à l'exclusion du matériel purement routier nécessaire pour les transports terminaux et, en deuxième lieu, à limiter le quantum de cette aide financière au tiers du prix d'achat des remorques (1). Ce qui, aux conditions actuelles, représente une participation d'environ 400.000 francs par remorque.

Pour les containers, il n'y a eu jusqu'à ce jour aucun cas d'application effective, ni même aucune négociation avec des transporteurs; on ne peut donc procéder que par analogie avec ce qui a déjà réussi pour les remorques rail-route. Il convient cependant de noter que, dans la technique du container les frais afférents au matériel purement routier sont plus importants, alors que le matériel spécial concourant effectivement au transport ferroviaire est lui-même moins coûteux. Compte tenu de ces considérations, il nous semble raisonnable de fixer le quantum de l'aide financière de la S.N.C.F. à 50 % du prix d'achat des containers : ce qui, dans les conditions actuelles de vente, représente en moyenne environ 90.000 francs par container.

...

(1) L'aide financière de la S.N.C.F. représentait 70 % du prix d'achat des remorques pour le programme décidé en 1941 et 50 % de ce prix d'achat pour le programme décidé en 1946.

Pour les deux types de matériel, l'aide financière de la S.N.C.F. serait réalisé sous la forme d'un versement d'argent au constructeur, au lieu et place du transporteur, au moment de la livraison du matériel. Elle serait gagée par une garantie de trafic réclamée du transporteur.

Un accord serait conclu entre le transporteur et la S.N.C.F., pour une période assez longue, de façon à permettre à la S.N.C.F. d'amortir d'abord son aide financière en 4 années, par un prélèvement d'environ 10 % sur les recettes du trafic et ensuite de conserver intégralement pendant plusieurs années les recettes du trafic ramené à la voie ferrée.

Au cas où le trafic réel serait inférieur à la garantie le transporteur aurait à parfaire l'amortissement prévu en versant à la S.N.C.F. une somme proportionnelle à l'insuffisance du trafic remis.

Si le Conseil veut bien approuver ces données de principe, le Service Commercial les reprendra dans un contrat-type, pour lequel il demandera une nouvelle approbation.

o

o o

Malgré l'aide financière apportée par la S.N.C.F., il n'y a aucune entreprise routière qui puisse, dans les circonstances actuelles, faire face avec ses possibilités propres de trésorerie au financement de la part qui sera laissée à sa charge dans l'achat du matériel rail-route.

Nous nous sommes donc préoccupés de trouver l'appui d'organismes de crédit et nous avons pensé que la Caisse Nationale des Marchés de l'Etat était tout particulièrement désignée pour distribuer les crédits bancaires nécessaires au démarrage des nouveaux services de transport créés en application de la coordination.

Il nous a semblé d'autre part, que la S.C.E.T.A., qui depuis 1905 conduit, en liaison avec la Caisse Nationale des Marchés et à la satisfaction de tous, une importante opération de financement pour le rééquipement des services de correspondance de la S.N.C.F., était la mieux placée pour orchestrer les opérations multiples et variées auxquelles donnerait lieu le financement de l'équipement des nouveaux services rail-route.

...

Le Comité de la Caisse Nationale des Marchés a donné un premier avis favorable pour ouvrir à la S.C.E.T.A. un crédit global de 730 millions de francs, à répartir entre les entrepreneurs routiers qui concluront avec la S.N.C.F. un contrat pour l'organisation des transports mixtes rail-route. Mais la décision définitive est subordonnée à une étude de la question par la Banque de France, qui est en cours à l'heure actuelle.

o

o o

En résumé, nous proposons au Conseil de bien vouloir :

- 1° approuver le principe d'une nouvelle étape du développement des transports mixtes rail-route dans le cadre de l'article 39 du décret du 14 novembre 1949, cette étape portant sur un programme maximum de 600 remorques rail-route, 1.000 containers et 20 remorques porte-wagons, à réaliser en 1950 et 1951;
- 2° fixer le quantum de l'aide financière de la S.N.C.F. à 33 % du prix d'achat des remorques et à 50 % du prix d'achat des containers, cette aide étant réalisée dans les conditions exposées plus haut;
- 3° nous autoriser à entreprendre, vis-à-vis du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et vis-à-vis du Conseil Supérieur des Transports, les négociations utiles pour la mise en oeuvre de ce programme;
- 4° charger la S.C.E.T.A. de conduire, en liaison avec la Caisse Nationale des Marchés de l'Etat, les opérations de crédit nécessaires au financement du nouveau matériel.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

M. ROIS

ANNEXE à la NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

au sujet d'une nouvelle étape de développement
des transports mixtes rail-route

I - LES REMORQUES RAIL-ROUTE

La remorque rail-route est une remorque susceptible de circuler normalement sur route attelée à un tracteur et dotée de dispositifs spéciaux lui permettant d'être transportée commodément sur des wagons plats du chemin de fer.

Deux systèmes de remorques rail-route ont été un moment en compétition, le système SEREM-CODER et le système U.F.R.

Le premier prototype du système SEREM-CODER a été sorti peu avant la guerre, alors que, dans le système U.F.R. 75 remorques étaient en exploitation depuis 1935.

Une première construction en série de remorques rail-route fut décidée en 1941. Elle portait sur 250 unités du système U.F.R. et 50 unités du système CODER; les livraisons s'échelonnèrent de 1943 à 1946.

Une deuxième tranche de construction fut décidée en 1946. Elle portait sur 320 unités du système U.F.R. et 30 unités du système CODER.

Les dernières unités du système U.F.R. furent livrées en 1949. Quant aux unités du système CODER, elles ne furent pas construites pour les raisons indiquées ci-dessous.

A l'expérience, le système SEREM-CODER s'est avéré d'une exploitation difficile et d'une construction défectueuse. La S.N.C.F. a essayé en vain d'obtenir du constructeur une amélioration de son matériel et elle vient de décider d'abandonner définitivement ce système et de retirer progressivement de la circulation les remorques construites, en les remplaçant en principe par des remorques U.F.R.

...

Au contraire, le système U.F.R. comporte un matériel robuste, mais maniable, qui se prête parfaitement à une exploitation intensive.

Il y a actuellement en exploitation 653 remorques:

25 remorques-citernes et 20 remorques-fourgons du système SEREM-CODER;

50 fourgons U.F.R. en bois datant d'avant-guerre;

558 remorques U.F.R. modernes, se décomposant en :

- 44 citernes de 60 hl
- 104 - 75 hl
- 410 fourgons métalliques d'une charge utile de 6 tonnes.

Ce matériel est réparti entre 29 entreprises, parmi lesquelles 27 transporteurs de métier et 2 industriels; le parc individuel de ces entreprises varie entre 4 et 70 unités.

Pour le transport de ces remorques sur le chemin de fer, la S.N.C.F. dispose de 382 wagons porteurs :

207 wagons obtenus en 1946 par la transformation de wagons plats du parc ordinaire;

175 wagons construits spécialement en 1948.

La S.N.C.F. a aménagé dans 41 gares des chantiers de chargement et de déchargement des remorques. Ces chantiers comportent des quais surélevés desservis généralement en bout et dotés d'appareils spéciaux destinés à faciliter le passage de la remorque du quai au wagon et réciproquement.

Après une période d'essai et de mise au point que les difficultés de la guerre et de l'après-guerre ont largement prolongée, le transport mixte en remorques rail-route aborde maintenant sa phase de plein développement.

Le tonnage transporté s'est élevé à 90.000 tonnes en 1948, à 150.000 tonnes en 1949 et il atteindra 200.000 tonnes en reportant à l'année les résultats moyens obtenus pendant les six derniers mois de 1949.

Le tonnage moyen transporté par remorque en service

...

est, en décembre 1949, de 24 tonnes contre 19,56 en décembre 1948, alors que le parc en service est passé à 653 unités, contre 500. Et, cependant, ce développement se produit à une époque où la clientèle a toute facilité pour choisir à sa guise entre la remorque, le wagon ordinaire et le camion grand routier.

Cet essor remarquable est dû aux efforts combinés du chemin de fer et des transporteurs mixtes rail-route.

Le chemin de fer donne systématiquement au transport en remorque, quelle que soit la nature de la marchandise, le bénéfice de l'acheminement accéléré. Les conditions de transport sont telles que, dans 90 % des cas, le transport par chemin de fer est au moins aussi rapide que le transport par camion. De plus, on obtient maintenant une régularité quasi parfaite, puisque les acheminements prévus sont respectés dans 97 % des cas.

Le chemin de fer offre, d'autre part, au transport rail-route des conditions tarifaires qui, tout en le mettant dans un ordre raisonnable de parité avec le wagon, lui permettent de lutter contre la concurrence routière. Cependant, ces conditions laissent à la S.N.C.F. un bénéfice raisonnable puisque, pour l'exercice 1949, les recettes nettes de transport se sont élevées à 298,5 M alors que les dépenses représentent :

- d'une part, pour les dépenses marginales d'exécution du trafic 204,3 M
 - d'autre part, pour les prélèvements effectués sur les recettes pour amortir les sommes avancées pour l'achat des remorques 15,2 M
- ce qui laisse un bénéfice brut de 79,- M

Quant aux transporteurs rail-route, ils ont accepté, tout en conservant leur autonomie commerciale, de s'en remettre aux décisions d'un organisme professionnel fortement charpenté, le Groupement Technique des Transporteurs Mixtes, pour la réalisation de toutes les mesures susceptibles d'améliorer la qualité du transport en remorque et d'abaisser son prix de revient. Cet organisme travaille en liaison étroite avec les services de la S.N.C.F., ce qui a permis d'éviter les concurrences nuisibles à l'intérieur de la profession et même vis-à-vis des autres procédés de transport ferroviaire.

D'ailleurs, les entreprises propriétaires de remorques manifestent clairement leur grande confiance dans cette formule de transport puisque, sur les 320 remorques de la tranche de 1946, 141 ont été achetées par les participants de la tranche 1941 et qu'à l'heure actuelle certaines entreprises sont entièrement spécialisées aux transports en remorques.

...

II - LES CONTAINERS

Les containers peuvent se classer en deux grandes

catégories :

- les petits containers, munis d'organes de roulement et susceptibles, de ce fait, d'être transportés dans les wagons affectés au trafic de détail. Ces containers ont une capacité de 1, 2 ou 5 m³;
- les grands containers, démunis d'organes de roulement, qui sont transportés normalement sur des wagons plats du chemin de fer et qui réclament l'emploi d'engins de levage pour leur manutention dans les gares expéditrices et destinataires.

Le petit container donne à la clientèle la possibilité de réaliser de notables économies dans les emballages et il lui apporte une garantie sérieuse contre les risques de perte ou d'avaries de la marchandise en cours de transport. Il intéresse surtout la clientèle industrielle et commerciale et il ne semble pas, à première vue, qu'il puisse faire l'objet de nombreux cas d'application de l'article 39 du décret du 14 novembre 1949.

Il y a actuellement en exploitation 4.700 petits containers appartenant à la S.N.C.F. et une trentaine de petits containers de particuliers spécialisés au trafic sous le régime du froid ou au trafic du papier.

o

o o

Le grand container constitue le seul procédé technique qui permette au chemin de fer d'offrir au public, pour les transports de lots d'un poids compris entre 1 et 5 tonnes, une qualité de transport comparable à celle du camion. En effet, dans l'exploitation ferroviaire normale, les lots de 1 à 5 tonnes sont traités comme des expéditions de détail, avec les sujétions d'emballages et de manutention propres à ce système de transport, alors que le camion grand routier donne généralement pour ces lots le transport de porte à porte, sans aucune manutention intermédiaire. Il y a donc toute une catégorie de trafics pour laquelle le container est tout particulièrement désigné.

...

Cependant, les transporteurs routiers ne se sont pas jusqu'à présent, intéressés aux containers et cette situation est probablement due aux difficultés techniques que présente l'exploitation de ce genre de matériel, notamment pour obtenir une bonne rotation des containers et un pourcentage acceptable des transports à vide.

Mais, depuis le début de 1949, nous avons chargé une société filiale de la S.C.E.T.A., la Compagnie Nouvelle de Cadres, d'organiser l'exploitation des containers, de façon à obtenir, par un groupage judicieux des envois, à la fois les conditions tarifaires les plus avantageuses et la réutilisation des containers en retour.

Les transporteurs routiers bénéficiaires de l'article 39 du décret du 14 novembre 1949 trouveront certainement, dans un accord avec cette société, la possibilité de monter une exploitation parfaitement rentable.

Il y a actuellement en exploitation près de 1.600 containers S.N.C.F. et 25.000 cadres de particuliers (cadres-citernes, cadres de déménagements, harasses pour le transport des poteries, de la porcelaine et de la verrerie).

o

o o

Le trafic des containers est actuellement en pleine période de développement. Pendant les dix premiers mois de l'année 1949, il y a eu, rien que pour le matériel S.N.C.F., 105.200 chargements se décomposant comme suit :

77.500 chargements en petits containers,

27.700 chargements en grands containers,

alors que, pendant la même période des années 1947 et 1948, le total des chargements n'avait atteint respectivement que 73.300 et 87.800.

Pour ce qui concerne la Compagnie Nouvelle de Cadres, elle a chargé en 1949 16.200 containers, résultat particulièrement encourageant puisque, en raison de sa création encore récente, cette société limitait son activité à quelques centres.

III - LA REMORQUE PORTE-WAGONS

La remorque porte-wagons permet d'amener au domicile des clients, dans de très bonnes conditions de roulage et de sécurité, les wagons qui accomplissent leur parcours principal par voie ferrée. L'emploi de ce système se recommande tout ...

particulièrement pour les établissements industriels et commerciaux qui ne peuvent être raccordés au chemin de fer par un embranchement particulier; si le trafic représente une régularité et une densité suffisantes, on obtient des prix de camionnage particulièrement intéressants.

Jusqu'à ce jour, la S.N.C.F. a confié à sa filiale, la S.C.E.T.A., le soin d'assurer l'exploitation des remorques porte-wagons. Cette société dispose actuellement d'un parc de 17 remorques et de 11 tracteurs, mais elle fait procéder à la construction d'un certain nombre de remorques nouvelles.

Les remorques en service sont exploitées de deux façons différentes :

- elles sont louées par contrat au client, qui les exploite lui-même sous sa responsabilité, la S.C.E.T.A. assurant seulement l'entretien du matériel et son remplacement en cas d'avaries;
- elles sont exploitées par la S.C.E.T.A. qui assume tous les devoirs et les responsabilités du transporteur, le client payant une somme forfaitaire par trajet effectué.

Sept exploitations étaient en service en 1949 :

- une coopérative d'alimentation et d'approvisionnement général
- une source d'eau minérale
- une brasserie
- une huilerie
- une usine de construction automobile
- une raffinerie
- une entreprise de camionnage.

Pour deux exploitations, les entreprises se sont rendues acquéreurs du matériel, remorques et tracteurs.

Les établissements desservis bénéficient des conditions tarifaires allouées aux embranchements particuliers.

L'ensemble de ces exploitations a représenté, en 1949, un tonnage de près de 100.000 tonnes de marchandises transportées.

Nous avons été saisis tout dernièrement de la demande d'un transporteur routier qui, assurant actuellement par camions gros porteurs un trafic de denrées alimentaires, envisagerait de reporter l'ensemble de ce trafic sur le chemin de fer en assurant lui-même la desserte à domicile au moyen de remorques porte-wagons. Les négociations ne sont pas encore assez avancées pour qu'on puisse connaître exactement les conditions de la future exploitation, mais il y a là une indication précieuse qui montre que la formule de la remorque porte-wagons est susceptible d'intéresser certains transporteurs routiers.

26 juin 1946

2323

QUESTION IV - Service Commercial

Construction d'un nouveau contingent
de remorques rail-route.

P.V. (p.26)

M. LE PRESIDENT rappelle que, dans le cadre des dispositions du décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports, la S.N.C.F. a mis en construction au début de 1941 un premier contingent de 300 remorques rail-route, dont la livraison est sur le point d'être achevée. Ces remorques sont rétrocédées à des transporteurs routiers qui acceptent de transformer leur exploitation, pour organiser, en accord avec la S.N.C.F., des services de transport mixte.

L'expérience ayant donné de bons résultats, il est proposé de l'étendre à une nouvelle tranche de 350 remorques, dont, compte tenu des préférences des transporteurs, 320 du type U.F.R. et 30 du type SEREM-CODER. Les accords à passer demeureront, dans leurs lignes générales, conformes à ceux qui ont été souscrits jusqu'ici. Le prix de vente serait amorti, d'une part, au moyen d'acomptes mensuels versés par le transporteur sur la base d'une durée d'amortissement de 10 ans et, pour le surplus, par des prélèvements opérés

.....

rés par la S.N.C.F. sur les recettes du trafic correspondant et calculés de telle manière que le remboursement total soit acquis en moyenne dans un délai de 60 mois.

A de telles conditions, le sacrifice financier du chemin de fer ne porterait, en fait, que sur une période de 5 années, les recettes des 5 autres années lui étant acquises intégralement. Encore, pendant cette première période de 5 ans, la S.N.C.F. demeurerait-elle en mesure de couvrir non seulement son prix de revient partiel, mais également une partie de ses frais généraux.

En définitive, la dépense à engager étant de 120 M. au total, 60 M. seraient ainsi récupérés sur les transporteurs en 5 ans.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT rappelle que le Ministre, dans sa dépêche du 14 mars 1946, a précisé que la participation de la S.N.C.F. ne devrait en aucun cas dépasser 50 %. Or cette limitation ne paraît pas être indiquée de manière explicite dans le projet de contrat.

M. LE PRESIDENT n'a pas d'objection à ce qu'il soit fait mention de ce maximum de 50 % dans le contrat. En tout état de cause, le taux du pourcentage à prélever sur les recettes mensuelles est calculé de telle manière que l'on aboutisse à ce résultat.

M. ARON demande, à propos de cette affaire qui touche le problème général de la coordination, quel est actuellement le point de la question. En particulier, doit-on tenir pour acquise la pérennité des cartes de transport à longue distance données avant la guerre, à titre purement bénévole, après tout ce qui s'est passé depuis ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond que les droits conférés par les cartes de transport à grande distance viendront à expiration en décembre 1948.

M. ARON demande si la remorque paye son propre transport par voie ferrée, ou si le chemin de fer ne taxe que la marchandise qu'elle contient.

M. BOYAUX indique que, sous réserve de certaines conditions minima, le transport est assimilé, du point de vue ferroviaire, à un transport en cadre et taxé comme tel.

M. ARON demande si le transporteur, payant le chemin de fer au tarif, impose sa clientèle librement, ou est lui-même assujéti à une limitation du prix de transport ?

M. BOYAUX précise que le transporteur routier est, vis-à-vis de sa clientèle, exactement dans la même situation que s'il effectuait les transports par camions.

En fait, ces transporteurs ont actuellement à reconstruire leur parc et peuvent orienter indifféremment leur exploitation soit

vers les transports mixtes, soit vers les transports à grande distance effectués sur route de bout en bout. Avant de prendre parti, ils demandent à la S.N.C.F. s'ils peuvent compter avoir des remorques. Mais ils ne s'orienteront vers la formule de transports mixtes que dans la mesure où pour ceux-ci ils disposeront, par chemin de fer, de la même souplesse et des mêmes facilités que celles que leur réserverait la route.

Quant au taux de 50 % auquel est fixé le maximum de la participation de la S.N.C.F., il correspond, en définitive, à un marchandage tenant compte de l'intérêt du chemin de fer à maintenir le trafic au rail : ce taux équivaut à une réduction de tarif de l'ordre de 10 à 15 % pendant 4 ou 5 ans, en contre-partie de laquelle le transporteur s'engage à revenir au chemin de fer pendant au moins 10 ans.

M. LE PRESIDENT souligne que, quel que doive être le régime de coordination dans l'avenir, il y a un intérêt majeur pour la S.N.C.F. à orienter, dès à présent, les constructions de matériel neuf vers des remorques tributaires du rail.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT exprime le vœu que la participation de la S.N.C.F., qui a déjà été ramenée de 70 à 50%, puisse être encore réduite, à mesure que les transporteurs apprécieront mieux les avantages inhérents à ce mode de transport.

M. BOYAUX précise que la mise en construction de la seconde tranche de remorques aujourd'hui proposée ne constitue encore en réalité que la prolongation d'un essai. La première expérience a bien permis d'obtenir des résultats à peu près concluants sur le plan technique. Mais, en raison des circonstances, aucun enseignement n'a pu en être tiré sur le plan commercial par suite de la disparition de la concurrence routière aux grandes distances. Il s'agit aujourd'hui d'aborder ce second aspect du problème.

Si les résultats sont satisfaisants, il est permis d'escompter que, dans l'avenir, la S.N.C.F. pourra réduire et même peut-être supprimer son concours financier pour les achats de remorques.

M. ARON, sans élever d'opposition formelle à la formule de participation proposée, se demande si la suppression de cette participation ne pourrait pas être obtenue plus rapidement par des mesures de coordination appropriées.

M. BOYAUX reconnaît que toute disposition législative interdisant, par exemple, les transports sur route à grande distance supprimerait en fait le problème : la clientèle serait obligée de passer par le fer, et elle constaterait immédiatement, pour certains trafics, la supériorité de la remorque rail-route sur le wagon ordinaire, le transport mixte ayant l'avantage de supprimer les transbordements. Mais, en l'état actuel des choses, il est encore nécessaire, afin de permettre précisément la démonstration de cet avantage, que la S.N.C.F. prête son concours à ceux des camionneurs qui sont prêts à poursuivre l'expérience.

M. LE PRESIDENT insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas seulement, en la circonstance, de défendre les intérêts du chemin de fer,

mais également de promouvoir une formule pleinement satisfaisante du point de vue de l'économie générale. Le chemin de fer est dans son vrai rôle lorsqu'il assure des transports de masse à grande distance, la desserte de porte à porte, tant à l'expédition qu'à la livraison, revenant, par contre, normalement à la route : ainsi le dispositif envisagé se trouve réaliser les acheminements de marchandises dans les meilleures conditions d'efficacité et de rendement.

M. MOREAU-NERET désirerait savoir si beaucoup de transporteurs sont intéressés par l'expérience. D'autre part, celle-ci rencontre-t-elle effectivement la faveur de la clientèle ou s'agit-il encore essentiellement d'un mouvement d'ordre corporatif ?

M. BOYAUX répond que les remorques ont, d'ores et déjà, un champ d'action pour certaines catégories bien définies de transports telles les expéditions importantes de détail livrables à domicile, pour lesquelles elles procurent indéniablement un abaissement intéressant du prix de revient.

Une centaine d'entreprises exploitent déjà des remorques. 100 unités de la 2ème tranche environ seront attribuées à ces mêmes entreprises. Pour le surplus, les remorques de cette 2ème tranche iront à de nouvelles entreprises. D'ores et déjà, la S.N.C.F. est saisie de demandes.

M. BOUTET rappelle que la formule dont il est aujourd'hui proposé de poursuivre la mise en oeuvre s'insère dans le cadre d'une réglementation déjà ancienne de la coordination des transports.

Cette formule avait été longuement étudiée, à l'époque, par le Comité de Coordination, et les Pouvoirs Publics y avaient donné leur accord. Une question, toutefois, était demeurée délicate, celle de l'indépendance avec laquelle les transporteurs pourront choisir les types de remorques qu'ils désirent exploiter. Les arguments alors mis en avant conservent toute leur valeur et il y a lieu d'insister auprès du Service pour que cette liberté du choix demeure entièrement sauvegardée, sans aucune pression ni directe ni indirecte de la S.N.C.F.

M. BOYAUX précise qu'il en est bien ainsi. Ce sont les transporteurs eux-mêmes qui choisissent, en toute liberté, le type de remorques qui leur paraît le mieux adapté à leurs besoins. Ils disposent maintenant, pour éclairer leur décision, des résultats d'une expérience technique qui faisait défaut à l'origine.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT insiste sur l'intérêt que des expériences de la nature de celle qui est aujourd'hui en cours peuvent présenter du point de vue d'un renforcement de la réglementation en matière de coordination des transports. Cette réglementation ne peut que se trouver facilitée dans la mesure où elle coïncide avec l'intérêt même des usagers.

Le Ministère, de ce point de vue, se félicite des initiatives prises par la S.N.C.F. en vue d'améliorer ses modalités de transports. Il fonde, en particulier, de grands espoirs sur l'étude récemment entreprise en vue de la réforme des tarifs.

M. LE PRESIDENT répond que, pour sa part, il a toujours considéré que le chemin de fer devait se mettre dans la situation la plus favorable pour assurer ses transports aux meilleures conditions possibles. C'est, en particulier, la position qui a été prise lors de la discussion du problème de la tarification applicable aux hydrocarbures.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT indique que le Ministre vient d'homologuer la proposition formulée par la S.N.C.F. à cet égard.

M. BIZOT demande si l'expérience déjà acquise permet de dégager quelques indications d'ordre général sur les parcours qu'empruntent les transports de l'espèce.

M. BOYAUX répond qu'il est encore assez difficile de dégager des indications générales à ce sujet : en fait, le plus souvent, la voie ferrée est empruntée de grand centre à grand centre sur des itinéraires autrefois desservis par des transports routiers, les remorques rayonnant, ensuite, dans la périphérie.

La rapidité de rotation apparaît comme un facteur essentiel du rendement des remorques, et c'est la raison pour laquelle, dans la nouvelle tarification, leur transport est prévu systématiquement sous régime d'acheminement accéléré.

Sous le bénéfice de cet échange de vues, le Conseil autorise, aux conditions indiquées dans la note, la mise en construction du nouveau contingent de 350 remorques.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 26 juin 1946

IV - Service Commercial

- Construction d'un nouveau contingent de remorques rail-route. -

Pres. -

Cg. -

Let. 14 km à l'usage des remorques 502

Pres.

Karr.

Cg. - Strasbourg.

Karr.

K. Boyer.

Pres.

Cg. -

K. Boyer. -

Karr. -

Pres. -

Hen Hen

Boys

French

in Boston

debut de la région

Boys

cg

Hen

cg

Boys

Boys

appears in 2 places

2. tirage

REMORQUES RAIL-ROUTE

Construction d'un nouveau contingent

S.N.C.F.

Service Commercial

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil
d'Administration

au sujet de la mise en construction d'un nouveau contingent
de 350 remorques rail-route

La question du transport mixte -

Le décret-loi du 12 novembre 1938 sur la coordination des transports par chemin de fer et par route a posé en principe :

- a) - que les transports de marchandises à grande distance, ainsi que les transports massifs à petite distance, seraient réservés au chemin de fer, le camion assurant les opérations de collecte et de distribution autour des gares situées aux deux extrémités du parcours par fer ;
- b) - que la S.N.C.F. pourrait prélever sur les recettes du trafic repris à la route les sommes nécessaires pour financer les substitutions de matériel réclamées par la mise en oeuvre de la nouvelle répartition du trafic entre le fer et la route.

S'appuyant sur ces dispositions, la S.N.C.F. a décidé, au début de 1941, de mettre en construction un contingent de 300 remorques rail-route, matériel qui répond parfaitement au programme défini par la loi puisqu'il permet d'assurer le transport de porte à porte sans transbordement intermédiaire, circulant sur wagon pour les parcours principaux et sur route, remorqué par un tracteur, pour les parcours terminaux.

Ces remorques étaient destinées à être recédées aux transporteurs routiers qui auraient accepté de transformer leur exploitation pour organiser, en accord avec la S.N.C.F., des services de transport mixte par rail et par route.

....

Aux termes de cet accord, le transporteur s'engageait à abandonner ses cartes de transport par route à grande distance, pour recevoir à la place des cartes de remorques rail-route et de tracteurs, et à assurer avec les remorques un minimum de trafic sur les relations désignées. En contre-partie, les remorques lui étaient cédées à crédit par la S.N.C.F., le prix de vente étant amorti sur une durée de 40 mois environ, pour environ 30 % par des acomptes mensuels versés par le transporteur et pour le reste par des prélèvements opérés par la S.N.C.F. sur les recettes du trafic en remorques.

Premiers résultats acquis -

Les circonstances économiques ont retardé la construction des remorques : sur le contingent prévu de 300, 150 à peine étaient livrées au moment de la Libération et il en reste encore, à l'heure actuelle, environ 50 à livrer.

Du point de vue technique, après quelques mises au point de détail, le matériel donne satisfaction.

Du point de vue commercial, la nouvelle formule de transport est très appréciée des transporteurs exploitants et de leur clientèle, malgré l'irrégularité des schéminements due à la situation difficile de la S.N.C.F. Sur ce point, des progrès très nets ont été réalisés depuis octobre et de nouvelles améliorations sont prévues au fur et à mesure que nous pourrons généraliser le transport des remorques par trains accélérés.

Presque tous les transporteurs qui exploitent des remorques nous ont déjà demandé de nouvelles attributions, sans même attendre la fin des livraisons du premier contingent. D'autres entrepreneurs, intéressés par les premiers résultats acquis, nous ont manifesté leur désir d'organiser, eux aussi, des services de transport mixte.

L'intérêt de la mise en construction d'une nouvelle tranche -

De nombreux transporteurs routiers se déclarent partisans d'une entente avec le chemin de fer et considèrent le transport mixte comme une formule logique de coordination permettant de concilier leurs propres intérêts et ceux du chemin de fer. Ils sont tout disposés à entrer dans cette voie, pourvu que nous leur fournissions rapidement le matériel nécessaire.

.....

Le Conseil a déjà été saisi du projet de construction des wagons nécessaires à leur transport et il a bien voulu l'approuver dans sa séance du 12 décembre 1945. Nous proposons maintenant à son approbation les modalités de construction et d'attribution de ces remorques.

Composition et attribution du nouveau contingent de remorques.-

Il nous a paru raisonnable, dans les conditions actuelles de la production française de fixer l'importance du nouveau contingent au chiffre de 350 remorques, qui correspond sensiblement aux demandes que nous avons pu recevoir des transporteurs routiers sans démarchage spécial de notre part.

Sur ces 350 remorques, 100 environ seraient attribuées aux entreprises qui ont accepté d'être les pionniers de la nouvelle formule de transport en souscrivant en 1941 à la première tranche : ces entreprises pourront ainsi se payer de leurs efforts en étendant leur exploitation. Mais il est de l'intérêt de la S.N.C.F. d'assurer au transport mixte une diffusion aussi grande que possible en multipliant les entreprises participantes et en répartissant de façon rationnelle les relations desservies : à cet effet, les 250 autres remorques seront attribuées à des entreprises nouvelles.

Par application de la loi de coordination, conformément à ce qui a été déjà fait en 1941 pour la première tranche, la S.N.C.F. apporterait, dans les conditions indiquées plus loin, sa contribution financière dans l'achat des remorques destinées au transport routier à grande distance.

Nous avons laissé aux intéressés l'entière liberté de choisir entre les deux systèmes de remorques susceptibles d'être agréés par la S.N.C.F. Chacun de ces systèmes a ses avantages propres, mais aussi ses inconvénients et l'expérience qu'on en a faite n'est pas assez longue pour qu'on puisse conclure définitivement à leur adoption ou à leur exclusion. Des systèmes nouveaux peuvent d'ailleurs nous être proposés plus tard, et il convient de laisser une porte largement ouverte au progrès.

Compte tenu des préférences manifestées par les transporteurs avec qui nous sommes en pourparlers, le contingent de 350 remorques pourrait être réparti à raison de 320 remorques U.F.R. et de 30 remorques SEREM-CODER.

Modalités de la participation financière de la S.N.C.F.-

Les transporteurs routiers à grande distance acceptant de coordonner leur exploitation passeraient avec la S.N.C.F. un accord dans le cadre d'un contrat-type intitulé "Conditions générales de transformation des services de transport public de marchandises par route à grande distance en services de transport mixte par rail et par route". Ce contrat reprend les dispositions principales des conventions conclues en 1941; les grandes lignes en sont étudiées dans ce qui suit.

.....

La S.N.C.F. met gratuitement à la disposition du transporteur mixte les wagons et les installations de gares nécessaires au service; elle groupe les commandes en son nom, passe avec les constructeurs les marchés nécessaires et revend ensuite les remorques à chaque transporteur au même prix et à crédit; elle se fait rembourser environ 50 % du prix de vente par des acomptes mensuels versés par le transporteur et conserve à sa charge les 50 % restants (1).

En fait, cette répartition n'est pas fixée dans le contrat et nous avons voulu intéresser directement le transporteur à développer rapidement son trafic. A cet effet, il est fait appel à deux sources de versement pour concourir à l'amortissement de la valeur du prix de vente avancée par la S.N.C.F. :

- d'une part, des acomptes représentant la mensualité d'amortissement en 10 ans de la valeur de la remorque sont versés par le transporteur mois par mois tant que le prix de vente n'est pas entièrement amorti;

- d'autre part, la S.N.C.F. affecte chaque mois à l'amortissement du prix de vente un certain pourcentage des recettes produites le mois précédent pour les transports en remorques effectués par l'acquéreur.

Le taux de ce pourcentage est calculé pour obtenir, par le double jeu des acomptes et des prélèvements sur recettes, un amortissement du prix de vente en 60 mois environ si le trafic effectué correspond, en nature et en importance, aux estimations faites lors de la conclusion de l'accord.

Dès la livraison, la S.N.C.F. prend sur la remorque, en garantie de sa créance, le gage spécial prévu par la loi du 18 décembre 1940.

De plus, si l'acquéreur ne réalise pas le minimum de trafic convenu dans l'accord, la S.N.C.F. peut reprendre les remorques pour les utiliser elle-même ou pour les céder à d'autres entreprises.

En contre-partie des avantages financiers fort importants que lui accorde la S.N.C.F., le transporteur routier s'engage, pour une durée de 10 ans, à organiser des services sur des relations définies, à remettre au chemin de fer un minimum de tonnage par remorque et par semestre et à transformer ses cartes de transport routier à grande distance en cartes de remorques rail-route avec des tracteurs. Il doit, d'autre part, faire son affaire de la fourniture des tracteurs nécessaires à l'exploitation.

.....

(1) Pour la première tranche de remorques placée en 1941, les pourcentages correspondants étaient respectivement de 30 % et de 70 %. Les résultats acquis par ces premières remorques, en faisant apparaître la valeur intrinsèque de la formule du transport mixte, permettent de réduire aujourd'hui la participation financière de la SNCF.

En bref, le contrat se présente sous l'aspect financier suivant : pour amener un de ses concurrents à travailler en entente avec elle, la S.N.C.F. lui fait l'avance des frais d'achat des remorques, sans risques, puisqu'en garantie elle prend ce matériel en gage. Pendant une période de 60 mois environ, elle ne touche qu'une partie des recettes du trafic récupéré, l'autre partie étant affectée à l'amortissement partiel du prix de vente; bien entendu le taux des prélèvements est calculé de telle façon que la recette nette reste, dans tous les cas, supérieure au prix de revient partiel du transport et nous laisse ainsi un supplément pour concourir à la couverture de nos frais généraux. Enfin, il reste 5 années pendant lesquelles la S.N.C.F. s'attache par contrat un trafic nouveau qu'elle peut espérer conserver par la suite, grâce aux améliorations de service dues à l'utilisation des remorques.

De son côté, le transporteur routier trouve dans la combinaison l'avantage de libérer son exploitation des risques et aléas du transport par route à grande distance. Il peut trouver dans l'organisation des transports terrestres un emploi rémunérateur et un travail intéressant où il peut faire valoir, vis-à-vis de sa clientèle, les qualités de souplesse commerciale qui ont fait souvent le succès du transport routier.

Conclusion -

En résumé, nous demandons au Conseil de bien vouloir nous autoriser :

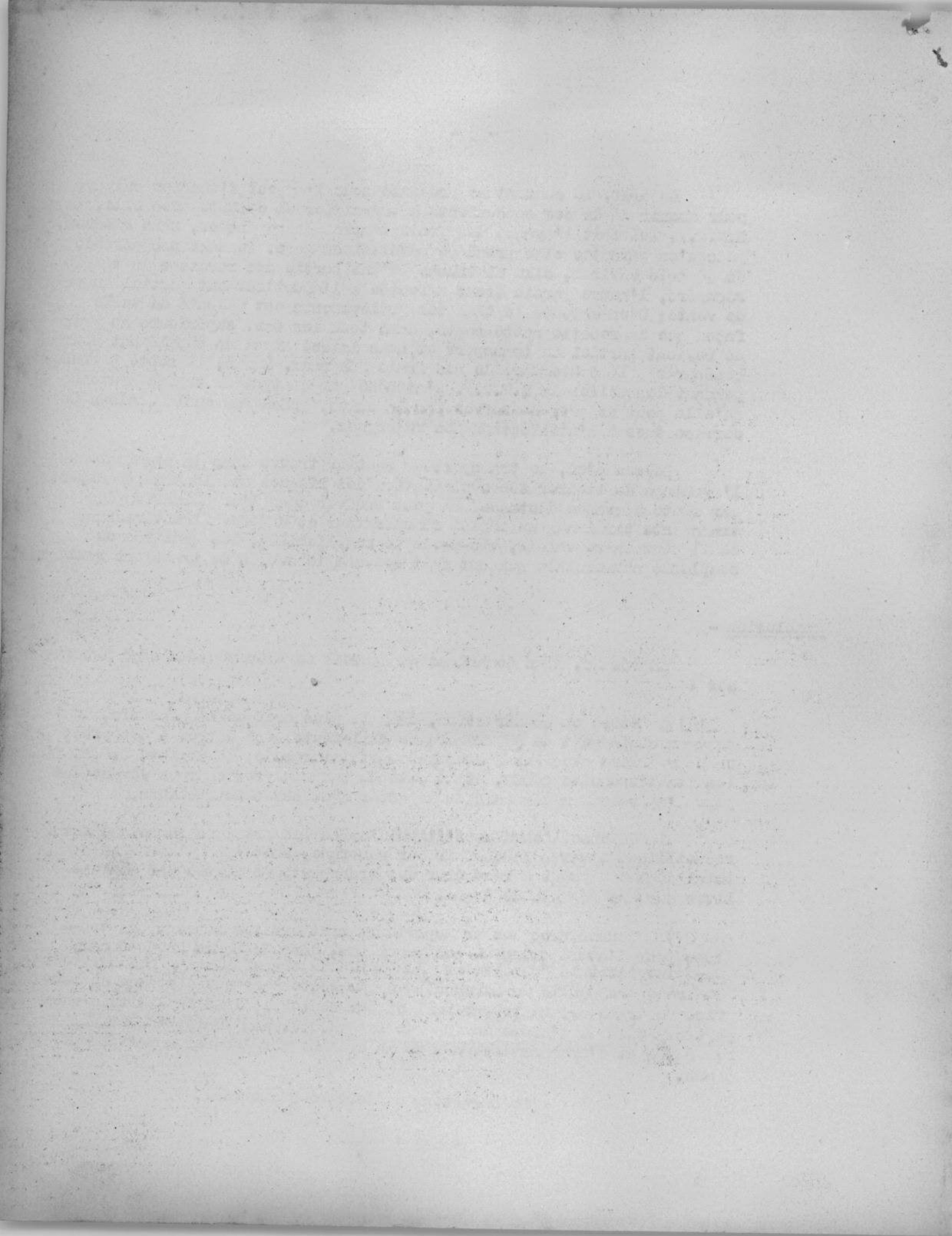
1°) à mettre en construction, dans le plus bref délai possible, un nouveau contingent de 350 remorques rail-route et à entrer à cet effet en pourparlers avec les 2 constructeurs intéressés, la Société U.F.R. et les Etablissements COMER, étant entendu que nous reviendrons devant lui pour l'approbation des marchés à passer avec ces constructeurs.

La dépense à engager s'élève d'après les premiers renseignements recueillis à environ 350.000 fr par remorque, soit 120 millions au total dont 60 M sont à récupérer des transporteurs par mensualités sur une période de 5 ans.

2°) à passer avec les transporteurs routiers les conventions voulues pour l'attribution de ces remorques, dans le cadre du document ci-joint intitulé "Conditions générales de transformation des services de transport public de marchandises par route à grande distance en service de transport mixte par rail et par route" et dans la limite d'une participation de l'ordre de 50 % de la S.N.C.F. aux frais d'achat des remorques et d'un amortissement de la créance sur une durée maximum de 5 ans.

Le Directeur du Service Commercial,

Signé : MAROIS



S.N.C.F.

Service Commercial

CONDITIONS GENERALES
DE TRANSFORMATION DES SERVICES DE TRANSPORTS
PUBLICS DE MARCHANDISES PAR ROUTE A GRANDE
DISTANCE EN SERVICES DE TRANSPORTS MIXTES
PAR RAIL ET PAR ROUTE

— 8 — 8 — 8 — 8 — 8 — 8 — 8 — 8 — 8 — 8 —

En application des articles 29 et 30 de l'Annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938, la S.N.C.F. s'entend avec certaines Entreprises de transports publics de marchandises par route à grande distance pour permettre et faciliter la transformation partielle ou totale de leur activité en services de transports mixtes rail-route.

L'organisation et l'exploitation de ces services sont soumises sous réserve des textes législatifs ou réglementaires intervenus ou à intervenir en la matière, aux présentes conditions générales ainsi qu'à celles de l'accord particulier conclu entre l'Entrepreneur et la S.N.C.F.

Titre I

DE L'ACCORD ENTRE L'ENTREPRENEUR ET LA S.N.C.F.

Article 1 - Conditions Générales de l'accord.

La S.N.C.F. met gratuitement à la disposition de l'entrepreneur les wagons et les installations de gares nécessaires à l'exécution des transports mixtes. Elle lui cède en pleine propriété des semi-remorques rail-route contre versement de mensualités ; elle conserve à sa charge une part du prix de vente variant en fonction des recettes produites par les transports effectués dans les semi-remorques.

L'Entrepreneur fournit les tracteurs nécessaires à l'exécution des transports mixtes ; il s'engage à affecter les semi-remorques cédées par la S.N.C.F. à l'exploitation de services sur des relations définies en accord avec la S.N.C.F. et à transporter par chemin de fer un tonnage au moins égal à un minimum convenu par semi-remorque et par semestre.

Les cartes de transports publics à grande distance nécessaires pour l'exécution par route du trafic destiné aux semi-reporques rail-route sont remplacées par des autorisations spéciales de transports de marchandises par remorques rail-route.

/...

Article 2 - Conditions particulières de l'accord.

L'accord particulier conclu entre l'Entrepreneur et la S.N.C.F. pour compléter les présentes conditions générales fixe notamment :

- a) le type des semi-remorques cédées et leur nombre,
- b) le montant des acomptes mensuels, le taux du prélèvement sur les recettes et la valeur estimée du prix de vente ayant servi de base pour leur fixation,
- c) les relations à assurer ; ces relations doivent être obligatoirement prises à l'intérieur de la zone d'activité allouée par les cartes de transports publics remplacées,
- d) le tonnage minimum à remettre au chemin de fer par semestre et par semi-remorque,
- e) la liste des autorisations nouvelles de transports nécessaires pour la circulation des semi-remorques et des tracteurs,
- f) la liste des cartes de transports publics à grande distance destinées à être remplacées par les autorisations nouvelles prévues en e) ci-dessus.

Article 3 - Conditions de validité et durée de l'accord.

L'accord entre l'Entrepreneur et la S.N.C.F. n'est valable qu'après son approbation par M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Sous réserve des dispositions de l'article 4 ci-après, il est conclu pour une durée de 10 ans à compter de cette approbation avec reconduction d'année en année sauf dénonciation de l'une des parties un an avant son expiration.

Article 4 - Résiliation de l'accord.

A défaut par l'Entrepreneur d'exécuter les obligations mises à sa charge, notamment en ce qui concerne le paiement du prix des semi-remorques, leurs conditions d'utilisation définies à l'article 12 ci-après, l'interdiction de les céder à des tiers ainsi que le fonds de commerce, le remplacement des véhicules détruits en dehors du transport par chemin de fer et la transformation des cartes de transports, la S.N.C.F. pourra, si bon lui semble, résilier l'accord par simple notification par lettre recommandée avec accusé de réception 15 jours après une mise en demeure notifiée dans la même forme et demeure infructueuse.

/...

L'Entrepreneur pourra de son côté demander la résiliation de l'accord au cas où la S.N.C.F. n'exécuterait pas les engagements pris par elle concernant la fourniture des wagons et l'acheminement des transports.

Sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être dus, la résiliation de l'accord entraîne sa liquidation financière dans les conditions prévues à l'article 11 ci-après.

Article 5 - Juridiction compétente.

Toutes contestations entre les parties pour l'exécution de l'accord seront déférées au Tribunal de Commerce de la Seine, exception faite de celles pour lesquelles les parties se mettraient d'accord par un arbitrage.

Article 6 - Frais de timbre et d'enregistrement.

Les frais de timbre sont à la charge de l'Entrepreneur. Les frais d'enregistrement sont à la charge de la S.N.C.F., le droit fixe étant repris en vertu du décret-loi du 12 novembre 1938 sur la Coordination et des lois des 29 décembre 1934 et 18 décembre 1940 sur les constitutions de gages de véhicules.

- Titre II -

DES CONDITIONS DE LA VENTE DES SEMI-REMORQUES

Article 7 - Fixation du montant de la vente et de ses conditions d'acquittement.

La vente des semi-remorques est faite par la S.N.C.F. aux prix unitaires résultant du marché passé par elle avec le constructeur, marché dont communication pourra être demandée par l'Entrepreneur.

Le montant de la vente est acquitté :

- pour partie, par des acomptes mensuels payés par l'Entrepreneur le premier jour de chaque mois civil, le premier versement devant être effectué le premier jour du mois civil suivant la livraison des semi-remorques ;
- pour partie, par des prélèvements effectués le 10 de chaque mois sur le produit des recettes des transports en semi-remorques remis au chemin de fer par l'Entrepreneur pendant le mois précédent.

/...

Le versement des acomptes par l'Entrepreneur et l'attribution par la S.N.C.F. des prélèvements sur les recettes cessent dès que leur produit total atteint le prix de vente.

L'accord particulier précise les prix unitaires et le total de vente le montant unitaire des acomptes mensuels et le taux des prélèvements.

Si au moment de la signature de l'accord le prix de vente ne peut être fixé définitivement, l'accord indique un prix estimatif, un montant provisoire des acomptes et un taux provisoire des prélèvements. Ces divers éléments peuvent être modifiés par la suite, toujours à titre provisoire par simple échange de lettres.

Toute variation du prix estimatif entraîne la même variation proportionnelle du montant des acomptes et du taux de prélèvement. Si cette variation intervient entre deux livraisons échelonnées de semi-remorques la valeur de l'acompte et le taux de prélèvement sont calculés d'après le prix unitaire moyen de vente pour l'ensemble des semi-remorques comprises dans le dernier échelon de livraison et dans les échelons précédents et appliqués uniformément à toutes les semi-remorques en service.

Enfin, en cas de majoration générale des tarifs de marchandises du Chemin de fer, le taux de prélèvement est réduit dans la proportion inverse de la majoration.

Après livraison du dernier contingent des semi-remorques un avenant à l'accord particulier fixe le montant total de la vente ainsi que la valeur, calculée comme il est dit ci-dessus, des acomptes mensuels et du taux de prélèvement. En cas de majoration postérieure des tarifs du chemin de fer un avenant fixe le nouveau taux de prélèvement.

Article 8 - Constitution de gages.

A la sécurité et garantie de la créance de la S.N.C.F. relative au prix des semi-remorques cédées il est constitué sur les dites semi-remorques en faveur de la S.N.C.F. le droit de gage prévu par les lois du 20 décembre 1934 et 18 décembre 1940.

Il appartient à la S.N.C.F. de remplir à cet égard les formalités requises par les dites lois.

Article 9 - Tenue du compte statistique.

La S.N.C.F. tient, à titre intérieur, pour chaque Entrepreneur, un compte statistique où elle inscrit :

- au débit, à la date de cession des semi-remorques, la somme représentant le montant de leur vente,

/...

- au crédit, le premier de chaque mois les acomptes payés par l'Entrepreneur et le 10 de chaque mois, le prélèvement opéré sur les recettes.

Les sommes inscrites au crédit et au débit de ces comptes ne portent pas intérêt.

Il est précisé que ce compte statistique n'a que la valeur d'un compte d'ordre et qu'il n'a d'autre effet de fixer à tout moment le montant de la créance de la S.N.C.F. à l'encontre de l'Entrepreneur et de permettre l'application des dispositions de l'article 7 ci-dessus.

Article 10 - Cas des semi-remorques mises hors d'usage avant la liquidation du compte statistique.

1° - Semi-remorque détruite en dehors du transport par chemin de fer.

Au cas où elle résulte d'un accident survenu en dehors du transport par chemin de fer, la mise hors d'usage d'une semi-remorque ne dispense pas l'Entrepreneur de verser pour ce véhicule les acomptes mensuels visés à l'article 7 ci-dessus.

Si l'Entrepreneur n'a pas dans les six mois qui suivent l'accident, procédé au remplacement de la semi-remorque détruite, la S.N.C.F. peut réclamer le versement immédiat de la somme obtenue en divisant le solde débiteur du compte statistique "tel qu'il apparaît à l'expiration du délai de 6 mois susvisé" par le nombre des remorques livrées au moment de l'accident en application de l'accord. La somme versée est inscrite au crédit du compte statistique ; son versement met fin au paiement des acomptes mensuels pour la semi-remorque détruite.

La S.N.C.F. peut, sans toutefois y être tenue, accepter de vendre à l'Entrepreneur une semi-remorque pour remplacer celle qui a été détruite ; les conditions de cette vente peuvent être différentes de celles prévues à l'article 7 ci-dessus.

Les dispositions du présent paragraphe sont applicables en cas de réquisition des semi-remorques et d'une façon générale dans toutes les éventualités où l'Entrepreneur viendrait à être privé de la disposition d'une semi-remorque, hormis le cas où cette privation serait le fait de la S.N.C.F.

2° - Semi-remorque détruite au cours d'un transport par chemin de fer.

La destruction d'une semi-remorque au cours d'un transport par chemin de fer donne à l'Entrepreneur le droit d'interrompre à partir du mois suivant le versement des acomptes mensuels pour cette semi-remorque.

/...

La S.N.C.F. est tenue de remplacer la semi-remorque détruite le plus rapidement possible et par priorité sur toutes les commandes ou attributions qu'elle serait amenée à faire postérieurement à l'accident. Toutefois, l'Entreprise peut, au lieu du remplacement de la semi-remorque détruite réclamer l'amortissement immédiat au compte statistique d'un 1/2 du solde débiteur de ce compte, à étant le nombre de semi-remorques livrées au moment de l'accident par application de la Convention ; cet amortissement met fin au litige pour ce qui concerne la semi-remorque.

En cas de remplacement, la semi-remorque neuve prend, pour l'exécution de la Convention, la place de la semi-remorque détruite : dès sa mise en service l'Entrepreneur doit reprendre le versement des acomptes mensuels interrompu depuis l'accident et la S.N.C.F. l'imputation au compte statistique des prélèvements sur les recettes. Toutefois, pour tenir compte du fait que cette semi-remorque neuve remplace une semi-remorque partiellement amortie, l'Entrepreneur est débité en faveur de la S.N.C.F. d'une somme égale au total des acomptes mensuels versés au moment de l'accident divisé par le nombre de semi-remorques échelonnés sur une période au plus égale à une année, ces versements ne donnant lieu à aucune inscription au compte statistique.

Article 11 - Cas de résiliation de l'accord.

La résiliation de l'accord avant la liquidation du compte statistique rend immédiatement exigible à l'encontre de l'Entrepreneur le solde débiteur de ce compte. Toutefois, l'Entrepreneur pourra toujours se libérer de tout ou partie de sa dette en transférant à la S.N.C.F. la propriété d'un certain nombre de semi-remorques, la valeur unitaire de ces semi-remorques étant obtenue en divisant par le nombre de remorques livrées en application de l'accord le montant de la vente diminué du total des acomptes mensuels versés par l'Entrepreneur ; dans ce cas, le reliquat est versé en espèces.

- Titre III -

DES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORTS MIXTES RAIL-ROUTE.

Article 12 - Affectation des semi-remorques cédées par la S.N.C.F.

Les semi-remorques cédées par la S.N.C.F. doivent être exclusivement affectées à l'exécution de transports mixtes par rail et par route, ces transports devant commencer dans les 30 jours qui suivent la livraison des semi-remorques.

/...

Ces transports doivent être principalement constitués par l'exploitation de services sur les relations définies à l'accord particulier. Ils peuvent comporter en outre :

a) le transport par chemin de fer, par itinéraire direct, de semi-remorques chargées ou vides entre deux quelconques des villes désignées comme tête de lignes sur ces relations,

b) dans les limites prévues aux autorisations spéciales des transports par remorques rail-route, l'exécution par chemin de fer de transports à la demande sur d'autres relations sous la réserve que les moyens et les installations du chemin de fer permettent ces transports.

Il est précisé que l'un des buts recherchés dans l'organisation des transports mixtes rail-route étant de donner à la clientèle les avantages du porte à porte, les semi-remorques doivent, après chaque transport par Chemin de fer, à vide ou à charge, être déchargées et conduites au domicile du ou des clients à desservir hormis les cas où la livraison peut être faite sur embranchements particuliers et certains cas exceptionnels réglés d'avance en accord avec la S.N.C.F. Les infractions renouvelées à cette règle peuvent entraîner la résiliation de l'accord.

L'Entrepreneur peut porter son activité sur des relations autres que celles définies ci-dessus à la double condition de s'entendre au préalable avec la S.N.C.F. et d'obtenir la modification du libellé de ces autorisations spéciales de transports par remorques rail-route. Un avenant à l'accord fixe dans ce cas les conditions nouvelles d'exploitation ; il est soumis à l'approbation préalable de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Article 13 - Responsabilité du matériel.

Dans l'intérêt d'une bonne exploitation des transports mixtes les semi-remorques doivent être maintenues constamment en parfait état d'entretien.

L'Entrepreneur prend entièrement à sa charge les conséquences civiles et financières des accidents ou dommages qui surviendraient au cours des opérations de chargement ou de déchargement des semi-remorques dans les gares ainsi que dans leur transport sur route.

Il s'engage à remplacer à ses frais et le plus rapidement possible les semi-remorques détruites en dehors du transport par chemin de fer.

Les semi-remorques étant livrées par le constructeur avec garantie, la S.N.C.F. cédante donne à l'Entrepreneur subrogation de ses droits de recours vis-à-vis du constructeur en cas d'avaries pendant la période de garantie.

/...

Article 14 - Tonnage minimum à remettre à la S.N.C.F.

L'Entrepreneur s'engage à exploiter en bon commerçant les semi-remorques cédées de telle façon que le tonnage transporté par chemin de fer soit en moyenne par semi-remorque et par semestre au moins égal à un minimum convenu.

La S.N.C.F. s'engage à assurer aux transports mixtes remis par l'Entrepreneur les acheminements permettant d'obtenir normalement la rotation moyenne qui a servi de base au calcul de ce minimum.

Si les transports en semi-remorques remis par l'Entrepreneur au chemin de fer ne représentent pas pendant une période continue de six mois un tonnage moyen au moins égal au minimum convenu, la S.N.C.F. peut réclamer à l'Entrepreneur qu'il mette à sa disposition, pour les exploiter elle-même ou pour les attribuer à une autre entreprise, les semi-remorques en excédent sur l'effectif nécessaire pour assurer le trafic réellement remis par l'Entrepreneur, cet effectif étant obtenu en divisant le trafic par le minimum convenu.

Si le fait se produit pendant la période où le compte statistique présente un solde débiteur, la mise à disposition peut être réalisée sous la forme d'un rachat du matériel dans les conditions définies plus loin. S'il se produit après la liquidation du compte statistique, elle prendra la forme d'une location d'une durée minimum de trois mois à un prix mensuel égal à la valeur des acomptes visés à l'article 7 ci-dessus.

Au cas où elle use de cette faculté, la S.N.C.F. doit notifier sa demande par voie de lettre recommandée avec accusé de réception.

Les dispositions ci-dessus ne jouent pas dans la première période de six mois qui s'écoule après la livraison des semi-remorques, ni dans le cas où la réduction du tonnage remis serait due à des difficultés d'exploitation de la S.N.C.F.

Le rachat des semi-remorques par la S.N.C.F. ayant pour but de remplacer sans indemnité, malgré la réduction du tonnage remis, l'Entreprise et la S.N.C.F. dans les conditions prévues lors de la conclusion de l'accord pour le partage des charges financières d'achat des semi-remorques, ce rachat ne peut donner lieu à aucun paiement effectif, mais le produit en est appliqué au règlement du prix des semi-remorques restant la propriété de l'Entrepreneur.

A cet effet, le compte statistique est crédité de la somme obtenue en divisant par le nombre de remorques livrées le montant total de la ventilation diminuée du total des acomptes versés pour représenter la dépréciation d'usage et d'amortissement des semi-remorques rachetées.

/...

L'Entrepreneur peut de son côté, dans la limite du quart du nombre des semi-remorques livrées, demander à la S.N.C.F. de lui racheter aux conditions prévues aux deux alinéas précédents, les semi-remorques qu'il jugerait inutiles pour assurer son trafic. La S.N.C.F. n'est tenue de donner suite à cette demande que pour autant que le compte statistique, modifié comme conséquence du rachat, continuera à présenter un solde débiteur.

La livraison des semi-remorques rachetées ou louées est effectuée à l'expiration du délai de 15 jours à partir de la notification par la S.N.C.F. de sa volonté de reprendre la disposition de ce matériel.

Dans le cas de rachat le transfert de la propriété des semi-remorques au profit de la S.N.C.F. a lieu de plein droit et sans autre formalité à l'expiration du délai de 15 jours visé à l'alinéa précédent.

Les semi-remorques rachetées ou louées doivent être remises à la S.N.C.F. en parfait état d'entretien ; les inscriptions commerciales et publicitaires faites sur les caisses doivent être supprimées ; si l'Entrepreneur se refuse ou tarde à exécuter les travaux nécessaires, la S.N.C.F. y procède à sa place et lui en facture les frais.

- Titre IV -

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 15 - Utilisation par l'Entrepreneur d'autorisation de transports publics.

La S.N.C.F. et l'Entrepreneur établissent en commun la liste des autorisations nouvelles de transports à demander à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports pour la circulation des semi-remorques et tracteurs nécessaires pour l'exécution des services définis à l'accord, ainsi que la liste des cartes de transports publics à grande distance destinées à être remplacées par les autorisations nouvelles. Ces deux listes sont présentées à l'approbation du Ministre en même temps que l'accord. Une fois donnée cette approbation, il appartient à l'Entrepreneur de faire auprès des Comités Techniques Départementaux les démarches nécessaires pour la délivrance des autorisations nouvelles ; la S.N.C.F. l'appuie, s'il y a lieu, dans ses démarches.

L'Entrepreneur conserve le droit d'utiliser, en se conformant aux dispositions des lois et règlements intervenus ou à intervenir concernant la coordination des transports ferroviaires et routiers, les cartes de transports publics qu'il possède en dehors de celles visées ci-dessus.

/...

Il a, en outre, la faculté d'utiliser éventuellement les cartes de transports publics qui, postérieurement à l'accord, lui seront régulièrement transmises par des entreprises routières ou autres, sous conditions qu'il ne puisse résulter de cette utilisation aucune diminution du volume du trafic remis au chemin de fer en semi-remorques.

Article 16 - Cession du matériel spécial et du fonds de commerce.

L'Entrepreneur s'engage à ne pas vendre pendant la durée du présent accord tout ou partie du matériel spécial, semi-remorques et tracteurs, nécessaire à l'exécution des transports mixtes sans l'accord expressément formulé de la S.N.C.F.

Il s'engage, également, sous la même condition, à ne pas céder ou sous-traiter tout ou partie de son fonds de commerce. Toutefois, cette cession sera toujours possible si le cessionnaire prend la suite de l'Entrepreneur pour ce qui concerne les engagements prévus à l'accord et s'il présente les garanties voulues, ce dont la S.N.C.F. sera seule juge.

Secrétariat d'Etat aux Communications

Direction des Chemins de fer

Service technique - 3° Bureau

Paris, le 30 septembre 1943

S.N.C.F.-Mobilier et outillage. Imputation de la dépense relative à la construction de 15 wagonnets-chargeurs nécessaires à l'exploitation de semi-remorques rail-route type U.F.R.

Le Ministre

à M. le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

M.R. IO-11

Par décision M.R. IO-11 Direction des Chemins de fer, 3° Bureau du 30 décembre 1942, approuvant le projet que vous m'avez présenté le 6/10/42 relatif à la construction de 15 wagonnets-chargeurs nécessaires à l'exploitation de semi-remorques rail-route type U.F.R., je vous avais demandé d'amortir la dépense relative à l'acquisition dont il s'agit selon les règles fixées par la convention-type passée entre la S.N.C.F. et la S.T.A.N. et approuvée par décision ministérielle du 20 juin 1941, pour l'amortissement des dépenses d'acquisition ou de transformation des véhicules utilisés pour les transports mixtes par rail et par route.

Par lettre D 243 28/0 du 12 août 1943, vous demandez que soit imputée au compte d'exploitation la dépense d'acquisition estimée à 1.300.000 fr des 15 wagonnets-chargeurs susvisés.

Vous justifiez votre proposition en faisant ressortir :

1°) qu'il ne vous paraît pas possible de faire supporter uniquement par les entreprises avec lesquelles sont passées les conventions du type précité les charges de l'amortissement de ce matériel puisque celui-ci sera en outre mis à la disposition des exploitants, soit des remorques que la Société U.F.R. met en location, soit de celles susceptibles d'être utilisées dans l'avenir en dehors des conventions;

2°) qu'une telle imputation ne serait pas contraire aux dispositions du § 2 de l'art. 30 de l'annexe A du décret-loi du 12/II/38 relatif à la coordination et qui prévoient que votre Société peut, avec mon autorisation, prélever sur les recettes à provenir d'un retour au rail du trafic à grande distance, des sommes destinées à financer l'amortissement d'un nouveau matériel apte à assurer des transports combinés par rail et par route.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que rapportant, en ce qui concerne l'imputation de la dépense, les prescriptions de ma décision précitée du 30/12/42, je vous accorde l'autorisation d'imputer au compte d'exploitation la dépense dont il s'agit.

Signé: MORANE.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
Conseil d'Administration

D. 24328/0

- COPIE -

Paris, le 12 août 1943.

Monsieur le Ministre,

Par dépêche ministérielle M.R.10.11, du 30 décembre 1942, vous avez bien voulu approuver l'acquisition de 15 wagonnets-chargeurs nécessaires à l'exploitation des semi-remorques rail-route, type U.F.R. Toutefois, vous demandez que la dépense ne soit pas imputée, comme nous le proposons, au compte d'établissement, mais que l'amortissement du coût de ce matériel se fasse selon les règles fixées par la Convention-type passée entre la S.N.C.F. et la S.T.A.N. pour l'amortissement des dépenses d'acquisition ou de transformation des véhicules utilisés, convention que vous avez approuvée le 20 juin 1941.

En conséquence de votre décision, nous devrions amortir le coût des wagonnets par le jeu des acomptes versés par les entreprises les utilisant et des prélèvements sur les recettes de leur trafic. Ceci impliquerait d'ailleurs que nous imputions une fraction de la dépense au compte "Statistique" de chacune des neuf entreprises qui utiliseront des remorques U.F.R.

Or il ne nous semble pas possible de faire participer ces entreprises à l'amortissement d'un matériel qui ne sera pas à la disposition exclusive d'une entreprise déterminée, ni même de l'ensemble de ces entreprises, du fait que ce matériel sera mis également à disposition des exploitants des remorques d'ancienne fabrication que la Société U.F.R. met en location et des remorques susceptibles d'être exploitées dans l'avenir en dehors des conventions.

En présence de ces difficultés, il nous paraîtrait plus simple d'imputer purement et simplement la dépense au compte d'exploitation. Il s'agit d'ailleurs d'une somme assez faible, de l'ordre de 1.300.000 fr. Elle se trouvera automatiquement amortie par les recettes à provenir de l'exploitation des semi-remorques. Cette mesure ne serait pas contraire aux dispositions du § 2 de l'article 30 de l'annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination et qui est ainsi conçu :

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.
Direction des Chemins de fer - Service Technique - 3ème Bureau.

"§ 2 - En vue de faciliter la nouvelle organisation ci-dessus prévue, la Société Nationale des chemins de fer 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".

Nous avons donc l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous demander de bien vouloir nous donner, conformément à l'article ci-dessus, l'autorisation d'imputer la dépense dont il s'agit au compte d'exploitation.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

8383

9 juillet 1941

9 juillet 1941

QUESTION III - Marchés et commandes

Marchés pour la construction de 300 semi-remorques destinées au trafic mixte rail-route.-

P.V.

M. GRIMPRET précise que la commande serait répartie à raison de:
-250 semi-remorques (dont 44 citernes) à la Société pour l'Union des Transports ferroviaires et routiers (U.R.F.);

- 50 semi-remorques (dont 25 citernes) aux Etablissements Coder.

Compte tenu des majorations consécutives aux nouvelles conditions économiques, les prix dont il est fait état sont comparables à ceux qu'avait fait ressortir un appel d'offres effectué en 1939 auprès de divers industriels spécialisés et paraissent acceptables.

Quant à la clause relative aux "Modifications éventuelles des conditions de révision", sa rédaction sera modifiée pour être mise en harmonie avec celle dont les termes ont été arrêtés d'accord avec les constructeurs de matériel ferroviaire et dont il est rendu compte au Conseil par ailleurs.

La Sous-Commission a examiné les marchés. Elle n'a pas d'observation particulière à formuler et propose de les approuver.

Sous réserve des modifications à apporter à la rédaction de la clause relative aux "Modifications éventuelles des conditions de révision", les marchés sont approuvés.

Sténo p. 11

M. GRIMPRET - Les contrats dont il s'agit ont été examinés par la Sous-Commission des Marchés et n'appellent pas d'observations particulières de sa part.

Il est entendu que la rédaction du 3ème paragraphe de la clause "modifications éventuelles des conditions de révision" qui est insérée, sera modifiée pour être mise en harmonie avec celle dont les

termes ont été arrêtés d'accord avec les constructeurs de matériel ferroviaire et dont il est rendu compte au Conseil par ailleurs.

Compte tenu des majorations consécutives aux nouvelles conditions économiques, les prix dont il est fait état sont comparables à ceux qu'avait fait ressortir un appel d'offres effectué en 1939 auprès des divers industriels spécialisés et paraissent acceptables.

L'attention de la Sous-Commission a été spécialement retenue par la clause relative aux délais et par celle relative à la garantie.

Cette dernière s'apparente beaucoup plus à celle des contrats de livraison d'automobiles qu'à celle des marchés de matériel ferroviaire. Notamment, en cas de vices de construction, la garantie porte seulement sur le remplacement gratuit des pièces défectueuses, à l'exclusion de tout dommage aux tiers et de toute responsabilité d'accident. D'autre part, les constructeurs ne garantissent pas les pneumatiques, lesquels sont garantis par leurs fabricants.

Dans l'ensemble, les clauses des marchés ne donnent lieu à aucune remarque.

La Sous-Commission a seulement demandé que, maintenant que des remorques Serem-Coder vont être construites, l'on établisse un devis comparatif des dépenses d'installations sur wagons de ces remorques et des mêmes dépenses que comporte le système U.F.R. Il a été entendu que M. PONCET nous donnera ce renseignement.

Le Conseil approuve les marchés.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 9 juillet 1941

III - Marchés et Commandes

1°) Marché pour la construction de 300 semi-remorques
destinées au trafic mixte rail-route.

A) Modèles de plans de base

Représenter de ces plans

«

»

B) 300 semi-remorques UTR.

Pour être modern et compatible avec les
autres véhicules de la même série.

Assurer pour au moins

— 300, la durée de service de 2 ans — Coût UTR —

croquis

Dossier N° 9.635

Marchés pour la commande de :

250 semi-remorques U.F.R.
50 semi-remorques CODER

Vu pour contrôle a priori sans observations.

PARIS, le 26 Juin 1941
Le Chef du Service du Contrôle des
Marchés,
signé : OLIVIER

9635

S. N. C. F.

Service Central du
Matériel

R A P P O R T

à MM. les Membres du Conseil d'Administration
sur deux projets de marchés pour la construction
de 300 semi-remorques routières pour trafic mixte
RAIL - ROUTE

Dans sa séance du 4 Décembre 1940, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a approuvé, dans ses principes généraux la mise en oeuvre d'une organisation nouvelle de transports mixtes par fer et par route et a accordé les crédits nécessaires à la construction d'un premier lot de 300 remorques spéciales et à l'aménagement des wagons destinés à transporter ces remorques.

La nouvelle organisation repose, rappelons-le, sur les bases suivantes :

Des entreprises de transports routiers s'engagent à organiser en accord avec la S.N.C.F., des services de transports mixtes sur certaines relations. A cet effet, les entreprises routières se procurent les tracteurs nécessaires à cette exploitation, consentent l'annulation de certaines des cartes de transport public par route à grande distance qu'elles détiennent, mais obtiennent en contre-partie de cette annulation l'aide financière de la S.N.C.F. pour la fourniture des remorques.

La S.N.C.F. acquiert ces remorques et les vend ensuite à crédit aux entreprises routières suivant une formule qui fait intervenir dans le règlement du prix de vente, d'une part, des acomptes mensuels versés par ces Entreprises et, d'autre part, un prélèvement sur les recettes du trafic.

La S.N.C.F. fournit, en outre, les wagons spécialement aménagés nécessaires à l'exécution des transports mixtes.

La présente note a pour objet de présenter les projets de marchés relatifs à la construction des 300 semi-remorques, à savoir :

- | | | |
|---|---|--|
| 250 semi-remorques du type
U.F.R. dont : | } -170 fourgons à toit fixe, de 6 tonnes de charge utile;
} - 36 fourgons à toit ouvrant, de 6 tonnes de charge utile;
} -44 citernes de 6200 litres de capacité à simple compartiment; | |
| 50 semi-remorques du type
Serem-Coder dont : | | } -25 fourgons à toit fixe, de 8 tonnes de charge utile;
} -25 citernes de 8.000 litres de capacité |
| | | |

.....

La S.N.C.F. a demandé au Comité d'Organisation Professionnelle de l'Industrie et du Commerce du matériel de transport ferroviaire de lui soumettre pour la fourniture des 300 semi-remorques dont il s'agit, des propositions de répartition entre les constructeurs, étant entendu que ces véhicules devaient être obligatoirement de l'un ou l'autre des deux types ci-après :

- U.F.R. (véhicule étudié par la Sté pour l'Union des Transports Ferroviaires et routiers, Sté U.F.R.);
- SEREM-CODER (véhicule étudié par la Société des Etablissements CODER).

Ces deux types de remorques sont, en effet, les seuls qui soient actuellement adaptés au trafic mixte envisagé et qui aient donné lieu à des essais satisfaisants en service.

Le Comité d'Organisation nous a fait connaître que les propositions les plus avantageuses émanaient des deux Sociétés U.F.R. et CODER elles-mêmes, chacune d'elles n'ayant d'ailleurs présenté de propositions que pour les engins de son type.

Ces propositions sont les suivantes :

- semi-remorque fourgon à toit fixe U.F.R. : 89.788 f.
- d° à toit ouvrant UFR : 96.288 f.
- d° citerne à simple compartiment U.F.R. : 90.288 f.
- d° fourgon à toit fixe CODER : 110.150 f. (1)
- d° citerne à 2 compartiments CODER : 115.200 f.

Les deux constructeurs prévoient des livraisons échelonnées :

- la Sté U.F.R. : du 5 au 8ème mois suivant le mois de la date de notification de la commande
- les Ets CODER : du 4 au 8ème mois

Les prix proposés nous paraissent acceptables.

En effet, une consultation faite en Février 1939, à l'occasion d'un projet de mise en pratique d'un trafic mixte rail-route auprès d'industriels spécialisés dans la construction des remorques routières avait abouti, pour des semi-remorques fourgons à toit fixe présentant des caractéristiques générales tout à fait analogues à celles des semi-remorques Serem-Coder (capacité 30 m³ - charge utile 8 T.) à des prix voisins de 85.000 f.

Ce dernier prix comprenant la fourniture du timon et de l'attelage, le prix de la remorque SEREM-CODER doit, pour pouvoir lui être comparé, être majoré de la valeur de ces dispositifs, soit de :

$$2.995 \text{ f.} + 5.430 \text{ f.} = 8.425 \text{ f.}$$

(1) La Société CODER assurerait, en outre, la fourniture de :

- 20 timons d'attelage, au prix unitaire de 2.995 f.
- 20 attelages automatiques, au prix unitaire de 5.430 f.

pièces destinées à assurer la liaison des remorques et des véhicules tracteurs.

Le prix des semi-remorques fourgon SEREM-CODER devient alors : 118.575 f. sur la base des conditions économiques de Décembre 1940 pour les matières et de Février 1941 pour les salaires; ce qui fait apparaître, par rapport au prix de 85.000 f. proposé en Février 1939, une majoration d'environ 39 %.

Or, il y a lieu de tenir compte de ce que les semi-remorques CODER comportent des dispositions spéciales nécessitées par leur transport sur wagon, dispositions qui n'existent pas sur des remorques routières ordinaires, à savoir :

- dispositif à commande hydraulique d'affaissement de la caisse pour permettre à celle-ci de prendre appui sur le plancher du wagon pendant le transport et de freiner ainsi les déplacements éventuels de la remorque;
- dispositif d'orientation des essieux, destiné à faciliter la mise en place de la remorque sur le wagon.

Ces dispositifs sont évalués à 20.000 f. environ.

Déduction faite de cette valeur, la majoration précédente n'est plus que de 18 % environ, c'est-à-dire nettement inférieure à l'incidence de la hausse des prix des matières entrant dans la construction considérée depuis Février 1939. Ce prix pour une semi-remorque à toit fixe SEREM-CODER nous paraît donc, en définitive, tout à fait acceptable.

Les prix proposés pour les autres semi-remorques sont également acceptables. En égard aux différences techniques qu'elles comportent par rapport aux semi-remorques SEREM-CODER à toit fixe, leurs prix sont cohérents avec celui de ces dernières.

En particulier, le prix des semi-remorques U.F.R. est justifié. Leur capacité et leur charge utile sont inférieures à celles des semi-remorques CODER (24 m³ au lieu de 30 m³ et 6 T. au lieu de 8 T.); elles ne comportent pas les dispositifs spéciaux énumérés ci-dessus pour les semi-remorques CODER, ces dispositifs étant remplacés, dans le cas des remorques U.F.R., par des aménagements spéciaux prévus sur les wagons.

Les clauses des marchés ci-joints ne donnent lieu à aucune remarque. Elles découlent, en effet, de l'application aux constructions dont il s'agit, de celles du marché-type.

Toutefois, la rédaction primitive de la clause figurant dans le dit marché-type sous le titre "Modifications éventuelles des conditions de révision" est remplacée dans les projets ci-joints par un nouveau texte tenant compte des observations formulées par la Commission des Marchés dans sa séance du 26 Mai 1941 à l'occasion de la commande de 173 locomotives.

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qui avait demandé que la question lui fût soumise a donné, le 17 Juin 1941, son accord verbal à la S.N.C.F. sur la nouvelle rédaction de la clause dont il s'agit.

.....

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver les deux projets de marchés ci-joints, relatifs :

- le premier, à la commande, à la Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers (U.F.R.) de :
 - 170 semi-remorques fourgons à toit fixe du type U.F.R. au prix unitaire de : 89.788 f.
 - 36 semi-remorques fourgons à toit ouvrant du type U.F.R., au prix unitaire de : 96.288 f.
 - 44 semi-remorques citernes du type U.F.R. au prix unitaire de : 90.288 f.
- soit au total : 22.703.000 f.
- le second, à la commande, aux Etablissements CODER de :
 - 25 semi-remorques fourgons à toit fixe du type Serem-Coder, au prix unitaire de : 110.150 f.
 - 25 semi-remorques citernes du type Serem-Coder, au prix unitaire de : 115.200 f.
 - 20 timons d'attelage au prix unitaire de : 2.995 f.
 - 20 attelages automatiques au prix unitaire de : 5.430 f.
- soit au total : 5.802.250 f.

Le 25 JUIN 1941 1941

Le Directeur,

Signé: PONCET

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Service de la Coordination

3ème Bureau

N° 1/S.T.A.N.

Paris, le 20 juin 1941

C O P I E

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société Nationale
des Chemins de fer Français.

Par lettre 546.031 R.D. 54.121 du 10 mars 1941 et par
7128 10

application des dispositions de l'article 30 de l'Annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la Coordination des Transports ferroviaires et routiers, vous avez soumis à mon approbation une convention intervenue entre la Société Nationale des Chemins de fer français et la Société des Transports Automobiles du Nord (S.T.A.N.) en vue de l'organisation, par cette entreprise routière, de transports mixtes par rail et par route entre les villes de Paris, d'une part, Lille, Ponts et Marais, Rouen et Le Havre, Nancy, d'autre part.

Vous m'avez demandé d'approuver également les suppressions et créations d'autorisations de transports publics prévues aux annexes I et II de ladite Convention et nécessitées par l'organisation des nouveaux services.

Aux termes de la Convention, la Société Nationale des Chemins de fer s'engage à vendre à crédit à la S.T.A.N. 40 semi-remorques du système U.F.R. et à lui fournir les wagons nécessaires à leur transport.

En contre-partie de l'aide financière de la Société Nationale, la S.T.A.N. accepte d'abandonner 144 T. 5 de cartes de transports publics.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'après avis du Conseil Général des Transports (Comité de Coordination des Transports par fer et par route) j'approuve la Convention dont il s'agit et ses annexes.

Vous trouverez ci-joint deux exemplaires de ces textes.

.....

J'ajoute que, du point de vue technique, il y a lieu de poursuivre les essais de transformation en exploitation mixte rail-route d'une partie de l'activité des entreprises routières.

Ces essais devront être faits non seulement avec le système U.F.R. mais avec le système Seremcoder et les contrats à intervenir avec les exploitants devront être établis en mettant autant que possible les deux systèmes sur la base de la stricte égalité. Il devra en être de même des nouveaux systèmes dont l'essai paraîtrait devoir être utilement tenté. Le nombre des remorques mises à la disposition des transporteurs pour ces essais devra être limité à 300. Aucune extension de ce nombre ne pourra être envisagée avant qu'ait été faite une étude comparative des résultats obtenus avec les différents types de remorques essayées, et dont les conclusions devront m'être soumises.

Signé : BERTHELOT.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 18 juin 1941

D 54.121/10

546.031¹
8680

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 12 juin 1941, relative à la convention intervenue entre la S.N.C.F. et la Société des Transports Automobiles du Nord (S.T.A.N.) en vue de l'organisation par cette entreprise de transports mixtes par rail et par route, vous avez bien voulu me faire part de certaines remarques concernant l'utilisation des remorques U.F.R. Vous me transmettez à ce sujet copie des lettres adressées par M.M. LEHIDEUX et MUSNIER à M. le Président du Conseil Général des Transports et vous m'indiquez que, compte tenu des réserves faites, l'emploi du système U.F.R. ne semble pas à pousser.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous exposer ci-dessous notre point de vue sur cette question en reprenant point par point les différentes observations formulées par MM. LEHIDEUX et MUSNIER.

1°) Il est demandé d'accroître les garanties offertes à la S.T.A.N. et notamment de prévoir la rétrocession des cartes de transport à grande distance à l'expiration de la Convention, ainsi que le droit de la S.T.A.N. de reprendre, en toutes circonstances et avant l'expiration de la Convention, les cartes de transport acquises par la S.N.C.F. sous réserve de rembourser les frais non amortis engagés par la S.N.C.F.

Il nous est impossible d'accepter ces conditions que nous estimons contraires au principe de l'opération tel qu'il est posé par l'article 30 du décret-loi du 12 novembre 1938, lequel prévoit explicitement qu'il s'agit de réaliser le retour du trafic au rail de certains services routiers à grande distance, l'entreprise n'assurant plus par la route que les opérations de ramassage et de distribution des marchandises.

2°) Il est fait observer que l'utilisation de remorques U.F.R. aurait des conséquences plus onéreuses que celle de remorques CODER, notamment pour ce qui concerne les dépenses de matières premières.

Monsieur Le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports

.....

Il y a lieu, tout d'abord, de remarquer que les chiffres donnés dans la lettre de M. LEHIDEUX résultent d'une comparaison entre des données qui sont certaines pour ce qui concerne les remorques U.F.R. et hypothétiques pour les remorques CODER qui n'ont jamais fait l'objet d'essais suivis, de telle sorte que nous ne savons pas si pour ces dernières l'économie de poids répond bien à la situation définitive.

Les remorques U.F.R. donnent actuellement des résultats convenables parce qu'une longue expérience a permis de les mettre au point; il a fallu en particulier les renforcer ce qui a augmenté leur poids. Seule une expérience analogue pourra montrer si les remorques CODER telles qu'elles sont prévues possèdent la solidité voulue pour une utilisation intensive qui n'a jamais été réalisée jusqu'à présent. Il est possible que leur légèreté amène ultérieurement les constructeurs, soit à les renforcer, soit à les remplacer par un type plus lourd; il est possible également que l'expérience montre que certains aménagements soient nécessaires aux wagons (renforcement du plancher, système de calage ou d'équilibrage du wagon).

En outre, si nous avons, quant à présent, prévu l'utilisation des wagons Rzl ne pouvant porter qu'une seule remorque, c'est en raison de notre pénurie de matériel, mais dans la situation définitive il sera surtout intéressant de prévoir des chargements multiples sur des wagons de largeur appropriée. Or, les remorques U.F.R. se prêtent parfaitement aux chargements multiples, alors qu'on peut craindre que les remorques CODER s'en accommodent difficilement. Des expériences à faire dans l'avenir sur ce type de remorque permettront seules de faire la comparaison des deux systèmes à cet égard.

En résumé, les écarts signalés pour les consommations de matériel sont hypothétiques et ne pourront être contrôlés que par l'expérience. En tout état de cause, dans le cadre de l'essai de 300 remorques que nous projetons, le supplément de dépenses en matières, qui résultera de l'utilisation de celui des deux systèmes qui est le moins avantageux, reste minime et ne paraît pas de nature à commander le choix du type au cours de cet essai.

3°) Il est signalé que les essais ne mettent pas les deux systèmes de remorque sur un pied d'égalité en raison des spécialisations obligatoires du matériel ferroviaire qu'exige le système U.F.R.

Nous avons par avance répondu à cette objection puisque nous nous sommes engagés vis-à-vis de la Société CODER à spécialiser les wagons nécessaires au transport des remorques fournies par elle aux entreprises ayant passé des Conventions acceptées par la S.N.C.F.

Nous pouvons ajouter d'ailleurs que le transport mixte donnera des résultats d'autant plus intéressants que la durée de

rotation des remorques sera plus réduite et, par conséquent, que la rotation des wagons utilisés sera elle-même meilleure. La spécialisation de certains wagons à ce genre de transport doit entraîner un bon rendement du matériel ferroviaire et nous aurons toujours avantage, quelle que soit notre situation en matériel, à la maintenir.

4°) Il est demandé que le premier essai qui doit porter sur 300 remorques intéresse 150 remorques du type U.F.R. et 150 du type COBER.

La répartition actuellement prévue par la S.N.C.F. (250 U.F.R. et 50 CODER) résulte du libre choix des transporteurs. Chacune des entreprises disposées à traiter avec nous nous a fait connaître le matériel qu'elle désire utiliser, tout au moins dans un premier essai. Nous ne nous sommes pas opposés à ce libre choix, étant donné que les entrepreneurs prennent à leur charge une partie de la valeur d'achat du matériel.

Je rappelle d'ailleurs que si nous avons, contrairement à ce qui était prévu dans les Conventions passées en temps de paix avec les Transporteurs qui achetaient directement les remorques, pris en mains la commande de ces engins, c'est afin de grouper les commandes pour faciliter leur construction et de prendre à notre charge les avances de fonds au moment où la trésorerie des entreprises était gênée par suite de la guerre. Mais nous ne saurions procéder à une répartition a priori des 300 remorques entre les deux types, car nous risquerions de voir certaines remorques rester à notre charge du fait que les Entreprises ne les accepteraient pas.

Le libre choix des entreprises nous paraît donc imposé, à la fois par l'intervention financière des Transporteurs et par la nécessité d'assurer le placement des remorques achetées.

5°) A propos de ce libre choix, M. MUSNIER laisse supposer qu'il n'a pas pu s'exercer en raison des agissements de la Société U.F.R.

D'une enquête spéciale que nous avons effectuée à ce sujet, il résulte qu'il s'est produit un incident unique à l'occasion d'un cas particulier, celui de M. GRANET-RAVAN, transporteur à Marseille.

M. GRANET-RAVAN, signataire de l'une des conventions en préparation, nous avait écrit il y a quelques mois pour faire choix du matériel U.F.R. Il loua également à cette Société un certain nombre de remorques sans que cette dernière lui impose des conditions pour l'achat du nouveau matériel, mais par la suite M. GRANET-RAVAN manifesta son intention de modifier son premier choix et d'utiliser le matériel CODER. C'est alors que la Société U.F.R. lui déclara qu'elle était dans l'obligation d'annuler

.....

la location consentie car elle estimait devoir réserver par priorité les remorques existantes aux transporteurs ayant fait choix de son matériel, en raison notamment de ce qu'elle n'en avait pas suffisamment pour satisfaire tous ses clients. M. GRANET-RAVAN maintint son premier choix.

L'incident doit être jugé, à notre avis, en tenant compte de l'attitude de la Société U.F.R. vis-à-vis de l'ensemble des autres entreprises, car le cas GRANET-RAVAN n'intéresse que la fourniture de 15 remorques U.F.R. sur 250. Or, nous n'avons recueilli aucune doléance de la part des autres entreprises. Notre enquête nous a montré, par contre, d'une part, que certaines entreprises ont fait choix de remorques U.F.R. alors que la location de remorques leur avait été refusée faute d'un nombre suffisant, d'autre part, qu'un transporteur qui a demandé des remorques U.F.R. et qui utilise des remorques louées a fait savoir à la Société U.F.R. qu'il réservait son entière liberté pour le choix du matériel supplémentaire que pourrait exiger le développement de ses transports mixtes.

En résumé, nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de ne pas retenir les observations qui ont été formulées à l'encontre de notre proposition. Les comparaisons d'économie qui peuvent être faites dès maintenant entre les deux systèmes nous paraissent absolument prématurées, étant donné que nous n'avons d'expérience réelle que sur l'un d'eux. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut les admettre l'un et l'autre dans l'essai à entreprendre.

Mais, quel que soit notre désir de voir cet essai porter sur un nombre égal de chacun des deux types, nous ne voyons pas la possibilité d'imposer à certains transporteurs un type de remorque dont ils ne voudraient pas, sinon nous serions exposés à prendre à notre charge des aléas que nous ne pouvons accepter.

Je me permets d'appeler votre attention sur l'intérêt qui s'attache à prendre rapidement une décision sur cette affaire afin de nous permettre de passer les commandes intéressant les 500 remorques, le montant total du marché étant conditionné par le nombre total de remorques de chaque type à commander et les signataires des premières Conventions nous demandant instamment de passer à exécution.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Paris, le 12 juin 1941

Direction Générale
des Transports

C O P I E

Service de
la Coordination

Le Secrétaire d'Etat

3^e Bureau n° 1/S/T/A/N

à Monsieur le Président
du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

Par lettre 54631 R.D. 54121 du 10 mars 1941 et par applica-
7128 10

tion des dispositions de l'article 30 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1936 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, vous avez soumis à mon approbation une convention intervenue entre la S.N.C.F. et la Société des transports automobiles du Nord (S.T.A.N.) en vue de l'organisation par cette entreprise de transports mixtes par rail et par route.

En l'état actuel des choses, il ne me paraît pas possible d'approuver cette convention. Le principe de l'opération n'est pas ici en cause; j'estime au contraire qu'il y a lieu de développer le plus possible la transformation des entreprises routières à grande distance en exploitations mixtes rail-route, transformation qui constitue une heureuse solution de la coordination.

Mais en ce qui concerne le matériel à utiliser pour cette transformation, le dossier de l'affaire qui m'a été transmis par le Conseil Général des Transports comporte une lettre de M. LEHIDEUX en date du 6 mai 1941 et une lettre de M. MUSNIER en date du 30 avril 1941 dont vous trouverez ci-joint copie et qui méritent de retenir votre attention.

En particulier, la quantité de matières exigée pour la construction du matériel U.F.R. et la transformation corrélative des wagons constitue un argument qui, dans les circonstances actuelles où la pénurie des matières premières se fait cruellement sentir, revêt une importance qui ne vous échappera pas. Il n'est donc pas indiqué de pousser à l'emploi de ce système qui présente par ailleurs d'autres inconvénients faute de quoi les conventions à intervenir avec les transporteurs risqueraient de rester lettre morte faute des matières nécessaires.

D'autre part, les moyens de pression sur les transporteurs employés par la Société U.F.R. signalés dans la lettre de M. MUSNIER sont inadmissibles.

Cette Société doit être invitée à les abandonner et les transporteurs routiers qui désirent se transformer en transporteurs mixtes doivent être avisés de cette décision. La S.N.C.F.

qui dispose des wagons a le moyen de se faire entendre de la Société U.F.R. et je n'hésiterais pas à réquisitionner les 75 remorques existantes dans le cas où cette Société ne se conformerait pas à ces directives.

Je vous serais obligé de vouloir bien faire revoir la question en tenant compte des indications qui précèdent et de me faire part dans un délai aussi court que possible de vos observations.

signé : BERTHELOT.

Comité d'organisation de l'Industrie
et du Commerce
de l'Automobile et du Cycle

Paris, le 6 mai 1941

---:---:---

2, rue de Presbourg - PARIS (8ème)

HCKMa/SS

C O P I E

Monsieur BOUTET
Président du Comité de Coordination des Transports
par fer et par route
Conseil Général des Transports
2 bis rue de Solférino - PARIS -

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 28 avril 1941, vous avez bien voulu m'adresser le texte du projet d'avis n° 1802 relatif à la transformation en exploitation mixte rail-route d'une partie de l'activité de la S.T.A.N., en me demandant de vous faire connaître mon accord ou mes observations.

Du point de vue de la coordination et dans les circonstances actuelles, la transformation en exploitation mixte rail-route d'une partie de l'activité de la S.T.A.N. peut être approuvée à titre d'essai, sous réserve de maintenir pour l'avenir les droits de la collectivité aux transports routiers à grande distance qui sont ainsi supprimés mais qui, en temps normal, resteraient supérieurs aux transports mixtes.

Quoique le texte de la convention ne nous ait pas été communiqué en même temps que le projet d'avis, il semble d'après les indications que nous avons réunies, que les garanties offertes à la S.T.A.N. sont tout à fait insuffisantes. Il conviendrait notamment de prévoir :

- la rétrocession des cartes de transport à grande distance à l'expiration de la convention;

- le droit à la S.T.A.N. de reprendre en toutes circonstances et avant l'expiration de la convention, les cartes de transport acquises par la S.N.C.F., sous réserve de rembourser les frais non amortis engagés par la S.N.C.F.

Du point de vue technique, en raison des indications fournies par le Service du Contrôle Technique du Secrétariat d'Etat aux Communications, il apparaît difficile de préconiser l'utilisation d'un matériel U.F.R. reconnue inférieure à celle du matériel Seremcoder.

L'emploi des 75 remorques U.F.R. existantes pourrait être poursuivi; mais, en cas de nouvelle commande, celle-ci devrait porter sur du matériel Seremcoder.

Les restrictions existantes sur les matières premières imposent que soit réalisée la meilleure utilisation possible des matières disponibles.

Il apparaît, en outre, d'après les renseignements réunis, que, pour une capacité de transport de 1.800 tonnes, il faut :

- 300 remorques U.F.R. soit pour leur fabrication, en tenant compte des rails nécessités pour l'adaptation des wagons, 1.200 tonnes de matières;

- ou 225 remorques Seremoöder, soit 675 tonnes de matières.

Du point de vue financier, l'étude qui nous a été remise fait ressortir que l'emploi du matériel U.F.R. entraîne pour le transporteur et pour la S.N.C.F. et par conséquent, dans l'état actuel des choses, pour les Finances publiques un surcroît de dépenses considérables.

En conclusion et parce qu'il s'agit d'un essai qui pourrait être étendu, je crois nécessaire de revoir au point de vue de la coordination le texte de la convention envisagée, et de la soumettre en ce qui concerne les parties technique et financière, aux Sections Technique et Commerciale du Conseil Général des Transports.

Veillez croire,.....

signé : François LEHIDEUX.

R. MUSNIER
23, Bd Berthier - PARIS

C O P I E

Paris, le 30 avril 1941

Monsieur le Président du Comité de Coordination
2 bis rue de Solférino - PARIS -

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me communiquer, pour avoir mes observations, le projet d'avis relatif à la transformation en transports mixtes rail-route d'une partie de l'activité de l'entreprise S.T.A.N.

Certains membres du Conseil, en particulier les représentants de la S.N.C.F., ont reconnu des inconvénients techniques au système U.F.R. : emploi de 4 wagons, contre 3 à l'autre système, dépenses supérieures de 50 % environ aux dépenses nécessitées par l'emploi des autres remorques.

Le Conseil ayant fait abstraction de ces considérations parce qu'il s'agit d'un essai limité à 300 remorques, il est nécessaire que cet essai soit fait sur le plan d'une égalité parfaite, de telle sorte que des conclusions précises puissent en être tirées.

Il faudrait, dans ces conditions, que la S.N.C.F. mette à la disposition des transporteurs 150 remorques de chaque type en leur donnant le choix entre les deux systèmes. Procéder autrement serait indiquer une préférence pour l'un des systèmes. Si, à l'heure actuelle et malgré la dépense supplémentaire qui en résulte pour eux (dépenses d'établissement et dépenses d'exploitation) un certain nombre d'entrepreneurs qui avaient choisi il y a un an du matériel Coder sont revenus au système U.F.R., cela tient :

1°) à ce que l'adjonction des rails sur les wagons leur donne une certitude matérielle d'avoir toujours ces wagons à leur disposition puisqu'ils ne peuvent servir à autre chose, ce que ne manque pas de faire remarquer la Société U.F.R.,

2°) à ce que, donnant en location en attendant la fourniture des nouvelles remorques, les quelques remorques dont elle dispose dès maintenant, la Société U.F.R. exige des transporteurs qu'ils choisissent son matériel sous peine de supprimer la location.

Au cours de la discussion, M. LE BESNERAIS a reconnu qu'il était possible que la S.N.C.F. soit de temps en temps obligée de retirer des wagons affectés aux transports mixtes. Or, les

wagons munis de rails utilisés par le système U.F.R. sont à l'abri de cette menace. Pour que les essais se fassent sur la base de la plus stricte égalité, il faut donc que la S.N.C.F. donne la garantie formelle que les wagons qui seront utilisés dans tous les systèmes resteront en permanence à la disposition des utilisateurs comme dans le système U.F.R.

Enfin, je tiens à vous rappeler que les représentants routiers au Comité se sont abstenus dans le vote parce qu'ils trouvent insuffisantes les garanties données aux transporteurs par la Convention présentée. En effet, ceux-ci abandonnent définitivement tous leurs droits à la coordination, en échange de conditions spéciales, limitées dans le temps, à la fourniture et au transport de remorques rail-route.

Ainsi donc, le transporteur aura abandonné définitivement une situation qui va, pour ses collègues restés routiers, se prolonger en échange d'une exploitation mixte limitée à quelques années. Il apparaît normal aux représentants routiers qu'à l'expiration de la Convention, les parties se retrouvent dans leur situation primitive.

Il faut bien se rendre compte du reste que, si pendant la durée de la Convention, la S.N.C.F. aussi bien que le transporteur ont intérêt à améliorer l'exploitation rail-route, l'un pour faire des recettes, l'autre pour libérer plus rapidement le capital engagé, une fois la durée de la Convention passée, la S.N.C.F. n'aura plus aucun intérêt à poursuivre l'opération car elle pourra assurer ce service par elle-même. A partir de ce moment, le Transporteur est en état d'infériorité notoire vis-à-vis de son co-contractant qui peut, soit par des acheminements trop lents, soit par des tarifs trop élevés, faire disparaître l'entreprise en très peu de temps, sans qu'aucun recours ou moyens de pression puisse être exercé sur la S.N.C.F.

Je vous prie d'agréer,.....

Pr. M. MUSNIER et P/O

R. CEZANNE.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CATALOGUES. — Nos catalogues ne peuvent, en aucun cas, être considérés comme une offre ferme des modèles qui y figurent. Nous nous réservons le droit d'apporter à nos fabrications toutes modifications ou améliorations que nous jugerons comme un perfectionnement ou changement désirable, sans obligation pour nous de les appliquer aux produits déjà livrés, ni à ceux des commandes en cours d'exécution.

TARIFS. — Les prix de nos tarifs sont nets et s'entendent pour marchandises prises en nos usines, port et emballages à la charge de l'acheteur.

Ces prix sont donnés à titre indicatif seulement et ne peuvent, en aucun cas, être considérés comme un engagement pour nous. Nos marchandises sont vendues, prises et acceptées en nos usines ou considérées comme telles, alors même qu'elles seraient expédiées franco, ce dernier n'étant consenti, le cas échéant, exclusivement que pour faciliter l'acheteur.

VALIDITÉ DES OFFRES. — Nos offres ne sont faites que pour le lieu de destination qui s'y trouve spécifié. Elles ne sont valables que pour une période de huit jours de date d'envoi, passé ce délai, elles deviennent nulles, sauf convention contraire. Les prix indiqués sont basés sur les conditions de toutes choses à la date de l'offre et à moins de conventions expresses, et par écrit, toute aggravation des facteurs économiques, application de lois sociales nouvelles, charges nouvelles, augmentation des transports, etc., seront supportées par le client, suivant les conditions spécifiées au chapitre « COMMANDES ».

Toute acceptation de nos offres entraîne l'acceptation des présentes conditions générales de vente.

AGENTS. — Les agents traitent des affaires en leur nom personnel.

Ils sont responsables vis-à-vis de leurs clients des engagements, quels qu'ils soient, pris par eux.

Il ne sauraient être considérés comme nos mandataires.

COMMANDES. — Seul, le bon de commande, qui fait mention de nos conditions générales et particulières de vente, peut, après acceptation par nous, constituer un engagement de notre part.

Les engagements ou marchés contractés par nos agents ou nos représentants ne sont valables que tout autant qu'ils auront été ratifiés par notre administrateur délégué.

Toutes les commandes doivent être accompagnées du tiers de leur montant, en espèces ou chèque à vue sur Marseille. Les commandes ne seront définitives qu'après notre confirmation écrite.

Les prix mentionnés sur les bons de commande sont établis à la date de la remise de l'ordre, ils pourront subir des modifications avant la livraison.

Le prix facturé sera celui en vigueur, en hausse ou en baisse, sur nos tarifs au moment de la livraison. Lorsque la hausse dépassera de 10 % le prix de commande, l'acheteur pourra, dans les huit jours suivant l'avis de hausse, demander la résiliation de la commande et les acomptes versés lui seront remboursés, augmentés d'un intérêt de 5 % l'an.

A défaut d'avoir demandé la résiliation, par lettre recommandée, dans le délai de huit jours, la commande demeurera définitive au prix de hausse.

En cas de résiliation, aucun dommage-intérêt autre que l'intérêt des acomptes ne pourra être réclamé.

DELAIS. — La date de livraison indiquée au client sur la confirmation de commande n'est donnée qu'à titre indicatif et sans garantie, elle ne peut être considérée comme un délai ferme.

Le délai ne commencera à courir qu'après réception de l'acompte prévu, de la spécification complète de la commande et de notre confirmation régulière.

Le délai de livraison ne court pas en cas d'arrêt par cas de force majeure, guerre, grève, lock-out, empêchement de transport, inondation, incendie, etc., nous affectant nous-mêmes ou nos fournisseurs.

EXECUTION DES COMMANDES. — Les commandes sont exécutées suivant les indications précises figurant sur notre confirmation. Toutes modifications ou additifs apportés par le client après confirmation régulière ou en cours d'exécution de la commande donneront lieu à majoration de prix et délai correspondant à ces modifications ou additions.

RETARDS. — Nous faisons l'impossible pour maintenir les dates fixées, mais nous n'acceptons de payer aucune indemnité pour retard. Dans le cas où nous ne pourrions livrer la commande à l'époque prévue, les acheteurs auront le droit, trois mois au plus tôt après cette date, d'annuler l'ordre contre remboursement de la garantie déposée par eux, mais sans aucun intérêt.

Le délai de trois mois sera, éventuellement, augmenté des arrêts de fabrication que nous aurons subis par cas de force majeure (voir DELAIS).

Le retard ou défaut de livraison ne pourra, en aucun cas, constituer un motif de dommages et intérêts d'aucune sorte.

ESSAIS. — Tous nos matériels sont essayés et mis au point avant expédition.

Toutes les pièces sont rigoureusement contrôlées et essayées avant livraison.

Nos clients peuvent faire procéder, en nos usines, par leurs propres moyens, à leurs risques et périls et dans le cadre de nos garanties, à tous les essais qu'ils jugeront utiles de faire subir au matériel que nous leur vendrons.

S'ils ne profitent pas de ce droit, ils seront censés s'en rapporter aux essais faits par les services compétents de nos usines.

LIVRAISON. — Les acheteurs s'engagent à prendre livraison du matériel acheté dans les huit jours qui suivront l'avis leur faisant connaître qu'il est à leur disposition.

Dans le cas où l'acheteur refuserait de prendre livraison du matériel acheté, il aurait à payer une indemnité de résiliation égale à 25 % de la valeur du matériel.

ANNULATION. — La commande ne pourra être annulée par le client que dans les cas prévus aux chapitres COMMANDES et RETARDS.

L'acompte versé lui sera restitué dans les conditions fixées par ces chapitres.

En dehors des deux cas prévus ci-dessus, l'annulation par le client de la commande, soit en cours d'exécution, soit au moment de la livraison, ne pourra être faite que contre paiement d'une indemnité de résiliation de 25 % de la valeur du matériel commandé.

A toute époque, nous aurons la faculté de ne pas donner suite à la commande, en remboursant à l'acheteur l'acompte versé avec intérêt de 5 % l'an et sans aucune indemnité de notre part.

PAIEMENTS. — Les paiements ont lieu dans Marseille, au comptant, net, sans escompte, un tiers à la commande, le solde à la mise à disposition du matériel en nos Usines.

Pour les pièces détachées, leur montant doit être joint à la commande.

Pour l'Etranger, les paiements doivent être effectués en francs Français, suivant le cours du jour de réception de la commande, le prix définitif étant établi au cours du moment de la livraison.

GARANTIES. — Nous garantissons nos matériels contre tous vices de matières ou défauts de construction, pendant un délai de six mois à dater de la livraison en nos Usines.

Cette garantie ne peut s'étendre aux accidents provenant d'un manque de soins, oubli, surcharge, même passagère, etc.

Elle est de convention expresse, même en cas d'accident de personne ou de choses ayant pu résulter des vices ou défauts de construction, strictement limitée au remplacement gratuit de la pièce reconnue défectueuse par notre Service Technique et à la condition qu'elle soit, au préalable, retournée franco nos Usines, à l'exclusion formelle de tous autres dommages-intérêts pour quelque cause que ce soit.

Le remplacement ne peut donner lieu à aucune indemnité ni participation quelconque de notre part, dans la main-d'œuvre nécessaire par le démontage et remontage.

La pièce changée sera adressée au client en port dû.

Notre garantie ou responsabilité ne pourra être mise en cause pour le matériel de notre marque qui aura subi des modifications, transformations ou réparations en dehors de nos Usines.

Nous ne prenons aucune responsabilité pour les articles qui ne sont pas manufacturés dans nos Usines, tels que : bandages, pneumatiques, bennes brevetées, etc., tout recours devant être adressé directement aux fabricants.

EMBALLAGES. — Les emballages employés sont toujours comptés en sus et au mieux.

Ils ne sont jamais repris.

EXPEDITIONS. — Nos expéditions ont lieu en Gare de SAINT-MARCEL (B.-du-Rh.) ou sur quai MARSEILLE, sans emballage.

Elles sont vérifiées avant leur départ et faites aux frais, risques et périls du destinataire, lequel devra faire toutes réserves envers le transporteur seul responsable, en cas de retard, avarie, manquant, etc...

REPARATION. — Pour toutes les réparations, il pourra, à la demande du client, être établi un devis qui lui sera soumis.

En cas de non acceptation du devis, le client supportera les frais d'établissement.

A moins de stipulations contraires, le devis sera toujours établi en cours de réparation.

RECLAMATIONS. — Les réclamations ne seront admises que tout autant qu'elles nous seront adressées dans les huit jours qui suivront la réception du matériel.

DÉROGATION. — Aucune dérogation à l'une quelconque des conditions ci-dessus n'entraînera renonciation aux autres conditions qui conserveront toute leur valeur.

NOTA. — Les commandes remises par lettre ou autrement sont soumises aux conditions générales de vente ci-dessus dont l'acheteur est supposé avoir pris connaissance.

JURIDICTION. — De convention expresse, toute contestation, tant pour nos ventes que pour nos achats, même en cas de pluralité de défendeurs, demande incidente ou d'appel de garantie, sera portée devant les Tribunaux de Commerce de Marseille auxquels il est attribué compétence exclusive.

Nos marchandises sont payables à Marseille et nos traites, acceptation d'autre règlement ou expédition contre remboursement, n'opèrent ni novation, ni dérogation à cette clause attributive de juridiction.

Protestations sont faites à l'encontre de toutes clauses contraires.

Toutes clauses contraires ou autres que celles indiquées ci-dessus, figurant dans les commandes de nos clients, sont considérées comme nulles et non avenues, à moins qu'il n'en ait été expressément convenu.

DeTade

p 13 études d'apprentissage

Bonnet

dela 2e ann^e l'écrit de l'élève s'appuie sur ce qu'il a
acquis avant = à anticiper le mot ill. par son ltr. initiale de l'écrit.
- l'écrit est à p. d. d. l'écrit. et p. d. d. l'écrit.
- pour l'écrit et l'écrit d'écrit et l'écrit.
Il est un autre d'écrit p. d. d'écrit

Guignot

Genèse de l'écrit

L'écrit est l'écrit de l'écrit. L'écrit est l'écrit de l'écrit.
L'écrit, p. d. d'écrit. L'écrit, p. d. d'écrit.
L'écrit, p. d. d'écrit. L'écrit, p. d. d'écrit.

Phonétique

Inducteur direct

L'écrit de l'écrit ne représente pas l'écrit de l'écrit.

^{antérieur}
L'écrit de l'écrit est l'écrit de l'écrit.
L'écrit de l'écrit est l'écrit de l'écrit.

7 Juillet

41

Monsieur l'Administrateur,

Comme suite à ma lettre du 4 Juillet,
j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-
joint un exemplaire de chacun des contrats
qu'il est proposé de passer :

- d'une part avec la Société U.F.R.
pour la fourniture de 250 semi-remorques;
- d'autre part avec les Etablissements
CODER pour la fourniture de 50 semi-remorques

Veuillez agréer, Monsieur l'Administra-
teur, l'assurance de mes sentiments les plus
dévoués.

signé : CLOSSET

Monsieur BOUTET,
Administrateur de la S.N.C.F.
9 Avenue Emile Acolas (7°)

7 Juillet

4I

Monsieur l'Administrateur,

Comme suite à ma lettre du 4 Juillet,
j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-
joint un exemplaire de chacun des contrats
qu'il est proposé de passer :

- d'une part avec la Société U.F.R.
pour la fourniture de 250 semi-remorques;
- d'autre part avec les Etablissements
CODER pour la fourniture de 50 semi-remor-
ques.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administra-
teur, l'assurance de mes sentiments les
plus dévoués.

signé = CLOSSET

Monsieur de TARDE,
Administrateur de la S.N.C.F.
I Avenue de Camoëns (I6°)

7 Juillet

4I

Monsieur l'Administrateur,

Comme suite à ma lettre du 4 Juillet, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint un exemplaire de chacun des contrats qu'il est proposé de passer :

- d'une part avec la Société U.F.R. pour la fourniture de 250 semi-remorques;
- d'autre part avec les Etablissements CODER pour la fourniture de 50 semi-remorques

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

signé : CLOSSET

Monsieur BOUTET,
Administrateur de la S.N.C.F.
9 Avenue Emile Acolas (7°)

Monsieur le Président GRIMPRET,
A titre d'information

4 Juillet

41

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président GRIMPRET me prie de vous faire savoir
que la Sous-Commission des Marchés se réunira mardi prochain
8 Juillet à 15 heures pour examiner l'affaire suivante :

Projets de marché pour la construction de 300 semi-
remorques ~~botières~~ pour trafic mixte rail route.

Je vous demande de bien vouloir trouver, ci-joint, la
notice relative à cette affaire.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'assurance
de mes sentiments les plus dévoués.

signé : CLOSSET

Monsieur BOUTET,
Monsieur de TARDE,
Administrateur de la S.N.C.F.
avenue de Camoëns (16°)

19635
S. N. C. F.

Service Central du
Matériel

Exemplaire pour
Membres du
CONSEIL D'ADMINISTRATION

R A P P O R T

à MM. les Membres du Conseil d'Administration
sur deux projets de marchés pour la construction
de 300 semi-remorques routières pour trafic mixte
RAIL - ROUTE

Dans sa séance du 4 Décembre 1940, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a approuvé, dans ses principes généraux la mise en oeuvre d'une organisation nouvelle de transports mixtes par fer et par route et a accordé les crédits nécessaires à la construction d'un premier lot de 300 remorques spéciales et à l'aménagement des wagons destinés à transporter ces remorques.

La nouvelle organisation repose, rappelons-le, sur les bases suivantes :

Des entreprises de transports routiers s'engagent à organiser en accord avec la S.N.C.F., des services de transports mixtes sur certaines relations. A cet effet, les entreprises routières se procurent les tracteurs nécessaires à cette exploitation, consentent l'annulation de certaines des cartes de transport public par route à grande distance qu'elles détiennent, mais obtiennent en contre-partie de cette annulation l'aide financière de la S.N.C.F. pour la fourniture des remorques.

La S.N.C.F. acquiert ces remorques et les vend ensuite à crédit aux entreprises routières suivant une formule qui fait intervenir dans le règlement du prix de vente, d'une part, des acomptes mensuels versés par ces Entreprises et, d'autre part, un prélèvement sur les recettes du trafic.

La S.N.C.F. fournit, en outre, les wagons spécialement aménagés nécessaires à l'exécution des transports mixtes.

La présente note a pour objet de présenter les projets de marchés relatifs à la construction des 300 semi-remorques, à savoir :

- | | | |
|---|---|--|
| 250 semi-remorques du type
U.F.R. dont : | } | -170 fourgons à toit fixe, de 6 tonnes de charge utile; |
| | | - 36 fourgons à toit ouvrant, de 6 tonnes de charge utile; |
| | | -44 citernes de 6200 litres de capacité à simple compartiment; |
| 50 semi-remorques du type
Serem-Coder dont : | } | -25 fourgons à toit fixe, de 8 tonnes de charge utile; |
| | | -25 citernes de 8.000 litres de capacité |

.....

La S.N.C.F. a demandé au Comité d'Organisation Professionnelle de l'Industrie et du Commerce du matériel de transport ferroviaire de lui soumettre pour la fourniture des 300 semi-remorques dont il s'agit, des propositions de répartition entre les constructeurs, étant entendu que ces véhicules devaient être obligatoirement de l'un ou l'autre des deux types ci-après :

- U.F.R. (véhicule étudié par la Sté pour l'Union des Transports Ferroviaires et routiers, Sté U.F.R.);
- SEREM-CODER (véhicule étudié par la Société des Etablissements CODER).

Ces deux types de remorques sont, en effet, les seuls qui soient actuellement adaptés au trafic mixte envisagé et qui aient donné lieu à des essais satisfaisants en service.

Le Comité d'Organisation nous a fait connaître que les propositions les plus avantageuses émanaient des deux Sociétés U.F.R. et CODER elles-mêmes, chacune d'elles n'ayant d'ailleurs présenté de propositions que pour les engins de son type.

Ces propositions sont les suivantes :

- semi-remorque fourgon à toit fixe U.F.R. : 89.733 f.
- d° citerne à toit ouvrant UFR : 96.288 f.
- d° citerne à simple compartiment U.F.R. : 90.288 f.
- d° fourgon à toit fixe CODER : 110.150 f. (1)
- d° citerne à 2 compartiments CODER : 115.200 f.

Les deux constructeurs prévoient des livraisons échelonnées :

- la Sté U.F.R. : du 5 au 8ème mois suivant le mois de la date de notification de la commande
- les Sts CODER : du 4 au 8ème mois

Les prix proposés nous paraissent acceptables.

En effet, une consultation faite en Février 1939, à l'occasion d'un projet de mise en pratique d'un trafic mixte rail-route auprès d'industriels spécialisés dans la construction des remorques routières avait abouti, pour des semi-remorques fourgons à toit fixe présentant des caractéristiques générales tout à fait analogues à celles des semi-remorques Serem-Coder (capacité 30 m3 - charge utile 8 T.) à des prix voisins de 85.000 f.

Ce dernier prix comprenant la fourniture du timon et de l'attelage, le prix de la remorque SEREM-CODER doit, pour pouvoir lui être comparé, être majoré de la valeur de ces dispositifs, soit de :

$$2.995 \text{ f.} + 5.430 \text{ f.} = 8.425 \text{ f.}$$

- (1) La Société CODER assurerait, en outre, la fourniture de :
- 20 timons d'attelage, au prix unitaire de 2.995 f.
 - 20 attelages automatiques, au prix unitaire de 5.430 f.

pièces destinées à assurer la liaison des remorques et des véhicules tracteurs.

Le prix des semi-remorques fourgon SEREM-CODER devient alors : 118.575 f. sur la base des conditions économiques de Décembre 1940 pour les matières et de Février 1941 pour les salaires; ce qui fait apparaître, par rapport au prix de 85.000 f. proposé en Février 1939, une majoration d'environ 39 %.

Or, il y a lieu de tenir compte de ce que les semi-remorques CODER comportent des dispositions spéciales nécessitées par leur transport sur wagon, dispositions qui n'existent pas sur des remorques routières ordinaires, à savoir :

- dispositif à commande hydraulique d'affaissement de la caisse pour permettre à celle-ci de prendre appui sur le plancher du wagon pendant le transport et de freiner ainsi les déplacements éventuels de la remorque;
- dispositif d'orientation des essieux, destiné à faciliter la mise en place de la remorque sur le wagon.

Ces dispositifs sont évalués à 20.000 f. environ.

Déduction faite de cette valeur, la majoration précédente n'est plus que de 16 % environ, c'est-à-dire nettement inférieure à l'incidence de la hausse des prix des matières entrant dans la construction considérée depuis Février 1939. Ce prix pour une semi-remorque à toit fixe SEREM-CODER nous paraît donc, en définitive, tout à fait acceptable.

Les prix proposés pour les autres semi-remorques sont également acceptables. Eu égard aux différences techniques qu'elles comportent par rapport aux semi-remorques SEREM-CODER à toit fixe, leurs prix sont cohérents avec celui de ces dernières.

En particulier, le prix des semi-remorques U.F.R. est justifié. Leur capacité et leur charge utile sont inférieures à celles des semi-remorques CODER (24 m3 au lieu de 30 m3 et 6 T. au lieu de 8 T.); elles ne comportent pas les dispositifs spéciaux énumérés ci-dessus pour les semi-remorques CODER, ces dispositifs étant remplacés, dans le cas des remorques U.F.R., par des aménagements spéciaux prévus sur les wagons.

Les clauses des marchés ci-joints ne donnent lieu à aucune remarque. Elles découlent, en effet, de l'application aux constructions dont il s'agit, de celles du marché-type.

Toutefois, la rédaction primitive de la clause figurant dans le dit marché-type sous le titre "Modifications éventuelles des conditions de révision" est remplacée dans les projets ci-joints par un nouveau texte tenant compte des observations formulées par la Commission des Marchés dans sa séance du 26 Mai 1941 à l'occasion de la commande de 173 locomotives.

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qui avait demandé que la question lui fût soumise a donné, le 17 Juin 1941, son accord verbal à la S.N.C.F. sur la nouvelle rédaction de la clause dont il s'agit.

.....

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver les deux projets de marchés ~~ci-joints~~, relatifs :

- le premier, à la commande, à la Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers (U.F.R.) de :

- 170 semi-remorques fourgons à toit fixe
du type U.F.R. au prix unitaire de : 89.788 f.

- 36 semi-remorques fourgons à toit ouvrant du type U.F.R., au prix unitaire
de : 96.288 f.

- 44 semi-remorques citernes du type U.F.R.
au prix unitaire de : 90.288 f.

soit au total : 22.703.000 f.

- le second, à la commande, aux Etablissements CODER de :

- 25 semi-remorques fourgons à toit fixe du
type Serem-Coder, au prix unitaire de : 110.150 f.

- 25 semi-remorques citernes du type Serem-
Coder, au prix unitaire de : 115.200 f.

- 20 timons d'attelage au prix unitaire de : 2.995 f.

- 20 attelages automatiques au prix unitaire
de : 5.430 f.

soit au total : 5.802.250 f.

Le 25 JUIN 1941 1941

Le Directeur,

Signé: PONCET

Projet
Marché N°
Notifié le

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

Marché pour la fourniture de :

DEUX CENT CINQUANTE semi-remorques
du type U.F.R.

Entre les soussignées :

- la Société Nationale des Chemins de Fer Français, dont le siège est à PARIS, 88, Rue Saint-Lazare (9°),
d'une part,
- la Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers (U.F.R.) dont le siège est à PARIS, 23, Rue de Madrid (8°),
d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

La Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers, ci-après dénommée "le constructeur", s'engage à fournir à la Société Nationale des Chemins de Fer Français, ci-après dénommée "la S.N.C.F." qui accepte :

DEUX CENT CINQUANTE (250) semi-remorques de son type

dont :

Cent soixante-dix (170) semi-remorques fourgons métalliques à toit fixe de 6 tonnes de charge utile,

Trente-six (36) semi-remorques fourgons métalliques à toit ouvrant de 6 tonnes de charge utile,

Quarante-quatre (44) semi-remorques citernes pour le transport du vin, de 6.200 litres de capacité.

CONDITIONS GÉNÉRALES.

Ce matériel sera construit dans les Ateliers suivants:

.....

- Ateliers de la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de Fer, à VILLEFRANCHE-sur-SAONE :
- Cent (100) semi-remorques fourgons à toit fixe.
- Ateliers des Etablissements LAGACHE et GLATZMANN à ARGENTEUIL :
- Cent six (106) châssis de semi-remorques fourgons, et
- Quarante-quatre (44) châssis de semi-remorques citernes.
- Ateliers des Etablissements MILLION-GUIET à LEVALLOIS-PERRET :
- Soixante-dix (70) caisses de semi-remorques fourgons à toit fixe et
- Trente-six (36) caisses de semi-remorques fourgons à toit ouvrant.
- Ateliers des Etablissements DIGARD à AUBERVILLIERS et PINCHART-DENY à NOISY-le-SEC :
- Quarante-quatre (44) citernes.

Il sera conforme aux indications :

- de la notice descriptive ci-annexée;
- de la collection des dessins et nomenclatures que le constructeur a soumis à la S.N.C.F. et dont il devra remettre un exemplaire à cette dernière dans un délai de trois mois à partir de la date de notification du marché.

Il est entendu toutefois que par suite des difficultés actuelles d'approvisionnement, le constructeur se réserve la faculté de substituer à certaines matières indiquées sur ses nomenclatures des matières de remplacement équivalentes.

Le matériel sera construit, présenté en réception, livré et payé dans les conditions stipulées par les documents ci-après (1) tels qu'ils sont en vigueur à la date du 1^{er} Avril 1941 :

- Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de fournitures de la S.N.C.F.;
- Normes du B.N.A.,
- Normes homologuées par le Comité Supérieur de Normalisation,
- Code de la route.

(1) Sous réserve que les mots "le Réseau, les Grands Réseaux Français, l'O.C.E.M., l'Office" seront remplacés partout où ils figurent par la "S.N.C.F."

Si des conditions particulières prescrites pour la présente fourniture sont en contradiction avec des prescriptions des documents énumérés ci-dessus, les conditions particulières feront foi.

LIVRAISONS

Le matériel, complet et prêt à être mis en service, sera livré au départ des Ateliers de construction dans les délais suivants :

Soixante-quinze (75) unités dans le courant du 5^{ème} mois suivant le mois de la date de notification du marché;

Soixante-quinze (75) unités dans le courant du 6^{ème} mois suivant le mois de la date de notification du marché;

Soixante-quinze (75) unités dans le courant du 7^{ème} mois suivant le mois de la date de notification du marché;

Vingt-cinq (25) unités, dans le courant du 8^{ème} mois suivant le mois de la date de notification du marché.

Les remorques des trois types commandés seront livrées dans l'ordre suivant :

- 44 semi-remorques citernes
- 170 semi-remorques fourgons à toit fixe
- 36 semi-remorques fourgons à toit ouvrant.

Les dates de livraison du matériel sont celles de sa livraison au départ des Ateliers de construction.

CONDITIONS DE RECEPTION

I - Réception provisoire.

a - Avant sa sortie des Ateliers, chaque unité de matériel, complète et prête à être mise en service fera, de la part du représentant de la S.N.C.F., l'objet d'un examen détaillé destiné à vérifier qu'elle est conforme aux indications des documents définissant la fourniture. Toute divergence constatée par rapport à ces derniers pourra donner lieu à une demande de modification aux frais du constructeur.

b - La citerne de chaque semi-remorque citerne sera soumise à une épreuve à la pression hydraulique de un (1) hpz pendant tout le temps nécessaire à la vérification de l'étanchéité de la citerne; dans le cas où la citerne serait cons-truite par soudure, cet essai sera effectué en martelant les lignes d'assemblage.

Toutefois, la production d'un certificat d'épreuve

.....

de la citerne à la pression de un (1) hpz par un agent du Service des Mines dispensera le constructeur de toute épreuve similaire en présence du représentant de la S.N.C.F.

c - La fourniture sera divisée en lots (ou fractions de lot) de vingt unités du même type, dans chacun desquels une semi-remorque sera choisie par le représentant de la S.N.C.F. pour être soumise aux essais ci-après définis et ayant pour objet de vérifier, en service, la bonne tenue et le fonctionnement satisfaisant du matériel; les essais prévus porteront donc sur :

- neuf semi-remorques à toit fixe
- deux semi-remorques à toit ouvrant
- deux semi-remorques-citernes.

Ces essais seront les suivants :

- Essai sur route, sur un parcours minimum de vingt kilomètres, au cours duquel il sera notamment procédé à plusieurs vérifications de l'efficacité du système de freinage.
- Essai de chargement et d'amarrage sur wagon.

Pour l'exécution des essais, les semi-remorques seront chargées à la limite prévue dans la notice descriptive.

Les essais seront effectués par les soins, aux frais et sous la responsabilité du constructeur; celui-ci devra notamment assurer la fourniture du tracteur nécessaire aux essais sur route. Les wagons nécessaires aux essais de chargement et d'amarrage seront mis gratuitement à sa disposition par la S.N.C.F. dans une gare choisie par cette dernière, à proximité des Ateliers de construction.

Le représentant de la S.N.C.F. sera juge des résultats obtenus.

Si l'essai est jugé par lui satisfaisant, la réception provisoire sera prononcée pour le lot de véhicules correspondant, sous réserve que chacune des unités qui le composent ait satisfait, au préalable, aux conditions prévues en a) ainsi, pour les semi-remorques-citernes, qu'à l'essai prévu en b).

Si l'essai révèle une défectuosité, le véhicule essayé sera mis au point et soumis à un nouvel essai; de plus, si la défectuosité constatée est de nature à intéresser tous les véhicules du même type, ceux-ci devront donner lieu à la même mise au point.

II - Réception définitive

La réception définitive sera prononcée pour chaque unité de matériel, à l'expiration du délai de garantie défini ci-après à l'article "Garantie" si le véhicule considéré n'a

.....

donné lieu, au cours de ce délai, à aucun incident dont la responsabilité incomberait au constructeur. Dans le cas contraire, le délai de garantie serait prolongé et la réception définitive ajournée d'un intervalle de temps égal à la durée de l'immobilisation du véhicule.

PRIX

Les prix unitaires de base du matériel livré par le constructeur comme il est dit ci-dessus, sont les suivants:

- Semi-remorque fourgon à toit fixe :
QUATRE-VINGT-NEUF MILLE SEPT CENT
QUATRE-VINGT-HUIT FRANCS (89 788 fr.)

soit, pour les 170 unités de ce type :
QUINZE MILLIONS DEUX CENT SOIXANTE-
TROIS MILLE NEUF CENT SOIXANTE-
FRANCS (15 263 960 fr.)

- Semi-remorque fourgon à toit ouvrant :
QUATRE-VINGT-SEIZE MILLE DEUX CENT
QUATRE-VINGT-HUIT FRANCS (96 288 fr.)

soit, pour les 36 unités de ce type :
TROIS MILLIONS QUATRE CENT SOIXANTE-
SIX MILLE TROIS CENT SOIXANTE-
HUIT FRANCS (3 466 368 fr.)

- Semi-remorque citerne :
QUATRE-VINGT-DIX MILLE DEUX CENT
QUATRE-VINGT-HUIT FRANCS (90 288 fr.)

soit, pour les 44 unités de ce type :
TROIS MILLIONS NEUF CENT SOIXANTE-
DOUZE MILLE SIX CENT SOIXANTE-
DOUZE FRANCS (3 972 672 fr.)

Montant total de base de la fourniture :

VINGT-DEUX MILLIONS SEPT CENT TROIS MILLE
FRANCS (22 703 000 fr.)

REVISION DE PRIX

Les prix unitaires de base seront éventuellement révisés dans les conditions ci-après :

I - Prix des roues et des pneumatiques:

Les prix des roues et des pneumatiques, relevés sur le tarif en vigueur au 1^{er} Janvier 1941 des Etablissements PUISEUX BOULANGER & Cie (Ancienne Société MICHELIN), à CLERMONT-FERRAND, entrent dans les prix unitaires de base fixés ci-dessus pour la somme de 10 732 francs (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises).

En cas de variation du tarif des roues et des pneumatiques survenant avant la livraison de ces pièces ou applicable aux roues et pneumatiques déjà livrés, la somme ci-dessus sera modifiée en conséquence.

.....

§ 1 - Décomposition des prix unitaires de base

Déduction faite du prix des roues et des pneumatiques, les prix unitaires de base se décomposent comme il suit :

A - Main-d'oeuvre -

Montant de la fraction (S% = 43%) basée sur le coût de la main-d'oeuvre, y compris les charges annexes des salaires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

Montant assimilé à :

- a) à concurrence de 31% = 22%, à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux horaire de référence de 11,50 fr. majoré de 18,23 % pour charges annexes des salaires.....
- b) à concurrence de 32% = 21 %, à des salaires de manoeuvres au taux horaire de référence de 8,45 fr. majoré de 18,23 % pour charges annexes des salaires

B - Matières -

Montant de la fraction (M% = 30,5 %), basée sur la valeur des matières de référence, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

dont :

Tôles au cours de 2 656 fr. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises) à concurrence de M1 % = 14 %

Blooms au cours de 1 556 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises) à concurrence de M2 % = 7,5 %

Fonte hématite, au cours de 1 250 f. les 1000 kg (taxe sur les transactions de 1 % comprise) à concurrence de M3 % = 7,5 %

Bois au cours de 650 f. le m3 à concurrence de M4 % = 1,5 %

C - Frais de transport -

Montant de la fraction (T% = 1,5 %) représentant les frais de transport, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

D - Part mixte -

Montant de la part mixte (V % = 10 %), représentant des dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

E - Part complémentaire -

Montant de la part complémentaire (C % = 15 %), indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

Total

	Fourgons		Citermes
	Toit fixe	Toit ouvrant	
33 994		36 789	34 209
	17 392	18 822	17 502
	16 602	17 967	16 707
24 112		26 095	24 265
	11 068	11 978	11 138
	5 929	6 417	5 967
	5 929	6 417	5 967
	1 186	1 283	1 193
1 186		1 283	1 193
7 906		8 556	7 956
11 858		12 833	11 933
79 056 ^f		85 556 ^f	79 556 ^f
			

§ 2 - Conditions de révision -

A - Variation de la fraction basée sur le coût de la main-d'oeuvre.

a) Documents de référence

Salaires - Pour les ouvriers qualifiés et les manoeuvres, § 1, A, a) et b), on se référera aux salaires horaires moyens au temps constatés mensuellement par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région Parisienne, respectivement pour les ajusteurs de l'industrie du matériel de chemin de fer et tramways (colonne 20 du tableau I) et pour les manoeuvres ordinaires hommes (tableau III).

Charges patronales annexes des salaires - On se référera à la somme des pourcentages constatés mensuellement par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région Parisienne et représentant l'incidence des charges patronales annexes des salaires pour le même mois (Documentation salaires - Renseignements et indices établis par le Groupe).

b) Valeurs initiales

Les valeurs initiales des salaires et le pourcentage représentant le total des charges annexes qui figurent au tableau du § 1, A, a) et b) sont ceux qui ont été constatés par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région Parisienne pour le mois de Mars 1941.

c) Valeurs de comparaison

Pour les unités de matériel dont la livraison a été contractuellement prévue au cours d'un même mois, on calculera, tant pour les ajusteurs que pour les manoeuvres, la moyenne des salaires horaires moyens de chaque mois, majorés des charges annexes, pendant la période de deux (2) mois précédant le mois de la livraison contractuelle.

Pour chacune des deux fractions indiquées au § 1, A, a) et b), la valeur de comparaison des salaires sera la moyenne ainsi obtenue.

d) Calcul de la variation

Pour chacune des deux fractions de la part basée sur le coût de la main-d'oeuvre, cette valeur de comparaison sera rapportée à la valeur initiale correspondante et on admettra que cette fraction aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

.....

B - Variation de la fraction basée sur la valeur des matières de référence.

a) Documents de référence

Les cours des matières de référence seront relevés dans les Arrêtés Ministériels de fixation des prix publiés par le Journal Officiel, sous les rubriques ci-après :

- pour les tôles :
Tôles moyennes, base Thomas.
- pour les blooms :
Blooms relaminage, base Thomas.
- pour la fonte :
Fonte hématite d'affinage.
- pour le bois :
Orme, plots (27 mm. et plus), qualité carrosserie.

b) Valeurs initiales

Les cours figurant au \$ 1, B, sont ceux qui ont été fixés par l'Arrêté du 1er Décembre 1940 (J.O. du 6 Décembre 1940) pour les tôles, les blooms et la fonte, par l'Arrêté du 9 Mai 1940 (J.O. du 11 Mai 1940) pour le bois; ils constituent, après déduction de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions, s'il y a lieu, les valeurs initiales des matières de référence.

c) Valeurs de comparaison

On supposera la commande décomposée en quatre (4) tranches, portant respectivement sur 75, 75, 75 et 25 des unités de matériel commandées et pour chacune desquelles la révision de la part matières sera effectuée distinctement.

Pour la première de ces tranches, on établira d'après les arrêtés de fixation des prix, les valeurs de comparaison, en calculant le cours moyen, toutes taxes déduites, de chacune des matières de référence pendant les 2ème et 3ème mois suivant le mois de la date de notification du marché.

La période de comparaison adoptée pour chacune des tranches suivantes sera également de deux mois; elle sera postérieure à celle qui vient d'être définie pour la première tranche, d'un intervalle de temps égal à celui qui sépare la date de livraison contractuelle de la première unité de la première tranche et celle de la première unité de la tranche considérée.

.....

d) Calcul de la variation

On rapportera les valeurs de comparaison ci-dessus aux valeurs initiales correspondantes et on admettra que la fraction du prix unitaire basée sur chacune des matières de référence aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

Il sera tenu compte, le cas échéant, des mesures spéciales (rétroactivité, péréquations, compensations, etc ...) qui rompraient la relativité des prix effectifs par rapport aux cours des mercuriales.

C - Variation du montant des frais de transport -

a) Valeur initiale

La valeur initiale de référence pour la variation des frais de transport est le prix relevé au chapitre Ier du tarif P.V. 14 pour les transports par wagons chargés de 10 T. à 250 Km d'aciens ou fers profilés, à la date du 1er Mars 1941.

b) Valeur de comparaison

La valeur de comparaison sera la moyenne des prix correspondants du même tarif pour les mois compris entre le début du mois suivant le mois de la date de notification et la fin du mois précédant le mois de la livraison contractuelle de la première unité.

c) Calcul de la variation

On admettra que la fraction du prix unitaire représentant les frais de transport aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

D - Variation du montant de la part mixte

Le calcul de la variation de la fraction basée sur le coût de la main-d'œuvre fera ressortir un taux relatif de variation de cette fraction.

De même, le calcul de la variation de la fraction basée sur la valeur des matières de référence fera ressortir un taux relatif de variation de cette fraction.

On formera la moyenne arithmétique de ces taux relatifs et on en retiendra les trois-quarts pour calculer la variation du montant de la part mixte dont la variation relative ressortira ainsi à 75 % de la variation relative moyenne des deux fractions précitées.

.....

III - Calcul du prix applicable au règlement définitif du marché.

On totalisera algébriquement les montants :

- 1°- de la variation du prix des roues et des pneumatiques (I);
- 2°- de la variation des fractions du prix unitaire, sans roues ni pneumatiques, basées sur chacun des salaires de référence (II, § 2 A);
- 3°- de la variation des fractions du prix unitaire, sans roues ni pneumatiques, basées sur chacune des matières de référence (II, § 2 B);
- 4°- de la variation de la fraction du prix unitaire, sans roues ni pneumatiques, basée sur les frais de transport (II, § 2 C);
- 5°- de la variation du montant de la part mixte du prix unitaire sans roues ni pneumatiques (II, § 2 D).

Le total ainsi obtenu représentera la somme à ajouter au prix initial du marché ou à en retrancher pour obtenir le prix final du règlement dans l'hypothèse où ne seront survenues, depuis le 1^{er} Mars 1941 jusqu'à la fin des délais contractuels, aucune modification du taux ou des conditions d'application de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions, ni aucune création de taxes nouvelles assimilables aux précédentes, c'est-à-dire de taxes d'Etat applicables directement au montant de la fourniture.

Dans l'hypothèse contraire, la totalité des dépenses supplémentaires ou des dégrèvements devant résulter de telles modifications ou créations seront à la charge ou au bénéfice de la S.N.C.F. et le prix final du règlement, tel qu'il vient d'être ci-dessus défini, sera modifié en conséquence.

Il est toutefois convenu qu'en cas de modification du taux de la taxe sur les transactions, l'incidence globale de cette taxe sur le prix du marché, cette taxe déduite, sera considérée, dans le cas où elle produit son effet pendant toute la période d'exécution du marché, comme égale à son taux nominal multiplié par 1,9.

MODIFICATIONS EVENTUELLES DES CONDITIONS DE REVISION

En raison des circonstances actuelles, il pourrait survenir, au cours de l'exécution du marché, des événements dont les répercussions se seraient manifestement pas traduites par les conditions de révision ci-dessus fixées.

Dans ce cas et à titre exceptionnel, si la S.N.C.F. ou le Constructeur estimait que le prix résultant de l'application des dites conditions s'écarterait, en plus ou en moins, de plus de 1/15 du prix initial modifié par les variations obligatoires subies par ses divers éléments, les dites conditions

.....

de révision seraient modifiées d'un commun accord entre la S.N.C.F. et le constructeur, à la demande de l'une des parties, qui aurait à justifier sa demande.

A défaut d'accord, l'exécution du marché serait arrêtée. La S.N.C.F. prendrait possession du matériel en cours de fabrication et des approvisionnements constitués et se substituerait au constructeur à l'égard des sous-traitants. Elle rembourserait au constructeur, sur justifications, la totalité des dépenses, frais généraux compris, effectuées par celui-ci pour l'exécution du marché.

En cas de contestation sur le montant de ce remboursement, le litige serait soumis à un arbitrage.

A cet effet, la partie la plus diligente notifierait par lettre recommandée à l'autre partie le nom de l'arbitre de son choix. Dans le délai de dix jours de cette notification, l'autre partie devrait désigner son propre arbitre.

A défaut par l'une des parties de faire connaître son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre serait nommé d'office par le Président du Tribunal Civil de la Seine à la requête de l'autre partie.

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éliraient un troisième arbitre qui ne serait pas obligé de se conformer à l'avis de l'un des deux autres.

Si les arbitres ne pouvaient s'entendre sur la nomination d'un troisième arbitre, celui-ci serait désigné par ordonnance du Président du Tribunal Civil de la Seine statuant comme ci-dessus.

Les arbitres devraient rendre leur sentence dans les trois mois de leur nomination ou, le cas échéant, de l'ordonnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le troisième arbitre.

Les arbitres devraient se conformer aux délais et formes ordinaires de la procédure et statuer suivant les règles du droit, les parties n'entendant pas les constituer amiables compositeurs. Les arbitres prononceraient en premier ressort seulement.

En cas de décès, de départ ou d'empêchement d'un des arbitres, il serait pourvu à son remplacement dans le délai de quinze jours.

CONDITIONS DE PAIEMENT

Les paiements seront effectués, par unité de matériel, dans les conditions suivantes :

- 25 % du prix contractuel, après constatation en usines de l'approvisionnement des tôles du châssis;

.....

REVISION PROVISOIRE EVENTUELLE

DJS PRIX POUR REGLEMENT DES TERMES DE PAIEMENTS

Lors du règlement de chacun des termes de paiements prévus à l'article "Conditions de paiement", il pourra être procédé sur la demande du constructeur ou de la S.N.C.F., à une révision provisoire du prix unitaire initial.

Cette révision sera faite conformément aux modalités et conditions du § 2 "Conditions de révision" de l'article "Révision de prix" en admettant que les salaires resteront invariables à partir de la date à laquelle la révision provisoire sera effectuée jusqu'à la fin des délais contractuels.

Une telle révision provisoire ne sera effectuée que si la variation du prix initial représente au moins 5 % de ce prix.

On retiendra 80 % de l'évaluation de la variation du prix unitaire initial pour l'ajouter algébriquement à ce prix.

Le montant du règlement d'un terme de paiement, compte tenu de la révision provisoire ainsi effectuée, sera égal à la différence entre :

- le produit du prix révisé comme il est indiqué ci-dessus par la somme des pourcentages du terme considéré et des termes précédents;
- et le montant total des paiements précédemment effectués.

RETARDS D'APPROVISIONNEMENT OU D'EXECUTION

Tout retard notable dans l'approvisionnement des matières ou dans la construction sera signalé par le constructeur à la S.N.C.F. et fera l'objet d'un examen justificatif et contradictoire des répercussions que ce retard pourra entraîner, légitimement, dans le coût et la durée de la construction; à la suite de cet examen, un simple échange de lettres entre la S.N.C.F. et le constructeur fixera, s'il y a lieu, de nouveaux délais contractuels pour la livraison ou pour l'application des conditions de révision.

PENALITES

Par dérogation aux dispositions de l'article 25 du Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de fournitures, le taux des pénalités pour retard est fixé à 0,5 o/oo de la valeur de la fourniture retardée pour chaque semaine de retard pendant les vingt premières semaines et 1 o/oo pour les semaines suivantes.

.....

- 25 % du prix contractuel, après constatation en usines de l'approvisionnement des tôles de carrosserie ou de ci-terne;

- 25 % du prix contractuel, après constatation en Usines de l'approvisionnement des principaux aciers moulés, étirés et pièces de forge;

- 20 % du prix contractuel, dans le courant du mois qui suivra la réception provisoire;

- 5 % du prix contractuel, dans le courant du mois qui suivra la réception définitive et au plus tard un an après la réception provisoire.

Le paiement du dernier terme pourra être effectué en même temps et sous les mêmes conditions que celui du terme précédent, contre remise par le constructeur d'un engagement de caution, comme il est dit ci-après.

Sur demande du constructeur, il pourra être admis, dans chaque lot d'approvisionnements donnant droit au paiement d'un terme, une compensation en valeur entre les pièces et matières approvisionnées au cas où celles-ci ne constitueraient pas de garnitures complètes.

Les paiements stipulés ci-dessus seront effectués par la S.N.C.F. sous forme d'acceptation de traites de même montant à trois mois d'échéance (1).

Sous réserve de présentation des traites l'avant-dernier jour ouvrable précédant la date d'exigibilité des paiements, la S.N.C.F. les remettra au constructeur à cette dernière date, revêtues de son acceptation. Les frais de timbre et les frais d'agio resteront à la charge du constructeur.

Pour garantir à la S.N.C.F. le remboursement des créances qu'elle pourrait avoir sur le constructeur en vertu des clauses de garantie, le constructeur remettra à la S.N.C.F. un engagement de caution personnelle et solidaire émanant d'une banque agréée par la S.N.C.F. garantissant à cette dernière le remboursement des dites créances à concurrence du montant du terme de garantie et dont la mainlevée sera donnée après signature du procès-verbal de réception définitive.

Il est précisé, en outre, que tous les paiements seront, s'il y a lieu, arrondis au franc inférieur.

.....

(1) La Région de l'EST est chargée de pourvoir à l'ordonnement des paiements.

GARANTIE

Le constructeur garantit ses véhicules pendant une durée de six (6) mois à compter de leur mise en service. Cette garantie ne s'étend pas aux pneumatiques qui sont couverts par leurs propres fabricants.

Cette garantie ne couvre pas l'usure normale résultant de l'usage, ni les avaries qui pourraient résulter de négligences, d'une surcharge même passagère, d'un accident matériel, de l'inexpérience du conducteur ou d'une mauvaise utilisation du véhicule, celle-ci pouvant notamment consister dans l'emploi de tracteurs ne répondant pas à la Spécification ci-annexée du constructeur relative à l'équipement des tracteurs affectés au service des semi-remorques U.F.R.

Dans tous les cas, la responsabilité du constructeur, même dans le cas d'accidents de personne ou de chose ayant pu résulter de vice ou de défaut de construction est, de convention expresse, strictement limitée à l'échange gratuit de pièces reconnues défectueuses dans les Ateliers du constructeur et ceci à l'exclusion formelle de tous autres dommages et intérêts pour quelque cause que ce soit. Toutefois, le délai de garantie sera prolongé d'une durée égale à celle de l'immobilisation du matériel.

Le constructeur accepte que les entreprises de transport auxquelles la S.N.C.F. se propose de vendre le matériel faisant l'objet du présent marché, lui soient subrogées de plein droit pour tout recours en garantie qu'elles auraient à exercer.

NANTISSEMENT

Pour l'application éventuelle du décret-loi du 30 Octobre 1935, modifié par les décrets du 25 Août 1937 et du 2 Mai 1938, il est précisé que le comptable chargé du paiement est la S.N.C.F.

Le fonctionnaire compétent pour fournir les renseignements envisagés à l'article 6 du décret du 30 Octobre 1935 est M. le Directeur du Service Central du Matériel.

POLICE D'ASSURANCE INCENDIE

Le Constructeur fera insérer le texte suivant dans ses polices d'assurance incendie :

"La Société assurée déclare qu'il se trouve ou peut se trouver dans ses ateliers : du matériel, des objets bruts ou manufacturés, des matières et vieilles matières appartenant à la S.N.C.F.

En conséquence, il est spécifié que l'assurance est faite tant pour le compte de la Société assurée que pour celui

de la S.N.C.F. à laquelle seront dévolues et payées directement les indemnités qui pourront lui être dues pour les dommages subis par lesdits matériel, objets et matières.

Il est convenu, en outre, que la garantie de la police est affectée, par priorité, à concurrence de la somme de au règlement des indemnités dues à la S.N.C.F.

La Compagnie d'Assurances renonce à tout recours contre la S.N.C.F. et contre ses agents".

La S.N.C.F. se réserve d'agréer des dispositions équivalentes qui pourraient lui être proposées par le constructeur et qu'elle estimerait de nature à présenter les mêmes garanties.

FRAIS DE MARCHÉ

Les frais de timbre du présent marché et de ses annexes sont à la charge du constructeur.

Fait à PARIS le

Annexé à
Marché N°

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central du Matériel

Notice descriptive
des semi-remorques du type U.F.R.

I - SEMI-REMORQUE FOURGON A TOIT FIXE

(Plan d'ensemble: UFR N° 10.578 ci-annexé)

Charge utile : 6 tonnes.

Limite de chargement : 6,6 tonnes

Tare : 3,200 tonnes.

Capacité : 24 m³

(Longueur 5,820 m

Encombrement hors tout: (Largeur 2,450 m

(Hauteur 2,965 m

Caractéristiques du châssis :

Châssis surbaissé en tôle d'acier emboutie,
Flèche d'attelage équilibrée à rabattement automatique,
Fourche d'accrochage automatique,

Essieu arrière monté sur pneus jumelés de 36 x 8,

Jantes auxiliaires à boudin sur les roues arrière,

Freins autoserreurs Bendix à commande directe,

Roues auxiliaires avant à boudin, relevables et montées
sur ressort de suspension.

Caractéristiques de la caisse :

Fourgon métallique comportant deux portes latérales coulissantes et une porte arrière à deux battants et hayon.
Installation électrique pouvant être alimentée sous 6 ou 12 volts et comprenant 4 feux de position et 2 feux arrière.

.....

II - SEMI-REMORQUE FOURGON A TOIT OUVRANT
(Plan d'ensemble: U.F.R. N° 10.626
ci-annexé)

Charge utile : 6 tonnes

Limite de chargement : 6,600 tonnes

Tare : 3,250 tonnes

Capacité : 24 m³

Encombrement hors tout: (Longueur 5,820 m
(Largeur 2,458 m
(Hauteur 2,985 m

Caractéristiques du châssis

Châssis surbaissé en tôle d'acier emboutie,
Flèche d'attelage équilibrée à rabattement automatique,
Fourche d'accrochage automatique,
Essieu arrière monté sur pneus jumelés de 36 x 8,
Jantes auxiliaires à boudin sur les roues arrière,
Freins autoserreurs Bendix à commande directe,
Roues auxiliaires avant à boudin, relevables et montées
sur ressort de suspension.

Caractéristiques de la caisse

Fourgon métallique comportant un toit coulissant et une
porte arrière à deux battants et hayon.
Installation électrique pouvant être alimentée sous 6 ou
12 volts et comprenant 4 feux de position et 2 feux ar-
rière.

III - SEMI-REMORQUE CITERNE
pour le transport du vin
(Plan d'ensemble: U.F.R. N°10623
ci-annexé)

Capacité : 6.200 litres

Tare : 3 tonnes

Encombrement hors tout: (Longueur 4,190 m
(Largeur 2,350 m
(Hauteur 2,400 m

Caractéristiques du châssis :

Châssis droit en tôle d'acier pliée,
Flèche d'attelage équilibrée à rabattement automatique,
Fourche d'accrochage automatique,
Essieu arrière monté sur pneus jumelés de 36 x 8,
Jantes auxiliaires à boudin sur les roues arrière,
Freins autoserreurs Bendix à commande directe,
Roues auxiliaires avant à boudin, relevables et montées
sur ressort de suspension.

Caractéristiques de la citerne :

Citerne elliptique en tôle d'acier Martin de 5 mm d'épais-
seur, émaillée intérieurement à la Brauthite et comportant:
- 2 brise-lames intérieurs,
- 1 trou d'homme à fermeture rapide,
- 1 clapet de vidange de 60 x 70 à l'arrière avec commande
de la partie supérieure sous capot plombable,
- 1 tuyauterie de vidange étamée, terminée par un robinet
vanne à raccord symétrique de 65 mm avec bouchon et
chaînette.

Projet

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

Marché pour la fourniture de
50 semi-remorques "SERNOCODER"

Entre les soussignés :

- la Société Nationale des Chemins de fer français, dont le siège est à PARIS, 88, rue Saint-Lazare (9ème),

d'une part,

- les Etablissements CODER dont le siège est à SAINT-MARCEL-MARSEILLE et faisant élection de domicile à la Société Parisienne du Matériel CODER, 32, rue de Mantes à COLOMBES (Seine),

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Les Etablissements CODER ci-après dénommés "le constructeur" s'engagent à fournir à la Société Nationale des Chemins de fer français, ci-après dénommée "la S.N.C.F." qui accepte :

CINQUANTE (50) semi-remorques "SERNOCODER", dont :

- Vingt-cinq (25) semi-remorques fourgons de 8 tonnes de charge utile;
- Vingt-cinq (25) semi-remorques citernes de 8 000 litres de capacité, à deux compartiments égaux.

Le présent marché comprend la fourniture de vingt (20) timons d'attelages et de vingt (20) attelages automatiques, destinés à assurer la liaison entre les dites remorques et les véhicules tracteurs.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Ce matériel sera construit dans les Ateliers du constructeur situés à SAINT-MARCEL-MARSEILLE.

Il sera conforme aux indications :

- de la notice descriptive ci-annexée;

....

- de la collection des dessins et nomenclatures que le constructeur a soumis à la S.N.C.F. et dont il devra remettre un exemplaire à cette dernière dans un délai de trois mois à partir de la date de notification du marché.

Le matériel sera construit, présenté en réception, livré et payé dans les conditions stipulées par les documents ci-après (1) tels qu'ils sont en vigueur à la date du 1er Avril 1941.

- Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de fournitures de la S.N.C.F.,
- Spécifications techniques et caniers des charges de la S.N.C.F.,
- Normes N.C.F.,
- Normes du B.N.A.,
- Normes homologuées par le Comité Supérieur de Normalisation,
- Code de la Route.

Si des conditions particulières prescrites pour la présente fourniture sont en contradiction avec des prescriptions des documents énumérés ci-dessus, les conditions particulières feront foi.

LIVRAISONS

Le matériel, complet et prêt à être mis en service sera livré au départ de l'usine du constructeur de SAINT-MARCEL-MARSTILL (Bouches-du-Rhône) embranchement particulier, gare de SAINT-MARCEL dans les délais suivants :

- Une (1) semi-remorque fourgon et une (1) semi-remorque citerne dans le courant du quatrième mois suivant le mois de la date de notification de la commande;
- quatre (4) semi-remorques fourgons et quatre (4) semi-remorques citernes dans le courant du sixième mois suivant le mois de la date de notification;
- Dix (10) semi-remorques fourgons et dix (10) semi-remorques citernes dans le courant du septième mois suivant le mois de la date de notification;
- Dix (10) semi-remorques fourgons et dix (10) semi-remorques citernes dans le courant du huitième mois suivant le mois de la date de notification.

....

(1) sous réserve que les mots "le réseau, les Grands Réseaux français, l'O.C.F.M., l'Office", seront remplacés partout où ils figurent par "la S.N.C.F."

Les dates de livraison du matériel sont celles de sa livraison au départ de l'usine du constructeur.

CONDITIONS DE RÉCEPTION

I - Réception provisoire.

- a)- avant sa sortie des Ateliers, chaque unité de matériel, complète et prête à être mise en service fera, de la part du représentant de la S.N.C.F., l'objet d'un examen détaillé destiné à vérifier qu'elle est conforme aux indications des documents définissant la fourniture. Toute divergence constatée par rapport à ces derniers pourra donner lieu à une demande de modification aux frais du constructeur.
- b)- La citerne de chaque semi-remorque citerne sera soumise à une épreuve à la pression hydraulique de 1 Hpz pendant tout le temps nécessaire à la vérification de l'étanchéité de la citerne; dans le cas où la citerne serait construite par soudure, cet essai sera effectué en martelant les lignes d'assemblage.

Toutefois, la production d'un certificat d'épreuve de la citerne à la pression de 1 Hpz par un agent du Service des Mines dispensera le constructeur de toute épreuve similaire en présence du représentant de la S.N.C.F.

- c)- La fourniture sera divisée en lots (ou fractions de lot) de quinze unités du même type, dans chacun desquels une semi-remorque sera choisie par le représentant de la S.N.C.F. pour être soumise aux essais ci-après définis et ayant pour objet de vérifier, en service, la bonne tenue et le fonctionnement satisfaisant du matériel; les essais prévus porteront donc sur :

- deux semi-remorques-fourgons
- deux semi-remorques-citernes.

Ces essais seront les suivants :

- Essai sur route, sur un parcours minimum de vingt kilomètres au cours duquel il sera notamment procédé à plusieurs vérifications de l'efficacité du système de freinage.
 - Essai de chargement et d'amarrage sur wagon.
- Pour l'exécution des essais, les semi-remorques seront chargées à la limite prévue dans la notice descriptive.

Les essais seront effectués par les soins, aux frais et sous la responsabilité du constructeur; celui-ci devra notamment assurer la fourniture du tracteur nécessaire aux essais sur route. Les wagons nécessaires aux essais de chargement et d'amarrage seront mis gratuitement à sa disposition par la S.N.C.F. dans une gare choisie par cette dernière.

....

Le représentant de la S.N.C.F. sera juge des résultats obtenus.

Si l'essai est jugé par lui satisfaisant, la réception provisoire sera prononcée pour le lot de véhicules correspondant, sous réserve que chacune des unités qui le composent ait satisfait, au préalable, aux conditions prévues en a) ainsi, pour les semi-remorques-citernes, qu'à l'essai prévu en b).

Si l'essai révèle une défectuosité, le véhicule essayé sera mis au point et soumis à un nouvel essai; de plus, si la défectuosité constatée est de nature à intéresser tous les véhicules du même type, ceux-ci devront donner lieu à la même mise au point.

II - Réception définitive

La réception définitive sera prononcée pour chaque unité de matériel à l'expiration du délai de garantie défini ci-après à l'article "Garantie" si le véhicule considéré n'a donné lieu, au cours de ce délai, à aucun incident dont la responsabilité incomberait au constructeur. Dans le cas contraire, le délai de garantie serait prolongé et la réception définitive ajournée d'un intervalle de temps égal à la durée de l'immobilisation du véhicule.

PRIX

Les prix unitaires de base du matériel livré par le constructeur comme il est dit ci-dessus sont les suivants :

- Semi-remorque-fourgon
CENT DIX MILLE CENT CINQUANTE francs (110.150 f.)
soit, pour les 25 unités de ce type :
DEUX MILLIONS SEPT CENT CINQUANTE-TROIS MILLE SEPT CENT CINQUANTE francs (2.753.750 f.)
- Semi-remorque-citerne (1) à deux compartiments égaux
CENT QUINZE MILLE DEUX CENTS francs (115.200 f.)
soit, pour les 25 unités de ce type :
DEUX MILLIONS HUIT CENT QUATRE-VINGT MILLE francs (2.880.000 f.).

.....

(1) Dans le cas où il serait décidé ultérieurement qu'un certain nombre de citernes ne comporteront qu'un seul compartiment, la réduction à faire subir de ce fait au prix unitaire des semi-remorques-citernes serait de SIX MILLE CINQ CENTS Francs (6.500 f.)

- Timon d'attelage pour semi-remorque :
DEUX MILLE NEUF CENT QUATRE-VINGT-QUINZE francs (2 995 f)

soit, pour les 40 unités de ce type :
CINQUANTE-NEUF MILLE NEUF CENTS francs (59 960 f)

- Attelage automatique "CODER" type III-F monté sur tracteur :
CINQ MILLE QUATRE CENT TRENTE francs (5 430 f)
soit, pour les 20 unités de ce type :
CENT HUIT MILLE SIX CENTS francs (108 600 f)

Montant total de base de la fourniture :

CINQ MILLIONS HUIT CENT DEUX MILLE DEUX CENT CINQUANTE francs (5 802 250 f) .

REVISION DE PRIX

Les prix unitaires de base seront éventuellement révisés dans les conditions ci-après :

I - Prix des pneumatiques

Les prix des pneumatiques, relevés sur le tarif en vigueur au mois de Décembre 1940 (tarif des gros) des Etablissements PUISTUX, BOULANGER et Cie (Ancienne Société MICHELIN) à CLERMONT-FERRAND entrent dans les prix unitaires de base figurés ci-dessus pour la somme de SEPT MILLE CINQ CENT SOIXANTE-DIX-HUIT francs QUARANTE-CINQ centimes (7 578,45) (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises).

En cas de variation du tarif des pneumatiques survenue avant la livraison de ces pièces ou applicable aux pneumatiques déjà livrés, la somme ci-dessus sera modifiée en conséquence.

II - Prix des semi-remorques sans pneumatiques

§ 1 - Décomposition des prix unitaires de base.

1° - Semi-remorques-fourgons

Déduction faite du prix des pneumatiques, le prix unitaire de base se décompose comme il suit :

.....

A - Main-d'oeuvre

Montant de la fraction (43 %) basée sur le coût de la main-d'oeuvre, y compris les charges annexes des salaires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 44.105,8

Montant assimilé :

- a)- à concurrence de 23,5 %, à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux horaire de référence de 8,81 f. majoré de 22 % pour charges annexes des salaires 24.104,3
- b)- à concurrence de 19,5 %, à des salaires de manoeuvres spécialisés au taux horaire de référence de 7 f.28 majoré de 22 % pour charges annexes des salaires 20.001,5

B - Matières

Montant de la fraction (30,5 %) basée sur la valeur des matières de référence, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 31.284,3

dont :

Tôles au cours de 2656 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 20.514,3

Blooms au cours de 1556 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 3.590

Fonte hématisée au cours de 1250 f. les 1000 kg (taxe sur les transactions de 1 % comprise), à concurrence de 5.128,6

Cuivre au cours de 1558 f. les 100 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 2.051,4

A reporter 75.390,1

.....

Report : 75 390,1

C)- Frais de transport.

Montant de la fraction (1,5 %) représentant les frais de transport, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 1 538,6

D)- Part mixte.

Montant de la part mixte (10 %) représentant les dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 10 257,15

E)- Part complémentaire.

Montant de la part complémentaire (15 %) indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 15 385,7

Total : 102 571,55

2°)- Semi-remorques-citernes à deux compartiments égaux -
Déduction faite du prix des pneumatiques, le prix unitaire de base se décompose comme il suit :

A - main-d'oeuvre :

Montant de la fraction (39,5 %) basée sur le coût de la main-d'oeuvre, y compris les charges annexes des salaires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 42 510,5

Montant assimilé à :

a)- à concurrence de 21,5 % à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux horaire de référence de 8 f, 81 majoré de 22 % pour charges annexes des salaires. 23 138,4

b)- à concurrence de 18 % à des salaires de manoeuvres spécialisés au taux horaire de référence de 7 f, 28 majoré de 22 % pour charges annexes des salaires. 19 371,9

à reporter : 42 510,5

....

3°- TITON D'ATTILAGE POUR SEMI-ROULETS "SERI-CODER"

A - Main-d'oeuvre :	
Montant de la fraction (55 %) basée sur le coût de la main-d'oeuvre y compris les charges annexes des sa- laires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions	1 647,25
Montant assimilé :	
a)-à concurrence de 30 %, à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux ho- raire de référence de F : 8,81 majoré de 22 % pour charges annexes des salaires	898,50
b)- à concurrence de 25 %, à des salai- res de manoeuvres spécialisés au taux horaire de référence de F : 7,28 majoré de 22 % pour char- ges annexes des salaires	748,75
B - Matières :	
Montant de la fraction (18,5 %) basée sur la valeur des matières de ré- férence, y compris le montant corres- pondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions	554
dont :	
Tôles au cours de 2 656 fr. les 1000 kg taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 18,5 %	554
C - Frais de transport :	
Montant de la fraction (1,50%) représentant les frais de transport, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions	45
D - Part mixte :	
Montant de la part mixte (10%) représentant des dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le mon- tant correspondant de la taxe à la pro- duction et de la taxe sur les transac- tions	299,5
à reporter:	
	2 545,75

Report :		42.510,5	
B - Matières			
Montant de la fraction (34 %) basée sur la valeur des matières de ré- férence, y compris le montant corres- pondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		36.591,3	
dont :			
Tôles au cours de 2656 f. les 100 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % compri- ses), à concurrence de	24.753		
Blooms au cours de 1556 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % compri- ses), à concurrence de	4.305		
Fonte hématite au cours de 1250 f. les 1000 kg (taxe sur les tran- sactions de 1 % comprise), à concurren- ce de	5.381		
Cuivre au cours de 1558 f. les 100 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % com- prises), à concurrence de	2.152,3		
C - Frais de transport			
Montant de la fraction (1,5 %) représentant les frais de trans- port, y compris le montant correspon- dant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		1.614,3	
D - Part mixte			
Montant de la part mixte (10 %) représentant des dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		10.762,15	
E - Part complémentaire			
Montant de la part complémentaire (15 %) indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		16.143,3	
Total		107 621,55	

Report :		2.545,75	
E - PART COMPLEMENTAIRE			
Montant de la part complémentaire (15 %) indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		449,25	
Total		2.995,00	
4°- ATTELAGE AUTOMATIQUE "CODER" type III-F monté sur tracteur			
A - Main-d'oeuvre :			
Montant de la fraction (57 %) basée sur le coût de la main-d'oeuvre y compris les charges annexes des salaires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		3.095	
Montant assimilé :			
a)- à concurrence de 31,20 %, à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux horaire de référence de F. : 8,81, majoré de 22 % pour charges annexes des salaires			1.694
b)- à concurrence de 25,80 %, à des salaires de manoeuvres spécialisés au taux horaire de référence de 7 f.28, majoré de 22 % pour charges annexes des salaires			1.401
B - Matières :			
Montant de la fraction (16,5 %) basée sur la valeur des matières de référence, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		896	
dont :			
Tôles au cours de 2.656 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 11,5 %			624,5
A reporter		3.991,-	

.....

Report	3.991,-	
Fonte hématite au cours de 1250 f. les 1000 kg (taxe sur les transactions de 1 % comprise) à concurrence de 5 %		271,5
C - Frais de transport		
Montant de la fraction (1,5 %) représentant les frais de transport, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		81,5
D - Part mixte		
Montant de la part mixte (10 %) représentant des dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions	543	
E- Part complémentaire		
Montant de la part complémentaire (15 %) indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions	814,5	
Total	5.430,-	

§ 2 - Conditions de révision.

A - Variation de la fraction basée sur le coût de la main-d'oeuvre :

a)- Documents de référence

- Salaires :

Pour les ouvriers qualifiés et les manoeuvres spécialisés § 1 - 1° - 2° - 3° - et 4° A, a) et b), on se référera aux salaires horaires moyens au temps constatés mensuellement par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région marseillaise, respectivement pour ces catégories de personnel.

.....

- Charges patronales annexes des salaires :

On se référera à la somme des pourcentages constatés mensuellement par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région marseillaise et représentant l'incidence des charges patronales annexes des salaires pour le même mois.

b) - Valeurs initiales

Les valeurs initiales des salaires et le pourcentage représentant le total des charges annexes qui figurent aux tableaux du § 1 - 1° - 2° - 3° et 4° A, a) et b) sont ceux qui ont été constatés par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région marseillaise pour le mois de Mars 1941.

c) - Valeurs de comparaison

Pour les unités de matériel dont la livraison a été contractuellement prévue au cours d'un même mois, on calculera, tant pour les ajusteurs que pour les manoeuvres, la moyenne des salaires horaires moyens de chaque mois, majorés des charges annexes, pendant la période de trois (3) mois précédant le mois de la livraison contractuelle.

Toutefois, pour les deux premières unités livrées, cette période sera ramenée aux deux (2) mois précédant le mois de la livraison contractuelle.

Pour chacune des deux fractions indiquées au § 1 - 1° - 2° - 3° et 4° A, a) et b), la valeur de comparaison des salaires sera la moyenne ainsi obtenue.

d) - Calcul de la variation

Pour chacune des deux fractions de la part basée sur le coût de la main-d'oeuvre, cette valeur de comparaison sera rapportée à la valeur initiale correspondante et on admettra que cette fraction aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

B - Variation de la fraction basée sur la valeur des matières de référence.

a) - Documents de référence

Les cours des produits sidérurgiques de référence seront relevés dans les arrêtés ministériels de fixation des prix publiés par le Journal Officiel, sous les rubriques ci-après :

- pour les tôles :

Tôles moyennes, base Thomas.

....

- pour les blooms :

Blooms relaminage, base Thomas.

- pour la fonte :

Fonte hématite d'affinage.

Le cours du cuivre sera relevé dans le Journal Officiel sous la rubrique :

Prix courant légal aux 100 kg des métaux bruts en lingots à PARIS - cuivre électrolytique en barres.

b) - Valeurs initiales

Les cours figurant au § 1, 1° - 2° - 3° et 4° - B sont ceux qui ont été fixés par l'arrêté du 1^{er} Décembre 1940 (Journal Officiel du 6 Décembre 1940) pour les tôles, les blooms et la fonte; pour le cuivre, le cours est celui qui a été publié par le Journal Officiel du 13 Décembre 1940.

Ces cours constituent, après déduction de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions, s'il y a lieu, les valeurs initiales des matières de référence.

c) - Valeurs de comparaison

On supposera la commande décomposée en quatre (4) tranches portant respectivement sur 2, 8, 20 et 20 unités de matériel commandées et pour chacune desquelles la révision de la part matières sera effectuée distinctement.

Pour la première de ces tranches, on établira d'après les documents ci-dessus indiqués, les valeurs de comparaison, en calculant le cours moyen, toutes taxes déduites, de chacune des matières pendant les 2^{ème} et 3^{ème} mois suivant le mois de la date de notification.

Pour la deuxième tranche, on établira, d'après les mêmes documents, les valeurs de comparaison, en calculant le cours moyen, toutes taxes déduites, de chacune des matières pendant les 2^{ème} et 3^{ème} mois suivant le mois de la date de notification.

La période de comparaison adoptée pour chacune des tranches suivantes sera également de deux mois; elle sera postérieure à celle qui vient d'être définie pour la deuxième tranche, d'un intervalle de temps égal à celui qui sépare la date de livraison contractuelle de la première unité de la deuxième tranche et celle de la première unité de la tranche considérée.

d) - Calcul de la variation

On rapportera les valeurs de comparaison ci-dessus aux valeurs initiales correspondantes et on admettra que la fraction du prix unitaire basée sur chacune des matières de référence aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

....

Il sera tenu compte, le cas échéant, des mesures spéciales (rétroactivités, péréquations, compensations, etc...) qui rompraient la relativité des prix effectifs par rapport aux cours des mercuriales.

C)- Variation du montant des frais de transport

a) - Valeur initiale

La valeur initiale de référence pour la variation des frais de transport est le prix relevé au chapitre Ier du tarif P.V. 14 pour les transports par wagons chargés de 10 T. à 250 Km d'aciars ou fers profilés, en date du 1er mars 1941.

b)- Valeur de comparaison

La valeur de comparaison sera la moyenne des prix correspondants du même tarif pour les mois compris entre le début du mois suivant le mois de la date de notification et la fin du mois précédant le mois de la livraison contractuelle de la première unité.

c)- Calcul de la variation

On admettra que la fraction du prix unitaire représentant les frais de transport aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

D)- Variation du montant de la part mixte

Le calcul de la variation de la fraction basée sur le coût de la main-d'oeuvre fera ressortir un taux relatif de variation de cette fraction.

De même, le calcul de la variation de la fraction basée sur la valeur des matières de référence fera ressortir un taux de variation de cette fraction.

On formera la moyenne arithmétique de ces taux relatifs et on en retiendra les trois quarts pour calculer la variation du montant de la part mixte, dont la variation relative ressortira ainsi à 75 % de la variation relative moyenne des deux fractions précitées.

E)- Calcul du prix applicable au règlement définitif du marché.

On totalisera algébriquement les montants :

1°- de la variation du prix des pneumatiques (I)

2°- de la variation des fractions du prix unitaire sans pneumatiques, basées sur chacun des salaires de référence (II, § 2 - A).

.....

3°- de la variation des fractions du prix unitaire sans pneumatiques, basées sur chacune des matières de référence (II - § 2-B).

4°- de la variation de la fraction du prix unitaire, sans pneumatiques, basée sur les frais de transport (II - § 2-C).

5°- de la variation du montant de la part mixte du prix unitaire sans pneumatiques (II - § 2 - D).

Le total ainsi obtenu représentera la somme à ajouter au prix initial du marché ou à en retrancher pour obtenir le prix final du règlement dans l'hypothèse où ne seront survenues depuis le 1er Mars 1941 jusqu'à la fin des délais contractuels, aucune modification du taux ou des conditions d'application de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions, ni aucune création de taxes nouvelles assimilables aux précédentes, c'est-à-dire de taxes d'état applicables directement au montant de la fourniture.

Dans l'hypothèse contraire, la totalité des dépenses supplémentaires ou des dégrèvements devant résulter de telles modifications ou créations seront à la charge ou au bénéfice de la S.N.C.F. et le prix final du règlement, tel qu'il vient d'être ci-dessus défini, sera modifié en conséquence.

Il est toutefois contenu qu'en cas de modification du taux de la taxe sur les transactions, l'incidence globale de cette taxe sur le prix du marché, cette taxe déduite, sera considérée, dans le cas où elle produit son effet pendant toute la période d'exécution du marché, comme égale à son taux nominal multiplié par 1,9.

F - Modifications éventuelles des conditions de révision.

En raison des circonstances actuelles, il pourrait survenir, au cours de l'exécution du marché, des événements dont les répercussions ne seraient manifestement pas traduites par les conditions de révision ci-dessus fixées.

Dans ce cas et à titre exceptionnel, si la S.N.C.F. ou le constructeur estimaient que le prix résultant de l'application des dites conditions s'écarterait, en plus ou en moins, de plus de 1/15 du prix initial modifié par les variations obligatoirement subies par ses divers éléments, les dites conditions de révision seraient modifiées d'un commun accord entre la S.N.C.F. et le constructeur, à la demande de l'une des parties qui aurait à justifier sa demande.

A défaut d'accord, l'exécution du marché serait arrêtée. La S.N.C.F. prendrait possession du matériel en cours de fabrication et des approvisionnements constitués et se

.....

substituerait au constructeur à l'égard des sous-traitants. Elle rembourserait au constructeur, sur justifications, la totalité des dépenses, frais généraux compris, effectuées par celui-ci pour l'exécution du marché.

En cas de contestation sur le montant de ce remboursement, le litige serait soumis à un arbitrage.

A cet effet, la partie la plus diligente notifierait par lettre recommandée à l'autre partie le nom de l'arbitre de son choix. Dans le délai de dix jours de cette notification, l'autre partie devrait désigner son propre arbitre.

A défaut par l'une des parties de faire connaître son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre serait nommé d'office par le Président du Tribunal Civil de la Seine à la requête de l'autre partie.

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éliraient un troisième arbitre qui ne serait pas obligé de se conformer à l'avis de l'un des deux autres.

Si les arbitres ne pouvaient s'entendre sur la nomination d'un troisième arbitre, celui-ci serait désigné par ordonnance du Président du Tribunal Civil de la Seine statuant comme ci-dessus.

Les arbitres devraient rendre leur sentence dans les trois mois de leur nomination ou, le cas échéant, de l'ordonnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le troisième arbitre.

Les arbitres devraient se conformer aux délais et formes ordinaires de la procédure et statuer suivant les règles du droit, les parties n'entendant pas les constituer amiables compositeurs. Les arbitres prononceraient en premier ressort seulement.

En cas de décès, de déport ou d'empêchement d'un des arbitres, il serait pourvu à son remplacement dans le délai de quinze jours.

CONDITIONS de PAIEMENT

Les paiements seront effectués, par unité de matériel, dans les conditions suivantes :

- 25 % du prix contractuel après constatation chez le constructeur de l'approvisionnement des tôles, profilés, larges-plats et pièces embouties;

.....

- 25 % du prix contractuel après constatation chez le constructeur de l'approvisionnement des aciers moulés, principales ferrures, aciers spéciaux, ressorts, pièces de frein, tubes;

- 25 % du prix contractuel après constatation chez le constructeur de l'approvisionnement des roues et pneumatiques;

- 20 % du prix contractuel dans le courant du mois qui suivra la réception provisoire;

- 5 % du prix contractuel dans le courant du mois qui suivra la réception définitive.

Le paiement du dernier terme pourra être effectué en même temps et dans les mêmes conditions que celui du terme précédent, contre remise par le constructeur d'un engagement de caution, comme il est dit ci-après.

Sur demande du constructeur, il pourra être admis, dans chaque lot d'approvisionnements donnant droit au paiement d'un terme, une compensation en valeur entre les pièces et matières approvisionnées au cas où celles-ci ne constitueraient pas de garnitures complètes.

Les paiements stipulés ci-dessus seront effectués par la S.N.C.F. sous forme d'acceptation de traites de même montant à trois mois d'échéance (1).

Sous réserve de présentation des traites l'avant-dernier jour ouvrable précédant la date d'exigibilité des paiements, la S.N.C.F. les remettra au constructeur à cette dernière date, revêtues de son acceptation. Les frais de timbres et les frais d'agio resteront à la charge du constructeur.

Pour garantir à la S.N.C.F. le remboursement des créances qu'elle pourrait avoir sur le constructeur en vertu des clauses de garantie, le constructeur remettra à la S.N.C.F. un engagement de caution personnelle et solidaire, émanant d'une banque agréée par la S.N.C.F. garantissant à cette dernière le remboursement des dites créances à concurrence du montant du terme de garantie et dont la mainlevée sera donnée après signature du procès-verbal de réception définitive.

Il est précisé, en outre, que tous les paiements seront, s'il y a lieu, arrondis au franc inférieur.

REVISION PROVISOIRE EVENTUELLE DES PRIX POUR L'GLIEMENT DES TERMES DE PAIEMENTS

Lors du règlement de chacun des termes de paiements

.....

(1) La Région de l'IST est chargée de pourvoir à l'ordonnement des paiements.

prévus à l'article "Conditions de paiement", il pourra être procédé, sur la demande du constructeur ou de la S.N.C.F., à une révision provisoire du prix unitaire initial.

Cette révision sera faite conformément sur modalités et conditions du § 2 "Conditions de révision" de l'article "Révision de prix" en admettant que les salaires resteront invariables à partir de la date à laquelle la révision provisoire sera effectuée jusqu'à la fin des délais contractuels.

Une telle révision provisoire ne sera effectuée que si la variation du prix initial représente au moins 5 % de ce prix.

On retiendra 80 % de l'évaluation de la variation du prix unitaire initial pour l'ajouter algébriquement à ce prix.

Le montant du règlement d'un terme de paiement, compte tenu de la révision provisoire ainsi effectuée, sera égal à la différence entre :

- le produit du prix révisé comme il est indiqué ci-dessus par la somme des pourcentages du terme considéré et des termes précédents;
- et le montant total des paiements précédemment effectués.

RETARDS D'APPROVISIONNEMENT OU D'EXECUTION

Tout retard notable dans l'approvisionnement des matières ou dans la construction sera signalé par le constructeur à la S.N.C.F. et fera l'objet d'un examen justificatif et contradictoire des répercussions que ce retard pourra entraîner légitimement, dans le coût et la durée de la construction; à la suite de cet examen, un simple échange de lettres entre la S.N.C.F. et le constructeur fixera, s'il y a lieu, de nouveaux délais contractuels pour la livraison ou pour l'application des conditions de révision.

PENALITES

Par dérogation aux dispositions de l'article 25 au Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de fournitures, le taux des pénalités pour retard est fixé à 0,5 0/00 de la valeur de la fourniture retardée pour chaque semaine de retard pendant les vingt premières semaines et 1 0/00 pour les semaines suivantes.

GARANTIES

Le constructeur garantit le matériel faisant l'objet du présent marché contre tous vices de matières ou défauts de construction, pendant un délai de six (6) mois à dater de la livraison dans ses Usines.

.....

Dans le cas où le dispositif de freinage, prévu par la notice descriptive ci-annexée, ne donnerait pas satisfaction à la S.N.C.F. au cours du dit délai de garantie de six mois, le constructeur s'engage à remplacer, sur simple demande de la S.N.C.F., le dispositif précité par un autre dispositif ayant reçu l'agrément de cette dernière. Cette modification ne pourra donner lieu à aucune demande d'indemnité de la part du constructeur, étant entendu que les semi-remorques à modifier seraient mises à sa disposition en gare de Saint-Marcel-Marseille.

La garantie du constructeur ne s'étend pas aux accidents provenant d'un manque de soin, d'un oubli ou d'une surcharge même passagère.

Elle est de convention expresse, même en cas d'accident de personne ou de choses ayant pu résulter de vices ou défauts de construction, strictement limités au remplacement gratuit, dans ses usines, de la pièce reconnue défectueuse, à l'exclusion formelle de tous autres dommages-intérêts pour quelque cause que ce soit.

Ce remplacement ne donnera lieu à aucune indemnité ni participation de la part du constructeur dans la main-d'oeuvre nécessaire pour le démontage et le remontage. La pièce changée sera adressée au client en port dû.

La garantie ou responsabilité du constructeur ne pourra être mise en cause pour le matériel de sa marque qui aura subi des modifications, transformations ou réparations en dehors de ses usines.

Le constructeur ne prend aucune responsabilité pour les articles tels que les pneumatiques qui ne sont pas manufacturés dans ses usines, tout recours concernant les dits articles devant être adressé directement à leurs fabricants.

Le délai de garantie sera prolongé d'une durée égale à celle de l'immobilisation subie par le matériel du fait, soit du remplacement d'une pièce reconnue défectueuse, soit de la modification du dispositif de freinage.

Le constructeur accepte que les entreprises de transport auxquelles la S.N.C.F. se propose de vendre le matériel faisant l'objet du présent marché, lui soient subrogées de plein droit pour tout recours en garantie qu'elles auraient à exercer.

NAVISSMENT

Pour l'application éventuelle du décret-loi du 30 Octobre 1935, modifié par les décrets du 25 Août 1937 et du 2 mai 1939, il est précisé que le comptable chargé du paiement est la S.N.C.F.

.....

Le fonctionnaire compétent pour fournir les renseignements envisagés à l'article 6 du décret du 30 octobre 1935 est M. le Directeur du Service Central du Matériel.

POLICE D'ASSURANCE INCENDIE

Le constructeur fera insérer le texte suivant dans ses polices d'assurance incendie.

"La Société assurée déclare qu'il se trouve ou peut se trouver dans ses ateliers du matériel, des objets bruts ou manufacturés, des matières et vieilles matières appartenant à la S.N.C.F.

En conséquence, il est spécifié que l'assurance est faite tant pour le compte de la Société assurée que pour celui de la S.N.C.F. à laquelle seront dévolues et payées directement les indemnités qui pourront lui être dues pour les dommages subis par les dits matériel, objets et matières.

Il est convenu, en outre, que la garantie de la police est affectée, par priorité, à concurrence de la somme de au règlement des indemnités dues à la S.N.C.F.

La Compagnie d'assurances renonce à tout recours contre la S.N.C.F. et contre ses agents".

La S.N.C.F. se réserve d'agréer des dispositions équivalentes qui pourraient lui être proposées par le constructeur et qu'elle estimerait de nature à présenter les mêmes garanties.

FRAIS DE MARCHÉ

Les frais de timbre du présent marché sont à la charge du constructeur.

Fait à PARIS, le

Annexé au
Marché N°

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

NOTICE DESCRIPTIVE des semi-remorques "SEREMCODER"

I - DISPOSITIONS COMMUNES AUX DEUX TYPES DE SEMI-REMORQUES

CHASSIS

Le châssis est constitué par des pièces en tôle emboutie assemblées par soudure électrique par points et à l'arc. Ces pièces comprennent deux longerons extérieurs en forme de U caissonnés à leur partie avant et réunis entre eux par deux traverses de tête et deux traverses intermédiaires. Deux montants verticaux prolongent les longerons à leurs extrémités avant. Ces deux montants sont également entretoisés par deux traverses horizontales. Le châssis est complété par deux semelles soudées sous l'aile inférieure des longerons. Ces semelles sont garnies de crampons.

SUSPENSION

La suspension est assurée par roues indépendantes. Les roues tournent autour de deux fusées orientables qui prennent appui sur deux fléaux latéraux. Ces fléaux, dont la partie avant rigide peut osciller autour d'un arbre creux, sont prolongés à l'arrière par des demi-ressorts dont l'extrémité est attachée au dispositif d'escamotage. Les centres de roues tournent sur des roulements à galets coniques.

MÉCANISME D'ESCAMOTAGE

Le dispositif d'escamotage est formé par un mécanisme actionné hydrauliquement. Il comprend pour chaque roue : deux chaînes attachées à l'extrémité du ressort de suspension. Ces chaînes s'appuient sur un galet de renvoi et sont mouflées.

Les chaînes peuvent être tendues par l'action d'un vérin hydraulique. La tension des chaînes provoque le soulèvement de la remorque. Une seule pompe permet d'injecter l'huile sous pression dans les deux vérins à la fois.

Un dispositif permet de purger les vérins et d'abaisser la remorque.

....

DISPOSITIF DE SECOURS

Afin d'éviter aux chaînes de suspension un travail constant pendant la marche sur route, un mécanisme à encliquetage élimine complètement le dispositif hydraulique et les chaînes, en dehors des manoeuvres.

ORGANES DE DIRECTION

La direction du véhicule est rendue possible pendant la mise sur wagons par l'orientation des roues. L'orientation est obtenue par une vis sans fin disposée transversalement à l'intérieur de l'arbre creux déjà mentionné. Cette vis sans fin est actionnée par deux couples coniques et deux manivelles. La vis sans fin entraîne elle-même une noix et deux bielles dont l'une qui sert d'accouplement, aboutit aux leviers clavetés sur les fusées directrices.

Un encliquetage maintient les roues parallèlement au châssis en dehors des manoeuvres.

ROUES AUXILIAIRES

Les roues auxiliaires sont au nombre de deux. Elles sont disposées de part et d'autre du châssis. Elles sont commandées hydrauliquement par la même pompe.

Elles sont orientables séparément par deux leviers et peuvent être maintenus dans la position choisie par une clavette.

BOITIER DE TIMON

Le boîtier de timon est disposé entre les deux montants du châssis. Il est articulé à l'arrière sur un axe qui traverse à la fois les deux montants et le boîtier et s'appuie à l'avant sur un empilage de rondelles Belleville. Une broche permet de maintenir à l'intérieur du boîtier le timon amovible.

CROCHETS D'AMARRAGE

Quatre crochets disposés aux quatre angles du châssis peuvent recevoir les tendeurs d'amarrage. Ces crochets agissent à l'intérieur de boîtiers en acier coulé et s'appuient sur un empilage de rondelles Belleville.

FREINAGE

Le freinage est obtenu par des freins à mâchoires agissant à l'intérieur des tambours.

Les mâchoires sont actionnées par un cylindre à dépression monté sur le tracteur.

Ce dispositif est complété par une commande à main.

....

EQUIPEMENT CODE

Tous les véhicules carrossés comportent l'équipement code réglementaire, c'est-à-dire : plaque de police, feux de position, lanterne arrière, stop, triangle jaune et flèches de direction.

II - DISPOSITIONS SPECIALES AUX SEMI-REMORQUES-FOURGONS

PLATEAU

Le plateau est composé, indépendamment des traverses de tête, de 14 consoles en tôle emboutie réunies latéralement par une bordure également en tôle.

Le plancher est formé de planches de 30 m/m en sapin disposées transversalement et fixées au châssis par des boulons. Deux coffres en tôle d'acier recouvrent entièrement les roues. Ces coffres sont formés latéralement par des garde-boue postiches.

FOURGON

La caisse qui est montée sur le plateau se compose d'une armature tubulaire entièrement métallique sur laquelle est fixé par soudure électrique par points le panneautage en tôle nervurée.

La caisse est complétée par un pavillon lui-même composé d'une armature tubulaire métallique recouverte de tôles soudées électriquement par points.

Chaque fourgon comporte deux portes latérales et une porte arrière. Chaque porte est formée par deux vantaux verticaux et par un hayon horizontal. Le dispositif de fermeture adopté est le même que celui admis pour les containers. Les portes peuvent être plombées et cadénassées.

III - DISPOSITIONS SPECIALES AUX SEMI-REMORQUES-CITERNES

Dans ce cas, le plateau et le fourgon sont remplacés par un réservoir et ses accessoires.

....

RÉSERVOIR

Le réservoir est formé par deux fonds bombés elliptiques réunis par une virole. Les fonds sont emmanchés dans la virole et soudés à l'arc intérieurement et extérieurement. Les différentes parties de la virole sont soudées bord à bord électriquement. L'intérieur du réservoir est émaillé au four à moyenne température.

BRISSE-FLOTS

Chaque réservoir comporte des brisse-flots.

DÔME

Le dôme circulaire est maintenu en place par boulons. Il est fermé par une bonde à vis à filets ronds.

ORGANES DE VIDANGE

Un obturateur central, fixé sur une culotte en acier moulé solidaire du réservoir, permet d'isoler complètement les robinets de vidange.

Ces derniers, au nombre de deux, sont disposés de part et d'autre du berceau. Les robinets de vidange sont pourvus des dispositifs réglementaires de fermeture et sont protégés par des masques.

CAPOT DE PROTECTION

Un capot en tôle d'acier recouvre entièrement le dôme et le levier de commande de l'obturateur qui ne peuvent être manœuvrés qu'après l'ouverture de ce capot. Le capot de protection peut être plombé et cadenassé.

BERCEAUX

Le réservoir repose sur le châssis par l'intermédiaire d'un berceau métallique en trois éléments. Le berceau est boulonné sur le châssis et le réservoir est boulonné sur les berceaux.

PASSERELLE

L'ensemble est complété par deux passerelles latérales fixées sur les consoles du châssis.

IV - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES NUMÉRIQUES

- Longueur utile du châssis.....	6 m.
- Longueur totale du châssis.....	6 m.500
- Largeur du châssis.....	1 m.100
- Voie des roues.....	1 m.940
- Type de pneus.....	Michelin Métalic F.24 simples
	

- Dimensions des jantes.....	24 x 10
- Capacité du fourgon.....	30 m3
- Charge utile du fourgon.....	8 tonnes
- Surface du plancher.....	12 m2
- Longueur intérieure du fourgon.....	6 m
- Largeur intérieure du fourgon.....	2 m.360
- Hauteur intérieure du fourgon sous pavillon.....	2 m.449
- Capacité du réservoir.....	80 Hl
- Tare de la semi-remorque-fourgon.....	3,2 t
- d° citerne.....	3,5 t

25 juin 1941

2562

25 juin 1941

Questions diverses

a) Transports combinés rail-route

P.V.

M. LE PRESIDENT informe le Conseil que, par lettre du 20 juin 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a fait savoir qu'après avis du Conseil Général des Transports il approuvait la Convention intervenue entre la S.N.C.F. et la Société de Transports Automobiles du Nord (S.T.A.N.) en vue de l'organisation par cette entreprise de transports mixtes par rail et par route.

M. le Secrétaire d'Etat ajoute que, du point de vue technique, ilconvient de poursuivre les essais de transformation en exploitation mixte rail-route d'une partie de l'activité des entreprises routières. Ces essais devront être faits, non seulement avec des remorques U.F.R., mais également avec le système Seremcoder (ou, ultérieurement, tous autres dont l'utilisation paraîtrait devoir être expérimentée). Les contrats à intervenir avec les exploitants devront être établis en mettant autant que possible les deux systèmes sur la base de la stricte égalité.

Quant au nombre des remorques mises à la disposition des transporteurs pour ces essais, il devra être limité à 300. Aucune extension de ce nombre ne pourra être envisagée avant qu'ait été faite une étude comparative des résultats obtenus avec les divers types de remorques essayés.

Sténo p. 33

M. LE PRESIDENT - Je vous ai rendu compte, au cours de la dernière séance, de la correspondance échangée avec M. le Secrétaire d'Etat aux Communications au sujet de la convention intervenue entre la S.N.C.F. et la Société des Transports Automobiles du Nord (STAN), en vue de l'organisation, par cette entreprise, de transports mixtes par rail et par route.

A la date du 20 juin, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications nous a adressé la lettre suivante :

"Par lettre 846.031 R.D. 34/121 du 10 mars 1941, et par application
7128 10
" des dispositions de l'article 30 de l'Annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938, relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, vous avez soumis à mon approbation une convention intervenue entre la Société Nationale des Chemins de fer français et la Société des Transports Automobiles du Nord (S.T.A.N.) en vue de l'organisation par cette entreprise routière, de transports mixtes par rail et par route entre les villes de Paris, d'une part, Lille, Ponts et Marais, Rouen et Le Havre, Nancy, d'autre part.

"Vous m'avez demandé d'approuver également les suppressions et créations d'autorisations de transports publics prévues aux Annexes I et II de ladite Convention et nécessitées par l'organisation des nouveaux services.

"Aux termes de la convention, la Société Nationale des chemins de fer s'engage à vendre à crédit à la S.T.A.N. 40 semi-remorques du système U.F.R. et à lui fournir les wagons nécessaires à leur transport.

"En contre-partie de l'aide financière de la Société Nationale, la S.T.A.N. accepte d'abandonner 144 T. 5 de cartes de transports publics.

"J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'après avis du Conseil Général des Transports (Comité de Coordination des Transports par fer et par route) j'approuve la convention dont il s'agit et ses annexes.

"Vous trouverez ci-joint deux exemplaires de ces textes.

"J'ajoute que, du point de vue technique, il y a lieu de poursuivre les essais de transformation en exploitation mixte rail-route d'une partie de l'activité des entreprises routières.

"Ces essais devront être faits non seulement avec le système U.F.R. mais avec le système Seremcoder et les contrats à intervenir avec les exploitants devront être établis en mettant autant que possible les deux systèmes sur la base de la stricte égalité. Il devra en être de même des nouveaux systèmes dont l'essai paraîtrait devoir être utilement tenté. Le nombre des remorques mises à la disposition des transporteurs pour ces essais devra être limité à 300. Aucune extension de ce nombre ne pourra être envisagée avant qu'il ait été faite une étude comparative des résultats obtenus avec les différents types de remorques essayées, et dont les conclusions devront m'être soumises".

Ce sont les propositions mêmes que nous avons adressées qui se trouvent, par conséquent, ratifiées.

Projet

Marché N°
Notifié le

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

Marché pour la fourniture de :

DEUX CENT CINQUANTE semi-remorques
du type U.F.R.

Entre les soussignées :

- la Société Nationale des Chemins de Fer Français, dont le siège est à PARIS, 88, Rue Saint-Lazare (9°),

d'une part,

- la Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers (U.F.R.) dont le siège est à PARIS, 23, Rue de Madrid (8°),

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

La Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers, ci-après dénommée "le constructeur", s'engage à fournir à la Société Nationale des Chemins de Fer Français, ci-après dénommée "la S.N.C.F." qui accepte :

DEUX CENT CINQUANTE (250) semi-remorques de son type

dont :

Cent soixante-dix (170) semi-remorques fourgons métalliques à toit fixe de 6 tonnes de charge utile,

Trente-six (36) semi-remorques fourgons métalliques à toit ouvrant de 6 tonnes de charge utile,

Quarante-quatre (44) semi-remorques citernes pour le transport du vin, de 6.200 litres de capacité.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Ce matériel sera construit dans les Ateliers suivants:

.....

Ci des conditions particulières prescrites pour la présente fourniture sont en contradiction avec des prescriptions des documents énumérés ci-dessus, les conditions particulières feront foi.

LIVRAISONS

Le matériel, complet et prêt à être mis en service, sera livré au départ des Ateliers de construction dans les délais suivants :

Soixante-quinze (75) unités dans le courant du 5ème mois suivant le mois de la date de notification du marché;

Soixante-quinze (75) unités dans le courant du 6ème mois suivant le mois de la date de notification du marché;

Soixante-quinze (75) unités dans le courant du 7ème mois suivant le mois de la date de notification du marché;

Vingt-cinq (25) unités, dans le courant du 8ème mois suivant le mois de la date de notification du marché.

Les remorques des trois types commandés seront livrées dans l'ordre suivant :

- 44 semi-remorques citernes
- 170 semi-remorques fourgons à toit fixe
- 36 semi-remorques fourgons à toit ouvrant.

Les dates de livraison du matériel sont celles de sa livraison au départ des Ateliers de construction.

CONDITIONS DE RECEPTION

I - Réception provisoire.

a - Avant sa sortie des Ateliers, chaque unité de matériel, complète et prête à être mise en service fera, de la part du représentant de la S.N.C.F., l'objet d'un examen détaillé destiné à vérifier qu'elle est conforme aux indications des documents définissant la fourniture. Toute divergence constatée par rapport à ces derniers pourra donner lieu à une demande de modification aux frais du constructeur.

b - La citerne de chaque semi-remorque citerne sera soumise à une épreuve à la pression hydraulique de un (1) hpz pendant tout le temps nécessaire à la vérification de l'étanchéité de la citerne; dans le cas où la citerne serait soumise par soudure, cet essai sera effectué en martelant les lignes d'assemblage.

Toutefois, la production d'un certificat d'épreuve

....

- Ateliers de la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de Fer, à VILLEFRANCHE-sur-SAONE :

Cent (100) semi-remorques fourgons à toit fixe.

- Ateliers des Etablissements LAGACHE et GLATZMANN à ARGENTEUIL:

Cent six (106) châssis de semi-remorques fourgons,

et
Quarante-quatre (44) châssis de semi-remorques citernes.

- Ateliers des Etablissements MILLION-GUIET à LEVALLOIS-PERRET :

Soixante-dix (70) caisses de semi-remorques fourgons à toit fixe

et
Trente-six (36) caisses de semi-remorques fourgons à toit ouvrant.

- Ateliers des Etablissements DIGARD à AUBERVILLIERS et PINCHART-DENY à NOISY-le-SEC :

Quarante-quatre (44) citernes.

Il sera conforme aux indications :

- de la notice descriptive ci-annexée;
- de la collection des dessins et nomenclatures que le constructeur a soumis à la S.N.C.F. et dont il devra remettre un exemplaire à cette dernière dans un délai de trois mois à partir de la date de notification du marché.

Il est entendu toutefois que par suite des difficultés actuelles d'approvisionnement, le constructeur se réserve la faculté de substituer à certaines matières indiquées sur ses nomenclatures des matières de remplacement équivalentes.

Le matériel sera construit, présenté en réception, livré et payé dans les conditions stipulées par les documents ci-après (1) tels qu'ils sont en vigueur à la date du 1^{er} Avril 1941 :

- Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de fournitures de la S.N.C.F.;
 - Normes du B.N.A.,
 - Normes homologuées par le Comité Supérieur de Normalisation,
 - Code de la route.
- ...

(1) Sous réserve que les mots "le Réseau, les Grands Réseaux Français, l'O.C.E.M., l'Office" seront remplacés partout où ils figurent par la "S.N.C.F."

de la citerne à la pression de un (1) hpz par un agent du Service des Mins dispensera le constructeur de toute épreuve similaire en présence du représentant de la S.N.C.F.

c - La fourniture sera divisée en lots (ou fractions de lot) de vingt unités du même type, dans chacun desquels une semi-remorque sera choisie par le représentant de la S.N.C.F. pour être soumise aux essais ci-après définis et ayant pour objet de vérifier, en service, la bonne tenue et le fonctionnement satisfaisant du matériel; les essais prévus porteront donc sur :

- neuf semi-remorques à toit fixe
- deux semi-remorques à toit ouvrant
- deux semi-remorques-citernes.

Ces essais seront les suivants :

- Essai sur route, sur un parcours minimum de vingt kilomètres, au cours duquel il sera notamment procédé à plusieurs vérifications de l'efficacité du système de freinage.
- Essai de chargement et d'amarrage sur wagon.

Pour l'exécution des essais, les semi-remorques seront chargées à la limite prévue dans la notice descriptive.

Les essais seront effectués par les soins, aux frais et sous la responsabilité du constructeur; celui-ci devra notamment assurer la fourniture du tracteur nécessaire aux essais sur route. Les wagons nécessaires aux essais de chargement et d'amarrage seront mis gratuitement à sa disposition par la S.N.C.F. dans une gare choisie par cette dernière, à proximité des Ateliers de construction.

Le représentant de la S.N.C.F. sera juge des résultats obtenus.

Si l'essai est jugé par lui satisfaisant, la réception provisoire sera prononcée pour le lot de véhicules correspondant, sous réserve que chacune des unités qui le composent ait satisfait, au préalable, aux conditions prévues en a) ainsi, pour les semi-remorques-citernes, qu'à l'essai prévu en b).

Si l'essai révèle une défectuosité, le véhicule essayé sera mis au point et soumis à un nouvel essai; de plus, si la défectuosité constatée est de nature à intéresser tous les véhicules du même type, ceux-ci devront donner lieu à la même mise au point.

II - Réception définitive

La réception définitive sera prononcée pour chaque unité de matériel, à l'expiration du délai de garantie défini ci-après à l'article "Garantie" si le véhicule considéré n'a

....

donné lieu, au cours de ce délai, à aucun incident dont la responsabilité incomberait au constructeur. Dans le cas contraire, le délai de garantie serait prolongé et la réception définitive ajournée d'un intervalle de temps égal à la durée de l'immobilisation du véhicule.

PRIX

Les prix unitaires de base du matériel livré par le constructeur comme il est dit ci-dessus, sont les suivants:

- Semi-remorque fourgon à toit fixe :
QUATRE-VINGT-NEUF MILLE SEPT CENT
QUATRE-VINGT-HUIT FRANCS (89 788 fr.)

soit, pour les 170 unités de ce type :
QUINZE MILLIONS DEUX CENT SOIXANTE-
TROIS MILLE NEUF CENT SOIXANTE
FRANCS (15 263 960 fr.)

- Semi-remorque fourgon à toit ouvrant :
QUATRE-VINGT-SEIZE MILLE DEUX CENT
QUATRE-VINGT-HUIT FRANCS (96 288 fr.)

soit, pour les 36 unités de ce type :
TROIS MILLIONS QUATRE CENT SOIXANTE-
SIX MILLE TROIS CENT SOIXANTE-
HUIT FRANCS (3 466 368 fr.)

- Semi-remorque citerne :
QUATRE-VINGT-DIX MILLE DEUX CENT
QUATRE-VINGT-HUIT FRANCS (90 288 fr.)

soit, pour les 44 unités de ce type :
TROIS MILLIONS NEUF CENT SOIXANTE-
DOUZE MILLE SIX CENT SOIXANTE-
DOUZE FRANCS (3 972 672 fr.)

Montant total de base de la fourniture :

VINGT-DEUX MILLIONS SEPT CENT TROIS MILLE
FRANCS (22 703 000 fr.)

REVISION DE PRIX

Les prix unitaires de base seront éventuellement révisés dans les conditions ci-après :

I - Prix des roues et des pneumatiques:

Les prix des roues et des pneumatiques, relevés sur le tarif en vigueur au 1^{er} Janvier 1941 des Etablissements PUISEUX BOULANGER & Cie (Ancienne Société MICHELIN), à CLERMONT-FERRAND, entrent dans les prix unitaires de base fixés ci-dessus pour la somme de 10 732 francs (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises).

En cas de variation du tarif des roues et des pneumatiques survenant avant la livraison de ces pièces ou applicable aux roues et pneumatiques déjà livrés, la somme ci-dessus sera modifiée en conséquence.

.....

II - Prix des semi-remorques sans roues ni pneumatiques

§ 1 - Décomposition des prix unitaires de base

Déduction faite du prix des roues et des pneumatiques, les prix unitaires de base se décomposent comme il suit :

A - Main-d'oeuvre -
Montant de la fraction (8% = 43%) basée sur le coût de la main-d'oeuvre, y compris les charges annexes des salaires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

Montant assimilé à :
a) à concurrence de 31% = 22%, à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux horaire de référence de 11,50 fr. majoré de 18,23 % pour charges annexes des salaires.....
b) à concurrence de 32% = 21 %, à des salaires de manoeuvres au taux horaire de référence de 8,45 fr. majoré de 18,23 % pour charges annexes des salaires

B - Matières -
Montant de la fraction (M% = 30,5 %), basée sur la valeur des matières de référence, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

dont :
Tôles au cours de 2 656 fr. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises) à concurrence de M1 % = 14 %
Blooms au cours de 1 556 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises) à concurrence de M2 % = 7,5 %
Fonte hématite, au cours de 1 250 f. les 1000 kg (taxe sur les transactions de 1 % comprise) à concurrence de M3 % = 7,5 %
Bois au cours de 650 f. le m3 à concurrence de M4 % = 1,5 %

C - Frais de transport -
Montant de la fraction (T% = 1,5 %) représentant les frais de transport, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

D - Part mixte -
Montant de la part mixte (V % = 10 %), représentant des dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

E - Part complémentaire -
Montant de la part complémentaire (C % = 15 %), indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions

Total

	Fourgons		Citernes	
	Toit fixe	Toit ouvrant		
33 994		36 789	34 209	
	17 392	18 822		17 502
	16 602	17 967		16 707
24 112		26 095	24 265	
	11 068	11 978		11 138
	5 929	6 417		5 967
	5 929	6 417		5 967
	1 186	1 283		1 193
1 186		1 283	1 193	
7 906		8 556	7 956	
11 858		12 833	11 933	
79 056 ^f		85 556 ^f	79 556 ^f	
				

- 7 -

§ 2 - Conditions de révision -

A - Variation de la fraction basée sur le coût de la main-d'oeuvre.

a) Documents de référence

Salaires - Pour les ouvriers qualifiés et les manoeuvres, § 1, A, a) et b), on se référera aux salaires horaires moyens au temps constatés mensuellement par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région Parisienne, respectivement pour les ajusteurs de l'industrie du matériel de chemin de fer et tramways (colonne 20 du tableau I) et pour les manoeuvres ordinaires hommes (tableau III).

Charges patronales annexes des salaires - On se référera à la somme des pourcentages constatés mensuellement par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région Parisienne et représentant l'incidence des charges patronales annexes des salaires pour le même mois (Documentation salaires - Renseignements et indices établis par le Groupe).

b) Valeurs initiales

Les valeurs initiales des salaires et le pourcentage représentant le total des charges annexes qui figurent au tableau du § 1, A, a) et b) sont ceux qui ont été constatés par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région Parisienne pour le mois de Mars 1941.

c) Valeurs de comparaison

Pour les unités de matériel dont la livraison a été contractuellement prévue au cours d'un même mois, on calculera, tant pour les ajusteurs que pour les manoeuvres, la moyenne des salaires horaires moyens de chaque mois, majorés des charges annexes, pendant la période de deux (2) mois précédant le mois de la livraison contractuelle.

Pour chacune des deux fractions indiquées au § 1, A, a) et b), la valeur de comparaison des salaires sera la moyenne ainsi obtenue.

d) Calcul de la variation

Pour chacune des deux fractions de la part basée sur le coût de la main-d'oeuvre, cette valeur de comparaison sera rapportée à la valeur initiale correspondante et on admettra que cette fraction aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

.....

B - Variation de la fraction basée sur la valeur des matières de référence.

a) Documents de référence

Les cours des matières de référence seront relevés dans les Arrêtés Ministériels de fixation des prix publiés par le Journal Officiel, sous les rubriques ci-après :

- pour les tôles :
Tôles moyennes, base Thomas.
- pour les blooms :
Blooms relaminage, base Thomas.
- pour la fonte :
Fonte hématite d'affinage.
- pour le bois :
Orme, plots (27 mm. et plus), qualité carrosserie.

b) Valeurs initiales

Les cours figurant au § 1, B, sont ceux qui ont été fixés par l'Arrêté du 1er Décembre 1940 (J.O. du 6 Décembre 1940) pour les tôles, les blooms et la fonte, par l'Arrêté du 9 Mai 1940 (J.O. du 11 Mai 1940) pour le bois; ils constituent, après déduction de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions, s'il y a lieu, les valeurs initiales des matières de référence.

c) Valeurs de comparaison

On supposera la commande décomposée en quatre (4) tranches, portant respectivement sur 75, 75, 75 et 25 des unités de matériel commandées et pour chacune desquelles la révision de la part matières sera effectuée distinctement.

Pour la première de ces tranches, on établira d'après les arrêtés de fixation des prix, les valeurs de comparaison, en calculant le cours moyen, toutes taxes déduites, de chacune des matières de référence pendant les 2ème et 3ème mois suivant le mois de la date de notification du marché.

La période de comparaison adoptée pour chacune des tranches suivantes sera également de deux mois; elle sera postérieure à celle qui vient d'être définie pour la première tranche, d'un intervalle de temps égal à celui qui sépare la date de livraison contractuelle de la première unité de la première tranche et celle de la première unité de la tranche considérée.

.....

d) Calcul de la variation

On rapportera les valeurs de comparaison ci-dessus aux valeurs initiales correspondantes et on admettra que la fraction du prix unitaire basée sur chacune des matières de référence aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

Il sera tenu compte, le cas échéant, des mesures spéciales (rétroactivité, péréquations, compensations, etc ...) qui rompraient la relativité des prix effectifs par rapport aux cours des mercuriales.

C - Variation du montant des frais de transport -

a) Valeur initiale

La valeur initiale de référence pour la variation des frais de transport est le prix relevé au chapitre Ier du tarif P.V. 14 pour les transports par wagons chargés de 10 T. à 250 Km d'acièrs ou fers profilés, à la date du 1er Mars 1941.

b) Valeur de comparaison

La valeur de comparaison sera la moyenne des prix correspondants du même tarif pour les mois compris entre le début du mois suivant le mois de la date de notification et la fin du mois précédant le mois de la livraison contractuelle de la première unité.

c) Calcul de la variation

On admettra que la fraction du prix unitaire représentant les frais de transport aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

D - Variation du montant de la part mixte

Le calcul de la variation de la fraction basée sur le coût de la main-d'oeuvre fera ressortir un taux relatif de variation de cette fraction.

De même, le calcul de la variation de la fraction basée sur la valeur des matières de référence fera ressortir un taux relatif de variation de cette fraction.

On formera la moyenne arithmétique de ces taux relatifs et on en retiendra les trois-quarts pour calculer la variation du montant de la part mixte dont la variation relative ressortira ainsi à 75 % de la variation relative moyenne des deux fractions précitées.

.....

III - Calcul du prix applicable au règlement définitif du marché.

On totalisera algébriquement les montants :

- 1°- de la variation du prix des roues et des pneumatiques (I);
- 2°- de la variation des fractions du prix unitaire, sans roues ni pneumatiques, basées sur chacun des salaires de référence (II, § 2 A);
- 3°- de la variation des fractions du prix unitaire, sans roues ni pneumatiques, basées sur chacune des matières de référence (II, § 2 B);
- 4°- de la variation de la fraction du prix unitaire, sans roues ni pneumatiques, basée sur les frais de transport (II, § 2 C);
- 5°- de la variation du montant de la part mixte du prix unitaire sans roues ni pneumatiques (II, § 2 D).

Le total ainsi obtenu représentera la somme à ajouter au prix initial du marché ou à en retrancher pour obtenir le prix final du règlement dans l'hypothèse où ne seront survenues, depuis le 1^{er} Mars 1941 jusqu'à la fin des délais contractuels, aucune modification du taux ou des conditions d'application de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions, ni aucune création de taxes nouvelles assimilables aux précédentes, c'est-à-dire de taxes d'Etat applicables directement au montant de la fourniture.

Dans l'hypothèse contraire, la totalité des dépenses supplémentaires ou des dégrèvements devant résulter de telles modifications ou créations seront à la charge ou au bénéfice de la S.N.C.F. et le prix final du règlement, tel qu'il vient d'être ci-dessus défini, sera modifié en conséquence.

Il est toutefois convenu qu'en cas de modification du taux de la taxe sur les transactions, l'incidence globale de cette taxe sur le prix du marché, cette taxe déduite, sera considérée, dans le cas où elle produit son effet pendant toute la période d'exécution du marché, comme égale à son taux nominal multiplié par 1,9.

MODIFICATIONS EVENTUELLES DES CONDITIONS DE REVISION

En raison des circonstances actuelles, il pourrait survenir, au cours de l'exécution du marché, des événements dont les répercussions seraient manifestement pas traduites par les conditions de révision ci-dessus fixées.

Dans ce cas et à titre exceptionnel, si la S.N.C.F. ou le Constructeur estimait que le prix résultant de l'application des dites conditions s'écarterait, en plus ou en moins, de plus de 1/15 du prix initial modifié par les variations obligatoirement subies par ses divers éléments, les dites conditions

.....

de révision seraient modifiées d'un commun accord entre la S.N.C.F. et le constructeur, à la demande de l'une des parties, qui aurait à justifier sa demande.

A défaut d'accord, l'exécution du marché serait arrêtée. La S.N.C.F. prendrait possession du matériel en cours de fabrication et des approvisionnements constitués et se substituerait au constructeur à l'égard des sous-traitants. Elle rembourserait au constructeur, sur justifications, la totalité des dépenses, frais généraux compris, effectuées par celui-ci pour l'exécution du marché.

En cas de contestation sur le montant de ce remboursement, le litige serait soumis à un arbitrage.

A cet effet, la partie la plus diligente notifierait par lettre recommandée à l'autre partie le nom de l'arbitre de son choix. Dans le délai de dix jours de cette notification, l'autre partie devrait désigner son propre arbitre.

A défaut par l'une des parties de faire connaître son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre serait nommé d'office par le Président du Tribunal Civil de la Seine à la requête de l'autre partie.

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éliraient un troisième arbitre qui ne serait pas obligé de se conformer à l'avis de l'un des deux autres.

Si les arbitres ne pouvaient s'entendre sur la nomination d'un troisième arbitre, celui-ci serait désigné par ordonnance du Président du Tribunal Civil de la Seine statuant comme ci-dessus.

Les arbitres devraient rendre leur sentence dans les trois mois de leur nomination ou, le cas échéant, de l'ordonnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le troisième arbitre.

Les arbitres devraient se conformer aux délais et formes ordinaires de la procédure et statuer suivant les règles du droit, les parties n'entendant pas les constituer amiables compositeurs. Les arbitres prononceraient en premier ressort seulement.

En cas de décès, de départ ou d'empêchement d'un des arbitres, il serait pourvu à son remplacement dans le délai de quinze jours.

CONDITIONS DE PAIEMENT

Les paiements seront effectués, par unité de matériel, dans les conditions suivantes :

- 25 % du prix contractuel, après constatation en usines de l'approvisionnement des tôles du châssis;

.....

- 25 % du prix contractuel, après constatation en usines de l'approvisionnement des tôles de carrosserie ou de ci-terne;

- 25 % du prix contractuel, après constatation en Usines de l'approvisionnement des principaux aciers moulés, étirés et pièces de forge;

- 20 % du prix contractuel, dans le courant du mois qui suivra la réception provisoire;

- 5 % du prix contractuel, dans le courant du mois qui suivra la réception définitive et au plus tard un an après la réception provisoire.

Le paiement du dernier terme pourra être effectué en même temps et sous les mêmes conditions que celui du terme précédent, contre remise par le constructeur d'un engagement de caution, comme il est dit ci-après.

Sur demande du constructeur, il pourra être admis, dans chaque lot d'approvisionnements donnant droit au paiement d'un terme, une compensation en valeur entre les pièces et matières approvisionnées au cas où celles-ci ne constitueraient pas de garnitures complètes.

Les paiements stipulés ci-dessus seront effectués par la S.N.C.F. sous forme d'acceptation de traites de même montant à trois mois d'échéance (1).

Sous réserve de présentation des traites l'avant-dernier jour ouvrable précédant la date d'exigibilité des paiements, la S.N.C.F. les remettra au constructeur à cette dernière date, revêtues de son acceptation. Les frais de timbre et les frais d'agio resteront à la charge du constructeur.

Pour garantir à la S.N.C.F. le remboursement des créances qu'elle pourrait avoir sur le constructeur en vertu des clauses de garantie, le constructeur remettra à la S.N.C.F. un engagement de caution personnelle et solidaire émanant d'une banque agréée par la S.N.C.F. garantissant à cette dernière le remboursement des dites créances à concurrence du montant du terme de garantie et dont la mainlevée sera donnée après signature du procès-verbal de réception définitive.

Il est précisé, en outre, que tous les paiements seront, s'il y a lieu, arrondis au franc inférieur.

.....

(1) La Région de l'EST est chargée de pourvoir à l'ordonnement des paiements.

REVISION PROVISOIRE EVENTUELLE DES PRIX POUR REGLEMENT DES TERMES DE PAIEMENTS

Lors du règlement de chacun des termes de paiements prévus à l'article "Conditions de paiement", il pourra être procédé sur la demande du constructeur ou de la S.N.C.F., à une révision provisoire du prix unitaire initial.

Cette révision sera faite conformément aux modalités et conditions du § 2 "Conditions de révision" de l'article "Révision de prix" en admettant que les salaires resteront invariables à partir de la date à laquelle la révision provisoire sera effectuée jusqu'à la fin des délais contractuels.

Une telle révision provisoire ne sera effectuée que si la variation du prix initial représente au moins 5 % de ce prix.

On retiendra 80 % de l'évaluation de la variation du prix unitaire initial pour l'ajouter algébriquement à ce prix.

Le montant du règlement d'un terme de paiement, compte tenu de la révision provisoire ainsi effectuée, sera égal à la différence entre :

- le produit du prix révisé comme il est indiqué ci-dessus par la somme des pourcentages du terme considéré et des termes précédents;

- et le montant total des paiements précédemment effectués.

RETARDS D'APPROVISIONNEMENT OU D'EXECUTION

Tout retard notable dans l'approvisionnement des matières ou dans la construction sera signalé par le constructeur à la S.N.C.F. et fera l'objet d'un examen justificatif et contradictoire des répercussions que ce retard pourra entraîner, légitimement, dans le coût et la durée de la construction; à la suite de cet examen, un simple échange de lettres entre la S.N.C.F. et le constructeur fixera, s'il y a lieu, de nouveaux délais contractuels pour la livraison ou pour l'application des conditions de révision.

PENALITES

Par dérogation aux dispositions de l'article 25 du Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de fournitures, le taux des pénalités pour retard est fixé à 0,5 o/oo de la valeur de la fourniture retardée pour chaque semaine de retard pendant les vingt premières semaines et 1 o/oo pour les semaines suivantes.

.....

GARANTIE

Le constructeur garantit ses véhicules pendant une durée de six (6) mois à compter de leur mise en service. Cette garantie ne s'étend pas aux pneumatiques qui sont convertis par leurs propres fabricants.

Cette garantie ne couvre pas l'usure normale résultant de l'usage, ni les avaries qui pourraient résulter de négligences, d'une surcharge même passagère, d'un accident matériel, de l'inexpérience du conducteur ou d'une mauvaise utilisation du véhicule, celle-ci pouvant notamment consister dans l'emploi de tracteurs ne répondant pas à la Spécification ci-annexée du constructeur relative à l'équipement des tracteurs affectés au service des semi-remorques U.F.R.

Dans tous les cas, la responsabilité du constructeur, même dans le cas d'accidents de personne ou de chose ayant pu résulter de vice ou de défaut de construction est, de convention expresse, strictement limitée à l'échange gratuit de pièces reconnues défectueuses dans les Ateliers du constructeur et ceci à l'exclusion formelle de tous autres dommages et intérêts pour quelque cause que ce soit. Toutefois, le délai de garantie sera prolongé d'une durée égale à celle de l'immobilisation du matériel.

Le constructeur accepte que les entreprises de transport auxquelles la S.N.C.F. se propose de vendre le matériel faisant l'objet du présent marché, lui soient subrogées de plein droit pour tout recours en garantie qu'elles auraient à exercer.

NANTISSEMENT

Pour l'application éventuelle du décret-loi du 30 Octobre 1935, modifié par les décrets du 25 Août 1937 et du 2 Mai 1938, il est précisé que le comptable chargé du paiement est la S.N.C.F.

Le fonctionnaire compétent pour fournir les renseignements envisagés à l'article 6 du décret du 30 Octobre 1935 est M. le Directeur du Service Central du Matériel.

POLICE D'ASSURANCE INCENDIE

Le Constructeur fera insérer le texte suivant dans ses polices d'assurance incendie :

"La Société assurée déclare qu'il se trouve ou peut se trouver dans ses ateliers : du matériel, des objets bruts ou manufacturés, des matières et vieilles matières appartenant à la S.N.C.F.

En conséquence, il est spécifié que l'assurance est faite tant pour le compte de la Société assurée que pour celui

de la S.N.C.F. à laquelle seront dévolues et payées directement les indemnités qui pourront lui être dues pour les dommages subis par lesdits matériel, objets et matières.

Il est convenu, en outre, que la garantie de la police est affectée, par priorité, à concurrence de la somme de au règlement des indemnités dues à la S.N.C.F.

La Compagnie d'Assurances renonce à tout recours contre la S.N.C.F. et contre ses agents".

La S.N.C.F. se réserve d'agréer des dispositions équivalentes qui pourraient lui être proposées par le constructeur et qu'elle estimerait de nature à présenter les mêmes garanties.

FRAIS DE MARCHÉ

Les frais de timbre du présent marché et de ses annexes sont à la charge du constructeur.

Fait à PARIS le

Annexé à
Marché N°

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central du Matériel

Notice descriptive
des semi-remorques du type U.F.R.

I - SEMI-REMORQUE FOURGON A TOIT FIXE

(Plan d'ensemble: UFR N° 10.578 ci-annexé)

Charge utile : 6 tonnes.

Limite de chargement : 6,6 tonnes

Tare : 3,200 tonnes.

Capacité : 24 m³

(Longueur 5,820 m

Encombrement hors tout: (Largeur 2,450 m

(Hauteur 2,965 m

Caractéristiques du châssis :

Châssis surbaissé en tôle d'acier emboutie,
Flèche d'attelage équilibrée à rabattement automatique,
Fourche d'accrochage automatique,
Essieu arrière monté sur pneus jumelés de 36 x 8,
Jantes auxiliaires à boudin sur les roues arrière,
Freins autoserreurs Bendix à commande directe,
Roues auxiliaires avant à boudin, relevables et montées
sur ressort de suspension.

Caractéristiques de la caisse :

Fourgon métallique comportant deux portes latérales coulissantes et une porte arrière à deux battants et hayon.
Installation électrique pouvant être alimentée sous 6 ou 12 volts et comprenant 4 feux de position et 2 feux arrière.

.....

II - SEMI-REMORQUE FOURGON A TOIT OUVRANT
(Plan d'ensemble: U.F.R. N° 10.626
ci-annexé)

Charge utile : 6 tonnes

Limite de chargement : 6,600 tonnes

Tare : 3,250 tonnes

Capacité : 24 m³

Encombrement hors tout: { Longueur 5,820 m
Largeur 2,458 m
Hauteur 2,985 m

Caractéristiques du châssis

Châssis surbaissé en tôle d'acier emboutie,
Flèche d'attelage équilibrée à rabattement automatique,
Fourche d'accrochage automatique,
Essieu arrière monté sur pneus jumelés de 36 x 8,
Jantes auxiliaires à boudin sur les roues arrière,
Freins autoserreurs Bendix à commande directe,
Roues auxiliaires avant à boudin, relevables et montées
sur ressort de suspension.

Caractéristiques de la caisse

Fourgon métallique comportant un toit coulissant et une
porte arrière à deux battants et hayon.
Installation électrique pouvant être alimentée sous 6 ou
12 volts et comprenant 4 feux de position et 2 feux ar-
rière.

III - SEMI-REMORQUE CITERNE
pour le transport du vin
(Plan d'ensemble: U.F.R. N° 10623
ci-annexé)

Capacité : 3.200 litres

Tare : 3 tonnes

Encombrement hors tout: { Longueur 4,190 m
Largeur 2,350 m
Hauteur 2,400 m

Caractéristiques du châssis :

Châssis droit en tôle d'acier pliée,
Flèche d'attelage équilibrée à rabattement automatique,
Fourche d'accrochage automatique,
Essieu arrière monté sur pneus jumelés de 36 x 8,
Jantes auxiliaires à boudin sur les roues arrière,
Freins autoserreurs Bendix à commande directe,
Roues auxiliaires avant à boudin, relevables et montées
sur ressort de suspension.

Caractéristiques de la citerne :

Citerne elliptique en tôle d'acier Martin de 5 mm d'épais-
seur, émaillée intérieurement à la Brauthite et comportant:

- 2 brise-lames intérieurs,
- 1 trou d'homme à fermeture rapide,
- 1 clapet de vidange de 60 x 70 à l'arrière avec commande
de la partie supérieure sous capot plombable,
- 1 tuyauterie de vidange étamée, terminée par un robinet
vanne à raccord symétrique de 65 mm avec bouchon et
chaînette.

Projet

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

Marché pour la fourniture de
50 semi-remorques "SEREMCODER"

Entre les soussignés :

- la Société Nationale des Chemins de fer français, dont le siège est à PARIS, 88, rue Saint-Lazare (9ème),

d'une part,

- les Etablissements CODER dont le siège est à SAINT-MARCEL-MARSEILLE et faisant élection de domicile à la Société Parisienne du Matériel CODER, 32, rue de Mantes à COLOMBES (Seine),

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Les Etablissements CODER ci-après dénommés "le constructeur" s'engagent à fournir à la Société Nationale des Chemins de fer français, ci-après dénommée "la S.N.C.F." qui accepte :

CINQUANTE (50) semi-remorques "SEREMCODER", dont :

- Vingt-cinq (25) semi-remorques fourgons de 8 tonnes de charge utile;
- Vingt-cinq (25) semi-remorques citernes de 8 000 litres de capacité, à deux compartiments égaux.

Le présent marché comprend la fourniture de vingt (20) timons d'attelages et de vingt (20) attelages automatiques, destinés à assurer la liaison entre les dites remorques et les véhicules tracteurs.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Ce matériel sera construit dans les Ateliers du constructeur situés à SAINT-MARCEL-MARSEILLE.

Il sera conforme aux indications :

- de la notice descriptive ci-annexée;

....

- de la collection des dessins et nomenclatures que le constructeur a soumis à la S.N.C.F. et dont il devra remettre un exemplaire à cette dernière dans un délai de trois mois à partir de la date de notification du marché.

Le matériel sera construit, présenté en réception, livré et payé dans les conditions stipulées par les documents ci-après (1) tels qu'ils sont en vigueur à la date du 1er Avril 1941.

- Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de fournitures de la S.N.C.F.,
- Spécifications techniques et cahiers des charges de la S.N.C.F.,
- Normes N.C.F.,
- Normes du B.N.A.,
- Normes homologuées par le Comité Supérieur de Normalisation,
- Code de la Route.

Si des conditions particulières prescrites pour la présente fourniture sont en contradiction avec des prescriptions des documents énumérés ci-dessus, les conditions particulières feront foi.

LIVRAISONS.

Le matériel, complet et prêt à être mis en service sera livré au départ de l'usine du constructeur de SAINT-MARCEL-MARSILLI (Bouches-du-Rhône) embranchement particulier, gare de SAINT-MARCEL dans les délais suivants :

- Une (1) semi-remorque fourgon et une (1) semi-remorque citerne dans le courant du quatrième mois suivant le mois de la date de notification de la commande;
- quatre (4) semi-remorques fourgons et quatre (4) semi-remorques citernes dans le courant du sixième mois suivant le mois de la date de notification;
- Dix (10) semi-remorques fourgons et dix (10) semi-remorques citernes dans le courant du septième mois suivant le mois de la date de notification;
- Dix (10) semi-remorques fourgons et dix (10) semi-remorques citernes dans le courant du huitième mois suivant le mois de la date de notification.

....

(1) sous réserve que les mots "le réseau, les Grands Réseaux français, l'O.C.T.M., l'Office", seront remplacés partout où ils figurent par "la S.N.C.F.".

Les dates de livraison du matériel sont celles de sa livraison au départ de l'usine du constructeur.

CONDITIONS DE RÉCEPTION

I - Réception provisoire.

- a)- avant sa sortie des Ateliers, chaque unité de matériel, complète et prête à être mise en service fera, de la part du représentant de la S.N.C.F., l'objet d'un examen détaillé destiné à vérifier qu'elle est conforme aux indications des documents définissant la fourniture. Toute divergence constatée par rapport à ces derniers pourra donner lieu à une demande de modification aux frais du constructeur.
- b)- La citerne de chaque semi-remorque citerne sera soumise à une épreuve à la pression hydraulique de 1 Hpz pendant tout le temps nécessaire à la vérification de l'étanchéité de la citerne; dans le cas où la citerne serait construite par soudure, cet essai sera effectué en martelant les lignes d'assemblage.

Toutefois, la production d'un certificat d'épreuve de la citerne à la pression de 1 Hpz par un agent du Service des Ateliers dispensera le constructeur de toute épreuve similaire en présence du représentant de la S.N.C.F.

- c)- La fourniture sera divisée en lots (ou fractions de lot) de quinze unités du même type, dans chacun desquels une semi-remorque sera choisie par le représentant de la S.N.C.F. pour être soumise aux essais ci-après définis et ayant pour objet de vérifier, en service, la bonne tenue et le fonctionnement satisfaisant du matériel; les essais prévus porteront donc sur :

- deux semi-remorques-fourgons
- deux semi-remorques-citernes.

Ces essais seront les suivants :

- Essai sur route, sur un parcours minimum de vingt kilomètres au cours duquel il sera notamment procédé à plusieurs vérifications de l'efficacité du système de freinage.
 - Essai de chargement et d'amarrage sur wagon.
- Pour l'exécution des essais, les semi-remorques seront chargées à la limite prévue dans la notice descriptive.

Les essais seront effectués par les soins, aux frais et sous la responsabilité du constructeur; celui-ci devra notamment assurer la fourniture du tracteur nécessaire aux essais sur route. Les wagons nécessaires aux essais de chargement et d'amarrage seront mis gratuitement à sa disposition par la S.N.C.F. dans une gare choisie par cette dernière.

....

Le représentant de la S.N.C.F. sera juge des résultats obtenus.

Si l'essai est jugé par lui satisfaisant, la réception provisoire sera prononcée pour le lot de véhicules correspondant, sous réserve que chacune des unités qui le composent ait satisfait, au préalable, aux conditions prévues en a) ainsi, pour les semi-remorques-citernes, qu'à l'essai prévu en b).

Si l'essai révèle une défectuosité, le véhicule essayé sera mis au point et soumis à un nouvel essai; de plus, si la défectuosité constatée est de nature à intéresser tous les véhicules du même type, ceux-ci devront donner lieu à la même mise au point.

II - Réception définitive

La réception définitive sera prononcée pour chaque unité de matériel à l'expiration du délai de garantie défini ci-après à l'article "Garantie" si le véhicule considéré n'a donné lieu, au cours de ce délai, à aucun incident dont la responsabilité incomberait au constructeur. Dans le cas contraire, le délai de garantie serait prolongé et la réception définitive ajournée d'un intervalle de temps égal à la durée de l'immobilisation du véhicule.

PRIX

Les prix unitaires de base du matériel livré par le constructeur comme il est dit ci-dessus sont les suivants :

- Semi-remorque-fourgon
CENT DIX MILLE CENT CINQUANTE francs (110.150 f.)
soit, pour les 25 unités de ce type :
DEUX MILLIONS SEPT CENT CINQUANTE-TROIS MILLE SEPT CENT CINQUANTE francs (2.753.750 f.)
- Semi-remorque-citerne (1) à deux compartiments égaux
CENT QUINZE MILLE DEUX CENTS francs (115.200 f.)
soit, pour les 25 unités de ce type :
DEUX MILLIONS HUIT CENT QUATRE-VINGT MILLE francs (2.880.000 f.).

.....

(1) Dans le cas où il serait décidé ultérieurement qu'un certain nombre de citernes ne comporteront qu'un seul compartiment, la réduction à faire subir de ce fait au prix unitaire des semi-remorques-citernes serait de SIX MILLE CINQ CENTS Francs (6.500 f.)

- Timon d'attelage pour semi-remorque :
DIX MILLE NEUF CENT QUATRE-VINGT-QUINZE francs (2 995 f)

soit, pour les 20 unités de ce type :

CINQUANTE-NEUF MILLE NEUF CENTS francs (59 900 f)

- Attelage automatique "CODER" type III-F monté sur tracteur :

CINQ MILLE QUATRE CENT TRENTE francs (5 430 f)

soit, pour les 20 unités de ce type :

CENT HUIT MILLE SIX CENTS francs (108 600 f)

Montant total de base de la fourniture :

CINQ MILLIONS HUIT CENT DEUX MILLE DUX CENT CINQUANTE francs (5 802 250 f).

REVISION DE PRIX

Les prix unitaires de base seront éventuellement révisés dans les conditions ci-après :

I - Prix des pneumatiques

Les prix des pneumatiques, relevés sur le tarif en vigueur au mois de Décembre 1940 (partie gros) des Etablissements PUISEUX, BOULANGER et Cie (Ancienne Société MICHELIN) à CLERMONT-FERRAND entrent dans les prix unitaires de base figurés ci-dessus pour la somme de SEPT MILLE CINQ CENT SOIXANTE-DIX-HUIT francs QUARANTE-CINQ centimes (7 578,45) (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises).

En cas de variation du tarif des pneumatiques survenue avant la livraison de ces pièces ou applicable aux pneumatiques déjà livrés, la somme ci-dessus sera modifiée en conséquence.

II - Prix des semi-remorques sans pneumatiques

§ 1 - Décomposition des prix unitaires de base.

1° - Semi-remorques-fourgons

Déduction faite du prix des pneumatiques, le prix unitaire de base se décompose comme il suit :

.....

A - Main-d'oeuvre

Montant de la fraction (43 %) basée sur le coût de la main-d'oeuvre, y compris les charges annexes des salaires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 44.105,8

Montant assimilé :

- a)- à concurrence de 23,5 %, à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux horaire de référence de 8,81 f. majoré de 22 % pour charges annexes des salaires 24.104,3
- b)- à concurrence de 19,5 %, à des salaires de manoeuvres spécialisés au taux horaire de référence de 7 f.28 majoré de 22 % pour charges annexes des salaires 20.001,5

B - Matières

Montant de la fraction (30,5 %) basée sur la valeur des matières de référence, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 31.284,3

dont :

Tôles au cours de 2656 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 20.514,3

Blooms au cours de 1556 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 3.590

Fonte hématite au cours de 1250 f. les 1000 kg (taxe sur les transactions de 1 % comprise), à concurrence de 5.128,6

Cuivre au cours de 1558 f. les 100 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 2.051,4

A reporter 75.390,1

.....

Report : 75 390,1

C)- Frais de transport.

Montant de la fraction (1,5 %) représentant les frais de transport, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 1 538,6

D)- Part mixte.

Montant de la part mixte (10 %) représentant les dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 10 257,15

E)- Part complémentaire.

Montant de la part complémentaire (15 %) indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 15 385,7

Total :

102 571,55

2°)- Semi-remorques-citernes à deux compartiments égaux

Déduction faite du prix des pneumatiques, le prix unitaire de base se décompose comme il suit :

A - Main-d'oeuvre :

Montant de la fraction (39,5 %) basée sur le coût de la main-d'oeuvre, y compris les charges annexes des salaires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 42 510,5

Montant assimilé à :

- a)- à concurrence de 21,5 % à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux horaire de référence de 8 f. 81 majoré de 22 % pour charges annexes des salaires. 23 138,6
- b)- à concurrence de 18 % à des salaires de manoeuvres spécialisés au taux horaire de référence de 7 f. 28 majoré de 22 % pour charges annexes des salaires. 19 371,9

à reporter : 42 510,5

....

Report :

B - Matières

Montant de la fraction (34 %) basée sur la valeur des matières de référence, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 36.591,3

dont :

Tôles au cours de 2656 f. les 100 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 24.753

Blooms au cours de 1556 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 4.305

Fonte hématite au cours de 1250 f. les 1000 kg (taxe sur les transactions de 1 % comprise), à concurrence de 5.381

Cuivre au cours de 1558 f. les 100 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 2.152,3

C - Frais de transport

Montant de la fraction (1,5 %) représentant les frais de transport, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 1.614,3

D - Part mixte

Montant de la part mixte (10 %) représentant des dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 10.762,15

E - Part complémentaire

Montant de la part complémentaire (15 %) indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 16.143,3

Total 107 621,55

42.510,5

A - Main-d'oeuvre :

Montant de la fraction (55 %) basée sur le coût de la main-d'oeuvre y compris les charges annexes des salaires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 1 647,25

Montant assimilé :

a) - à concurrence de 30 %, à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux horaire de référence de F : 8,81 majoré de 22 % pour charges annexes des salaires 898,50

b) - à concurrence de 25 %, à des salaires de manoeuvres spécialisés au taux horaire de référence de F : 7,28 majoré de 22 % pour charges annexes des salaires 748,75

B - Matières :

Montant de la fraction (18,5 %) basée sur la valeur des matières de référence, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 554

dont :

Tôles au cours de 2 656 fr. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 18,5 % 554

C - Frais de transport :

Montant de la fraction (1,50 %) représentant les frais de transport, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 45

D - Part mixte :

Montant de la part mixte (10 %) représentant des dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions 299,5

à reporter :

2 545,75

Report :		2.545,75	
E - PART COMPLEMENTAIRE			
Montant de la part complémentaire (15 %) indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		449,25	
Total		2.995,00	
4°- ATTELAGE AUTOMATIQUE "CODER"			
Type III-F monté sur tracteur			
A - Main-d'oeuvre :			
Montant de la fraction (57 %) basée sur le coût de la main-d'oeuvre y compris les charges annexes des salaires et le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		3.095	
Montant assimilé :			
a)- à concurrence de 31,20 %, à des salaires d'ouvriers qualifiés au taux horaire de référence de F. : 8,81, majoré de 22 % pour charges annexes des salaires			1.694
b)- à concurrence de 25,80 %, à des salaires de manoeuvres spécialisés au taux horaire de référence de 7 f.28, majoré de 22 % pour charges annexes des salaires			1.401
B - Matières :			
Montant de la fraction (16,5 %) basée sur la valeur des matières de référence, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		896	
dont :			
Tôles au cours de 2.656 f. les 1000 kg (taxe à la production de 9 % et taxe sur les transactions de 1 % comprises), à concurrence de 11,5 %		624,5	
A reporter		3.991,-	

.....

Report		3.991,-	
Fonte hématite au cours de 1250 f.			
les 1000 kg (taxe sur les transactions de 1 % comprise) à concurrence de 5 %			271,5
C - Frais de transport			
Montant de la fraction (1,5 %) représentant les frais de transport, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		81,5	
D - Part mixte			
Montant de la part mixte (10 %) représentant des dépenses mixtes et à variation ralentie, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		543	
E- Part complémentaire			
Montant de la part complémentaire (15 %) indépendante des variations des matières de référence et des salaires, y compris le montant correspondant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions		814,5	
Total		5.430,-	

§ 2 - Conditions de révision.

A - Variation de la fraction basée sur le coût de la main-d'oeuvre :

a)- Documents de référence

- Salaires :

Pour les ouvriers qualifiés et les manoeuvres spécialisés § 1 - 1° - 2° - 3° - et 4° A, a) et b), on se référera aux salaires horaires moyens au temps constatés mensuellement par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région marseillaise, respectivement pour ces catégories de personnel.

.....

- Charges patronales annexes des salaires :

On se référera à la somme des pourcentages constatés mensuellement par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région marseillaise et représentant tant l'incidence des charges patronales annexes des salaires pour le même mois.

b) - Valeurs initiales

Les valeurs initiales des salaires et le pourcentage représentant le total des charges annexes qui figurent aux tableaux du § 1 - 1° - 2° - 3° et 4° A, a) et b) sont ceux qui ont été constatés par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région marseillaise pour le mois de Mars 1941.

c) - Valeurs de comparaison

Pour les unités de matériel dont la livraison a été contractuellement prévue au cours d'un même mois, on calculera, tant pour les ajusteurs que pour les manoeuvres, la moyenne des salaires horaires moyens de chaque mois, majorés des charges annexes, pendant la période de trois (3) mois précédant le mois de la livraison contractuelle.

Toutefois, pour les deux premières unités livrées, cette période sera ramenée aux deux (2) mois précédant le mois de la livraison contractuelle.

Pour chacune des deux fractions indiquées au § 1 - 1° - 2° - 3° et 4° A, a) et b), la valeur de comparaison des salaires sera la moyenne ainsi obtenue.

d) - Calcul de la variation

Pour chacune des deux fractions de la part basée sur le coût de la main-d'oeuvre, cette valeur de comparaison sera rapportée à la valeur initiale correspondante et on admettra que cette fraction aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

B - Variation de la fraction basée sur la valeur des matières de référence.

a) - Documents de référence

Les cours des produits sidérurgiques de référence seront relevés dans les arrêtés ministériels de fixation des prix publiés par le Journal Officiel, sous les rubriques ci-après :

- pour les tôles :

Tôles moyennes, base Thomas.

....

- pour les blooms :

Blooms relaminage, base Thomas.

- pour la fonte :

Fonte hématite d'affinage.

Le cours du cuivre sera relevé dans le Journal Officiel sous la rubrique :

Prix courant légal aux 100 kg des métaux bruts en lingots à PARIS - cuivre électrolytique en barres.

b) - Valeurs initiales

Les cours figurant au § 1, 1° - 2° - 3° et 4° - B sont ceux qui ont été fixés par l'arrêté du 1^{er} Décembre 1940 (Journal Officiel du 6 Décembre 1940) pour les tôles, les blooms et la fonte; pour le cuivre, le cours est celui qui a été publié par le Journal Officiel du 13 Décembre 1940.

Ces cours constituent, après déduction de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions, s'il y a lieu, les valeurs initiales des matières de référence.

c) - Valeurs de comparaison

On supposera la commande décomposée en quatre (4) tranches portant respectivement sur 2, 8, 20 et 20 unités de matériel commandées et pour chacune desquelles la révision de la part matières sera effectuée distinctement.

Pour la première de ces tranches, on établira d'après les documents ci-dessus indiqués, les valeurs de comparaison, en calculant le cours moyen, toutes taxes déduites, de chacune des matières de référence pendant les 1^{er} et 2^{ème} mois suivant le mois de la date de notification du marché.

Pour la deuxième tranche, on établira, d'après les mêmes documents, les valeurs de comparaison, en calculant le cours moyen, toutes taxes déduites, de chacune des matières pendant les 2^{ème} et 3^{ème} mois suivant le mois de la date de notification.

La période de comparaison adoptée pour chacune des tranches suivantes sera également de deux mois; elle sera postérieure à celle qui vient d'être définie pour la deuxième tranche, d'un intervalle de temps égal à celui qui sépare la date de livraison contractuelle de la première unité de la deuxième tranche et celle de la première unité de la tranche considérée.

d) - Calcul de la variation

On rapportera les valeurs de comparaison ci-dessus aux valeurs initiales correspondantes et on admettra que la fraction du prix unitaire basée sur chacune des matières de référence aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

....

Il sera tenu compte, le cas échéant, des mesures spéciales (rétroactivités, péréquations, compensations, etc...) qui rompraient la relativité des prix effectifs par rapport aux cours des mercuriales.

C)- Variation du montant des frais de transport

a) - Valeur initiale

La valeur initiale de référence pour la variation des frais de transport est le prix relevé au chapitre Ier du tarif P.V. 14 pour les transports par wagons chargés de 10 T. à 250 Km d'aciars ou fers profilés, en date du 1er mars 1941.

b)- Valeur de comparaison

La valeur de comparaison sera la moyenne des prix correspondants du même tarif pour les mois compris entre le début du mois suivant le mois de la date de notification et la fin du mois précédant le mois de la livraison contractuelle de la première unité.

c)- Calcul de la variation

On admettra que la fraction du prix unitaire représentant les frais de transport aura varié de manière que son nouveau montant soit à son montant primitif dans le même rapport que celui de la valeur de comparaison à la valeur initiale.

D)- Variation du montant de la part mixte

Le calcul de la variation de la fraction basée sur le coût de la main-d'œuvre fera ressortir un taux relatif de variation de cette fraction.

De même, le calcul de la variation de la fraction basée sur la valeur des matières de référence fera ressortir un taux de variation de cette fraction.

On formera la moyenne arithmétique de ces taux relatifs et on en retiendra les trois quarts pour calculer la variation du montant de la part mixte, dont la variation relative ressortira ainsi à 75 % de la variation relative moyenne des deux fractions précitées.

E)- Calcul du prix applicable au règlement définitif du marché

On totalisera algébriquement les montants :

1°- de la variation du prix des pneumatiques (I)

2°- de la variation des fractions du prix unitaire sans pneumatiques, basées sur chacun des salaires de référence (II, § 2 - A).

.....

3°- de la variation des fractions du prix unitaire sans pneumatiques, basées sur chacune des matières de référence (II - § 2-B).

4°- de la variation de la fraction du prix unitaire, sans pneumatiques, basée sur les frais de transport (II - § 2-C).

5°- de la variation du montant de la part mixte du prix unitaire sans pneumatiques (II - § 2 - D).

Le total ainsi obtenu représentera la somme à ajouter au prix initial du marché ou à en retrancher pour obtenir le prix final du règlement dans l'hypothèse où ne seront survenues depuis le 1er Mars 1941 jusqu'à la fin des délais contractuels, aucune modification du taux ou des conditions d'application de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions, ni aucune création de taxes nouvelles assimilables aux précédentes, c'est-à-dire de taxes d'état applicables directement au montant de la fourniture.

Dans l'hypothèse contraire, la totalité des dépenses supplémentaires ou des dégrèvements devant résulter de telles modifications ou créations seront à la charge ou au bénéfice de la S.N.C.F. et le prix final du règlement, tel qu'il vient d'être ci-dessus défini, sera modifié en conséquence.

Il est toutefois contenu qu'en cas de modification du taux de la taxe sur les transactions, l'incidence globale de cette taxe sur le prix du marché, cette taxe déduite, sera considérée, dans le cas où elle produit son effet pendant toute la période d'exécution du marché, comme égale à son taux nominal multiplié par 1,9.

F - Modifications éventuelles des conditions de révision.

En raison des circonstances actuelles, il pourrait survenir, au cours de l'exécution du marché, des événements dont les répercussions ne seraient manifestement pas traduites par les conditions de révision ci-dessus fixées.

Dans ce cas et à titre exceptionnel, si la S.N.C.F. ou le constructeur estimaient que le prix résultant de l'application des dites conditions s'écarterait, en plus ou en moins, de plus de 1/15 du prix initial modifié par les variations obligatoirement subies par ses divers éléments, les dites conditions de révision seraient modifiées d'un commun accord entre la S.N.C.F. et le constructeur, à la demande de l'une des parties qui aurait à justifier sa demande.

A défaut d'accord, l'exécution du marché serait arrêtée. La S.N.C.F. prendrait possession du matériel en cours de fabrication et des approvisionnements constitués et se

.....

substituerait au constructeur à l'égard des sous-traitants. Elle rembourserait au constructeur, sur justifications, la totalité des dépenses, frais généraux compris, effectuées par celui-ci pour l'exécution du marché.

En cas de contestation sur le montant de ce remboursement, le litige serait soumis à un arbitrage.

A cet effet, la partie la plus diligente notifierait par lettre recommandée à l'autre partie le nom de l'arbitre de son choix. Dans le délai de dix jours de cette notification, l'autre partie devrait désigner son propre arbitre.

A défaut par l'une des parties de faire connaître son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre serait nommé d'office par le Président du Tribunal Civil de la Seine à la requête de l'autre partie.

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éliraient un troisième arbitre qui ne serait pas obligé de se conformer à l'avis de l'un des deux autres.

Si les arbitres ne pouvaient s'entendre sur la nomination d'un troisième arbitre, celui-ci serait désigné par ordonnance du Président du Tribunal Civil de la Seine statuant comme ci-dessus.

Les arbitres devraient rendre leur sentence dans les trois mois de leur nomination ou, le cas échéant, de l'ordonnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le troisième arbitre.

Les arbitres devraient se conformer aux délais et formes ordinaires de la procédure et statuer suivant les règles du droit, les parties n'entendant pas les constituer amiables compositeurs. Les arbitres prononceraient en premier ressort seulement.

En cas de décès, de déport ou d'empêchement d'un des arbitres, il serait pourvu à son remplacement dans le délai de quinze jours.

CONDITIONS de PAIEMENT

Les paiements seront effectués, par unité de matériel, dans les conditions suivantes :

- 25 % du prix contractuel après constatation chez le constructeur de l'approvisionnement des tôles, profilés, larges-plats et pièces embouties;

.....

- 25 % du prix contractuel après constatation chez le constructeur de l'approvisionnement des aciers moulés, principales ferrures, aciers spéciaux, ressorts, pièces de frein, tubes;

- 25 % du prix contractuel après constatation chez le constructeur de l'approvisionnement des roues et pneumatiques;

- 20 % du prix contractuel dans le courant du mois qui suivra la réception provisoire;

- 5 % du prix contractuel dans le courant du mois qui suivra la réception définitive.

Le paiement du dernier terme pourra être effectué au même temps et dans les mêmes conditions que celui du terme précédent, contre remis par le constructeur d'un engagement de caution, comme il est dit ci-après.

Sur demande du constructeur, il pourra être admis, dans chaque lot d'approvisionnements donnant droit au paiement d'un terme, une compensation en valeur entre les pièces et matières approvisionnées au cas où celles-ci ne constitueraient pas de garnitures complètes.

Les paiements stipulés ci-dessus seront effectués par la S.N.C.F. sous forme d'acceptation de traites de même montant à trois mois d'échéance (1).

Sous réserve de présentation des traites l'avant-dernier jour ouvrable précédant la date d'exigibilité des paiements, la S.N.C.F. les remettra au constructeur à cette dernière date, revêtues de son acceptation. Les frais de timbres et les frais d'agio resteront à la charge du constructeur.

Pour garantir à la S.N.C.F. le remboursement des créances qu'elle pourrait avoir sur le constructeur en vertu des clauses de garantie, le constructeur remettra à la S.N.C.F. un engagement de caution personnelle et solidaire, émanant d'une banque agréée par la S.N.C.F. garantissant à cette dernière le remboursement des dites créances à concurrence du montant du terme de garantie et dont la mainlevée sera donnée après signature du procès-verbal de réception définitive.

Il est précisé, en outre, que tous les paiements seront, s'il y a lieu, arrondis au franc inférieur.

RTVISION PROVISOIRE VENTUELLE DES PRIX POUR RÈGLEMENT DES TERMES DE PAIEMENTS

Lors du règlement de chacun des termes de paiements

.....

- (1) La Région de l'IST est chargée de pourvoir à l'ordonnement des paiements.

prévus à l'article "Conditions de paiement", il pourra être procédé, sur la demande du constructeur ou de la S.N.C.F., à une révision provisoire du prix unitaire initial.

Cette révision sera faite conformément sur modalités et conditions du § 2 "Conditions de révision" de l'article "Révision de prix" en admettant que les salaires resteront invariables à partir de la date à laquelle la révision provisoire sera effectuée jusqu'à la fin des délais contractuels.

Une telle révision provisoire ne sera effectuée que si la variation du prix initial représente au moins 5 % de ce prix.

On retiendra 80 % de l'évaluation de la variation du prix unitaire initial pour l'ajouter algébriquement à ce prix.

Le montant du règlement d'un terme de paiement, compte tenu de la révision provisoire ainsi effectuée, sera égal à la différence entre :

- le produit du prix révisé comme il est indiqué ci-dessus par la somme des pourcentages du terme considéré et des termes précédents;
- et le montant total des paiements précédemment effectués.

RETARDS D'APPROVISIONNEMENT OU D'EXECUTION

Tout retard notable dans l'approvisionnement des matières ou dans la construction sera signalé par le constructeur à la S.N.C.F. et fera l'objet d'un examen justificatif et contradictoire des répercussions que ce retard pourra entraîner légitimement, dans le coût et la durée de la construction; à la suite de cet examen, un simple échange de lettres entre la S.N.C.F. et le constructeur fixera, s'il y a lieu, de nouveaux délais contractuels pour la livraison ou pour l'application des conditions de révision.

PENALITES

Par dérogation aux dispositions de l'article 25 au Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de fournitures, le taux des pénalités pour retard est fixé à 0,5 0/00 de la valeur de la fourniture retardée pour chaque semaine de retard pendant les vingt premières semaines et 1 0/00 pour les semaines suivantes.

GARANTIES

Le constructeur garantit le matériel faisant l'objet du présent marché contre tous vices de matières ou défauts de construction, pendant un délai de six (6) mois à dater de la livraison dans ses Usines.

.....

Dans le cas où le dispositif de freinage, prévu par la notice descriptive ci-annexée, ne donnerait pas satisfaction à la S.N.C.F. au cours du dit délai de garantie de six mois, le constructeur s'engage à remplacer, sur simple demande de la S.N.C.F., le dispositif précité par un autre dispositif ayant reçu l'agrément de cette dernière. Cette modification ne pourrait donner lieu à aucune demande d'indemnité de la part du constructeur, étant entendu que les semi-remorques à modifier seraient mises à sa disposition en gare de Saint-Marcel-Marseille.

La garantie du constructeur ne s'étend pas aux accidents provenant d'un manque de soin, d'un oubli ou d'une surcharge même passagère.

Elle est de convention expresse, même en cas d'accident de personne ou de choses ayant pu résulter de vices ou défauts de construction, strictement limités au remplacement gratuit, dans ses usines, de la pièce reconnue défectueuse, à l'exclusion formelle de tous autres dommages-intérêts pour quelque cause que ce soit.

Ce remplacement ne donnera lieu à aucune indemnité ni participation de la part du constructeur dans la main-d'oeuvre nécessaire pour le démontage et le remontage. La pièce changée sera adressée au client en port dû.

La garantie ou responsabilité du constructeur ne pourra être mise en cause pour le matériel de sa marque qui aura subi des modifications, transformations ou réparations en dehors de ses usines.

Le constructeur ne prend aucune responsabilité pour les articles tels que les pneumatiques qui ne sont pas manufacturés dans ses usines, tout recours concernant les dits articles devant être adressé directement à leurs fabricants.

Le délai de garantie sera prolongé d'une durée égale à celle de l'immobilisation subie par le matériel du fait, soit du remplacement d'une pièce reconnue défectueuse, soit de la modification du dispositif de freinage.

Le constructeur accepte que les entreprises de transport auxquelles la S.N.C.F. se propose de vendre le matériel faisant l'objet du présent marché, lui soient subrogées de plein droit pour tout recours en garantie qu'elles auraient à exercer.

NAUSTRISMENT

Pour l'application éventuelle du décret-loi du 30 Octobre 1935, modifié par les décrets du 25 Août 1937 et du 2 Mai 1939, il est précisé que le comptable chargé du paiement est la S.N.C.F.

.....

Le fonctionnaire compétent pour fournir les renseignements envisagés à l'article 6 du décret du 30 octobre 1935 est M. le Directeur du Service Central du Matériel.

POLICE D'ASSURANCE INCENDIE

Le constructeur fera insérer le texte suivant dans ses polices d'assurance incendie.

"La Société assurée déclare qu'il se trouve ou peut se trouver dans ses ateliers du matériel, des objets bruts ou manufacturés, des matières et vieilles matières appartenant à la S.N.C.F.

En conséquence, il est spécifié que l'assurance est faite tant pour le compte de la Société assurée que pour celui de la S.N.C.F. à laquelle seront dévolues et payées directement les indemnités qui pourront lui être dues pour les dommages subis par les dits matériel, objets et matières.

Il est convenu, en outre, que la garantie de la police est affectée, par priorité, à concurrence de la somme de au règlement des indemnités dues à la S.N.C.F.

La Compagnie d'assurances renonce à tout recours contre la S.N.C.F. et contre ses agents".

La S.N.C.F. se réserve d'agréer des dispositions équivalentes qui pourraient lui être proposées par le constructeur et qu'elle estimerait de nature à présenter les mêmes garanties.

FRAIS DE MARCHE

Les frais de timbre du présent marché sont à la charge du constructeur.

Fait à PARIS, le

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Annexé au
Marché N°

SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

NOTICE DESCRIPTIVE
des
semi-remorques "STERMOCODER"

I - DISPOSITIONS COMMUNES AUX DEUX TYPES DE SEMI-REMORQUES

CHASSIS

Le châssis est constitué par des pièces en tôle emboutie assemblées par soudure électrique par points et à l'arc. Ces pièces comprennent deux longerons extérieurs en forme de U caissonnés à leur partie avant et réunis entre eux par deux traverses de tête et deux traverses intermédiaires. Deux montants verticaux prolongent les longerons à leurs extrémités avant. Ces deux montants sont également entretoisés par deux traverses horizontales. Le châssis est complété par deux semelles soudées sous l'aile inférieure des longerons. Ces semelles sont garnies de crampons.

SUSPENSION

La suspension est assurée par roues indépendantes. Les roues tournent autour de deux fusées orientables qui prennent appui sur deux fléaux latéraux. Ces fléaux, dont la partie avant rigide peut osciller autour d'un arbre creux, sont prolongés à l'arrière par des demi-ressorts dont l'extrémité est attachée au dispositif d'escamotage. Les centres de roues tournent sur des roulements à galets coniques.

MÉCANISME D'ESCAMOTAGE

Le dispositif d'escamotage est formé par un mécanisme actionné hydrauliquement. Il comprend pour chaque roue : deux chaînes attachées à l'extrémité du ressort de suspension. Ces chaînes s'appuient sur un galet de renvoi et sont mouflées.

Les chaînes peuvent être tendues par l'action d'un vérin hydraulique. La tension des chaînes provoque le soulèvement de la remorque. Une seule pompe permet d'injecter l'huile sous pression dans les deux vérins à la fois.

Un dispositif permet de purger les vérins et d'abaisser la remorque.

....

DISPOSITIF DE SECURITE

Afin d'éviter aux chaînes de suspension un travail constant pendant la marche sur route, un mécanisme à encliquetage élimine complètement le dispositif hydraulique et les chaînes, en dehors des manoeuvres.

ORGANES DE DIRECTION

La direction du véhicule est rendue possible pendant la mise sur wagons par l'orientation des roues. L'orientation est obtenue par une vis sans fin disposée transversalement à l'intérieur de l'arbre creux déjà mentionné. Cette vis sans fin est actionnée par deux couples coniques et deux manivelles. La vis sans fin entraîne elle-même une noix et deux bielles dont l'une qui sert d'accouplement, aboutit aux leviers clavetés sur les fusées directrices.

Un encliquetage maintient les roues parallèlement au châssis en dehors des manoeuvres.

ROUES AUXILIAIRES

Les roues auxiliaires sont au nombre de deux. Elles sont disposées de part et d'autre du châssis. Elles sont commandées hydrauliquement par la même pompe.

Elles sont orientables séparément par deux leviers et peuvent être maintenus dans la position choisie par une clavette.

BOITIER DE TIMON

Le boîtier de timon est disposé entre les deux montants du châssis. Il est articulé à l'arrière sur un axe qui traverse à la fois les deux montants et le boîtier et s'appuie à l'avant sur un empilage de rondelles Belleville. Une broche permet de maintenir à l'intérieur du boîtier le timon amovible.

CROCHETS D'AMARRAGE

Quatre crochets disposés aux quatre angles du châssis peuvent recevoir les tendeurs d'amarrage. Ces crochets agissent à l'intérieur de boîtiers en acier coulé et s'appuient sur un empilage de rondelles Belleville.

FREINAGE

Le freinage est obtenu par des freins à mâchoires agissant à l'intérieur des tambours.

Les mâchoires sont actionnées par un cylindre à pression monté sur le tracteur.

Ce dispositif est complété par une commande à main.

....

EQUIPEMENT CODE

Tous les véhicules carrossés comportent l'équipement code réglementaire, c'est-à-dire : plaque de police, feux de position, lanterne arrière, stop, triangle jaune et flèches de direction.

II - DISPOSITIONS SPECIALES AUX SEMI-REMORQUES-FOURGONS

PLATEAU

Le plateau est composé, indépendamment des traverses de tête, de 14 consoles en tôle emboutie réunies latéralement par une bordure également en tôle.

Le plancher est formé de planches de 30 m/m en sapin disposées transversalement et fixées au châssis par des boulons. Deux coffres en tôle d'acier recouvrent entièrement les roues. Ces coffres sont fermés latéralement par des garde-boue postiches.

FOURGON

La caisse qui est montée sur le plateau se compose d'une armature tubulaire entièrement métallique sur laquelle est fixé par soudure électrique par points le panneautage en tôle nervurée.

La caisse est complétée par un pavillon lui-même composé d'une armature tubulaire métallique recouverte de tôles soudées électriquement par points.

Chaque fourgon comporte deux portes latérales et une porte arrière. Chaque porte est formée par deux vantaux verticaux et par un hayon horizontal. Le dispositif de fermeture adopté est le même que celui admis pour les containers. Les portes peuvent être plombées et cadenassées.

III - DISPOSITIONS SPECIALES AUX SEMI-REMORQUES-CITERNES

Dans ce cas, le plateau et le fourgon sont remplacés par un réservoir et ses accessoires.

....

RÉSERVOIR

Le réservoir est formé par deux fonds bombés elliptiques réunis par une virole. Les fonds sont emmanchés dans la virole et soudés à l'arc intérieurement et extérieurement. Les différentes parties de la virole sont soudées bord à bord électriquement. L'intérieur du réservoir est émaillé au four à moyenne température.

BRIST-FLOTS

Chaque réservoir comporte des brise-flots.

DÔME

Le dôme circulaire est maintenu en place par boulons. Il est fermé par une bonde à vis à filets ronds.

ORGANES DE VIDANGE

Un obturateur central, fixé sur une culotte en acier moulé solidaire du réservoir, permet d'isoler complètement les robinets de vidange.

Ces derniers, au nombre de deux, sont disposés de part et d'autre du berceau. Les robinets de vidange sont pourvus des dispositifs réglementaires de fermeture et sont protégés par des masques.

CAPOT DE PROTECTION

Un capot en tôle d'acier recouvre entièrement le dôme et le levier de commande de l'obturateur qui ne peuvent être manœuvrés qu'après l'ouverture de ce capot. Le capot de protection peut être plombé et cadenassé.

BERCEAUX

Le réservoir repose sur le châssis par l'intermédiaire d'un berceau métallique en trois éléments. Le berceau est boulonné sur le châssis et le réservoir est boulonné sur les berceaux.

PASSERELLE

L'ensemble est complété par deux passerelles latérales fixées sur les consoles du châssis.

IV - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES NUMÉRIQUES

- Longueur utile du châssis..... 6 m.
- Longueur totale du châssis..... 6 m.500
- Largeur du châssis..... 1 m.100
- Voie des roues..... 1 m.940
- Type de pneus..... Michelin Métalic F.24 simples

....

- Dimensions des jantes..... 24 x 10
- Capacité du fourgon..... 30 m³
- Charge utile du fourgon..... 8 tonnes
- Surface du plancher..... 12 m²
- Longueur intérieure du fourgon..... 6 m
- Largeur intérieure du fourgon..... 2 m.360
- Hauteur intérieure du fourgon sous pavillon..... 2 m.449
- Capacité du réservoir..... 80 Hl
- Tare de la semi-remorque-fourgon..... 3,2 t
- d° citerne..... 3,5 t:

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 27 décembre 1940

LOI du 18 décembre 1940
facilitant l'organisation des transports
combinés par rail et par route

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,

Le Conseil des ministres entendu,

Décrétons :

Art. 1er - Les dispositions de la loi du 29 décembre 1934 facilitant l'acquisition de véhicules et de tracteurs automobiles (1) sont applicables aux remorques aptes à effectuer des transports mixtes par rail et par route, à la condition que ces remorques aient fait l'objet d'une immatriculation par la Société nationale des chemins de fer français.

.....

(1) Cette loi est ainsi conçue :

Art. 1er - Tout contrat de vente à crédit de véhicule automobile devra faire l'objet d'un acte sous seing privé dûment enregistré, rédigé dans les termes de l'article 2074 du code civil. L'enregistrement de cet acte sera fait au droit fixe.

Art. 2 - Les vendeurs, cessionnaires de créances, escompteurs et prêteurs de deniers pour l'achat à crédit d'une automobile, devront, pour conserver leur gage dans les termes de l'article 2076, en faire mention sur un registre spécial à souche qui sera ouvert à cet effet dans toutes les Préfectures. La mention dont il vient d'être parlé rappellera la constitution de gage dont le véhicule est l'objet, le nom de l'acheteur et du créancier et la date de l'enregistrement du contrat.

La déclaration sera faite à la préfecture qui aura délivré la carte grise.

Un reçu de la déclaration devra être délivré au créancier gagiste et ce reçu répètera littéralement la mention portée à la souche. Par la délivrance de ce reçu, le créancier gagiste sera réputé avoir conservé la marchandise en sa possession.

Le créancier sera seul responsable de l'insuffisance ou de l'irrégularité de la déclaration qu'il n'aurait pas contrôlée.

Elles sont applicables, en particulier, aux cessions de remorques que la Société nationale des chemins de fer français pourrait être amenée à consentir à des entreprises routières moyennant un amortissement de tout ou partie de leur valeur par prélèvement sur les recettes du trafic en application de l'article 30 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938.

Art. 2 - Les formalités prévues par l'article 2 de la loi du 29 décembre 1934 seront remplies à la préfecture du département dans lequel se trouve le siège de l'entreprise utilisant les remorques.

Art. 3 - Le présent décret sera publié au Journal Officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 18 décembre 1940.

Ph. PÉTAIN

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français :

Le garde des sceaux
ministre secrétaire d'Etat à la justice,
Raphaël ALIBERT.

Le ministre secrétaire d'Etat
à la production industrielle et au travail,
René BELIN.

Le secrétaire d'Etat aux Communications,
Jean BERTHELOT.

La radiation de la mention incombera au créancier gagiste et le reçu qui lui sera délivré constatera que la mention se trouve désormais anéantie.

Art. 3 - La réalisation du gage se fera, quelle que soit la qualité du débiteur, conformément aux dispositions de l'article 93 du code de commerce.

Art. 4 - La présente loi sera imprimée au verso de la carte grise.

Art. 5 - La présente loi est applicable à l'Algérie et aux Colonies.

4 décembre 1940

2323

QUESTION IV - Service Commercial

1°) Organisation de transports mixtes par fer et par route.

P.V.

Après un exposé de M. LE BESNERAIS, le Conseil procède à un échange de vues sur la question.

M. LAURENT-ATTHALIN estime que le prix de location des remorques aux entreprises routières doit couvrir la S.N.C.F. de toutes les charges afférentes à la fourniture de ce matériel, qu'il s'agisse des charges du capital emprunté ou des charges d'amortissement du matériel.

M.M. TIRARD, MOREAU-NERET et BOUTET demandent diverses précisions que donne M. LE BESNERAIS.

Le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises tendant notamment à prévoir :

1°) un crédit de 30 M. correspondant à la commande d'un premier lot de 300 remorques dans lequel seraient prélevées les remorques à fournir aux entreprises routières qui accepteraient leur transformation, le reliquat pouvant être donné en location d'une certaine durée;

2°) un crédit de 6 millions pour l'aménagement des wagons nécessaires au transport de ces remorques.

Il est entendu, d'autre part, que le Conseil devra être saisi pour approbation des prochaines conventions à intervenir en vue de réglementer la transformation d'entreprises routières, suivant les principes exposés dans la note distribuée aux membres du Conseil.

M. LE SECRÉTAIRE - L'organisation de transports mixtes par fer et par route est une question qui a donné lieu à de longues études depuis les travaux de coordination, car, en matière de transports de marchandises, la coordination tend de plus en plus à affecter au maximum les transports par route aux transports à courte distance, c'est-à-dire : d'une part, au camionnage et, d'autre part, aux transports ~~à courte distance~~ dans la zone du département et quelquefois des départements limitrophes. Or, dans tous ces cas, le transport par route entre la gare ~~et~~ l'établissement à desservir ou inversement, représente une part importante du transport total, part d'autant plus importante que le trajet par fer est plus court. D'où l'importance qu'il y a à ne pas faire de transbordements supplémentaires.

Par contre, dès que la distance à parcourir s'accroît, il est intéressant de confier le transport au chemin de fer, afin de profiter en plein de la grande capacité de transport qu'il possède et du faible prix de revient supplémentaire que représente le transport par des wagons qui peuvent être ajoutés aux trains qui circulent déjà. A l'heure actuelle, la question est d'autant plus importante que nous souffrons d'une pénurie considérable des carburants nécessaires aux camions automobiles. Il faut donc, dans ces conditions, limiter leur utilisation et la réserver aux transports à courte distance.

Mais l'emploi du chemin de fer pour certains trafics à grande distance présente un inconvénient; lorsqu'il ne s'agit pas de trafics suffisamment importants pour constituer un wagon complet au départ ou à destination d'un embranchement

particulier, car il faut prévoir un transbordement à la gare de départ et à celle d'arrivée.

Tous les systèmes qui ont pour but d'éviter ces transbordements permettent donc de diminuer le prix de revient et assurent au public, notamment par la suppression des emballages, des avantages dits "de porte à porte" analogues à ceux qu'ils trouvent par l'emploi de camions.

Divers procédés ont été mis en oeuvre dans ce but. L'emploi des containers en constitue un, mais ces engins ne peuvent pratiquement être utilisés que pour des tonnages qui ne sont pas trop considérables et ils exigent au départ et à l'arrivée des installations particulières pour les soulever et les placer sur les camions. Il en résulte certaines difficultés de transbordement, qu'on a envisagé de supprimer, en chargeant directement le camion automobile sur le wagon même.

Mais ce second procédé présente, lui aussi, des inconvénients, car les gabarits des camions automobiles sont, en général, supérieurs à ceux du chemin de fer. Il faudrait alors, pour assurer leur transport, construire des camions spéciaux qui soient uniquement utilisés à ce trafic. D'autre part, tout camion chargé sur wagon immobilise, pendant son transport par fer, non seulement ~~les baches nécessaires pour~~ la couverture des objets transportés, - ce qui est tout à fait normal, et ce qui remplace en fait les wagons couverts que nous avons à fournir, - mais, en outre, ~~les baches destinées à couvrir le~~ ^{lui-même} moteur, ce qui ne sert à rien et entraîne des dépenses supplémentaires. C'est pourquoi, on a envisagé l'utilisation de remorques spéciales ayant une forme et des dimensions telles qu'elles peuvent être chargées sur les wagons plats du chemin de fer et qui seraient remorquées, du point de départ à la gare, ou de la gare au point de destination, par des tracteurs de type normal, analogues à ceux qui servent dans les villes aux nombreuses opérations de camionnage.

.....

résultat de l'affaire. Mais nous avons engagé des pourparlers officiels avec un certain nombre de transporteurs, afin de nous rendre compte des possibilités et nous estimons qu'un parc d'environ 300 remorques pourrait être utilisé ^{dès} l'année prochaine.

Sans doute, dans les circonstances actuelles, et étant donné la disparition des transports routiers à grande distance par suite du manque de carburants, on est tenté de soutenir que l'opération n'est pas intéressante, puisque le trafic est bien obligé de revenir au chemin de fer.

Mais cette argumentation ne me paraît pas devoir être retenue. Ce n'est pas parce que nous traversons une période difficile, qu'il ne faut pas préparer dès maintenant les mesures qui permettront de réaliser ultérieurement une coordination normale des transports. Celle-ci ne doit pas consister uniquement à maintenir de façon systématique l'interdiction des transports à grande distance par route, même dans les cas où ces transports pourraient être justifiés par des avantages spéciaux.

Si donc nous prenons, dès maintenant, des mesures qui nous permettent de donner ces mêmes avantages, par d'autres moyens que les transports routiers, nous serons bien placés par la suite pour demander le maintien de l'interdiction des transports routiers à grande distance, puisque ceux-ci seront devenus inutiles.

D'ailleurs, dès maintenant, la mesure que nous vous présentons offre un avantage : celui de réduire au minimum les emballages qui font presque autant défaut que l'essence. Or, il est évident qu'une réalisation comme celle que nous envisageons, permet d'utiliser moins d'emballages pour le même transport, puisque ces emballages sont nécessités par les transbordements. Toutes les fois que des lots importants de l'ordre de quelques tonnes, insuffisants pour être chargés dans un wagon, mais suffisants pour remplir l'une de ces remorques nous seront confiés,

.....

non seulement on évitera un certain nombre d'emballages, ce qui est précieux à l'heure actuelle; ^{d'autre part,} ~~mais~~ avantage supplémentaire, on diminuera le poids total de l'expédition et on compensera ainsi le poids supplémentaire de la remorque transportée, car celle-ci est un peu plus lourde que la caisse du wagon couvert, à laquelle elle se substitue.

C'est pourquoi, en raison des avantages actuels que présente l'opération, avantages qui seront peut-être un peu moindres ^{qu'en} période normale, ~~mais~~ ^{aussi} et pour faire l'essai d'un procédé susceptible, je crois, de grandes applications dans l'avenir lorsqu'on reviendra à des conditions plus normales, nous vous proposons d'accepter le principe de la mesure qui vous est soumise et de prendre en considération la construction par nos soins d'environ 300 remorques que nous donnerons d'abord en location, puis que nous vendrons aux transporteurs.

Vous avez d'ailleurs déjà examiné l'affaire, il y a un peu plus d'un an, et vous avez accepté le principe d'une opération du même ordre, bien qu'à cette époque, c'était les entrepreneurs de transports qui devaient fournir les remorques; nous leur donnions simplement une ristourne sur nos tarifs, afin de les intéresser à l'affaire, et de les rembourser du prix des remorques.

L'opération actuelle reste analogue dans son principe, seulement c'est ^à la S.N.C.F. qu'il appartiendra de faire la dépense d'acquisition des remorques. Nombre d'entrepreneurs de transport se trouvent dans une situation financière difficile. D'autre part, comme ils ont abandonné toute activité, ils hésitent à engager des capitaux et à reprendre leur activité dans des conditions nouvelles, ne connaissant pas exactement quels seront les résultats. Il s'agit d'une dépense qui serait pour la S.N.C.F. de l'ordre de 30 M., étant donné que le prix de

.....

revient d'une remorque peut être évalué à 100.000 fr. L'entrepreneur devrait alors acheter les tracteurs; comme ce sont des outils plus proprement automobiles que les remorques, aptes, par suite, à rendre d'autres services que ceux que nous en attendons, par exemple à faire des camionnages par remorques dans une zone de petite distance, ~~ce matériel ne peut être utilisé que pour des transports par rail~~,
l'entrepreneur
il est naturel que ce soit ~~le propriétaire~~ qui achète ces tracteurs.

Par le moyen d'une location-vente, l'intéressé nous rembourserait progressivement du prix de ces remorques et nous les lui livrerions au bout d'un certain temps, afin qu'il en devienne propriétaire et puisse en faire l'objet de son industrie.

Nous pouvons faire cette opération, par application des dispositions du décret-loi du 13 novembre 1938, qui nous permettent de prélever sur les recettes à provenir d'un retour au rail des trafics à grande distance des sommes destinées 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.

M. LAURENT-ATTHALIN - Je suis d'accord sur le principe de l'affaire, car elle est conforme, je crois, à l'intérêt du public. D'autre part, je suis persuadé que le moment est plutôt favorable pour négocier avec les entrepreneurs et il ne faut pas attendre que les transports se valorisent. La seule observation que je voudrais faire est relative aux prix de location. En réalité, nous donnons aux transporteurs une option d'acheter un matériel. Comme c'est un avantage, et comme probablement le prix du matériel montera d'ici quelque temps, ils useront de cet avantage dans toute la mesure de leurs moyens. Il faut donc que le prix de location le compense et qu'il corresponde, par suite, non seulement au capital que nous aurons engagé, mais encore aux charges d'intérêt que ce capital représente et à l'amortissement

??...

lui-même du matériel. Je crois qu'il faut se tenir à cette ligne de conduite. Tout en accordant aux transporteurs un avantage certain, nous serons nous-mêmes assurés de ne rien perdre.

M. LE BERNERAI. - Nous vous soumettrons les premières conventions que nous passerons et dont nous pourrions appliquer les clauses dans tous les cas analogues.

M. TIRARD. - Avez-vous pu vérifier si les tracteurs à l'arrivée seraient en nombre suffisant pour qu'il n'y ait pas insuffisance de matériel, car il ne faudrait pas que les remorques restent en souffrance dans les gares ?

M. LE BERNERAI. - Les tracteurs ne manquent pas. Ils existaient en assez grand nombre avant la guerre et ils n'ont pas été réquisitionnés par l'Armée, car ils n'offrent pas les mêmes facilités d'utilisation que les camions ordinaires. Nous ferons l'opération avec des industriels ayant des moyens de transbordement à leur disposition.

M. TIRARD. - Avez-vous quelques renseignements sur l'accroissement des demandes de containers ?

M. LE BERNERAI. - Ce mouvement continue, mais les demandes intéressent surtout les petits containers.

M. TIRARD. - Ne serait-il pas bon, dans ces conditions, d'en poursuivre la construction ?

M. LE PRESIDENT. - Il en est prévu 2.000.

M. LE BERNERAI. - Nous avons, en effet, prévu l'acquisition de 2.000 petits ~~wankix~~ containers et nous en avons, d'autre part, en construction pour lesquels les matières premières sont approvisionnées.

.....

C'est, d'après les résultats de ces pourparlers, que nous envisageons d'acquérir 300 remorques d'un type des types acceptés.

M. BOUTET. - D'autre part, un autre problème ne se pose-t-il pas quant aux moyens de chargement ? Ce problème intéresse particulièrement la S.N.C.F., car il s'agit de spécialiser les wagons porteurs de remorques.

M. LE BESNERAIS. - Lorsqu'il s'agira de spécialiser les wagons, je vous proposerai de prendre à notre charge leur aménagement.

M. BOUTET. - Il faudra prendre des précautions en ce qui concerne l'utilisation éventuelle de ces wagons. Toute spécialisation de wagons comporte un risque : celui d'un rendement inférieur du matériel et la période actuelle ne se prête guère à courir ce risque.

M. LE BESNERAIS. - C'est pour cela que nous modifions un peu les errements suivis jusqu'à présent. Nous laissons autrefois aux entrepreneurs le choix entre plusieurs types de remorques. Nous n'en envisageons plus que deux : U.F.R. et SEREM CODER.

Le système U.F.R., qui repose sur l'existence des galets qui sont guidés par les rails sur les wagons, exige de ce fait une spécialisation de matériel. On ne peut pas dire que les wagons ainsi spécialisés ne sont plus utilisables à d'autres transports, car ils sont toujours des wagons plats, mais leur aménagement réduit leur possibilité d'utilisation. Cette considération nous avait conduits autrefois à transformer de grands wagons plats sur lesquels on pouvait charger deux ou trois remorques. Mais, à l'heure actuelle, nos grands wagons sont utilisés à plein. Par contre, nous possédons d'autres wagons

.....

plats sur lesquels on ne peut charger qu'une remorque, et qui sont d'un type tel que l'Armée ne s'en servait pas en temps de guerre. L'Armée est grand utilisateur de wagons plats et nous n'en manquons point. Les utiliser pour des chargements faits en remorques, c'est-à-dire à la place de wagons couverts, c'est, en fait, une amélioration d'utilisation de notre matériel, car nous manquons de toitures et de wagons couverts. De même, transformer des wagons plats en wagons couverts, constitue également une amélioration de leur utilisation.

Le système Seren Coder lui, est basé sur un autre dispositif qui permet de charger la remorque sur des wagons plats, qui, s'ils doivent subir, pour ce faire, quelques modifications, restent néanmoins utilisables à tous les trafics. La remorque, en effet, est chargée en état de route sur le wagon, puis, une fois placée sur la plate forme, on efface les roues au moyen d'un dispositif spécial, de sorte qu'elle repose sur le fond du wagon par ses longerons. La remorque est alors placée comme un cadre sur le wagon; le système, très ingénieux, permet d'avoir une remorque dont le gabarit est à peu près celui de la route et qui, par l'effacement des roues, présente le gabarit chemin de fer.

Mais on ignore si le bon fonctionnement sur route de ce type de remorque peut être maintenu pendant très longtemps. Le système mécanique compliqué qui caractérise cet engin, paraît assez robuste et a donné satisfaction; mais l'expérience qu'on en a n'est pas d'assez longue durée pour permettre d'en tirer une conclusion et certains entrepreneurs hésitent à utiliser ce système. Les constructeurs insistent auprès des entrepreneurs pour qu'ils essayent cet engin de manière à prouver par l'expérience l'intérêt qu'il présente. Quant à l'utilisation du matériel, il importe tout de même de remarquer qu'elle ne sera pas, dans la circonstance, aussi mauvaise qu'on pourrait le croire.

.....

car tous les transports routiers à grande distance au moyen de remorques ne sont ^{financièrement} viables que lorsqu'il existe un équilibre suffisant du trafic dans les deux sens. Il est évident que la route nous avait surtout pris, sur les grandes relations, le trafic qu'elle pouvait équilibrer, nous laissant souvent la partie supplémentaire du trafic, peu rémunératrice parce que non équilibrée. Dès lors que les wagons, même spécialisés, circulent dans les deux sens et que nous leur faisons effectuer des navettes comprenant un nombre déterminé de voyages, ils sont utilisés au mieux.

M. BOUTET - Je remercie M. le Directeur Général des précisions qu'il a bien voulu nous donner sur des points qui me préoccupaient depuis un certain temps. Je voudrais ajouter une remarque. Lorsqu'on a voulu construire des remorques avec des roues s'effaçant, on s'est heurté à la difficulté née du gabarit imposé aux véhicules routiers, qui était de 2 m 50. Pour la résoudre, on a été obligé de mettre les roues à l'intérieur, alors qu'elles se trouvaient primitivement à l'extérieur. Je crois que, sur ce point, le code de la route a été modifié et il permet un gabarit supérieur à 2 m 50. Je ne pense pas que ce soit désirable dans l'ensemble, mais il est des cas où, avec une petite circulation de remorques, on pourrait avoir un matériel spécial plus complet. On avait envisagé, d'autre part, de transporter des wagons entiers sur route, grâce à un système spécial. L'utilisation de ce procédé n'avait pas été possible jusqu'à présent, mais sans vouloir étendre ce système, je crois qu'il peut rendre des services qui ne sont pas négligeables et qu'on pourrait en reprendre l'étude. Il apporterait sans aucun doute une solution à certains problèmes de transport particuliers, solution peut-être exceptionnelle, mais peut-être intéressante.

.....

M. LE BIENNEHAIS - Il y a des cas, en effet, où les transports de wagons sur route sont intéressants. L'application de ce système a été gênée par les dispositions du code de la route, mais les modifications apportées à ce dernier permettent peut-être de reprendre la question. Je vais la faire examiner, car ce mode de transport peut-être intéressant, par exemple, lorsqu'il s'agit d'une usine qui reçoit un wagon par jour ou tous les deux jours.

M. LE PRÉSIDENT - Êtes-vous d'accord pour que nous tentions l'expérience qui nous est proposée ?

Le Conseil est d'accord.

Conseil d'Administration

Séance du 4 décembre 1940

IV - Service Commercial

1°) Organisation de transports mixtes par fer et par route.

Le C.B.

Interprétation de la proposition.

formule d'entente

chargement de camion au sein du dépôt

petit dépôt, gabarit et matériel de service à l'usage

d'un type d'automobile avec tracteurs.

~~Principe d'entente~~

On propose que, le dépôt d'automobiles, ce soit par l'entente

l'entente. Mais :

- il y a intérêt au locataire

- il y a intérêt au client de l'entente

On propose d'organiser le service de livraison et de retour des camions
et de faire des études de développement

L.A.

Deuxième principe

Obtenir le prix de location. Le prix de location à l'usage de l'entente
avec en charge et le prix réel de la construction. On peut aller largement à la
fois monter et la construction pour déterminer le coût

M. N.

Interprétation de la proposition

LB

On mettra au C.B. les principes

Poncel

methode de calcul des camions ? Reg. 2 méthodes

1) S.F.C.

2) On donnera un prix d'entente à l'entente avec l'entente

LB

On peut le faire 2)

Poncel

Qu'est-ce que la spécification des camions. Le coût va être la même pour
les différents types de camions.

LB

on propose 2 formules au sein du dépôt et chargement au dépôt

Poncel

genre de temps de voyage au sein du dépôt. Modif. 2) à l'entente avec l'entente
détails techniques. On donnera un prix d'entente à l'entente avec l'entente

le 4 Décembre 1940

"Service Commercial"

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (Question N° 1)

Paris, le 22 Novembre 1940

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet d'un projet d'organisation de transports mixtes
par fer et par route

Le décret-loi du 12 novembre 1938 sur la coordination rail-route a défini les bases rationnelles de l'organisation de transports de marchandises en fixant en principe qu'une préférence serait réservée:

- a) au Chemin de fer, pour les transports à grande distance et les transports massifs à toutes distances;
- b) à la route, pour les services de ramassage et de distribution autour des gares importantes, même sur des parcours parallèles au chemin de fer, et pour l'exécution du service sur les lignes de chemin de fer à très faible trafic dont la suppression peut être prononcée sans inconvénient grave.

L'une des mesures prévues par le décret-loi pour réaliser cette organisation est la transformation de certains services routiers à grande distance faisant concurrence au chemin de fer "afin de permettre, par des mesures techniques et tarifaires appropriées, le retour du trafic au rail, l'entreprise n'assurant plus, par route, que les opérations de ramassage et de distribution des marchandises".

Pour faciliter cette transformation des services routiers à grande distance, le même décret-loi a prévu que: "la S.N.C.F. pourait, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, prélever sur les recettes à provenir d'un retour au rail des trafics à grande distance, des sommes destinées 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."

.....

Dès la parution de ce décret-loi, nous nous sommes préoccupés de rechercher des formules permettant de réaliser de telles transformations des entreprises routières. Nous avons été amenés à étudier la formule de la remorque rail-route, formule avantageuse dans le cas de trafics massifs entre centres déterminés et dans le cas de trafics pour lesquels l'absence de transbordement présente un avantage particulier. Nous avons, dans ce but, soumis successivement, avant la guerre, au Conseil d'Administration, deux conventions qu'il avait approuvées:

- 1° - l'une, avec la Société S.A.T.A.N. pour l'organisation de services entre Paris-Rouen et Le Havre;
- 2° - l'autre, avec la Société S.T.A.N. pour l'organisation de services entre Paris-Lille - Ponts-et-Marais - Rouen et Le Havre.

La guerre est survenue avant que nous ayons pu passer à la réalisation.

Pendant les premiers mois de la guerre, d'importantes entreprises routières nous ont demandé d'étudier avec elles la transformation de leur activité en services mixtes rail-route. Les pourparlers étaient sur le point d'aboutir quand survinrent les événements de mai dernier.

A l'heure actuelle, la S.N.C.F. se trouve devant une situation toute nouvelle.

Les entreprises routières manquent de véhicules et pour celles qui en possèdent encore, le rationnement de l'essence et du gas-oil et la production limitée des carburants de remplacement rendent impossible, pour un temps indéterminé, toute activité réelle et soutenue à grande distance.

D'autre part, la plupart des trafics routiers ont disparu et ceux qui subsistent sont plus ou moins menacés par la crise des matières premières; au surplus, les textes en vigueur interdisent le transport à grande distance par route.

On pourrait donc se demander s'il est opportun maintenant d'organiser des services de transports mixtes sur les bases indiquées par le décret-loi du 12 novembre 1938, c'est-à-dire par la transformation de services routiers à grande distance, la S.N.C.F. apportant son aide financière.

.....

Or, si la conjoncture a varié, il ne semble pas que les circonstances nouvelles aient diminué l'intérêt que présente le transport mixte rail-route. En effet, aux expéditeurs et destinataires de marchandises, il procure les avantages du porte à porte en leur permettant de résoudre la question des emballages, si délicate à l'heure actuelle. Il les fait en outre profiter des garanties matérielles de sécurité et de régularité présentées par le Chemin de fer. Il permet aux entreprises de transports routiers, tout en adaptant leur activité aux nécessités de l'heure actuelle, de conserver leur individualité commerciale, ce qui est la condition première pour les faire collaborer au développement des transports mixtes rail-route.

Au surplus, les transports routiers de marchandises reprendront tôt ou tard et la coordination qui implique réglementation et contingentement ne pourra survivre dans la période d'évolution profonde que traverse le pays que si elle se présente avec un caractère constructif.

A cet égard, un des éléments importants paraît être la mise en oeuvre d'un plan de transports mixtes susceptible de donner au public français les commodités qu'il avait trouvées dans le transport routier à grande distance.

Enfin, le développement du transport mixte doit intéresser également les transporteurs privés pour éviter qu'ils se dirigent à nouveau vers la route lorsque la situation le permettra.

Etant admis l'intérêt que présente pour la S.N.C.F., même à l'heure actuelle, le développement du transport mixte, il reste à voir comment mettre en oeuvre la nouvelle organisation.

Un double problème se pose: problème tarifaire, d'une part, problème de la fourniture du matériel aux intéressés, d'autre part.

Nous soumettrons ultérieurement les propositions utiles concernant l'aménagement du tarif spécial n°129, chap.11 dont l'étude est liée aux pourparlers en cours avec les entrepreneurs. Pour le moment, nous nous bornerons à soumettre au Conseil le principe de la formule envisagée pour la fourniture du matériel ainsi que nos propositions concernant le programme de commandes de remorques pour l'exercice 1941, étant entendu que nous reviendrons devant le Conseil pour l'approbation des Conventions à passer avec les Entreprises.

L'organisation d'un service de transports mixtes nécessite des capitaux importants puisque le prix d'une remorque est de l'ordre de 100.000 fr. et celui d'un tracteur de l'ordre de 80.000 fr.

Or, les entreprises routières n'ont généralement pas les disponibilités voulues pour prendre à leur charge la totalité de la fourniture du matériel nécessaire au transport mixte. Auraient-elles même ces disponibilités qu'elles hésiteraient à engager de pareilles dépenses sans avoir pu faire un essai de quelque durée.

Aussi, la S.N.C.F. est-elle amenée, si elle veut développer le transport mixte, à apporter son concours financier. Nous estimons, toutefois, que cette aide doit se limiter aux remorques qui constituent le matériel vraiment spécial, alors que les tracteurs sont du matériel automobile d'un usage courant, susceptible d'ailleurs d'être utilisé en dehors des transports mixtes.

Pour ce qui concerne les transporteurs privés, le concours de la S.N.C.F. consisterait simplement à fournir les remorques en location à un taux à débattre à condition, toutefois, que la location ait une certaine durée.

Par contre, une formule de simple location serait insuffisante pour ce qui concerne les transporteurs publics. En effet, ces entreprises détiennent des cartes de transport à grande distance qui, même à l'heure actuelle, leur donnent un droit de priorité pour l'exécution de transports de marchandises à grande distance, au cas où des textes ultérieurs rendraient, à nouveau, une certaine liberté à ces transports.

Il est donc nécessaire, en premier lieu, d'obtenir des intéressés l'annulation définitive de ces cartes. Mais ceux-ci ne s'en dessaisiront qu'en échange d'avantages certains: ils nous ont demandé, notamment, de pouvoir acquérir la propriété de leurs remorques. En outre, comme la loi prévoit le prélèvement sur les recettes du montant de notre participation financière, nous sommes amenés à conclure une convention de longue durée.

Avant la guerre, les entreprises publiques de transports routiers assuraient un trafic régulier sur certaines relations bien définies. Il était dès lors possible de calculer d'une façon certaine le nombre de remorques nécessaires à leur exploitation.

Aussi, dans les conventions passées avec les Sociétés S.A.T.A.N. et S.T.A.N., la S.N.C.F. avait-elle accepté de laisser à ces entreprises le soin d'acheter directement leurs remorques. Son aide financière consistait alors à rembourser le prix d'achat des remorques en affectant à cette opération un prélèvement de l'ordre de 50 à 60 % sur les recettes provenant du trafic assuré en remorques. Cette aide financière était conditionnée, d'une part, par l'engagement de l'entreprise de remettre son trafic au

.....

chemin de fer et, d'autre part, par l'abandon de tout ou partie de ses cartes de transport public.

Ces dispositions ne peuvent plus convenir à l'heure actuelle. En effet, les entreprises routières, ayant perdu une partie plus ou moins importante de leur clientèle, ne peuvent plus prendre un engagement précis de trafic. D'autre part, elles seraient dans l'impossibilité de se procurer elles-mêmes leurs remorques car elles ne pourraient passer que des commandes peu importantes.

Pour ces motifs, il semble que la S.N.C.F. doit maintenant prendre en main la fourniture des remorques. Mais, en l'absence d'un engagement précis de trafic de la part de l'entreprise routière, elle est fondée à diminuer le quantum de son aide financière.

Nous avons, dans ces conditions, proposé aux entreprises routières une formule de location-vente qui peut se résumer ainsi: moyennant abandon de certaines cartes de transport public, la S.N.C.F. donne à l'entreprise routière des remorques en location-vente, l'entreprise devenant propriétaire de ce matériel lorsque le total des sommes formées, d'une part par les produits de la location et, d'autre part, par un prélèvement de l'ordre de 20 à 30 % sur les recettes du trafic assuré en remorques a atteint le prix global de l'achat des remorques.

Si, pendant la période de location le trafic ne correspond pas à un tonnage minimum convenu par remorque, la S.N.C.F. se réserve le droit de reprendre la complète disposition des remorques en excédent.

Nous précisons, toutefois, qu'il nous a paru impossible d'imposer aux transporteurs un type unique de remorque; parmi les différents systèmes qui existent à l'heure actuelle et qui procèdent de conceptions assez différentes, aucun n'a fait réellement ses preuves et ne montre sur les autres une supériorité indiscutable. Comme d'autre part le nombre de systèmes se réduit à 2 ou 3, il ne paraît pas y avoir de gros inconvénients à laisser aux utilisateurs la liberté de suivre leur préférence.

Dans l'état actuel de nos pourparlers avec les transporteurs publics routiers, nous pouvons envisager d'être amenés à fournir assez rapidement 50 remorques du type SEREM CODER et 250 remorques du type U.F.R., ce qui justifierait une première commande par la S.N.C.F. de 300 remorques dont la fabrication pourrait être étalée sur les six premiers mois de 1941. D'autres commandes suivraient si de nouvelles entreprises venaient, par la suite, nous demander d'étudier leur transformation.

.....

Nous ne connaissons pas, actuellement, le prix exact de ces remorques. Toutefois, d'après les indications que nous ont données les constructeurs, on peut estimer que ce prix sera de l'ordre de 100.000 fr. La réalisation de la première commande comporterait donc une dépense de 30 millions.

Par ailleurs, le transport des remorques U.F.R. n'est possible que sur des wagons comportant des aménagements spéciaux. L'organisation de transports mixtes doit donc entraîner la transformation de 150 à 200 wagons.

Cette formule conduira, évidemment, à spécialiser ces wagons mais ils seront affectés à des services bien définis et auront, ainsi, un rendement très supérieur à la moyenne.

D'après une première estimation, les frais à engager pour l'aménagement des wagons serait de l'ordre de 6 millions.

CONCLUSION

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver:

1° - un crédit de 30 millions correspondant à la commande d'un premier lot de 300 remorques dans lequel seraient prélevées les remorques à fournir aux entreprises routières qui accepteraient leur transformation, le reliquat pouvant être donné en location d'une certaine durée;

2° - un crédit de 6 millions pour l'aménagement des wagons nécessaires au transport de ces remorques.

Nous pensons pouvoir présenter, très prochainement, à l'approbation du Conseil d'Administration plusieurs Conventions réglant la transformation d'entreprises routières, suivant les principes exposés ci-dessus.

Le DIRECTEUR du SERVICE COMMERCIAL,

signé : BOYAUX.