

SOSLM 222/20

5211

(1939)

1185

1125

Traité pour l'exécution d'un Service de voitures automobiles des gares têtes de lignes de Paris.

Traité pour l'exécution d'un Service de voitures automobiles des gares têtes de lignes de Paris

C.D.	4. 7.39	22	IVbis
C.D.	11. 7.39	53	XI a

11 juillet 1939

---

QU. XI - Questions diverses

a) Traité pour l'exécution d'un Service de voitures automobiles des gares têtes de lignes de Paris.

P.V. COURT (a)

Revenant sur sa décision du 4 juillet 1939, le Comité approuve l'ensemble des propositions qui lui sont soumises en ce qui concerne, tant l'exécution des services spéciaux de voitures dans les gares de Paris que les services de jonction automobiles entre ces gares.

STENO (e) p. 53

M. LE PRÉSIDENT - Examinant dans sa dernière séance un projet de traité avec la STARN pour l'exécution de services de voitures dans les gares et de jonction automobile entre les gares de Paris, le Comité s'est déclaré d'accord pour le maintien des services de jonction, mais a estimé qu'il y avait lieu de supprimer les services de voitures proprement dits pour le transport des voyageurs à l'arrivée et au départ.

Or, le Service Commercial attire notre attention sur la portée commerciale considérable que pourrait avoir cette dernière

décision, si elle était maintenue, et je porte à nouveau la question devant vous : avons-nous ou non intérêt à faire disparaître les services de voitures ainsi mises à la disposition du public pour aller d'une gare à l'autre? M. MARLIO qui vient de partir m'a dit qu'il n'avait pas d'objection à ce que le Comité délibère à nouveau sur ce point.

M. BOYANX, dans la lettre qu'il a adressée au Directeur Général, s'exprime ainsi qu'il suit :

"Tout d'abord, si dans la majorité des cas le service des omnibus à Paris n'intéresse pas notre clientèle qui peut facilement se rendre à la gare par un moyen de transports en commun ou par un taxi ordinaire, il n'en subsiste pas moins que le service des omnibus intéresse un nombre de voyageurs encore important, puisque, en 1937, ces services ont effectué plus de 25.000 courses intéressant environ 80.000 voyageurs (Sud-Est et Sud-Ouest seulement).

"Il faut considérer, d'autre part, que les voyageurs pour lesquels les omnibus offrent de l'intérêt vont se trouver dans une difficulté certaine lorsque ce service aura été supprimé. En effet, nous assistons depuis quelques années à Paris à une généralisation des taxis de petite dimension et à une diminution progressive des taxis à galerie qui peuvent transporter les gros bagages. Par ailleurs, il est pratiquement impossible de trouver des taxis à galerie ailleurs qu'aux gares têtes de lignes. Par conséquent, si une famille veut partir en vacances

"avec un volume de bagages assez important (par exemple, une famille avec enfants ayant loué une villa à la campagne), le chef de famille n'aura d'autre ressource pour le transport à la gare, que de se rendre tout d'abord dans une gare pour y chercher un taxi à galerie qu'il ramènera à son domicile pour charger sa famille et enlever ses bagages.

"Il existe bien le système de l'enregistrement des bagages à domicile par le Service Duchemin, mais ce système exige, surtout au moment des vacances, que les bagages soient prêts à l'avance, généralement la veille du départ, ce qui n'est pas toujours commode.

"En sens inverse pour le transport à destination de Paris, les voyageurs ayant des bagages importants étaient souvent très heureux de pouvoir s'assurer la présence, dès leur arrivée, d'une voiture répondant à leurs besoins. Un cas particulièrement intéressant était celui des voyageurs ayant à traverser Paris entre deux trains désireux d'éviter toute perte de temps. A signaler également le cas des voyageurs étrangers qui trouvaient dans un service officiel une facilité et une garantie précieuses.

"La suppression du service actuel risque donc d'être fort gênante pour un nombre important de nos clients et de soulever de vives réclamations.

"La preuve en est que les gares têtes de lignes qui ont supprimé les services en question dans le courant de l'année 1937, ont recueilli de nombreuses plaintes verbales et un certain nombre de plaintes écrites.

"Nous citerons : une lettre du 21 mai 1937 de M. QUESNEL, ancien Sénateur, ancien Député et Conseiller Général de la Seine-Inférieure, une lettre du 3 juin 1937 de M. le Commissaire Général au Tourisme, transmettant une plainte de M. JONAS, Président de la Commission des Travaux Publics de la Chambre des Députés, et enfin, une lettre du 2 novembre 1937 de M. CANTRY, Sénateur.

"Il faut considérer, par ailleurs, que l'obligation dans laquelle nous allons nous trouver d'annoncer la suppression de cette facilité est une contre propagande pour la S.N.C.F.

"Nous avons eu d'assez nombreuses réclamations des voyageurs inhérentes à certaines mesures que nous avons prises, telles que la Coordination ou les restrictions de parcours de trains. Tout récemment, le nouveau tarif des porteurs a soulevé également d'assez vives protestations.

"Au contraire, la solution que nous proposons était une amélioration des facilités données au public puisqu'elle généralisait à toutes les gares têtes de lignes de Paris un service qui existait déjà pour certaines d'entre elles, notamment à la Gare de Lyon qui est la plus importante au point de vue des voyageurs à long parcours.

"Le service aurait peut être été déficitaire, mais on pouvait espérer précisément du fait que l'on desservait toutes les gares et que l'on réduisait de ce fait le parcours à vide des voitures, tirer un meilleur rendement du système, réduire ce déficit au minimum et le cantonner dans les limites acceptables. Il fallait mettre en contre-partie de ce déficit, indépendamment

"de la facilité donnée au public et du bon renom qui peut en  
"résulter pour nos services, la valeur publicitaire que repré-  
"sente pour la Société Nationale la circulation dans Paris de  
"voitures transportant les voyageurs aux gares têtes de lignes  
"portant le monogramme de notre Société? Un tel service générali-  
"sé à toutes les gares, avec un matériel neuf, aurait été à  
"cet égard, je crois, du meilleur effet".

M. GRIMPRET - Si mes souvenirs sont exacts, les services de voitures à galeries avaient été supprimés en fait dans un certain nombre de gares.

M. LE BESNEBAIS - Les gares de Paris-Nord, Paris-Est et Paris-St-Lazare n'en ont plus depuis le 23 mai 1937.

M. GRIMPRET - Ce qui serait surtout regrettable aux yeux de M. BOYAUX serait la suppression du service là où il existe encore. Le moment, en effet, n'est peut être pas très opportun pour procéder à une telle suppression et je me rallierais volontiers à une solution qui consisterait à maintenir provisoirement le service là où il existe encore.

Mais, de toute manière, l'affaire devra être réexaminée plus tard dans son ensemble. Les plaintes auxquelles ont donné lieu les suppressions effectuées en 1937 ne sont pas très probantes. Elles traduisent une réaction immédiate. Mais les usagers n'ont pas se sont peu à peu habitués et, en 1938, il ne semble pas que nous ayons enregistré de nouvelles réclamations.

M. LE BESNEBAIS - Ces services sont incontestablement appréciés du public. Avec une publicité bien faite, nous pourrions arriver à des résultats intéressants.

Même si cela doit nous coûter quelque peu, nous avons avantage à maintenir et à généraliser les services.

M. ARON - Je suis d'avis a priori de tenir le plus grand compte de l'opinion du Directeur du Service Commercial. Puisqu'il attache un intérêt commercial à l'affaire, je crois que nous devons lui donner satisfaction.

Toutefois, on nous dit que le déficit à envisager serait de l'ordre de 100.000 fr. C'est bien peu de chose. Ne pourrait-on pas combler ce déficit par un tarif approprié ? Sans doute, les prix sont-ils déjà élevés. Mais, si vraiment la clientèle tient, comme on le dit, à ces services, je ne vois pas pourquoi elle ne paierait pas.

D'autre part, à supposer qu'il soit impossible de relever les prix, ne vaudrait-il pas mieux aborder franchement le problème. Un traité est proposé, qui n'a d'un contrat que l'apparence. Ne serait-il pas préférable de dire : l'affaire présente pour nous un intérêt de propagande, nous donnons une subvention à et la STARN, nantie de ce concours, organisera le service au mieux.

M. BOUFFARDEAU - Je ne crois pas que la STARN accepterait.

M. LE BESNERAIS - Le relèvement des prix, même dans la faible mesure nécessaire pour ~~xxxxxxx~~ couvrir un déficit éventuel de 100.000 fr, ne serait pas sans soulever quelque difficulté. Car il y a une parité de prix à respecter avec les prix des taxis.

Au surplus, nous disons qu'il peut y avoir déficit éventuel de 100.000 fr. Mais le calcul a été fait avec les données dont nous disposons aujourd'hui. Ce déficit pourrait disparaître ou faire place à un boni de 100.000 fr, le nombre des voyageurs augmentant dans telle ou telle proportion.

M. DEVINAT - Si j'ai bien compris, ce que les voyageurs apprécient dans ces services de gares, c'est le fait que les voitures sont spacieuses et peuvent transporter plus de bagages que les taxis et aussi qu'il ne peut y avoir de contestation sur le prix avec le conducteur.

Si l'on veut que l'expérience réussisse, il est essentiel

qui est proposé n'est un contrat de location. Ne voudrait-il  
M. GUINNESS - Comme j'indiquait M. ARON, le projet de traité

trains.  
maintenant plus tôt du matériel en raison des suppressions des

M. RENE MAYER - Souvent, en effet, on est obligé de partir  
moment un rôle très utile à jouer.

atténuation des taxes. Nos services de voitures seraient à ce  
de Paris le matin de très bonne heure. Entre 6 et 7 h., on trouve  
des demandes des voyageurs qui empruntent les trains partant  
aurait à ce que les nouveaux services soient en mesure de répon-

M. BEVIAUX, je voudrais attirer l'attention sur l'intérêt qu'il y  
M. ZIRARD - Comme suite à l'observation présentée par

pour améliorer l'utilisation des voitures.  
des gares de Paris est l'un des moyens aux lesquels nous comptons

M. LE BERRERVAIS - Cette extension des services à l'ensemble  
à fait juste.

l'Etat à toutes les gares de Paris. Ceci me semble tout  
La constitution de la S.M.C.P., il serait intéressant de généra-  
de voitures à gares et insister sur ce fait que, en raison de  
seules les gares de Paris-Lyon et de Paris-Orléans ont des services

M. ZIRARD - M. BOVAUX rappelle que, à l'heure actuelle,  
d'accord avec nous.

M. LE BERRERVAIS - Les types de voitures seraient déterminés  
pris.

Ées comme il convient. C'est notre intérêt commercial bien com-  
les spécialement à ce que les voitures soient conçues et aména-  
plus, nous n'en dit, serait à renouveler. M. BOVAUX devra veill-  
plus y trouve toujours les avantages qu'il recherche. Le maté-  
que les services soient constitués de telle manière que le pu-

pas mieux, comme il le suggère, donner une subvention forfaitaire, après avoir fait un appel d'offre, le cas échéant ?

M. LE BESNERAIS - Nous avons fait un appel d'offre.

M. GRIMPET - Oui, mais dans une forme qui correspond au projet de traité qui nous est soumis. Ne pourrait-on procéder à un nouvel appel d'offre dans les conditions que je viens d'indiquer ?

M. LE BESNERAIS - Je crains qu'un appel d'offre dans ces conditions ne donne pas de bons résultats. Le projet de traité tel qu'il est présenté garantit ~~l'entrepreneur~~ l'entrepreneur à peu près contre toute perte. Si nous n'accordons notre concours que sous forme d'une subvention forfaitaire, aucune garantie n'étant donnée en ce qui concerne le nombre des ~~vo-~~ voyages, il y aura trop de risques pour qu'une entreprise sérieuse ~~puisse~~ puisse être tentée par l'opération.

M. BOUFFANDEAU - Quelle part du capital de la STARR possédons-nous ?

M. René MAYER - 75 à 80 % environ.

M. BOUFFANDEAU - C'est là notre meilleure garantie.

M. LE BESNERAIS - La question est de savoir si vraiment les services de voitures en cause sont utiles au public.

Je suis convaincu pour ma part, et c'est là ce que j'avais soutenu devant le Comité il y a 8 jours, que ces services sont appréciés des usagers et constituent pour nous un excellent moyen de propagande. Les considérations que fait valoir M. BOYAUX m'avaient décidé moi-même, et correspondent dans leurs grandes lignes aux arguments que j'avais présentés la semaine dernière. Mais M. BOYAUX donne des précisions qui les renforcent.

M. LE PRESIDENT - A cela s'ajoute le fait que la suppression des facilités aujourd'hui encore offertes ne manquerait pas de mécontenter le public.

M. LE BESNERAIS - Au cas où le Comité déciderait en fin de compte de se rallier aux propositions du service, je voudrais faire quelque publicité autour de l'affaire. La décision serait, j'en suis convaincu, bien accueillie du public et nous ~~xxxxxxxx~~ aiderait à conserver notre clientèle de voyageurs. Mais encore, faudrait-il que les usagers soient ~~xxxxxx~~ exactement informés des dispositions prises. Le voyageur doit savoir que le chemin de fer peut le transporter avec ses bagages de bout en bout et qu'il peut trouver des voitures à la gare.

M. RUEFF - Ne pourrait-on vraiment, ainsi que le suggèrait M. ARON, combler ce déficit de 100.000 fr, vraiment peu important par rapport au budget de l'entreprise?

M. LE BESNERAIS - Ce chiffre, comme je l'ai déjà dit, n'a guère de valeur réelle. Le service a fait un calcul dans certaines conditions qui représentent surtout des hypothèses. Nous aurions pu tout aussi bien, les données étant légèrement modifiées, établir qu'il y aurait léger excédent. Il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit d'une différence entre des prévisions de recettes de 4.000.000 et des prévisions de ~~xx~~ dépenses de 4.100.000 fr/

M. BOUFFANDEAU - Si nous ~~xxxxxxxx~~ avions encore un trafic important de voyageurs, si nous disposions du matériel nécessaire en bon état et si ces services n'avaient pas déjà été ~~xxxxx~~ supprimés dans plusieurs gares, j'admettrais volontiers que l'affaire est intéressante.

Mais aujourd'hui, il s'agit, en définitive, de réorganiser quelque chose qui n'existe plus guère. Cela en vaut-il la peine dans les circonstances actuelles ?

M. BERTHELOT - Quand nous avons réorganisé ces services dans les gares de l'ancien P.O.-Midi, nous avons voulu faire quelque chose d'un peu neuf et publicitaire et je dois dire que nous avons eu pas mal ~~xx~~ de difficultés du côté de la Préfecture de Police.

Je crois que si nous voulons arriver à un résultat réellement intéressant, nous devons avant tout demander l'appui du Ministère des Travaux Publics et de la Préfecture de Police. Il faudrait à tout le moins obtenir que cette dernière cesse de nous faire des difficultés.

M. LE PRESIDENT - Quelle solution ~~xxx~~ propose en définitive le Directeur Général ?

M. LE BESNERAIS - Je propose au Comité d'adopter le projet de contrat avec la STARN que je vous avais soumis il y a 8 jours. J'avais défendu ~~x~~ ce projet et les arguments développés par M. BOYAUX me confirment dans ~~xxx~~ ma manière de voir.

M. LE PRESIDENT - M. ARON ne suggérerait-il pas d'aménager sur un plan un peu différent les clauses d'ordre financier de ce contrat ?

M. LE BESNERAIS - Evidemment, nous pourrions examiner la question avec la STARN. Peut-être accepterait-elle de diminuer quelque peu le montant de sa rémunération.

M. LE PRESIDENT - Il faudrait entamer de nouvelles négociations et nous retarderions peut-être beaucoup la solution sans grande chance d'avoir une solution nettement meilleure.

Je mets aux voix les propositions du Directeur Général consistant à approuver le projet de contrat tant en ce qui concerne les services spéciaux de voitures dans les gares de Paris que le service de jonction automobile entre ces gares.

Ces propositions sont adoptées.

4 juillet 1939

QUESTION IV<sup>bis</sup> - Traité pour l'exécution d'un Service de voitures automobiles des gares têtes de lignes de Paris.

P. T. Court.

Les contrats étant expirés, le Comité décide de renoncer à l'exécution des services spéciaux de voitures dans les gares de Paris, sauf en ce qui concerne les services de jonction automobiles entre ces gares.

Stein p. 22

M. LE PRÉSIDENT. - Quelqu'un a-t-il des observations sur les propositions qui nous sont soumises ?

M. ARON. - Ne pourrait-on, dans cette affaire, distinguer les deux services en cause et prendre pour chacun une décision ~~qui~~ conforme à nos intérêts ? Si je comprends, le Service dit de jonction est utile, voire nécessaire ; en tout cas, il est payant, puisqu'il laisse à la S.N.C.F. un bénéfice de 160.000 fr environ, par rapport aux taxes perçues du public, notamment dans certains tarifs internationaux ; d'ailleurs, il s'agit souvent de voyageurs étrangers qui ont pris un billet où se trouve inclus le prix de leur transbordement par voiture dans Paris. Il est donc tout naturel d'assurer ce service, pour lequel deux voitures suffisent.

Par contre, le service dénommé voitures de gares, plus important et déficitaire, doit-il être maintenu ? Je sais qu'il est de tradition dans les chemins de fer d'assurer le transport des voyageurs encombrés de bagages, mais un tel service s'impose-t-il encore ? Le Service Commercial semble le croire.

M. LE PRESIDENT.- C'est une commodité dont nous ne voudrions pas priver les voyageurs, surtout quand il s'agit de familles nombreuses.

M. ARON.- Les voyages Duchemin se chargeaient autrefois de ces transports de bagages.

M. BOUFFANDEAU.- Ils existent toujours.

M. LE PRESIDENT.- Les voyages Duchemin assurent seulement le transport des bagages, non celui des voyageurs.

M. ARON.- Avec le transport des bagages assuré par Duchemin, et celui des voyageurs par taxis, le public n'a-t-il pas satisfaction ?

M. BOUFFANDEAU.- Je constate d'ailleurs que ce service a pu être supprimé sans protestations dans deux ou trois gares de Paris. Est-il nécessaire de le restaurer ?

M. GRIMFRET.- C'est exactement la question que je voulais poser. Les voitures des gares sont supprimées, presque dans toutes les gares de Paris, depuis le 23 mai 1937. Elles subsistent seulement à Paris-Orsay et à Paris-Lyon.

M. LE BESNERAIS.- Ce sont de beaucoup les plus importantes à ce point de vue.

M. GRIMFRET.- Ce service, à Paris-Lyon, fait apparaître

un déficit d'environ 160.000 fr, partagé par moitié, il est vrai, entre le chemin de fer et l'entreprise concessionnaire. Le chemin de fer n'est d'ailleurs pas habitué à pareille générosité de la part de ses concessionnaires.

M. LE PRESIDENT.- Tout dépend du contrat.

M. GRIMPRET.- Comme M. ARON, j'estime que la situation est différente suivant qu'il s'agit du service des gares ou du service de jonction.

Je remarque d'ailleurs que tous les contrats relatifs à ces services sont expirés.

M. LE BESNERAIS.- Nous prolongeons l'exécution de ces contrats à titre provisoire pour ne pas supprimer le service.

En fusionnant les deux services, nous espérons obtenir d'importantes économies, et supprimer tout déficit. En tout cas, le déficit serait très limité et réduit à une centaine de milliers ~~xxxxxxx~~ de francs.

M. BOUFFANDEAU.- Mais vous êtes tenus à acheter du matériel neuf ?

M. LE BESNERAIS.- Sans doute. Aussi aurons-nous intérêt à faire un important effort de publicité. Les voyageurs ignorent, en effet, souvent, les moyens que nous mettons à leur disposition pour leur faciliter la traversée de Paris. Les difficultés qu'ils redoutent pour effectuer cette traversée peuvent parfois les inciter à préférer la route au chemin de fer. S'ils savent qu'une voiture les attend pour les transporter d'une gare à l'autre, ils utiliseront plus volontiers le chemin de fer.

M. GRIMPRET.- De deux choses l'une : ou il s'agit de bagages enregistrés et, dans ce cas, ils sont acheminés directement par les soins du chemin de fer, ou il s'agit de bagages à mains et, alors, on peut <sup>les</sup> transporter en taxis.

M. LE BESNERAIS.- Pas toujours.

M. LE PRESIDENT.- Les familles nombreuses surchargées de bagages ne le font pas aisément.

M. GRIMPRET.- Les familles nombreuses prendront deux taxis et, éventuellement, s'adresseront aux voyages Duchemin pour le transport de leurs bagages.

M. LE BESNERAIS.- Notre proposition avait un but commercial : faciliter les voyages à notre clientèle.

M. BOUFFANDEAU.- Je serais d'accord avec vous si les Services des gares n'avaient pas déjà été supprimés dans trois gares, sans soulever la moindre protestation.

D'ailleurs, ce service était ~~même~~ périme, parce que le matériel était vieux.

M. BERTHELOT.-Ce matériel a été renouvelé à Paris-Orsay.

.....

M. LE BESNIERAI.- Quand le Service a été supprimé à Paris-Nord, l'entrepreneur nous a dit qu'il ne pourrait continuer le service que si nous lui garantissons un minimum de dépenses.

La S.T.A.R.N. ne demande qu'une garantie de 1.490.500 fr.

M. BOUFFANDEAU.- Je doute que la S.T.A.R.N. arrive à boucler son budget.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Personnellement, comme usager à titre de père de famille, j'apprécie ces services, mais je me demande - et le point de vue du chemin de fer est celui qui doit primer pour nous - s'ils amènent un client de plus au chemin de fer.

M. GOY.- Ils *ne* nous attirent peut-être pas une clientèle supplémentaire, mais ils maintiennent au chemin de fer celle que nous n'avons pas intérêt à décourager.

M. LE PRESIDENT.- Il faut reconnaître que les familles nombreuses, toujours plus ou moins encombrées, cherchent à éviter les transbordements et risquent de s'organiser pour voyager en auto.

M. GOY.- Il est évident que, dans certains cas, les voyageurs rencontrent des difficultés et notre intérêt est de chercher à les aplanir.

M. BOUFFANDEAU.- Les familles nombreuses bénéficient déjà de réductions importantes.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Toute la question est celle du montant du déficit de ce service/est assez si ce déficit  
lourd, l'opération me paraît discutable.

M. LE PRESIDENT.- Le Directeur Général estime que dépenses et recettes peuvent s'équilibrer.

M. BOUFFANDEAU.- Je n'en suis pas sûr. Nous courons un risque.

M. GOY.- S'agit-il de proroger les contrats en cours ?

M. BOUFFANDEAU.- Pas du tout, il s'agit d'un nouveau contrat.

M. LE BESNERAIS.- La nouvelle organisation tend à résorber le déficit. L'offre de la S.T.A.R.N. - inférieure d'ailleurs de 150.000 fr. environ à celle de la S.F.A. - doit permettre d'obtenir ce résultat.

M. LE PRESIDENT.- Quelle est la durée du contrat ?

M. LE BESNERAIS.- 5 ans. C'est long, mais cela se justifie par la nécessité d'acquérir du matériel neuf, car tout le succès de l'entreprise repose sur le fait que nous aurons du matériel propre et avenant, étant donné qu'une publicité suffisante sera faite. Nous n'avions pas pu agir ainsi au Nord, parce que l'opération n'était pas intéressante concernant un seul réseau. Tandis que nous avons intérêt à confier l'ensemble du Service à une seule entreprise pour l'ensemble des gares - service des gares et service de jonction - ce qui permettra une meilleure utilisation du matériel.

M. BOUFFANDEAU.- Ce sera toujours un service très onéreux.

M. LE BESNERAIS.- Mais cela vaut mieux que d'avoir un entrepreneur pour chaque gare. Dans la nouvelle organisation, le service peut être utilisé à plein rendement. Je

n'irai pas jusqu'à dire que ce service soit indispensable au chemin de fer. Mais puisqu'il existe encore en partie, ce serait regrettable de le supprimer, alors qu'on peut non seulement le maintenir mais encore l'étendre, tout en supprimant le déficit. Sous réserve qu'une publicité suffisante ~~soit~~ faite autour de la mise en oeuvre de la nouvelle organisation.

M. GRIMPRET.- Pourquoi rétablir un service dont la suppression n'a suscité aucune réclamation ?

M. LE BESNERAIS.- Cela n'est pas sûr et peut-être certains voyageurs ont été amenés, de ce fait, à abandonner le chemin de fer.

M. GRIMPRET.- Quand la gêne est réelle, nous le savons.

M. BOUFFANDEAU.- D'ailleurs, les voyageurs sont tellement habitués à prendre des taxis qu'il en existe des files qui attendent aux abords des gares.

M. LE PRESIDENT.- Le Comité est d'accord pour écarter la proposition actuelle. M. le Directeur Général voudra bien nous en soumettre une nouvelle, limitée aux seuls services de jonction.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 4 juillet 1939

IVbis - Traité pour l'exécution d'un Service de voitures automobiles des gares têtes de lignes de Paris.

Aloh

Pos. Dupuy, p. 6 sur état

Bonh

Sur la note de 22 p. de 10, voir l'ordonnance (Mand.)

Quay

Une de plus de 2000 francs. - M. de la...  
Rue de la... Paris

San de Paris

LB

As m. la fin... de Paris... avec... de la

à la fin de la... de la

Quay

LB

Deficit. 190 - 000. ... de la... de la

le fait

le fait.  
le fait.  
le fait.  
le fait.  
le fait.  
le fait.

peuple en fin... de la... de la

COMITÉ DE DIRECTION

du..... - 4 JUIL 1939 ..... 193

(Question N° IV bis)

Comité de Direction

du - 4 JUIL 1939

-----

Question n°

---

Contrat pour l'exécution d'un service de voitures  
automobiles des gares têtes de lignes de Paris.

-----

Rapport à M.M. les Membres du

Comité de Direction

-----

ADMINISTRATEURS DE LA S.T.A.R.N.

---

M.M. GETTEN           Président           (SNCF)

PELLARIN           Vice-Président

LEVEL               d°

LATRASSE           Administrateur-Directeur

André LEVY

OUDOT

SAUVAJOL

VAGOGNE

VINCENT

Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing

S.I.T.A.

S.T.A.S.

TRAITE POUR L'EXECUTION DES SERVICES  
DE VOITURES DANS LES GARES & DE JONCTION AUTOMOBILE  
DES GARES DE PARIS

---

EXPOSE

I - Situation actuelle

a/ Voitures des gares

Les voitures des gares sont ces voitures souvent de grande capacité et susceptibles de transporter de nombreux bagages que les voyageurs peuvent commander pour se faire conduire à domicile dans Paris.

Le tarif perçu du public est très élevé ou plus exactement le minimum en est très élevé avec un taux de progression assez faible. Cette rémunération est conservée par l'entreprise.

Pour des raisons réglementaires, ces services sont tous largement déficitaires. En effet, la Préfecture de Police n'accepte d'autoriser ce service et de lui réserver un emplacement spécial dans les gares qu'en le réservant au service des voyageurs du chemin de fer. Les voitures ont donc normalement à effectuer un trajet haut-le-pied pour chaque course. L'utilisation est donc très mauvaise; aussi, les gares de Paris-Nord, Paris-Est et Paris-St-Lazare n'ont-elles plus de tels services depuis le 23 mai 1937. Le service de Paris-Orsay confié à la Société des Transports Automobiles (S.T.A.) fait apparaître un déficit d'une trentaine de milliers de francs en 1937 à la charge de l'Entreprise. Celui de Paris-Lyon fait apparaître un déficit d'environ 160.000 Frs (20 % des dépenses) partagé par moitié entre le Chemin de fer et l'Entreprise concessionnaire S.T.A. Ces déficits ne tiennent compte ni des frais généraux, ni du renouvellement, aujourd'hui nécessaire, du matériel. Les contrats étant expirés le 31 décembre 1938, l'Entreprise n'a

.....

aucune intention de les prolonger. Nous avons obtenu à grand'peine, pour permettre l'étude et les négociations nécessaires, la prolongation du service jusqu'au 1er octobre 1939.

b/ Services de jonction

Outre les services de jonction par fer entre Paris-Nord et Paris-Lyon, il existe des services de jonction automobiles entre Paris-Nord et Paris-Orsay confiés à la S.T.A. en vertu d'un contrat maintenant expiré et entre Paris-St-Lazare et Paris-Est, Paris-St-Lazare et Paris-Orsay - Paris-Lyon confiés à la Compagnie Auxiliaire des Voitures en vertu de contrats expirés au début de 1939.

Ces services sont rémunérés soit à la journée-voiture, soit à la voiture-kilomètre et laissent à la S.N.C.F. un bénéfice de 160.000 Frs environ par rapport aux taxes perçues du public, notamment dans certains tarifs internationaux.

II - Principe du maintien des voitures de gare

Ces services ne pouvant jamais être financièrement bien équilibrés, la question se pose en premier lieu de savoir s'il y a lieu de les maintenir.

Il paraît impossible pour la Société Nationale de se désintéresser de ses clients qui, à l'arrivée d'un voyage lointain, pourraient avoir des difficultés pour se rendre à domicile dans Paris avec des enfants et de nombreux bagages ou peut-être en ignorant notre langue.

.....

Il ne paraît pas possible de s'en remettre aux taxis dits "à galerie" qui vivent difficilement parce que la Préfecture de Police leur interdit de prendre les voyageurs n'ayant pas un certain minimum de bagages ; sont de ce fait souvent en médiocre état et ne sont même pas toujours assurés pour une somme suffisante. En définitive, nous estimons, au point de vue commercial, qu'il est indispensable qu'un voyageur puisse commander à l'avance une voiture pour une course déterminée; c'est là une commodité que nous ne pouvons pas refuser à notre clientèle d'autant plus qu'elle en a profité dans le passé.

III - Réorganisation technique des services

Etant admis que les omnibus de gare doivent être maintenus, il y a lieu d'organiser l'ensemble des services de façon à les rendre le plus économiques possible.

a/ Omnibus des gares

Le point essentiel est d'accroître l'utilisation de nos voitures. Nous avons pensé pour cela étendre le service d'une même entreprise à l'ensemble des gares de Paris sans augmenter le parc actuel, ce qui accroîtra les chances de trouver des courses domicile-gare combinables avec des courses gare-domicile et de diminuer les parcours haut-le-pied jusqu'à une gare d'attache. En outre, nous prévoyons la possibilité de recourir, pendant les périodes de pointe, aux taxis des gares à galerie, à condition que l'Entrepreneur Principal les choisisse et contracte une assurance pour les courses ainsi faites. Ceci suppose que les tarifs de notre service soient revus, car il paraît inadmissible que, lorsqu'un client a commandé un taxi à une gare, il paie des tarifs différents selon qu'on lui fournit une voiture de gare ou un taxi à galerie ou bien que, pour une même course, un taxi à galerie perçoive des sommes différentes selon qu'il a été loué .....

directement pu par l'intermédiaire de la gare. En fait nous avons pris pour les petites voitures le tarif des taxis, majoré d'une taxe de commande de 3 fr. et nous en avons déduit par une majoration convenable le tarif des voitures plus importantes. Le produit des tarifs doit rester sensiblement le même et leur meilleur aménagement permet le recours aux taxis à galerie dans les périodes de pointe et autorise l'espoir d'un accroissement du trafic.

Par ailleurs, nous avons prévu un contrôle très strict de l'utilisation des voitures.

b/ Services de jonction

Nous avons prévu la réduction à 2 du nombre des voitures utilisées aux services de jonction, les services Nord-Orsay d'une part, et St-Lazare-Est de l'autre, étant faits à l'avenir par une même voiture et non par deux différentes, ce qui fait apparaître environ 90.000 fr. d'économie. De plus, tous les bagages devront être acheminés par les autobus, alors qu'actuellement, une partie emprunte les services de factage, ce qui représente une économie d'environ 25.000 fr.

c/ Fusion des deux catégories de services

D'importantes économies peuvent être dégagées, à notre avis, par la fusion des deux services qui permettra, en premier lieu, de réduire le parc total de voitures nécessaires et donnera une meilleure utilisation des voitures conservées. En effet, les voitures de jonction pourront, dans l'intervalle de ces services, être utilisées comme omnibus et inversement si un service partiel de jonction, St-Lazare-Orsay par exemple, est inutile comme n'étant réclamé par aucun voyageur, on pourra ne pas faire de mouvement à vide, le mouvement Orsay-Lyon pouvant désormais être assuré par une voiture de gare. La fusion semble bien devoir dégager une économie annuelle de 100.000 fr.

.....

Le service des voitures de gare, dont le déficit, compte tenu du renouvellement du matériel, aurait été de 320.000 fr. en 1937, se trouve réduit à 220.000 fr. par les économies que son existence procure aux services de jonction et trouvera les ressources nécessaires dans le solde bénéficiaire des services de jonction qui, compte tenu des 115.000 fr. d'économies indiqués en b), se trouve porté à environ 275.000 fr. L'ensemble des services doit donc se trouver en principe équilibré pour la Société Nationale.

En tout état de cause, même en appréciant de façon pessimiste le rendement du nouveau service, il semble que l'on ne puisse craindre un déficit global supérieur à une centaine de mille francs (environ 7 % des dépenses).

IV - Choix de l'entreprise

Nous avons procédé, au début de l'année, à un appel d'offres très étendu pour obtenir des conditions avantageuses. Nous avons demandé, pour le 31 mars, des soumissions aux Sociétés ci-après :

- Société "LA METROPOLE", 6 et 8 rue des Portes Blanches, PARIS
- Société de location d'Autocars DUNAND-FRARE  
27 rue Miollis, PARIS (15°)
- Société "LES GRANDS COURRIERS"  
11, rue de la Chaussée d'Antin, PARIS
- Compagnie d'Exploitation Automobile des Autocars RENAULT  
58, Boulevard St-Jacques, PARIS
- Société des Transports CITROEN  
17-19, Boulevard des Capucines, PARIS (2°)
- Compagnie Auxiliaire des Voitures  
112<sup>ter</sup>, rue Cardinet, PARIS
- Société F.T.D., 134 Boulevard Haussmann, PARIS
- Société S.T.A., 5 avenue Hoche, PARIS.

.....

- Compagnie Générale des Voitures, 1 place du Théâtre Français, PARIS
- Compagnie Nationale des Transports Automobiles, 4 rue Las Cases,  
PARIS
- Compagnie Parisienne d'Automobiles, 11 rue Baudin, LEVALLOIS
- Compagnie Française des Autos de Place, Place Collonges, LEVALLOIS.

En fait, ce jour là, nous n'avons eu à ouvrir que deux soumissions émanant l'une de S.T.A., entrepreneur actuel, et l'autre de "France Transports Domicile", dont la première et la plus avantageuse, représentait pour l'ensemble des dépenses garanties 1.743.800 fr. Ce chiffre ne nous paraissant pas suffisamment avantageux, nous avons, comme nous nous en étions réservé le droit, annulé l'appel d'offres et, après des négociations, nous en avons fait un second entre les entreprises ci-après :

- Société DUNAND-FRARE
- Compagnie Auxiliaire des voitures
- Société F.T.D.
- Société S.T.A.
- Filiales de la S.N.C.F. : S.T.A.R.N. (Nord)  
S.A.T.E. (Est).

Nous avons alors obtenu, le 7 juin, 3 offres de F.T.D., S.T.A. et la S.T.A.R.N. dont les deux dernières représentaient pour les dépenses garanties 1.663.000 fr. pour S.T.A. et 1.490.500 fr. pour la S.T.A.R.N. Ce dernier chiffre nous paraît suffisamment avantageux pour être acceptable.

Nous pensons que la Société Nationale aura à faire des versements correspondant aux recettes qu'elle fait pour les services de jonction sans avoir de déficit d'ensemble à équilibrer.

#### PROPOSITION

IL EST PROPOSE D'APPROUVER LE PROJET DE CONTRAT ENTRE LA S.N.C.F. & LA S.T.A.R.N. POUR L'EXECUTION D'UN SERVICE DE VOITURES AUTOMOBILES DES GARES, TETES DE LIGNES DE PARIS.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,  
BOYAUX.

P R O J E T  
DE TRAITE POUR L'EXECUTION  
D'UN SERVICE DE VOITURES AUTOMOBILES DES GARES  
TETES DE LIGNES DE PARIS.

---

TRAITE POUR L'EXECUTION  
D'UN SERVICE DE VOITURES AUTOMOBILES DES GARES  
TETES DE LIGNES DE PARIS

---

Entre :

la Société Nationale des Chemins de fer français  
(S.N.C.F.) dont le siège est à PARIS, 88, rue St-Lazare,  
représentée par M. LE BESNERAIS, Directeur Général,

et la Société de TRANSPORTS AUXILIAIRES de la Région du  
NORD (S.T.A.R.N.) dont le siège est à PARIS, 22, rue de  
Dunkerque, représentée par M. GETTEN, Président du Conseil  
d'Administration.

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup> .-

Définition du service

L'entrepreneur s'engage à organiser :

1°- un service de voitures automobiles pour le transport  
des voyageurs et de leurs bagages entre les gares de Paris-Nord,  
Paris-Est, Paris-Lyon, Paris-Orsay, Paris-Austerlitz,  
Paris-St-Lazare et Paris-Montparnasse et entre ces gares et le  
domicile des voyageurs dans PARIS et la banlieue ou vice-versa.

.....

Ce service sera permanent de 5 h.20 à 23 h.45 et desservira tous les trains dont les heures régulières d'arrivée et de départ sont comprises dans cet intervalle. Les heures limites seront, du reste, revisables à tout moment si la S.N.C.F. en reconnaissait l'utilité.

2°- les services de jonction entre gares têtes de ligne de PARIS :

a) Paris-St-Lazare, Paris-Orsay, - Paris-Lyon,

b) Paris-St-Lazare, Paris-Est, Paris-Nord, Paris-Orsay

dont les horaires seront fixés par la S.N.C.F.

L'entrepreneur exploitera ces deux services dans les conditions ci-dessous définies.

## Article 2

### Matériel et personnel

L'entrepreneur devra affecter à l'ensemble des services de jonction et de voitures de gares, à la mise en vigueur du présent accord, un nombre de voitures égal à 20 (voitures de réserve comprises) et des types indiqués ci-après :

5 voitures de 4 places  
10 voitures de 6/7 places  
4 voitures de 10/12 places  
1 voiture de 20/22 places.

Pendant les périodes de trafic intense, l'entrepreneur utilisera la totalité de ce parc; d'autre part, pour le service de voitures de gares, il devra, s'il est nécessaire, faire appel aux taxis de gares dans les conditions fixées à l'article 4.

.....

La composition de ce parc pourra être révisée à la fin de la première année, auquel cas les évaluations de dépenses indiquées à l'article 7 seront modifiées en conséquence.

Toutes les voitures devront être agréées par la S.N.C.F.; elles seront munies de compteurs horo-kilométriques sans drapeau et non apparents; elles seront peintes en bleu foncé, porteront le monogramme de la S.N.C.F. et seront surmontées de galeries destinées à porter des bagages qu'il conviendra de recouvrir de bâches en cas de mauvais temps.

Le poids maximum des bagages que l'entrepreneur sera tenu d'enlever est fixé, quel que soit le nombre des voyageurs, à :

150 kgs pour les voitures 4 places  
250 kgs pour les voitures 6/7 places  
400 kgs pour les voitures 10/12 places  
800 kgs pour la voiture 20/22 places

Les voitures auront, à l'intérieur, un tableau indiquant le nombre de places et les prix fixés par l'article 5 ci-après. Pour le service des voitures de gares, l'entrepreneur sera, en outre, tenu de placer, en tout temps, dans les voitures, les tableaux que la S.N.C.F. jugera à propos de lui transmettre, et il lui sera interdit d'en placer d'autres sans autorisation de la S.N.C.F.

Toute voiture affectée à un service de jonction devra porter une plaque indicatrice amovible dont les dispositions devront être agréées par la S.N.C.F., et qui devra renseigner clairement les voyageurs sur la nature du service effectué.

.....

L'entrepreneur devra tenir constamment en bon état de fonctionnement, d'entretien et de propreté les voitures affectées aux services de gare et de jonction.

La S.N.C.F. pourra, à toute époque, à charge de prévenir l'entrepreneur six mois à l'avance, exiger de lui la suppression ou le remplacement de toute voiture de l'effectif ayant plus de 6 ans d'âge pour les voitures de 4 et de 6/7 places et plus de 8 ans pour les voitures de 10/12 et de 20/22 places, ou dont l'état d'usure ne lui paraîtrait pas compatible avec les exigences du service.

Il devra veiller à la bonne tenue, à la propreté et à la parfaite correction de son personnel vis-à-vis du public.

La S.N.C.F. aura le droit d'interdire à l'entrepreneur de laisser en service le personnel et le matériel qui ne répondraient pas aux conditions précédentes.

Les chauffeurs seront tenus de porter une casquette d'uniforme du modèle arrêté par la S.N.C.F.

Tous les agents employés par l'entrepreneur devront, pendant leur séjour dans les gares, obtempérer aux indications des Chefs de gare ou de leurs représentants en ce qui concerne leur tenue et le stationnement des voitures. La S.N.C.F. se réserve le droit d'exiger leur renvoi dans le cas de fautes graves ou répétées; mais l'entrepreneur n'en sera pas moins civilement responsable de leurs faits et gestes.

.....

Article 3Bureau d'entreprise

Un local chauffé, éclairé et muni d'une ligne téléphonique avec la ville, dont les frais d'abonnement seront supportés par la S.N.C.F., sera mis, sur sa demande, à la disposition de l'entrepreneur, à la gare de Paris-Lyon, pour y installer un bureau, où son représentant recevra les commandes de voitures. Des affiches seront placées à l'extérieur de ce bureau d'une façon bien apparente pour appeler l'attention du public.

Article 4Organisation des servicesa) Service de voitures de gares.

L'entrepreneur devra donner satisfaction aux commandes qui lui seront adressées, soit directement, soit par l'intermédiaire de la S.N.C.F., à condition qu'elles indiquent au moins deux heures d'avance, l'heure à laquelle la voiture devra se présenter au domicile ou l'heure d'arrivée du train, le nombre des voyageurs et le poids approximatif des bagages.

Les demandes de voitures seront transmises gratuitement par la S.N.C.F. au moyen de dépêches adressées au bureau de l'entreprise de la gare de Lyon; ces demandes devront indiquer le nombre de voyageurs et le poids de bagages à transporter ainsi que l'heure de départ du train, pour les voyageurs à prendre à domicile, et l'heure d'arrivée du train pour les voyageurs à prendre en gare.

.....

6.

Il sera donné satisfaction aux commandes de voitures dans l'ordre de leur réception, d'abord à l'aide des voitures du parc, sous réserve, cependant des dispositions prévues au 3ème alinéa du § b) ci-dessous, ensuite par utilisation des taxis de gares. L'entrepreneur tiendra un registre sur lequel les commandes devront être inscrites au fur et à mesure de leur réception, avec indication ultérieure de la suite donnée et de la somme perçue, ces documents devront être produits à toute réquisition des agents désignés de la S.N.C.F.

Les voitures commandées devront être rendues à la gare, soit à l'heure indiquée par les voyageurs, soit, au plus tard, 20 minutes avant l'heure de départ si les voyageurs amenés ont des bagages à faire enregistrer et 15 minutes avant l'heure de départ si les voyageurs n'ont pas de bagages. A l'arrivée, elles devront se trouver à la gare 5 minutes avant l'heure d'arrivée du train attendu.

En ce qui concerne les voitures non retenues qui seraient demandées dans les gares par des voyageurs, l'entrepreneur devra y faire face dans la limite de ses disponibilités et sans faire appel aux taxis de gares.

b) Services de jonction.

Les services de jonction seront assurés conformément aux horaires fixés par la S.N.C.F. s'il se présente des

.....

7.

voyageurs munis de billets leur permettant la traversée de PARIS et, comme il est indiqué à l'article 2, en utilisant le parc des voitures de gares.

Pour l'exécution de ces services, l'entrepreneur aura l'obligation de transporter tout voyageur muni d'un billet lui donnant droit à la traversée de PARIS, en assurant au besoin des doublages.

En outre, si des voyageurs munis de billets leur donnant droit à la traversée de PARIS se présentent en dehors d'un service de jonction, l'entrepreneur devra, sur ordre du représentant qualifié de la S.N.C.F., mettre une voiture de gare de capacité suffisante à leur disposition.

Les services de jonction devront être assurés avec des voitures du parc de l'entreprise, par priorité sur le service des voitures de gares.

L'exécution de tout parcours de service de jonction nécessité par les besoins du service donnera lieu à l'apposition sur la feuille de route de la voiture considérée d'un visa du représentant de la S.N.C.F. : ce visa comportera l'heure de départ et le nombre de voyageurs transportés.

L'entrepreneur ne devra percevoir aucune taxe des voyageurs utilisant les services de jonction.

.....

Article 5Tarifs à appliquer

Les tarifs à appliquer seront les suivants :

Tarifs dans PARIS

Voiture de 4 places : tarifs des taxis, augmentés d'une taxe fixe de 3 frs pour frais de commande;

Voiture de 6/7 places : tarifs des taxis, majorés de 80 % avec arrondissement aux 50<sup>c</sup> supérieurs pour la prise en charge et au décime supérieur pour les parcours supplémentaires, augmentés d'une taxe fixe de 4 frs pour frais de commande;

Voiture de 10/12 places : tarifs des taxis, majorés de 150 % avec arrondissement aux 50<sup>c</sup> supérieurs pour la prise en charge et au décime supérieur pour les parcours supplémentaires, augmentés d'une taxe fixe de 5 frs pour frais de commande;

Voiture de 20/22 places : tarifs des taxis majorés de 300 % avec arrondissement aux 50<sup>c</sup> supérieurs pour la prise en charge et au décime supérieur pour les parcours supplémentaires augmentés d'une taxe fixe de 8 frs pour frais de commande.

Tarifs hors PARIS -

Les tarifs des courses en banlieue comporteront des indemnités de retour.

Ces indemnités de retour seront calculées dans les mêmes conditions que celles des taxis suivant les zones définies par la carte de la Préfecture de la Seine.

.....

La redevance par zone sera :

pour les voitures de 4 places : la redevance du tarif des taxis.

pour les voitures de 6/7 places : celle des taxis majorée de 80 % et arrondie aux 50<sup>c</sup> supérieurs;

pour les voitures de 10/12 places : celle des taxis majorée de 150 % et arrondie aux 50<sup>c</sup> supérieurs;

pour la voiture de 20/22 places : celle des taxis majorée de 300 % et arrondie aux 50<sup>c</sup> supérieurs.

Pour toute prise en charge effectuée avant 6 h. 30 ou après 23 h., il sera en outre perçu un supplément de 2,50<sup>f</sup>.

Bagages -

Pour chaque colis chargé sur la galerie ou placé à côté du conducteur, il sera perçu un supplément de 2,50<sup>f</sup>. Les menus objets tels que cartons, couvertures, fourreaux à cannes, parapluies, sacs à main que les voyageurs conservent avec eux dans les voitures seront transportés gratuitement.

Tarifs des taxis de gare utilisés par l'entreprise.

Dans le cas d'utilisation de taxis de gares, le propriétaire ou loueur du taxi percevra, indépendamment de la taxe qui sera inscrite à son compteur et dont la recette lui sera acquise, une taxe fixe de 3 frs pour frais de commande qu'il devra reverser à l'entrepreneur.

.....

Conditions générales d'application des tarifs.

Les taxes pour frais de commande ne seront perçues que des voyageurs ayant commandé la voiture à l'avance.

Tout voyageur prenant une voiture a le droit de la faire arrêter pour prendre ou déposer en cours de route d'autres voyageurs. Il est alloué 5 minutes de stationnement au domicile des voyageurs non compris le temps nécessaire à la descente ou à la montée des bagages. Une surtaxe de 2<sup>f</sup>,50 sera perçue pour chaque fraction de 15 minutes excédant le stationnement autorisé. L'entrepreneur pourra exiger le prix de la course qui aurait été manquée par la faute des voyageurs.

Les bagages à enlever ou à livrer à domicile sont pris ou déposés par les conducteurs des voitures au rez-de-chaussée de l'immeuble habité par le voyageur, à l'entrée de la porte donnant sur la rue. Les conducteurs, sur la demande et sous la responsabilité des voyageurs, montent ou descendent les bagages à domicile, moyennant une rétribution de 0,50<sup>f</sup> par colis et par étage qui est réduite à 0,25<sup>f</sup> par colis et par étage pour les bagages à main. Lorsque le poids des colis dépasse 50 kgs, les voyageurs sont tenus de prêter leur concours à la manutention.

Il est interdit à tout conducteur, sous peine d'exclusion, de demander aucune rétribution aux voyageurs en sus des prix prévus au tarif.

.....

En cas de variation du tarif des taxis ou si les circonstances en démontreraient la nécessité les prix indiqués ci-dessus pourraient être révisés d'un commun accord entre la S.N.C.F. et l'entrepreneur.

Article 6.-

Contrôle des opérations de l'entrepreneur  
par la S.N.C.F.

L'entrepreneur devra tenir à la disposition de la S.N.C.F. pour chaque voiture un relevé journalier indiquant :

- le nombre de kilomètres parcourus avec indication des numéros commençant et finissant du compteur-kilomètre;
- pour chaque course effectuée, le nombre de voyageurs transportés et la recette du service de voitures de gare, séparée en ses divers éléments dont la justification devra apparaître par le relevé des numéros commençant et finissant des indications correspondantes du compteur-taximètre;
- le nombre de kilomètres en charge du service de voitures de gare calculé d'après les recettes ci-dessus.

Ces relevés journaliers seront récapitulés en états trimestriels par catégories de voitures, indiquant :

- le nombre de kilomètres parcourus;
- la recette totale du service de voitures de gare, y compris les taxes pour frais de commande perçues lors de l'utilisation de taxis de gare;

.....

- le nombre des kilomètres en charge du service de voiture de gare.

Pour les services de jonction, les kilomètres en charge seront justifiés par le relevé, sur les feuilles de route, des parcours ayant reçu le visa du représentant de la S.N.C.F. prévu à l'article 4 (b).

Toutes justifications relatives au personnel de conduite effectivement utilisé devront pouvoir être soumises à la S.N.C.F. par le transporteur au moyen des feuilles de route et des tableaux horaires de service.

#### Article 7.-

##### Conditions financières d'exploitation.

L'entrepreneur conservera la totalité des recettes du service des voitures de gare, les services de jonction ne donnant lieu pour lui à aucune recette.

L'entrepreneur bénéficiera d'une garantie d'exploitation fixée par évaluation forfaitaire des dépenses.

Cette évaluation comportera des dépenses par journée-voiture, par journée de travail du personnel de conduite et par kilomètre parcouru.

Les dépenses par journée-voiture sont les dépenses fixes afférentes à chaque voiture du parc défini à l'Article 2, que la voiture soit ou non sortie.

L'évaluation des dépenses correspondant au parc fixé

.....

à l'article 2, est donnée par le tableau ci-dessous :

	Voiture: 4 pl.	Voiture: 6/7 pl.	Voiture: 10/12 pl.	Voiture: 20/22 pl.
Dépense fixe par journée-voiture.	47,20	55,30	73,90	89,45
Dépense par heure de travail du personnel de conduite.....	12,176	12,176	12,176	12,176
Dépense par kilomètre parcouru...	0,885	1,15	1,44	2,29

Leur décomposition, ainsi que les conditions de révision en fonction de la variation des prix, sont données par l'Annexe A à la présente Convention.

Dans ce qui suit, il faut entendre par "course" tout parcours en charge des voitures de gares et tout parcours prévu ou effectué en charge des voitures de jonction, sous réserve du visa mentionné à l'art. 4, avant-dernier alinéa.

Pour tout conducteur ayant effectué moins de 4 courses par journée de travail (dans le régime comportant 6 jours de travail par semaine) et moins de 6 courses par journée de travail (dans le régime comportant 5 jours de travail par semaine) la S.N.C.F. ne prendra en charge que la moitié de la dépense de la journée de travail du conducteur.

Pour tout conducteur ayant effectué moins de 2 courses par journée de travail quel que soit le régime, la S.N.C.F. ne prendra pas en charge la dépense de la journée de travail du conducteur.

Pour chaque semaine, le nombre de courses par journée de travail dont il sera tenu compte dans les deux alinéas précédents sera, pour chacun des conducteurs, la moyenne obtenue en divisant le nombre des courses effectuées pendant la semaine considérée par le nombre de journées où il aura effectivement été employé à la conduite des voitures.

La rémunération par journée de personnel de conduite ne s'appliquera qu'aux journées où le personnel considéré aura été effectivement utilisé à la conduite des voitures.

Toutefois, pour chaque exercice annuel d'exploitation, le total des dépenses de personnel qui, en application du présent article ne seraient pas prises en charge par la S.N.C.F. ne pourra excéder

.....

15 % du total des dépenses brutes de personnel de conduite, ces dépenses étant obtenues en considérant que la totalité de chaque journée de conduite a été prise en charge par la S.N.C.F.; ce pourcentage pourra être révisé à la fin de la première année d'exploitation.

D'autre part, la S.N.C.F. se réserve de ne pas prendre en charge toute sortie-voiture ou tout parcours à vide que l'entrepreneur aurait pu éviter par une meilleure organisation de son service.

De même si une voiture affectée à un service de jonction est d'une capacité trop importante pour le nombre de voyageurs transportés, la S.N.C.F. se réserve de ne prendre en charge que les dépenses kilométriques d'une voiture de capacité inférieure.

Enfin, pour chaque catégorie de voiture les dépenses par kilomètre parcouru seront affectées chaque trimestre d'une majoration ou d'une réduction de  $X\%$ ,  $X$  étant égal à  $50 \frac{2K_0}{K} - 1$  ( $K_0$  étant le kilométrage en charge et  $K$  le kilométrage total).

Les relevés prévus à l'article 6 seront adressés par l'entrepreneur à la S.N.C.F. dans un délai de 20 jours suivant l'expiration du trimestre d'exploitation considéré.

La garantie d'exploitation donnera lieu, en cas de déficit, à des versements trimestriels de la S.N.C.F. représentant le montant du déficit calculé par différence entre la dépense totale obtenue par application du présent article et la recette du service de voitures de gare évaluée d'après les relevés ci-dessus.

Dans le cas d'exploitation bénéficiaire, le bénéfice calculé par différence entre les recettes des voitures de gares et les dépenses totales évaluées d'après les mêmes relevés sera partagé par moitié entre la S.N.C.F. et l'entrepreneur.

Les dispositions du présent article relatives aux dépenses de personnel pourront être révisées en cas de modification dans la réglementation du travail.

Article 8.-

Responsabilités de l'entrepreneur.

L'entrepreneur devra se pourvoir de toutes les autorisations nécessaires à son entreprise de manière que la S.N.C.F. ne puisse jamais être recherchée à cet égard.

L'entrepreneur effectuera le service à ses risques et périls et sera seul responsable de tous les accidents pouvant atteindre sa personne, son personnel, même s'il est placé sous la direction des agents de la S.N.C.F., les voitures ou le matériel qu'il utilise, tant en dehors de l'enceinte des Chemins de fer que pendant leur séjour dans cette enceinte, quelles que soient la cause et les circonstances de ces accidents.

L'entrepreneur demeurera également responsable de toutes les conséquences pouvant résulter de son exploitation, soit à cause de l'inobservation des lois, décrets ou arrêtés, soit pour cause d'accidents survenus à des tiers non transportés ou à leurs biens, aux personnes transportées ou à leurs bagages, au personnel de la S.N.C.F. ou à son matériel ou à ses biens, soit pour tous autres motifs lorsque ces accidents sont le fait de l'entrepreneur, de ses employés et ouvriers, de ses voitures, de son matériel, des bagages transportés ou lorsqu'ils sont le fait des conducteurs de taxis de gare utilisés en renfort, de leurs voitures ou de leur matériel.

Il fera son affaire personnelle de toutes les réclamations qui pourraient être effectuées à l'occasion de l'exécution du présent traité, notamment, à raison des retards dans la marche des voitures, des pertes ou avaries de bagages.

En conséquence, il défendra seul aux actions de toutes natures auxquelles lui-même, son personnel, ses voitures, ou son matériel, ou les conducteurs de taxis de gare utilisés en renfort, leurs voitures ou leur matériel, peuvent donner lieu. Si une action pour des faits de cette nature est dirigée contre la S.N.C.F., il interviendra dans l'instance, prendra les faits et cause de la S.N.C.F. et la garantira contre toutes condamnations, au besoin comme assureur de cette dernière.

Les risques des accidents du travail et du droit commun dont les conséquences pécuniaires sont mises à la charge de l'entrepreneur, devront, à la diligence de ce dernier, être couverts par des polices d'assurances, souscrites à une Compagnie d'Assurances notoirement solvable, ayant son siège à PARIS et agréée par la S.N.C.F. Ces polices stipuleront l'abandon de tout recours de l'assureur contre la S.N.C.F. et la garantie au profit de ladite Société contre toute action en responsabilité qui serait exercée par les victimes, les réclamants ou leurs ayants-droit.

.....

L'entrepreneur devra accomplir toutes les formalités et supporter toutes les charges résultant de l'application des lois en vigueur ou à venir sur les accidents du travail

L'entrepreneur communiquera, à première réquisition, à la S.N.C.F. les polices d'assurances mentionnées ci-dessus, ainsi que la quittance des primes payées par lui.

Il est précisé que les avantages accordés à l'entrepreneur par le présent traité tiennent compte des risques que l'entreprise, se faisant ainsi qu'il est stipulé ci-dessus, en tant que de besoin, l'assureur de la S.N.C.F. prend à sa charge par le présent article.

Article 9.-

Développement du trafic.

L'entrepreneur devra s'attacher à maintenir et à développer le plus possible le trafic déjà acquis aux services des voitures automobiles déjà existants de la S.N.C.F.

Il ne pourra publier aucune affiche ou annonce concernant son service sans en avoir reçu l'autorisation de la S.N.C.F.

Article 10.-

Cession des droits au traité.

Il est interdit à l'entrepreneur, sous peine de résiliation immédiate du présent accord, de céder son droit au présent traité, soit en totalité, soit même

.....

en partie, sans le consentement exprès et par écrit de la S.N.C.F.

Article 11.- Cas de résiliation.

Si, pendant la durée du présent traité, l'entrepreneur venait pour une cause quelconque, hormis le cas de force majeure, à suspendre ou à cesser son service ou à l'exécuter dans des conditions notoirement défectueuses ou contraires au présent accord, la S.N.C.F. se réserve le droit de faire assurer le service aux frais de l'entrepreneur et, après une mise en demeure préalable de 15 jours, de résilier le présent accord sans préjudice de tous dommages-intérêts.

Article 12.- Durée.

Le présent traité est fait pour une période de 5 ans, à partir du

Il sera prorogé pour une nouvelle période de 5 ans si l'une des parties n'a pas fait connaître, 6 mois au moins avant l'expiration de la première période, son intention de ne pas poursuivre l'application dudit traité.

Article 13.- Election de domicile.

Pour l'exécution des présentes, élection de domicile est faite par les parties intéressées à PARIS, étant spécifié que toute contestation judiciaire qui viendrait

.....

à s'élever à cette occasion serait soumise exclusivement au Tribunal de Commerce de la Seine.

A N N E X E A

au Traité relatif à l'exécution d'un service de voitures automobiles des gares têtes de lignes de PARIS

Pour l'application de l'article 7, les dépenses forfaitaires sont considérées comme décomposées en les éléments suivants (dont il est indiqué la valeur pour le premier trimestre d'exploitation) :

1°- Dépense par journée-voiture:  
(Frais fixes)

Voiture 4 places	Voiture 6/7 places	Voiture 10/12 places	Voiture 20/22 places
47,20	55,30	73,90	89,45

2°- Dépense par heure de travail  
du personnel de conduite.

Voiture 4 places	Voiture 6/7 places	Voiture 10/12 places	Voiture 20/22 places
12,176	12,176	12,176	12,176

3°- Dépense par kilomètre  
parcouru

	Voiture 4 places	Voiture 6/7 places	Voiture 10/12 places	Voiture 20/22 places
Essence et Huile.....	0,495	0,58	0,64	0,81
Pneumatiques.....	0,050	0,06	0,07	0,08
Réparations.....	0,340	0,51	0,73	1,40
Amortissement.....	(	(	(	(
Total.....	0,885	1,15	1,44	2,29

.....

Ces éléments de dépenses sont considérés comme suivant les variations des articles ci-après :

- pour le salaire du conducteur : salaire hebdomadaire d'un conducteur ayant 5 années de service d'après le contrat collectif en vigueur à PARIS (toutes charges patronales comprises).

- pour les frais fixes : salaire d'un comptable ayant 5 années de service à PARIS.

- pour l'essence et l'huile : prix de l'essence tourisme justifié sur factures présentées par l'entrepreneur.

- pour les pneumatiques : tarif de l'abonnement pour les véhicules de l'espèce considérée.

- pour les réparations : pour 50 % à partir du salaire horaire d'un ajusteur de 1ère catégorie ayant 5 années de service d'après le contrat collectif des garagistes en vigueur à PARIS.

Pour 50 % à partir de l'indice de 25 matières industrielles publié par la Statistique Générale de la France.

- pour l'amortissement : prix moyens du catalogue pour une voiture de même type et de même marque que la voiture considérée.

Il est spécifié que les valeurs des 6 articles ci-dessus au 15 mars 1939 sont les suivantes :

- salaire hebdomadaire d'un conducteur ayant 5 années de service d'après le contrat collectif en vigueur à PARIS (toutes charges patronales comprises) : 477,15

- salaire d'un comptable ayant 5 années de service à PARIS : 1.960 frs par mois.

- Prix de l'essence tourisme justifié sur factures de l'entrepreneur : le litre : 2,80

- Tarif de l'abonnement : Dunlop

.....

- Salaire horaire d'un ajusteur de première catégorie d'après le contrat collectif des garagistes en vigueur à PARIS : 10,56.

- Indice de 25 matières industrielles publié par la Statistique Générale de la France :

	(Voiture de 4 places	26.000
- Prix moyen du catalogue RENAULT octobre 1938	(Voitures de 6/7 places	37.200
	(Voiture de 10/12 places	22.100
	(Voiture de 20/22 places	99.900
		(chassis seul

A la fin de chaque trimestre d'exploitation, on déterminera les éléments de dépenses à retenir pour le trimestre suivant en fonction des variations des articles correspondants.