

505211247/2

5543

(1938-39)

Exécution de services de remplacement

Convention avec garantie de subvention en cas de déficit  
à passer avec les entreprises routières  
Lignes fermées avant la guerre

C.D.	30. 3.38	39	V
C.A.	6. 4.38	45	V
C.D.	13. 4.38	39	VI (délégation de signature)
C.D.	4. 5.38	36	XI
C.D.	31.10.39	24	VII
C.A.	29.11.39	7	IIbis

29 novembre 1939

5543

QU. IIbis - Compte rendu de la délégation  
de pouvoirs donnée par le Conseil  
d'Administration dans sa séance  
du 1er septembre 1939

(s) p. 7

M. LE PRESIDENT rappelle qu'il a été distribué  
aux membres du Conseil un compte rendu des affaires qui  
ont été réglées en vertu de la délégation de pouvoirs donnée  
par le Conseil dans sa séance du 1er septembre 1939, et  
dont il reprend l'énumération :

Projet d'avenant aux conventions  
passées avec les entreprises rou-  
tières de transport de voyageurs  
pour l'exécution des services de  
remplacement de trains avec ga-  
rantie de subvention en cas de  
déficit.

Le Comité de Direction a approuvé un projet d'avenant au  
modèle type de convention avec les entreprises routières de  
voyageurs pour l'exécution des services de remplacement de  
trains approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance  
du 6 avril 1938. Il a, par ailleurs, délégué au Directeur  
Général pouvoir de signer toutes les conventions passées dans  
le cadre des dispositions de ce modèle-type.

Outre quelques retouches de détail, cet avenant modifie  
les conditions financières de la convention-type, en prévoyant,  
d'une part, la prise en charge par l'entrepreneur routier d'une  
partie du déficit égale à 10 % et, d'autre part, la participa-  
tion de la S.N.C.F. aux bénéfices éventuels de l'exploitation,  
de façon à lui permettre de récupérer tout ou partie des sub-  
ventions antérieurement versées.

Conseil  
Le ~~Comité~~ prend acte de ce compte rendu.

31 octobre 1939

5543

QUESTION VII - Projet d'avenant aux conventions passées avec les entreprises routières de transport de voyageurs pour l'exécution des services de remplacement de trains avec garantie de subvention en cas de déficit.

P.V. COURT

Le Comité approuve le projet qui lui est soumis et délègue au Directeur Général pouvoir de signer toutes les conventions passées dans le cadre de ses dispositions, à charge de lui en rendre compte.

STENO p. 24

M. ARON.- L'examen de cette affaire ne pourrait-il être ajourné ?

M. LE PRESIDENT.- Cela me paraît difficile :  
M. BOYAUX a insisté très vivement pour que cette question soit étudiée aujourd'hui, car il la considère comme très urgente.

M. LE BESSERAIS.- Nous avons intérêt, en effet, à obtenir à brève échéance une décision de principe, car il s'agit pour nous de poursuivre la coordination sur les bases établies en cette matière pour la durée des hostilités, et de régler en conséquence nos rapports avec les entreprises routières.

D'ailleurs, le projet d'avenant qui vous est soumis ne comporte pas, par rapport au contrat type, des modifications très importantes, si ce n'est en ce qui concerne les clauses financières qui, pour répondre au désir exprimé par le Comité, comportent, d'une part, la prise en charge par l'entrepreneur d'une partie du déficit; et, d'autre part, la participation de la S.N.C.F. aux bénéfices éventuels, de manière à lui permettre de récupérer tout ou partie des subventions ~~XXIX~~ <sup>essentielle</sup> antérieurement versées. Ces deux modifications sont d'ailleurs tout à notre avantage.

M. ARON. - Je proposais l'ajournement de cette affaire, parce que nous n'avons pas eu le temps de l'examiner à fond, n'ayant reçu que ce matin les documents distribués. Vu son

.....

urgence, je n'insiste pas. Je tiens toutefois à présenter une observation en ce qui concerne les modalités financières prévues au projet d'avenant.

Lorsque nous avons examiné les dispositions à insérer dans la convention type à passer avec les entreprises routières, j'avais insisté pour que le contrat soit établi de façon à intéresser le co-contractant à l'exploitation des services de remplacement.

Votre formule qui laisse 10% du déficit à la charge de l'entrepreneur répond en principe à ce désir, mais je ne vois pas très bien comment elle s'appliquera en fait, car, basée sur les chiffres de la dernière année d'exploitation, elle revient à dire: l'exploitant s'engage à réduire le déficit de 10%, ou à prendre la somme correspondante à sa charge. J'aurais préféré un autre système qui est pratiqué à l'égard des voies ferrées d'intérêt local, et qui tend à intéresser l'entreprise à l'exploitation par l'octroi de primes proportionnelles à la réduction du déficit.

M. LE BESNERAIS. - Les deux formules reviennent à peu près au même pratiquement.

M. ARON. - Je n'en suis pas bien sûr, car, d'après votre projet, l'entrepreneur prend à sa charge - et en quelque sorte forfaitairement - 10% du déficit.

M. LE BESNERAIS. - Accorder une prime de tant pour cent sur la réduction du déficit, cela revient également à faire participer l'entrepreneur à l'amélioration <sup>de la situation</sup> d'une ~~manière~~ façon forfaitaire.

M. ARON. - Comment déterminerez-vous le déficit de l'exploitation ?

M. LE BRESNAIS.- Nous prenons en considération les dépenses, d'une part, et les recettes, d'autre part. Les dépenses comprennent : les dépenses de personnel, de carburant, de pneumatiques, de réparation et d'entretien, auxquelles s'ajoutent l'amortissement du matériel et les frais généraux.

M. LE PRESIDENT.- Ces différents postes de dépenses sont établis d'après un prix forfaitaire kilométrique. Nous ne prenons donc pas en considération les dépenses effectives de l'exploitant, mais des dépenses forfaitaires, ou plus exactement forfaitaires. Au contraire, ce sont les recettes réelles qui sont prises en considération.

M. ANON.- Toute la question est donc basée sur la manière dont sont calculées les dépenses et c'est cela le fond même de l'affaire.

M. LE BRESNAIS.- Il en sera de même, quelle que soit la formule appliquée. Nous ne voulons pas que l'entrepreneur routier exploite pour notre compte, car nous établirions ainsi une sorte de régie intéressée qui n'est pas prévue par les décrets de coordination. D'ailleurs, les entreprises routières répugnent à accepter ce genre d'exploitation, car elles veulent conserver une certaine liberté d'action et la responsabilité de la gestion de leur affaire.

Nous avons, à l'origine, accepté le principe d'une subvention en cas de déficit, mais nous voulons maintenant que l'entreprise intéressée supporte une partie du déficit, ce qui nous permettra de réduire d'autant le montant de notre subvention.

En obligeant l'entrepreneur à participer au déficit, nous posons en principe que l'exploitation du service routier n'est pas notre affaire. Nous l'obligeons par ailleurs à compresser le plus possible ses dépenses et à mieux gérer son entreprise. Il en

.....

résultes ~~à une~~ une réduction générale, voire même la suppression totale de notre subvention. Les 3/4 des nouveaux services routiers en vigueur fonctionnent sans subvention, et à leurs risques et périls. Cette <sup>dernière</sup> formule est sans aucun doute la meilleure. Malheureusement, elle ne peut être prévue dans tous les cas, et nous sommes obligés d'intervenir financièrement pour combler le déficit de certains services de remplacement. C'est pour ceux-là que nous prévoyons la participation de l'entreprise au déficit et, d'autre part, notre participation aux bénéfices éventuels. Je reconnais que cette dernière clause ne jouera pratiquement jamais, car il va de soi que si un service apparaît comme devant être rémunérateur, l'entreprise qui l'assure préférera l'exploiter à ses risques et périls. Le partage des bénéfices ne sera donc admis par le co-contractant que dans les cas où les résultats de l'exploitation ~~apparaissent~~, de prime abord, comme très incertains. Si, par la suite, l'affaire se révèle ~~très~~ viable et rémunératrice, nous suggérerions à l'entreprise de l'assurer à ses risques et périls. Nous lui laisserions ainsi toute liberté d'action, ce qui vaudrait mieux à tout point de vue.

M. MARLIO. - Je crois que, dans l'ensemble, la formule que vous proposez est acceptable. Au surplus, elle constitue une amélioration très nette du régime adopté précédemment.

M. LE BESNERAIS. - Si, pour un service déterminé, les recettes sont très inférieures aux dépenses, l'entrepreneur prendra à sa charge 10 % du déficit, et cette participation est juste car, gardant la gestion de l'affaire, il peut avoir, sur les résultats financiers de son entreprise, une action qu'il n'aurait pas s'il ~~l'~~ exploitait pour notre compte. Il peut, en effet, supprimer toute dépense inutile, réduire ses frais généraux et augmenter ses recettes par un aménagement judicieux des tarifs et des horaires.

.....

Or, il va de soi qu'il ne chercherait pas à réorganiser ses services pour une meilleure utilisation s'il n'était pas intéressé à l'affaire.

Pour toutes ces petites exploitations locales, les entrepreneurs locaux sont mieux outillés. Leur action sur les recettes n'est pas négligeable ; ils savent drainer le trafic local.

M. GRIMPET. - Oui. J'ai eu l'occasion de m'en rendre compte pour un entrepreneur exploitant un service routier pour le compte de la Compagnie du Midi.

Cette exploitation ne laissait rien à désirer et faisait plus de recettes que les services de la Compagnie du Midi, cependant mieux outillés et bien exploités. Il ne s'agit pas là, en effet, à proprement parler, d'affaires de chemins de fer. C'est plutôt, si j'ose dire, affaires de "margoulins".

M. LE PRESIDENT. - Personne ne demande plus la parole ? Nous donnons donc délégation de pouvoirs à M. le Directeur Général pour signer les contrats à passer dans le cadre de l'avenant-type qui nous est soumis.

M. ARON. - Je regrette de n'avoir pas eu plus de temps pour examiner cette affaire, mais néanmoins je suis d'accord.

M. LE PRESIDENT. - En période normale, j'aurais tenu compte de votre observation et reporté l'affaire à huitaine, mais, étant donné les circonstances et l'insistance avec laquelle M. BOYAUX m'a demandé de ne pas différer l'examen de cette question, je crois qu'il vaut mieux en finir aujourd'hui. Je m'en excuse auprès de vous.

M. BOUTHILLIER. - Comment la S.N.C.F. contrôle-t-elle les comptes des Entreprises routières qui ont traité avec elle ? D'après les anciennes conventions, en cas de déficit, le chemin de fer doit allouer une subvention. Ainsi obligé de solder le

.....

compte de profits et pertes, il ne peut le faire sans s'être assuré qu'il n'y a pas eu dépenses inutiles ou mauvaise gestion, et je voudrais savoir comment s'exerce ce contrôle.

M. LE BESNERAIS.- Nous ne nous basons pas sur les dépenses réelles, mais sur des dépenses établies forfaitairement, ou plutôt forfaitairement.

M. MARLIO.- Il ne pourrait y avoir contrôle réel que sur les recettes.

M. BOUTRIILLIER.- Ne pourrait-on prévoir la ~~xxx~~ révision périodique du forfait ?

M. LE BESNERAIS.- Malgré la formule établie, nous exerçons un certain contrôle sur les dépenses réelles de l'entreprise, mais notre système présente le gros avantage de ne pas prêter à discussion en ce qui concerne la détermination des frais généraux.

M. ARON.- Je m'excuse de revenir sur ce point, mais ce système de décompte des recettes et des dépenses me paraît assez paradoxal. D'une part, en effet, vous déterminez les dépenses, non en fonction du trafic, mais en vous basant sur le nombre de kilomètres à effectuer et en déterminant le prix de revient du kilomètre, et, d'autre part, vous ne tenez compte que des recettes réelles.

Or, il peut exister des services qui, a priori, et quels que soient les efforts de l'entrepreneur pour améliorer l'exploitation, seront toujours déficitaires.

Comment cet entrepreneur pourra-t-il accepter de prendre en charge 10 % du déficit, puisqu'il ne peut en être rendu responsable ?

M. LE BESNERAIS.- Il peut toujours réduire ses frais généraux.

.....

M. MARLIO. - Il peut faire en sorte que ses dépenses réelles soient inférieures aux dépenses fixées forfaitairement par le contrat. L'intérêt de la formule qui nous est soumise est de prévoir un maximum pour les dépenses que l'entrepreneur ne peut dépasser qu'à ses risques et périls. Par contre, il reste entièrement maître de ses recettes et peut les augmenter dans la mesure du possible.

~~XXXXXXXXXXXX~~ M. LE PRESIDENT. - Il faut tenir compte en outre de ce que la situation de correspondant de la S.N.C.F. ainsi accordée aux entreprises routières donne à certaines d'entre elles un surcroît de clientèle. J'en connais qui ont été conduites de ce fait à organiser, en dehors de leurs services normaux, des entreprises de location de voitures nettement rémunératrices.

M. LE BESNERAIS. - Oui, elles peuvent organiser des voyages par exemple, exceptionnels, à l'occasion de fêtes de famille, qui, sans nous causer préjudice, leur procurent des recettes supplémentaires.

M. MARLIO. - Je trouve, en tous cas, la formule proposée ingénieuse.

M. LE BESNERAIS. - Pour contrôler sérieusement les petites entreprises locales, il faudrait un personnel nombreux dont nous ne pouvons pas disposer, et même si nous le pouvions, nous ne serions pas encore sûrs de l'efficacité du contrôle, étant donné leur genre d'activité, et leur comptabilité qui est pratiquement inexistante.

M. GRIMPET. - Cette formule n'est-elle d'ailleurs pas appliquée aux chemins de fer d'intérêt local ?

M. LE BESNERAIS. - Non, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, le régime le plus courant est celui de la régie intéressée.

M. BOUTHILLIER.— Comment effectuez-vous le contrôle des recettes ?

M. LE BESNERAIS.— Nous obligeons les entrepreneurs à délivrer aux voyageurs des billets extraits d'un carnet à souches. Les souches sont remises à nos agents chargés du contrôle. Je reconnais que ce système ne permet pas d'éviter la fraude qui consiste à ne pas délivrer/du voyage, ou à ne pas faire payer le voyageur.

M. BOUTHILLIER.— Avez-vous l'impression que cette fraude est de pratique courante ?

M. LE BESNERAIS.— Non. Elle peut être toutefois assez répandue. Mais cette fraude ne peut être pratiquée que sur de petits parcours ; elle n'intéresse donc que des sommes minimes.

M. BOUTHILLIER.— Elle doit se pratiquer vraisemblablement dans les voitures où le conducteur est en même temps receveur.

M. LE BESNERAIS.— ~~Elle se pratique pour les~~ Pas nécessairement. C'est ainsi qu'elle se pratique dans les autobus de la T.C.R.P., où le receveur et le conducteur sont distincts.

M. BOUTHILLIER.— Je reconnais que la répression des fraudes de cet ordre intéresse beaucoup plus l'exploitation proprement dite qu'elle n'affecte les recettes.

M. LE PRÉSIDENT.— Personne ne demande plus la parole ?

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Comité de Direction  
-----

Séance du 31 octobre 1939  
-----

VII - Projet d'avenant aux conventions passées  
avec les entreprises routières de transport  
de voyageurs pour l'exécution des services de  
remplacement de trains avec garantie de subven-  
tion en cas de déficit.

COMITÉ DE DIRECTION

du 31 OCT. 1939 193

(Question N° VII)

st

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Le 24 octobre 1939

N O T E

pour M.M. les Membres du Comité de Direction

Projet d'avenant aux conventions passées avec les entreprises routières de transport de voyageurs pour l'exécution des services de remplacement de trains avec garantie de subvention en cas de déficit

-----  
Le Comité de Direction, dans sa séance du 30 mars 1938, et le Conseil d'Administration, dans sa séance du 6 avril 1938, ont approuvé le texte de la Convention-type et de son annexe A (pièces 1 et 2) qui sert de base aux Conventions à passer avec les entrepreneurs pour l'exécution des services de remplacement des trains avec garantie de subvention en cas de déficit, par application de l'art.18 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938. Postérieurement le Comité a approuvé, dans sa séance du 4 mai, un certain nombre de textes susceptibles d'être insérés à l'article 11 de la Convention (pièce 3).

Dans sa séance du 13 avril, le Comité a délégué ses pouvoirs à M. le Directeur Général pour l'approbation de toutes les conventions à passer dans le cadre de la Convention.type.

.....

Nous nous proposons, avant de passer les accords prévus au 5ème alinéa de l'article 10 de la Convention (Conditions financières applicables à partir de la 2ème année d'exploitation) de présenter quelques cas d'espèce au Comité et de lui faire approuver un cadre dans les limites duquel délégation serait donnée à M. le Directeur Général pour l'approbation des accords correspondants.

A ce sujet et pour répondre au désir exprimé par le Comité, nous envisageons :

- 1) d'intéresser l'entrepreneur à l'amélioration du bilan en laissant 10 % du déficit à sa charge.
- 2) de faire participer la S.N.C.F. aux bénéfices éventuels, de façon à lui permettre de récupérer tout ou partie des subventions antérieurement versées.

Les hostilités ont entraîné des modifications profondes dans la contexture des services de remplacement. Certains services ont été supprimés et ne seront pas rétablis. Les autres seront maintenus, mais avec une consistance très réduite pour obtenir une exploitation essentiellement économique.

Les conditions financières sont donc à modifier d'une façon générale à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1939, quelle que soit la date de mise en exploitation des services.

Nous devons, en conséquence, apporter des modifications applicables à partir de cette date, aux conventions passées avec les entreprises de remplacement intéressées.

Compte tenu du ramaniement des services dans le sens d'une exploitation économique, nous allons nous efforcer d'obtenir le plus possible des renonciations à toute garantie de la part des entrepreneurs.

Toutefois, ce résultat pourra ne pas être obtenu pour certains services en raison, soit de la faiblesse du trafic, soit parfois de certaines circonstances locales, qui nous obligeront à maintenir une consistance relativement importante entraînant des dépenses que le trafic ne couvrira pas.

Il ne semble pas possible, dans la période actuelle, de prévoir une formule à caractère forfaitaire obtenue à partir de prévisions portant sur l'ensemble des dépenses et des recettes.

En effet, l'organisation des services compte tenu de ce que nous venons d'indiquer, va être trop profondément modifiée pour que nous puissions faire, a priori, des estimations assez approchées concernant le bilan de ces services.

D'autre part, l'instabilité probable des prix ne nous permet pas non plus de prévoir une formule applicable pendant une longue durée.

Nous sommes d'avis, dans ces conditions, d'adopter à partir du 2 septembre 1939 une formule analogue à celle de la première année d'exploitation et d'en limiter l'application à une période d'un an, c'est-à-dire jusqu'au 1er septembre 1940 inclus.

A la fin de cette période, un nouvel accord fixerait les conditions financières applicables pour la période ultérieure. Ces conditions devront, en particulier, maintenir la participation aux bénéfices éventuels en vue de poursuivre la récupération des subventions antérieurement versées, qu'il s'agisse de celles intéressant la période du 2 septembre 1939 au 1er septembre 1940, ou de celles antérieures au 2 septembre 1939, et, pour ces dernières, dans la mesure où notre participation aux bénéfices éventuels pour la période du 2 septembre 1939 au 1er septembre 1940 n'aurait pas permis de les récupérer.

Nous rappelons que pour la première année d'exploitation les dépenses étaient calculées à partir de prix de revient kilométriques globaux fixés à l'avance par type de voiture. Ces prix étaient décomposés en un certain nombre de dépenses élémentaires (carburant, personnel, etc ...) qui étaient révisées tous les trois mois et variaient proportionnellement à certains éléments pris comme références. Le déficit était déterminé par différence entre les dépenses calculées à partir des prix de revient kilométriques et les recettes réelles.

Mais notre situation n'est pas la même qu'au début de la mise en exploitation des services. En effet, à cette époque, en l'absence de résultats pratiques, la détermination des prix de revient a comporté une grande part d'aléas, alors qu'actuellement il est possible, en examinant, comme les conventions nous en donnent le droit, la comptabilité des entreprises, de dégager les dépenses réelles depuis le début de l'exploitation et de disposer ainsi de données plus certaines pour la détermination des nouveaux prix de revient.

C'est dans ces conditions que nous soumettons le texte de l'avenant-type ci-joint et de son annexe B (pièces 4 et 5).

Les dispositions des articles 1, 2, 5 et 6 de l'avenant sont simplement des mises au point qui tiennent compte, en particulier, de certaines prescriptions nouvelles des textes intervenus depuis le début des hostilités.

Les articles 3 et 4 et l'annexe B répondent aux considérations exposées ci-dessus en ce qui concerne les conditions financières à appliquer pour la période du 2 Septembre 1939 au 1er Septembre 1940. Leurs dispositions sont analogues à celles des articles de la Convention type et de son annexe A qui visaient les conditions financières applicables pour la première année d'exploitation.

Toutefois, l'avenant comporte les dispositions complémentaires suivantes conformément aux directives du Comité, à savoir :

- 1) l'entrepreneur prend à sa charge 10 % du déficit;
- 2) la S.N.C.F. participe pour 50 % aux bénéfices éventuels dans la limite des subventions précédemment versées.

Il ne nous a pas paru opportun de prévoir une participation plus importante, car il est nécessaire que l'entrepreneur demeure suffisamment intéressé aux bénéfices, pour joindre ses efforts aux nôtres, en vue d'obtenir un bilan aussi favorable que possible. D'ailleurs, comme les services en cause étaient, en général, très largement déficitaires avant le 2 septembre 1939, le bénéfice qui peut résulter des modifications apportées aux services restera en général faible, s'il se produit. La part laissée ainsi à l'entrepreneur sera donc relativement faible.

Enfin, l'avenant règle la situation des services qui avaient plus d'un an d'exploitation au 2 septembre 1939.

Les lignes intéressées par ces services représentent à peine le 1/5 de la longueur de l'ensemble des lignes fermées et la majorité de ces services n'avait pas plus de 3 mois 1/2 d'existence à cette date.

Nous étions en discussion avec les entrepreneurs au moment de l'ouverture des hostilités pour la mise au point des conditions financières applicables après la première année. Nous n'avons pu les continuer après le 2 septembre en raison des perturbations apportées dans l'organisation des services centraux des entreprises routières par la mobilisation. Il semble sans intérêt, en raison de la faible

importance relative des services en cause, de reprendre les discussions engagées.

Nous vous proposons donc dans un but de simplification de continuer à appliquer purement et simplement pour ces services, jusqu'au 2 septembre 1939, comme le prévoit le texte de l'avenant-type, les conditions financières prévues pour la lère année.

En définitive, nous demandons au Comité de Direction de vouloir bien approuver les textes du projet d'avenant-type et son annexe B ci-joints et de vouloir bien déléguer à M. le Directeur Général la signature de tous les contrats passés dans le cadre de ces documents.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

BOYAUX

C O N V E N T I O N  
POUR LE REMPLACEMENT DU SERVICE VOYAGEURS,  
BAGAGES, COLIS EXPRESS & JOURNAUX  
SUR CERTAINES LIGNES DE CHEMINS DE FER DANS LE DEPARTEMENT  
d .....

-:-:-:-

E N T R E

La Société Nationale des Chemins de fer Français  
(S.N.C.F.) dont le siège est à PARIS, 88, rue Saint-Lazare,  
représentée par M. LE BESNERAIS, Directeur Général,  
et .....  
représenté par .....

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er

SERVICES ROUTIERS DE REMPLACEMENT

..... s'engage à exécuter des  
services de transport régulier par autobus de voyageurs,  
bagages, chiens, colis express et journaux, en remplacement  
du chemin de fer, sur les relations :

.....  
.....  
.....

dans les conditions suivantes :

Article 2

MISE EN SERVICE, ITINERAIRE

Les Services routiers seront mis en exploitation  
à la date de suspension du service ferroviaire fixée par le  
Ministre des Travaux Publics et sur notification par les  
Préfets des arrêtés d'autorisation pris en application de  
l'article 32 du décret du 12 janvier 1939.

.....

Les itinéraires et la fréquence des services sont définis par les articles 1 et 3 du Cahier des Charges. Cette fréquence pourra faire l'objet d'un examen suivant les résultats du trafic, après trois mois d'exploitation continue.

L'entrepreneur s'engage à se conformer aux conditions de la présente convention, aux modifications qui pourraient être décidées, à la suite de l'examen prévu à l'alinéa ci-dessus.

Article 3

MATERIEL - POINTS D'ARRET

Les voitures utilisées porteront des inscriptions ou panneaux mobiles, indiquant les principales localités desservies, ainsi que l'inscription "correspondance de la S.N.C.F."

Les points d'arrêt seront signalés et les heures de passage y seront affichées de façon à être visibles de la voie publique.

PERSONNEL

Article 4 ..... s'engage à respecter les clauses des contrats collectifs intervenus ou à intervenir dans la profession.

TARIFS

Article 5

a) Voyageurs.-

Les tarifs de transport des voyageurs sont fixés par l'article 4 du Cahier des Charges.

Ces tarifs pourront être révisés dans les conditions fixées par l'article 31 du décret du 12 janvier 1939.

Toute perception donnera lieu à la remise aux voyageurs d'un billet ou reçu portant la date de la délivrance ou un numéro d'ordre ainsi que le prix perçu et toutes indications permettant de constater le trajet auquel il donne droit.

b) Chiens et bagages.-

Le tarif de transport des chiens et des bagages est fixé par l'article 4 du Cahier des Charges. Il est révisable dans les mêmes conditions que le tarif de transport des voyageurs.

c) Journaux et colis express.-

Le transport des journaux et des colis express en liaison avec le chemin de fer sera assuré aux conditions des tarifs homologués du chemin de fer et conformément aux clauses fixées par un traité passé entre la S.N.C.F. et .....

d) Autres colis.-

La S.N.C.F. pourra confier à ..... dans les conditions à fixer en accord avec lui, le transport d'autres catégories de colis, à destination ou en provenance du Chemin de fer.

Article 6

SURTAXES LOCALES

..... percevra, le cas échéant, pour le compte du chemin de fer, les surtaxes prévues sur les lignes faisant l'objet de la présente Convention. Les conditions de perception, le taux des surtaxes et les modalités de versement lui seront indiqués par la S.N.C.F.

Article 7

RELATIONS DIRECTES ENTRE LE CHEMIN DE FER  
ET LES SERVICES ROUTIERS

Le chemin de fer pourra délivrer dans certaines gares conjointement avec des billets de chemin de fer, des coupons de correspondance par route pour le compte de ..... et dans les conditions à fixer en accord avec .....

De son côté ..... s'engage à délivrer des billets de chemin de fer pour les destinations et dans les catégories déterminées en accord avec la S.N.C.F.

La S.N.C.F. et ..... fixeront d'un commun accord les conditions d'enregistrement et de remise des bagages.

Article 8

AMENAGEMENT ET SUPPRESSION DES SERVICES ROUTIERS  
CLAUSES DE SAUVEGARDE

Conformément au Plan de transport ..... accepte de :

1° - limiter à ..... allers et retours, la desserte entre ..... et .....

2° - dévier la ligne libre .....  
entre ..... et .....

3° - supprimer ses services libres :

a) sur les relations .....

b) sur les relations assurées dans l'avenir  
par les services de remplacement de trains définis par l'ar-  
ticle 1er.

Article 9

RESPONSABILITE

..... sera seul responsable  
de toutes les conséquences pouvant résulter de l'inobserva-  
tion des lois, décrets, arrêtés et règlements.

..... fera son affaire  
personnelle de toutes les réclamations et actions qui pour-  
raient être exercées par les voyageurs, expéditeurs, desti-  
nataires et généralement tous les tiers du fait ou à l'occa-  
sion de l'exécution du contrat de transport par route (pertes,  
avaries, retards, incendies, accidents, etc ...).

En tant que de besoin ..... garantira  
la S.N.C.F. si elle était recherchée directement.

..... devra signaler immédia-  
tement à la S.N.C.F. (région d ..... ) les incidents  
qui auraient apporté une perturbation notable ou durable dans  
l'exécution des services ainsi que les accidents ayant en-  
traîné des blessures au personnel, aux voyageurs et aux tiers  
circulant.

Article 10

CONTROLE D'EXPLOITATION

L'exploitation des services faisant l'objet de  
la présente convention bénéficiera, le cas échéant, des  
dispositions de l'article 18 de l'Annexe A au décret du 12  
novembre 1938. En cas de contestation sur le montant du défi-  
cit mis à la charge du Chemin de fer, le litige sera soumis  
à l'arbitrage de M. le Ministre des Travaux Publics qui  
statuera après avis du Conseil Supérieur des Transports.

Les horaires et les roulements de voitures, com-  
portant indication de leur type et de leur capacité ainsi  
que les roulements de conducteurs, seront établis en accord  
avec la S.N.C.F. (Région ..... ) et ne pour-  
ront être modifiés qu'avec ce même accord.

.....

Pendant la première année d'exploitation .....  
..... s'engage à fournir à la S.N.C.F.  
(Région de ..... ) dans les vingt jours qui suivront  
chaque période d'exploitation de trois mois, un relevé des  
recettes et des dépenses de chaque ligne des services faisant  
l'objet de la présente Convention (Voir Annexe A).

Si à l'examen d'un de ces relevés, il était constaté que la recette kilométrique d'une ligne est inférieure de ..... % à la dépense kilométrique, il devrait être effectué, dans le délai d'un mois, d'accord avec la S.N.C.F. tous les aménagements des conditions techniques et commerciales du service propre à lui permettre de diminuer le déficit compte tenu des dispositions de l'article 27 du décret du 12 janvier 1939.

Au bout de la première année d'exploitation, un accord fixera les conditions financières applicables pour les années suivantes.

Si, à l'expiration d'un délai de 3 mois à compter de la fin de la première année d'exploitation, l'accord n'a pu être réalisé, les parties se soumettront à l'arbitrage d'un arbitre désigné par le Président du Tribunal de Commerce de la Seine.

..... reconnaît à la S.N.C.F. la faculté d'exercer à toute époque de façon détaillée, tous les contrôles qu'elle jugera nécessaire relatifs à l'exécution du service, aux recettes et aux dépenses.

Article 11

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Eu égard au rendement escompté des services faisant l'objet de la présente Convention, il est entendu entre la S.N.C.F. et l'Entreprise conformément aux dispositions de l'article 18 (1er paragraphe, 2ème alinéa) du Décret du 25 février 1938, et pour la première année d'exploitation, ce qui suit :

facul-  
tatif

1°) des acomptes mensuels seront versés, par la S.N.C.F. (Région ..... ) à l'Entrepreneur si les dépenses d'un mois excèdent de un franc par km, les recettes dudit mois, ces acomptes seront versés dès que la comparaison entre ces dépenses et ces recettes aura pu être effectuée et, au plus tard, 15 jours après production du décompte par l'Entrepreneur. Ils ne porteront que sur la partie de l'insuffisance supérieure à un franc par kilomètre.

2°) qu'il y ait ou non versement d'acomptes et que les aménagements prévus au 4ème alinéa de l'article 10

.....

( aient pu ou non être effectués, la S.N.C.F. (Région .....)  
 ( réglera, au plus tard, 15 jours après production des décomptes  
 ( relatifs à chaque période d'exploitation de 3 mois .....  
 ( du montant du déficit constaté au cours de cette période,  
 ( réduction faite des acomptes déjà versés; elle portera à un  
 ( compte spécial le surplus de ce montant.

facul-  
tatif

Dans les trois mois qui suivront la fin de la  
 première année d'exploitation, ce compte sera apuré, étant  
 entendu que M ..... accepte de prendre à sa  
 charge ..... de la différence entre l'évaluation  
 forfaitaire des dépenses faites conformément aux modalités  
 de l'Annexe A et la recette effective.

Article 12

UTILISATION DES GARES ET DE LEURS DEPENDANCES

La S.N.C.F. réglera, le cas échéant, avec .....  
 ..... par un accord spécial, les conditions d'utilisation  
 par les services de ce dernier, des cours des gares, salles  
 d'attente, abris, etc .... et le règlement des dépenses ainsi  
 que des divers travaux prestations et fournitures qui, éven-  
 tuellement, seront la conséquence de cette utilisation.

Article 13

DUREE DE L'ENGAGEMENT

La présente convention prendra fin le 31 décembre  
 1947.

Toutefois, elle sera résiliée de plein droit en  
 cas de retrait de l'autorisation, prononcé par M. le Ministre  
 des Travaux Publics en application des textes et règlements  
 sur la Coordination.

Au cas où .....  
 désirerait céder ou sous-traiter tout ou partie des services  
 faisant l'objet de la présente Convention, il devra obtenir  
 l'autorisation préalable de la S.N.C.F.

Article 14

CONTESTATIONS

En cas de difficulté relative à l'exécution du  
 présent traité, l'affaire sera soumise à un arbitrage, qui,  
 en dehors des cas visés au premier et à l'avant-dernier alinéa  
 de l'article 10 ci-dessus sera réglé comme suit.

La partie la plus diligente notifiera par lettre  
 recommandée à l'autre partie le nom de l'arbitre de son  
 choix. Dans le délai de 10 jours, l'autre partie devra dési-  
 gner son propre arbitre.

.....

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éli-  
ront un tiers-arbitre qui ne sera pas obligé de se conformer  
à l'avis de l'un des arbitres.

Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur la nomi-  
nation du tiers-arbitre, celui-ci sera désigné en référé par  
le Président du Tribunal de Commerce de la Seine, à la requête  
de l'une ou de l'autre des parties.

A défaut par l'une de celles-ci de faire connaître  
son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre sera nommé d'office  
par le Président du Tribunal de Commerce statuant comme il  
est dit précédemment.

Les arbitres devront rendre leur sentence dans  
les deux mois de leur nomination ou, le cas échéant, de l'or-  
donnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le  
tiers-arbitre.

Ils seront dispensés de toutes formes et de tous  
délais de procédure.

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

Chaque partie supportera les frais et honoraires  
des arbitres dans la proportion où elle succombera dans ses  
prétentions. En cas de désignation d'un tiers-arbitre, les  
honoraires de ce dernier seront supportés dans la même pro-  
portion.

Les parties font élection de domicile avec  
dispense de tout délai à raison des distances, savoir :

la S.N.C.F., 88 rue Saint-Lazare à Paris

et ..... comme il est  
d'ailleurs prévu au Cahier des Charges.

Les frais de timbre et, le cas échéant, les frais  
d'enregistrement de la présente convention et de toutes ses  
annexes, seront à la charge de l'entrepreneur.

Article 15 La présente ne sera valable qu'après son approba-  
tion par M. le Ministre des Travaux Publics.

Fait en triple à

Département d

Ligne de :

.....

A N N E X E A

à la Convention passée entre la S.N.C.F. et .....

RELEVÉ TRIMESTRIEL DES DÉPENSES ET DES RECETTES  
PAR LIGNE

DEPENSES

A - Dépenses kilométriques

Les dépenses kilométriques pour chaque ligne seront déterminées par le total des éléments suivants :

a) Personnel roulant : dépense kilométrique calculée à partir des roulements en vigueur et sur la base du traitement d'un conducteur ayant ..... années de service d'après le contrat collectif en vigueur à ..... (toutes charges patronales comprises).

b) Carburant : Les frais de lubrifiant sont compris dans ce poste. Ils ont été ramenés à une consommation de carburant donnant la même dépense.

On admet une consommation forfaitaire de :

..... km pour un car de ..... places assises (préciser s'il  
..... km pour un car de ..... places assises (s'agit d'es-  
..... km pour un car de ..... places assises (s'agit d'es-  
sance ou de  
gaz oil.

On en réduira la dépense kilométrique par application du prix de l'essence poids lourds ou du gaz oil à ..... justifié sur facture.

c) Pneumatiques : On appliquera le tarif de l'abonnement .....

d) Réparations et entretien (main d'oeuvre comprise)

Prix forfaitaire de ..... par kilomètre, calculé :

.....

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

- pour 50 % à partir de l'indice de 25 matières industrielles, publié par le bulletin de la Statistique générale de la France.

e) Amortissement (y compris intérêts du capital investi)

Prix forfaitaire de :

..... km pour un car de ..... places assises  
..... km pour un car de ..... places assises  
..... km pour un car de ..... places assises

.....

calculé à partir de la moyenne des prix ..... catalogues ..... pour les cars de .....

f) Aucun des prix ci-dessus ne comprend de frais généraux, L'ensemble de ceux-ci sera couvert par une somme forfaitaire de ..... par kilomètre, calculé à partir du salaire mensuel d'un comptable ayant ..... années de service, d'après le contrat collectif en vigueur à .....

### B - Prix de revient

Pour l'application des règles de calcul qui précèdent à la détermination des prix de revient pendant chaque trimestre, il est spécifié, à titre de référence, que les éléments de base sont caractérisés à la date du ..... par les valeurs suivantes :

Personnel roulant : Salaire d'un conducteur ayant ..... années de service à .....  
(Toutes charges patronales comprises)

Carburant : Prix de l'essence (ou du gaz oil)  
à .....

Pneumatiques : Prix de l'abonnement par kilomètre : .....

Réparations ( Salaire d'un ajusteur ayant ..... années  
et ) de service à .....  
Entretien ( Indice de 25 matières industrielles .....

Amortissement : Moyenne des prix ..... catalogue .....  
pour des cars de .....

.....

Frais généraux : Salaire d'un comptable ayant ..... années de service à .....

Compte tenu de la valeur de ces éléments à la date du ..... les prix de revient du service de remplacement de train, tels qu'ils sont définis pour la mise en vigueur de la convention et pour le 1er trimestre d'exploitation sont fixés comme suit :

		Pour un car de :			
		..... pl :	..... pl :	..... pl :	..... pl :
a) personnel roulant ....	:	:	:	:	:
b) carburant .....	:	:	:	:	:
c) pneumatiques .....	:	:	:	:	:
d) réparations .....	:	:	:	:	:
e) amortissement .....	:	:	:	:	:
f) frais généraux .....	:	:	:	:	:
Prix de revient totaux :		:	:	:	:

A la fin de chaque trimestre d'exploitation on déterminera le prix de revient à retenir pour le trimestre suivant en fonction des variations des éléments de base.

Toutefois des modifications pourront être apportées au cours d'un trimestre aux prix de revient pour tenir compte le cas échéant des aménagements des conditions techniques et commerciales du service prévus à l'article 10 de la Convention.

C - Distances parcourues et calcul des dépenses

L'état trimestriel indiquera les distances parcourues par chaque type de voitures sur chaque ligne.

Les kilomètres parcourus en service régulier seront calculés d'après le roulement des voitures et décomptés aux taux fixés ci-dessus.

Les kilomètres parcourus par les circulations supplémentaires feront l'objet d'un état spécial par ligne les justifiant en détail (les haut-le pied éventuels feront l'objet

.....

de justifications spéciales). En outre, aucun parcours haut-le pied ou en charge extérieur à la ligne ne sera jamais pris en compte. Le décompte de ces kilomètres supplémentaires aux taux ci-dessus fixés fera l'objet d'un examen spécial. La S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte ceux pour lesquels l'Entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

RECETTES

L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

Billets  
Bagages et chiens  
Colis express  
Journaux  
Transports n'empruntant pas le  
chemin de fer  
Dépêches postales

Fait en triple à

3

TEXTES DES CLAUSES INSEREES A L'ARTICLE  
" DISPOSITIONS PARTICULIERES "

-----

1<sup>o</sup>) Convention à passer avec la Compagnie des Transports régionaux de l'Est et du Centre qui doit exploiter un service de remplacement des trains sur les lignes de :

Troyes à St-Dizier,  
Troyes à Chaumont,  
Brienne-le-Chateau à Bar-sur-Aube

" Eu égard au rendement escompté des services faisant l'objet de la présente Convention, il est entendu entre la S.N.C.F. et l'Entreprise, conformément aux dispositions de l'art. 1<sup>o</sup> (1<sup>er</sup> paragraphe, 2<sup>ème</sup> alinéa) du décret du 25 Février 1938, ce qui suit :

1<sup>o</sup>) des acomptes mensuels seront versés par la S.N.C.F. (région de l'Est) à l'Entrepreneur si les dépenses d'un mois excèdent de 0,35 par km les recettes dudit mois; ces acomptes seront versés dès que la comparaison entre ces dépenses et ces recettes aura pu être effectuée et au plus tard 15 jours après production du décompte par l'Entrepreneur; ils ne porteront que sur la partie de l'insuffisance supérieure à 0,35.

2<sup>o</sup>) - qu'il y ait ou non versement d'acomptes et que les aménagements prévus au 4<sup>ème</sup> alinéa de l'art. 10 aient pu ou non être effectués, la S.N.C.F. (Région de l'Est) réglera au plus tard 15 jours après production des décomptes relatifs à chaque période d'exploitation de 3 mois 85 % du montant du déficit constaté au cours de cette période, déduction faite des acomptes déjà versés; elle portera à un compte spécial le surplus de ce montant.

Dans les 3 mois qui suivront la fin de la première année d'exploitation, ce compte sera apuré étant entendu que la TREC accepte de prendre à sa charge 5 % de la différence entre l'évaluation forfaitaire des dépenses faites conformément aux modalités de l'Annexe A, et la recette effective".

II) Convention à passer avec la Société des Messageries et Transports automobiles des Monts Jura (S.T.M.J.) qui doit exploiter un service de remplacement sur les lignes de :

Dôle à Poligny  
Dôle à Lons-le-Saunier.

" Eu égard au rendement escompté des services faisant l'objet de la présente Convention, il est entendu entre la S.N.C.F. et l'Entreprise, conformément aux dispositions de l'art. 18 (1er paragraphe, 2ème alinéa) du décret du 25 février 1938 :

1<sup>o</sup>) que les acomptes mensuels seront versés à l'Entrepreneur si les dépenses d'un mois excèdent de 1 franc par km, les recettes dudit mois; ces acomptes seront versés dès que la comparaison entre ces dépenses et ces recettes aura pu être effectuée, et au plus tard 15 jours après production du décompte par l'Entrepreneur. Ils ne porteront que sur la partie de l'insuffisance supérieure à 1 franc.

2<sup>o</sup>) qu'il y ait ou non versement d'acomptes et que les aménagements prévus au 4ème alinéa de l'art. 10 aient pu ou non être effectués, la S.N.C.F. (Région Sud-Est) réglera au plus tard 15 jours après production des décomptes relatifs à chaque période d'exploitation de 3 mois 75 % du montant du déficit constaté au cours de cette période, déduction faite des acomptes déjà versés; elle portera à un compte spécial le surplus de ce montant.

Dans les trois mois qui suivront la fin de la 1ère année d'exploitation, ce compte sera apuré.

3<sup>o</sup>) La Société des Messageries et Transports Automobiles des Monts Jura accepte de prendre à sa charge 5 % de la différence entre les dépenses calculées conformément aux modalités de l'Annexe A et la recette effective."

III) Convention à passer avec M. NORMAND qui doit exploiter un service de remplacement sur la ligne de :

Mortagne à Laigle.

"a) Lorsque le déficit d'un mois d'exploitation dépassera 0,60 par kilomètre-voiture, la S.N.C.F. (Région de l'Ouest) versera, pour ce mois et dans les 15 jours suivant la présentation des recettes et des dépenses du mois, un acompte à valoir sur le règlement définitif de la subvention à accorder éventuellement par application de l'Art. 7 du décret-loi du 31 août 1937 et du paragraphe 1er de l'article 18 du décret du 25 février 1938.

Ces acomptes ne porteront que sur la part du déficit dépassant 0,60 par kilomètre-voiture.

b) deux mois après l'expiration de chaque période d'exploitation de 3 mois, 90 % du montant de l'insuffisance éventuellement constatée conformément à l'Annexe A seront versés par la S.N.C.F. à l'entrepreneur, déduction faite des acomptes déjà versés et des bénéfices constatés sur des trimestres précédents. Les 10 % restant, jusqu'à expiration de la première année d'exploitation, seront portés à un compte spécial au crédit de l'entrepreneur. Ce compte sera apuré à la fin de la première année d'exploitation;

c) en cas de bénéfice constaté lors de la comparaison mensuelle, il sera affecté :

1° - à l'amortissement de la marge de déficit laissée à la charge de l'entrepreneur lors du règlement des acomptes précédemment versés, conformément au paragraphe a).

2° - pour ce qui excèdera la somme ainsi utilisée, à un compte spécial d'attente devant permettre de couvrir les déficits des mois suivants et réduisant ainsi d'autant, soit partiellement, soit totalement, les acomptes mensuels ultérieurs, calculés d'après le paragraphe a, du présent article;

d) à la fin de la première année de l'exploitation, la balance sera faite entre les recettes totales et les dépenses calculées sur les bases de l'Annexe A. En cas de solde bénéficiaire ou en cas d'équilibre, l'entrepreneur s'engage à rembourser, jusqu'à rétablissement de l'équilibre, les acomptes qui lui auraient été avancés par la S.N.C.F."

IV) Convention à passer avec la Compagnie St-Quentinoise de transports CITROËN et la Société générale des Transports départementaux qui doivent exploiter solidairement un service de remplacement sur la ligne de :

Guise à Le Cateau.

"Si l'examen du deuxième relevé dont l'établissement est prescrit par l'article 9 ci-dessus établissait que la recette kilométrique moyenne de la ligne est inférieure de 25 % à la dépense kilométrique moyenne, l'accord prévu aux paragraphes 6 et 7 de l'article 9 sera immédiatement conclu sans attendre l'expiration de la première année d'exploitation avec possibilité de couverture par la S.N.C.F. de tout ou partie de la différence entre les dépenses calculées conformément aux modalités de l'annexe A et les recettes effectives pour le premier semestre d'exploitation".

.....

V) Convention à passer avec la Compagnie St-Quentinoise CITROEN et la Société générale des transports départementaux qui doivent exploiter solidairement un service de remplacement sur la ligne de :

Laon à Guise

"Les parties contractantes sont d'accord pour considérer qu'il a été tenu compte, dans l'échange de trafic réalisé par la présente Convention, des modifications de trafic qui pourront intervenir dans les services ferroviaires et routiers à la suite de l'application des clauses de sauvegarde et aménagements des services prévus à l'article 7 ci-dessus.

La présente Convention abroge la Convention du 24 mai 1937 passée entre le Chemin de fer du Nord, la Compagnie St-Quentinoise de Transports CITROEN et la S.G.T.D."

VI ) Convention à passer avec la Société des Transports automobiles de l'Ouest ( S.T.A.O.) qui doit exploiter un service de remplacement sur les lignes de :

Alençon-Domfront  
Mortagne-Mamers  
Mortagne-Laigle par Moulins-la-Marche  
Alençon-Condé-sur-Huisme-Nogent-le- Rotrou  
Sablé-Sillé-le-Guillaume  
Sillé-le-Guillaume-Le Hulte Coulombiers-Mamers  
Le Mans-Courtalain-St-Pellerin  
Sargé-sur-Braye-Montoire  
Bessi-sur-Braye-St-Calais

"A - La S.T.A.O. déclare bien connaître l'accord passé entre S.C.F. et la S.N.C.F. au sujet des remplacements de trains dans la Mayenne. Elle accepte, en ce qui la concerne, que pour l'application de l'un et l'autre accords la S.N.C.F. considère ces accords comme un accord unique avec une entreprise unique.

B - Certains services routiers sont maintenus en parallèle avec le chemin de fer :

Le Mans - Beaumont 9 A.R.  
Beaumont-Alençon (direct) 3 A.R.  
Le Mans-Conlie-Sillé 4 A.R. déviés conformément à l'art.8 ci-dessus  
Noyant-Saumur 3 A.R.

Sur ces lignes, la S.T.A.O. s'engage à appliquer les dispositions des alinéas 1, 2, 3, 4 et 6 de l'art. 19 du décret du 25 février 1938. Les horaires de ces services seront déterminés en accord avec la S.N.C.F.

La S.T.A.O. déclare avoir évalué, à priori et à ses risques et périls, le préjudice causé, le cas échéant, par les modifications dans le volume et le produit du trafic qui résulteront de l'application des dispositions des alinéas précités.

Elle estime que la consistance de ses services, telle que la constituent les plans de transport de l'Orne et de la Sarthe, lui permet de supporter ce préjudice éventuel et elle déclare assumer en totalité ce risque. Elle renonce, en conséquence, à toute demande fondée sur l'application des alinéas 7 et 13 de l'Art. 19 du décret du 25 février 1938.

C - Les modifications qui seraient apportées dans la consistance des services, par application du 4ème alinéa de l'art. 10, ne pourraient donner à la S.T.A.O. droit à compensation que si la consistance des services de la ligne était réduite d'au moins moitié."

AVENANT A LA CONVENTION DU .....  
pour l'exécution des services de remplacement de trains  
sur la ligne de .....

Entre :

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

.....  
représenté.....

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1er Le deuxième alinéa du paragraphe a) de l'article 5  
(tarifs) de la Convention est complété par les mots suivants :  
"..... modifié par l'article 4 du décret du 19  
septembre 1939".

ARTICLE 2. Les dispositions de l'article 3 de la convention  
sont suspendues pendant la durée des hostilités. Les aména-  
gements, suppressions de services routiers et les clauses de  
sauvegarde à leur appliquer sont ceux fixés par le plan  
établi en application du décret du 19 Septembre 1939.

ARTICLE 3. (Texte à utiliser lorsque les services ont plus d'un  
an d'exploitation à la date du 2 Septembre 1939).

A) Les conditions financières applicables pour la  
période comprise entre la fin de la première année d'explo-  
itation et le 1er septembre 1939 inclus, seront celles qui  
ont été appliquées au cours de la première année d'exploita-  
tion : les prescriptions correspondantes des articles 10  
(Contrôle d'exploitation) et 11 (Dispositions particulières)  
et de l'Annexe A de la Convention, restent donc applicables  
pendant cette période, étant entendu que les comptes seront  
apurés dans les trois mois qui suivront la date du

ler septembre 1939, dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 11 de la Convention.

(Les textes soulignés ci-dessus ne doivent être insérés que lorsque la Convention prévoit à l'article 11 des versements d'acomptes).

B) Les conditions financières applicables pour la période allant du 2 septembre 1939 jusqu'au 1er septembre 1940 inclus, sont fixées d'un commun accord comme suit.

Au cours de cette période ..... s'engage à donner à la S.N.C.F. (Région du ..... ) dans les 20 jours qui suivront chaque période d'exploitation de trois mois un relevé des dépenses et des recettes de chaque ligne des services faisant l'objet du présent avenant. Ces recettes et ces dépenses seront calculées dans les conditions prévues à l'Annexe B.

La S.N.C.F. se réserve le droit de proposer les modifications des conditions d'exploitation des services qui lui paraîtraient nécessaires pour en améliorer le rendement, si ceux-ci s'avéraient déficitaires.

Un accord ultérieur fixera les conditions financières applicables après le 1er septembre 1940.

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter du 2 septembre 1940, cet accord n'a pu être réalisé, les parties se soumettront à un arbitrage dans les conditions prévues à l'article 14 de la Convention.

Les prescriptions des paragraphes 1, 2 et 7 de

l'article 10 de la Convention continuent à être applicables.

(Texte à utiliser lorsque les services ont moins d'un an d'exploitation au 2 septembre 1939).

Les conditions financières applicables aux services visés dans la Convention sont modifiées d'un commun accord comme suit à partir du 2 septembre 1939.

Pendant la période allant du 2 septembre 1939 au 1er septembre 1940, ..... s'engage à donner à la S.N.C.F. (Région du ..... ) dans les 20 jours qui suivront chaque période d'exploitation de trois mois un relevé des dépenses et des recettes de chaque ligne des services faisant l'objet du présent avenant. Ces recettes et ces dépenses seront calculées dans les conditions prévues à l'Annexe B.

La S.N.C.F. se réserve le droit de proposer les modifications des conditions d'exploitation qui lui paraîtraient nécessaires pour en améliorer le rendement, si ceux-ci s'avéraient déficitaires.

Un accord ultérieur fixera les conditions financières applicables après le 1er septembre 1940.

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter du 2 septembre 1940 cet accord n'a pu être réalisé, les parties se soumettront à un arbitrage dans les conditions prévues à l'article 14 de la Convention.

Les dispositions ci-dessus se substituent à partir du 2 septembre 1939 à celles des paragraphes 3, 4, 5 et 6 de l'article 10 de la Convention. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 7 de ce même article, continuent à être applicables.

.....

ARTICLE 4 (Texte à utiliser lorsque des versements d'acomptes sont prévus).

Eu égard au rendement escompté des services visés par le présent avenant, des acomptes pourront être consentis par la Société Nationale des Chemins de fer entre le 2 septembre 1939 et le 1er septembre 1940, dans les conditions suivantes :

1° - des acomptes mensuels seront versés par la S.N.C.F. (Région du ..... ) à l'entrepreneur si les dépenses d'un mois excèdent de 1 f par kilomètre les recettes du dit mois; ces acomptes seront versés dès que la comparaison entre ses dépenses et ses recettes aura pu être effectuée et au plus tard 15 jours après la remise du décompte par l'entrepreneur. Ils ne porteront que sur la partie de l'insuffisance supérieure à 1 f par kilomètre.

2° - qu'il y ait ou non versement d'acomptes, la S.N.C.F. (Région du ..... ) réglera au plus tard 15 jours après la production des décomptes relatifs à chaque période d'exploitation de trois mois, 75 % du montant du déficit constaté au cours de cette période, déduction faite des acomptes déjà versés. Elle portera à un compte spécial le surplus de ce montant.

3° - Dans les trois mois qui suivront la date du 1er septembre 1940, ce compte sera apuré, étant entendu que ..... accepte de prendre à sa charge 10 % de la différence entre l'évaluation forfaitaire des dépenses faites conformément aux modalités de l'Annexe B et les recettes

effectuées, lorsque ces recettes seront inférieures à l'évaluation forfaitaire des dépenses.

4° - Dans le cas où les recettes seraient supérieures à l'évaluation forfaitaire des dépenses, l'entrepreneur devra rembourser à la S.N.C.F. les acomptes que celle-ci aura pu lui consentir et lui verser 50 % de la différence entre les recettes et l'évaluation forfaitaire des dépenses, sans que ce dernier versement puisse être supérieur au total des subventions qui lui ont été versées depuis le début de la mise en exploitation des services jusqu'au 1er septembre 1939.

(Texte à utiliser lorsqu'il n'y a pas versement d'acomptes).

1° - Dans les trois mois qui suivront la date du 1er septembre 1940, les comptes afférents à l'exploitation des services qui font l'objet du présent avenant, seront apurés et étant entendu que ..... accepte de prendre à sa charge 10 % de la différence entre l'évaluation forfaitaire des dépenses faite conformément aux modalités de l'Annexe B et les recettes effectuées, lorsque ces recettes seront inférieures à l'évaluation forfaitaire des dépenses.

2° - Dans le cas où les recettes seraient supérieures à l'évaluation forfaitaire des dépenses, ..... devrait verser à la S.N.C.F. 50 % de la différence entre les recettes et l'évaluation forfaitaire des dépenses, sans que cette dernière somme puisse être supérieure au total des subventions qui lui ont été versées depuis le début de la mise en exploitation des services jusqu'au 1er septembre 1939.

ARTICLE 5

Les paiements inférieurs à 100.000 francs pourront être effectués au gré de la S.N.C.F. par virements à un compte courant postal ouvert ou à ouvrir au nom de l'entrepreneur.

ARTICLE 6

Le présent avenant ne sera valable qu'après son approbation par M. le Ministre des Travaux Publics.

5

Département d

Ligne de :

.....

A N N E X E B

à la Convention passée entre la S.N.C.F. et .....

-----

RELEVÉ TRIMESTRIEL DES DÉPENSES ET DES RECETTES PAR LIGNE

DEPENSES. -

A - Dépenses kilométriques

Les dépenses kilométriques pour chaque ligne seront déterminées par le total des éléments suivants :

- a) Personnel roulant : La dépense kilométrique sera calculée à partir des roulements en vigueur.  
Elle variera comme le salaire minimum d'un conducteur d'après le bordereau des salaires du département de .....
  - b) Carburant : Les frais de lubrifiant sont compris dans ce poste.  
La dépense kilométrique sera calculée suivant le type du véhicule utilisé.  
Elle variera comme le prix de l'essence poids lourds ou du gaz oil à ....
  - c) Pneumatiques : On appliquera le tarif de l'abonnement  
(texte à adopter lorsqu'il y a abonnement).
- La dépense kilométrique variera comme les prix des pneus de la dimension utilisée portés au catalogue ..... (texte à adopter lorsqu'il n'y a pas d'abonnement).
- d) Réparations et entretien (main d'oeuvre comprise).

La dépense kilométrique variera :

- pour 50 % comme le salaire minimum d'un ajusteur d'après le bordereau des salaires du département de .....
- pour 50 % comme l'indice de 25 matières industrielles, publié par le bulletin de la statistique générale de la France.

.....

e) Amortissement (y compris intérêts du capital investi).

La dépense kilométrique sera calculée en tenant compte des prix réels d'achat des véhicules sans pneumatiques, sur la base de ..... km. pour l'amortissement d'un véhicule neuf.

Cette dépense ne variera pas pendant la durée d'application de l'avenant, sauf en cas d'achat de nouveaux véhicules. Toutefois, la variation à prévoir dans ce cas aura pour point de départ le début de la période de 3 mois qui suivra l'achat des véhicules.

(voir plus loin la définition de ces périodes).

f) Aucun des prix ci-dessus ne comprend de frais généraux. L'ensemble de ceux-ci sera couvert par une dépense kilométrique, variable pour 50 % comme le salaire minimum d'un comptable d'après le bordereau des salaires du département de ..... L'autre partie de la dépense kilométrique restera invariable.

B - Prix de revient

Pour l'application des règles de calcul qui précèdent à la détermination des prix de revient, il est spécifié, à titre de référence, que les éléments de base sont caractérisés à la date du ..... par les valeurs suivantes :

- Personnel roulant - Salaire minimum d'un conducteur d'après le bordereau des salaires du département de ..... (toutes charges patronales comprises).
- Carburant - Prix de l'essence (ou du gaz oil) à ..... : ..... .....
- Pneumatiques - Prix de l'abonnement par kilomètre : ..... (texte à adopter lorsqu'il y a abonnement).
- Réparations et entretien - Salaire minimum d'un ajusteur d'après le bordereau des salaires du département de .....  
Indice de 25 matières industrielles : .....
- Amortissement - Type des véhicules en service :

Frais généraux - Salaire minimum d'un comptable d'après le bordereau des salaires du département de .....

Compte tenu de la valeur de ces éléments à la date du ..... les prix de revient du service de remplacement de train sont fixés comme suit à la date du 2 Septembre 1939 :

.....

a ) pour la période du ..... au .....

	..... pl.	..... pl.	..... pl.	.....pl.
a) personnel roulant .....	:	:	:	:
b) carburant .....	:	:	:	:
c) pneumatiques .....	:	:	:	:
d) réparations .....	:	:	:	:
e) amortissement .....	:	:	:	:
f) frais généraux .....	:	:	:	:
Prix de revient totaux .....	:	:	:	:

b) à partir du .....

	..... pl.	..... pl.	..... pl.	..... pl.
a) personnel roulant .....	:	:	:	:
b) carburant .....	:	:	:	:
c) pneumatiques .....	:	:	:	:
d) réparations .....	:	:	:	:
e) amortissement .....	:	:	:	:
f) frais généraux .....	:	:	:	:
Prix de revient totaux .....	:	:	:	:

A la date du 2 Décembre 1939, on modifiera le cas échéant les prix de revient pour tenir compte des variations des éléments de base et ainsi de suite de 3 mois en 3 mois, étant entendu que les prix ne varieront pas au cours d'une même période de 3 mois, quelles que soient les variations des éléments de base.

.....

Toutefois, des modifications pourront être apportées au cours d'une de ces périodes aux prix de revient pour tenir compte, le cas échéant, des modifications des conditions d'exploitation des services qui pourraient être réalisées conformément à l'article 2 de l'avenant en date du ..... ou pour tout autre motif.

C - Distances parcourues et calcul des dépenses

L'état trimestriel indiquera les distances parcourues par chaque type de voitures sur chaque ligne.

Les kilomètres parcourus en service régulier seront calculés d'après le roulement des voitures et décomptés aux taux fixés ci-dessus.

Les kilomètres parcourus par les circulations supplémentaires feront l'objet d'un état spécial par ligne les justifiant en détail (les haut-le-pied éventuels feront l'objet de justifications spéciales). En outre, aucun parcours haut-le-pied ou en charge extérieur à la ligne ne sera jamais pris en compte. Les kilomètres supplémentaires seront décomptés aux taux ci-dessus fixés. Toutefois, la S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte ou de décompter à un taux inférieur ceux pour lesquels l'entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

RECETTES .- L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

Billets  
Bagages et chiens  
Colis Express  
Journaux  
Transports n'empruntant pas le chemin de fer  
Dépêches postales.

La somme nette à décompter comme recettes totales sera le total des recettes décomposées comme ci-dessus après déduction de l'impôt sur le chiffre d'affaires et de la taxe d'armement.

Fait en triple à

QUESTION XI - Clauses à insérer à l'article "Dispositions particulières" dans les conventions à passer avec les entrepreneurs des services de remplacement de trains sur les lignes fermées totalement ou partiellement au trafic voyageurs.

Le Comité prend acte du compte rendu de M. LE BESNERAIS sur les conditions dans lesquelles il est fait application de la convention-type, notamment en ce qui concerne les clauses à insérer à l'article "Dispositions particulières".

M. LE BESNERAIS - Je ne ferai qu'un exposé pour ces <sup>deux</sup> questions qui sont connexes. Seule, d'ailleurs, la question X appelle une approbation du Comité, parce qu'il ne s'agit pas d'une application de la convention-type à passer avec les entrepreneurs des services de remplacement de trains. En effet, ce texte <sup>ne</sup> s'applique en principe qu'aux services exploités aux risques et périls de l'entrepreneur sous le régime de l'article 7 du décret-loi du 31 août 1937 et dans les conditions fixées à l'article 18, § 1<sup>er</sup>) du décret du 25 février 1938. Or, il s'agit ici de services routiers, organisés par la S.N.C.F. le long des lignes maintenues ouvertes au service des voyageurs, sous le régime de l'article 17, § 2 du décret du 25 février 1938, l'entrepreneur exploitant alors comme tractionnaire ou sous-traitant de la S.N.C.F.

II - En ce qui concerne, d'autre part, la question XI, il s'agit surtout du compte rendu de nos négociations avec les entrepreneurs des services de remplacement sur les lignes qui doivent être totalement ou partiellement fermées au 15 mai prochain dans les départements coordonnés.

La carte que je vous soumetz donne un état des modifications envisagées à cet effet et donne aussi le tracé des lignes sur lesquelles le service voyageurs a déjà été supprimé et remplacé par des services d'autobus. Tel est le cas des

PV cout

Steno reu + corrigé

départements du Calvados et de la Mayenne dont l'aménagement a été approuvé il y a deux mois. Nous prévoyons pour le 15 mai la fermeture totale ou partielle de 1.666 km de lignes. C'est l'opération la plus importante que nous ayons réalisée. Elle procurera une économie annuelle de 30 M. Les plans ont été approuvés par le Ministre. Avec les réalisations déjà obtenues, la suppression de lignes portera sur 2.000 km. On en a annoncé la fermeture de 6.000 pour la fin de l'année. Si les négociations se poursuivent normalement sur ce rythme, ce programme sera réalisé. Nos travaux se poursuivent très activement en Normandie; ils vont bien dans l'est ~~et~~ <sup>sans</sup> bien dans le nord. Dans le sud-est quelques tentatives se poursuivent, mais, dans le sud-ouest, jusqu'à présent, rien n'a pu être fait.

M. BOUFFANDEAU - Dans la Charente-Inférieure, les négociations sont près d'aboutir.

M. LE BRESNAIS - Les travaux dans cette région ont été lents et cependant le programme de coordination y est très important.

En ce qui concerne les services d'autobus aménagés en conformité de l'article 7, pour lesquels la garantie de la Société Nationale joue, on peut tabler sur un parcours annuel de 6 M. de km. En prenant pour base un prix de revient moyen de 3 fr par km, le maximum de dépense que nous avons à supporter, dans l'hypothèse, évidemment fantaisiste, où ces services ne réaliseraient aucune recette, serait de 18 M., alors que nous aurons réalisé 30 M. d'économies. En réalité, nous sommes bien certains que la recette kilométrique atteindra au moins 2 fr à 2 fr 50, c'est-à-dire qu'un risque subsiste, mais très faible; il est de l'ordre d'à peine 10 % des économies que nous faisons en supprimant les trains de voyageurs sur ces lignes.

Le rapport expose quelles seront les dispositions particulières à chaque ligne. En effet, suivant les cas, nous avons été amenés à discuter avec les entrepreneurs quelles seraient les facilités de trésorerie que la Société Nationale pourrait accorder, car certaines entreprises peu importantes ne peuvent attendre la fin de l'année pour être couvertes

du déficit de leur exploitation. En principe, nous laissons toujours à la charge de l'exploitant une part du déficit, car il faut tenir compte de l'amortissement des véhicules qui ne doit pas être compris dans les frais de trésorerie. Si bien que nous couvrons le déficit moins ce qui représente des dépenses ne donnant pas lieu à décaissements immédiats.

Telles sont les grandes lignes des différentes dispositions particulières que nous avons négociées.

M. DEVINAT - Je suis d'accord.

M. René MAYER - A quelles lignes ces dispositions sont-elles applicables ?

M. DEVINAT - Aux services de remplacement qui entreront en vigueur le 15 mai.

M. LE BERRHAIS - Pour compléter mes informations, je fais passer sous vos yeux le plan du département de l'Aisne qui a fait l'objet d'une étude très complète et comporte les propositions de la S.N.C.F. concernant les lignes à supprimer; les propositions faites par le Comité technique départemental concernant leur remplacement par des services automobiles et l'aménagement de ceux qui existent déjà; l'approbation du plan par le Conseil Général, enfin, la liste des réalisations actuelles arrêtée par le Conseil Général, entérinée par le Ministre et le Comité technique départemental. Ce plan permet de voir, non seulement l'aménagement en cours, mais encore les résultats obtenus et ce qui reste à coordonner, d'où l'importance des négociations actuelles.

M. DEVINAT - Le Ministère de la Guerre a-t-il fait connaître son avis ?

M. LE BERRHAIS - Cette Administration va demander de maintenir l'entretien de certaines de ces lignes. Mais, dans ce cas, nous serons en droit de demander le remboursement des frais.

Poursuivant l'examen des plans des départements coordonnés, on peut remarquer de nombreuses fermetures partielles, où seuls subsistent les trains express.

M. MARLIO - N'est-ce pas, en général, le maintien des trains express qui caractérise la fermeture partielle ?

M. LE BESNERAIS - C'est une question de cas particuliers, car bien souvent l'ouverture partielle consiste à maintenir un train le matin et le soir.

Je signale que le trafic, en Savoie, est très intéressant pour nous, d'après le plan de coordination, de même les plans des départements de l'Orne et de la Sarthe comportent des modifications importantes : l'étoile de Bomfront, de Mortagne et de La Flèche.

M. GRIMPET - C'est une grande étape que nous franchissons.

M. René MAYER - Le tourisme va en bénéficier.

M. LE BESNERAIS - Pour les départements limitrophes de la Suisse, il y a des difficultés.

M. René MAYER - La dernière modification annoncée pour la relation d'Aix-les-Bains-Aunecy est très intéressante, elle supprime de longues attentes dans les gares.

M. LE BESNERAIS - Cette amélioration nécessite un gros effort des services chargés des négociations.

M. MARLIO - Le résultat obtenu est en effet remarquable. Actuellement, les trains rapides mettent 3 heures pour aller de Culoz à Chamonix; on pourrait désormais faire ce trajet en une heure 1/2.

M. SOUFFRANEAU - Il n'en reste pas moins que beaucoup de Conseils généraux ne se sont pas prononcés.

M. LE BESNERAIS - A peu près la moitié.

M. GRIMPET - Le Comité prend acte du compte rendu que vient de lui faire M. LE BESNERAIS des conditions dans lesquelles il est fait application de la convention-type, étant entendu que délégation reste donnée à M. le Directeur Général pour l'approbation de toutes les conventions comportant à l'article "dispositions particulières" des clauses s'inspirant de l'un ou l'autre des textes joints à la note qui a été distribuée.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

*Après  
travaux  
Boite  
Duis  
201  
Paris*

COMITE DE DIRECTION

-:-:-:-:-

Séance du 4 mai 1938

-:-:-:-

**II** - Clauses à insérer à l'article "Dispositions particulières" dans les conventions à passer avec les entrepreneurs des services de remplacement de trains sur les lignes fermées totalement ou partiellement au trafic voyageurs.

*Adopté*

ac-

2 mai 1938

COMITÉ DE DIRECTION  
du 4 MAI 1938 193  
(Question N° XL)

N O T E

pour Messieurs les Membres du Comité de Direction

---

Le Conseil d'Administration a approuvé le texte d'une Convention-type à passer avec les entrepreneurs des services de remplacement de trains sur les lignes fermées totalement ou partiellement au trafic voyageurs.

Délégation a été donnée à M. le Directeur Général pour l'approbation des conventions passées dans le cadre de la Convention-type.

Cette Convention-type comporte un article en blanc permettant d'y inscrire des dispositions particulières; il est, en effet, nécessaire de pouvoir adapter la Convention-type à tous les cas d'espèces.

A la suite de nos discussions avec les entrepreneurs des services de remplacement sur les lignes qui doivent être totalement ou partiellement fermées au 15 mai prochain dans les départements coordonnés (Meuse, Marne, Aube, Aisne, Jura, Haute-Savoie, Orne, Sarthe), nous avons mis au point différents textes d'articles concernant les "dispositions particulières".

.....

D'une part, certains services de remplacement apparaissant, a priori, déficitaires, il a été reconnu nécessaire de consentir aux entrepreneurs :

- 1°- des acomptes mensuels de trésorerie pour combler en partie le déficit de chaque mois d'exploitation;
- 2°- une apuration trimestrielle d'une partie du déficit.

Il n'a pas paru possible, en effet, de laisser à l'entrepreneur du service de remplacement le soin de trouver les avances de trésorerie souvent très importantes nécessaires pour faire face au déficit.

Toutefois, certaines dépenses ne donnant pas lieu à décaissements immédiats, les acomptes ne porteront que sur la part du déficit concernant les dépenses courantes. La part qui ne donne pas lieu à décaissement immédiat varie avec chaque entreprise.

En outre, nous nous sommes efforcés d'obtenir, dès maintenant, des entrepreneurs l'engagement de prendre à leur charge une partie du déficit de la première année d'exploitation. Nous y avons généralement réussi, sauf pour de petits artisans.

Compte tenu de ces éléments, nous avons mis au point avec les entreprises suivantes, les textes ci-joints à insérer sous le titre "dispositions particulières".

- Compagnie des Transports régionaux de l'Est et du Centre .  
qui doit exploiter un certain nombre de services de remplacement du département de l'Aube;
- Normand qui doit exploiter le service de remplacement sur la ligne de Mortagne à Laigle;
- Société des Messageries et Transports automobiles des Monts Jura  
qui doit exploiter un service de remplacement sur les lignes de Dole à Poligny et de Dole à Lons-le-Saunier.

Dans le même ordre d'idées, nous avons dû consentir pour un service de remplacement, l'insertion d'une clause qui prévoit que l'accord financier qui normalement devrait intervenir à la fin de la première année d'exploitation pour les années suivantes, pourra être conclu au bout de 6 mois d'exploitation dans le cas où la recette kilométrique moyenne serait inférieure de 25 % à la dépense kilométrique moyenne. Ce service de remplacement doit être exploité solidairement par la Compagnie St. Quentinnoise de Transports Citroën et par la Société Générale des Transports départementaux sur la ligne Guise-Le Cateau.

D'autre part, nous avons également introduit dans l'article "dispositions particulières" les dispositions spéciales de détail afférentes à chaque ligne, ainsi que les abandons et concessions que nous avons pu obtenir de certains entrepreneurs : à titre d'exemple nous joignons certaines clauses insérées à cet article dans les conventions passées avec les entreprises :

- Compagnie St. Quentinnoise de Transports Citroën et Société Générale des Transports départementaux qui doivent exploiter solidairement un service de remplacement sur la ligne Laon-Guise;
- Société des Transports automobiles de l'Ouest qui doit exploiter un service de remplacement sur les lignes :

- Alençon- Domfront,
- Mortagne-Mamers,
- Mortagne-Laigle par Moulins-la-Marche,
- Alençon-Condé-sur-Huisne-Nogent-le-Rotrou,
- Sablé-Sillé-le-Guillaume,
- Sillé-le-Guillaume - La Hutte-Coulombiers-Mamers,
- Le Mans-Courtalain-St. Pellarin
- Sargé s/ Braye - Montoire,
- Bessé s/Braye - St. Calais.

Nous avons donc l'honneur de rendre compte au Comité de Direction des conditions dans lesquelles il est fait application de la Convention-type en proposant que délégation reste donnée à M. le Directeur Général pour l'approbation de toutes les conventions comportant à l'article "dispositions particulières" des clauses s'inspirant de l'un ou l'autre des textes ci-joints.

Pr. Le Directeur du Service Commercial,  
L'Ingénieur en Chef  
Chef de la Division de la Coordination,

GIRETTE.

TEXTES DES CLAUSES INSEREES A L'ARTICLE  
"DISPOSITIONS PARTICULIERES"

-----

1°) Convention à passer avec la Compagnie des Transports régionaux de l'Est et du Centre qui doit exploiter un service de remplacement des trains sur les lignes de:

Troyes à St-Dizier,  
Troyes à Chaumont  
Brienne-le-Château à Bar-sur-Aube

"Eu égard au rendement escompté des services faisant l'objet de la présente Convention, il est entendu entre la S.N.C.F. et l'Entreprise, conformément aux dispositions de l'art. 18 (1<sup>er</sup> paragraphe, 2<sup>ème</sup> alinéa) du décret du 25 février 1938 ce qui suit :

1°) des acomptes mensuels seront versés par la S.N.C.F. (région de l'Est) à l'Entrepreneur si les dépenses d'un mois excèdent de 0,35 par km les recettes dudit mois; ces acomptes seront versés dès que la comparaison entre ces dépenses et ces recettes aura pu être effectuée et au plus tard 15 jours après production du décompte par l'Entrepreneur; ils ne porteront que sur la partie de l'insuffisance supérieure à 0,35.

2°) qu'il y ait ou non versement d'acomptes et que les aménagements prévus au 4<sup>ème</sup> alinéa de l'art. 10 aient pu ou non être effectués, la S.N.C.F. (Région de l'Est) règlera au plus tard 15 jours après production des décomptes relatifs à chaque période d'exploitation de 3 mois 85 % du montant du déficit constaté au cours de cette période, déduction faite des acomptes déjà versés; elle portera à un compte spécial le surplus de ce montant.

Dans les 3 mois qui suivront la fin de la première année d'exploitation, ce compte sera apuré étant entendu que la TREC accepte de prendre à sa charge 5 % de la différence entre l'évaluation forfaitaire des dépenses faites conformément aux modalités de l'Annexe A, et la recette effective."

.....

II) Convention à passer avec la Société des Messageries et Transports automobiles des Monts Jura (S.T.M.J.) qui doit exploiter un service de remplacement sur les lignes de :

Dôle à Poligny  
Dôle à Lons-le-Saunier

" Eu égard au rendement escompté des services faisant l'objet de la présente Convention, il est entendu entre la S.N.C.F. et l'Entreprise, conformément aux dispositions de l'art. 18 (1er paragraphe, 2ème alinéa) du décret du 25 février 1938 :

1°) que des acomptes mensuels seront versés à l'Entrepreneur si les dépenses d'un mois excèdent de 1 franc par km, les recettes dudit mois; ces acomptes seront versés dès que la comparaison entre ces dépenses et ces recettes aura pu être effectuée, et au plus tard 15 jours après production du décompte par l'Entrepreneur. Ils ne porteront que sur la partie de l'insuffisance supérieure à 1 franc.

2°) qu'il y ait ou non versement d'acomptes et que les aménagements prévus au 4ème alinéa de l'art. 10 aient pu ou non être effectués, que la S.N.C.F. (Région Sud-Est) règlera au plus tard 15 jours après production des décomptes relatifs à chaque période d'exploitation de 3 mois 75 % du montant du déficit constaté au cours de cette période, déduction faite des acomptes déjà versés; elle portera à un compte spécial le surplus de ce montant.

Dans les trois mois qui suivront la fin de la lère année d'exploitation ce compte sera apuré.

3°) La Société des Messageries et Transports Automobiles des Monts Jura accepte de prendre à sa charge 5 % de la différence entre les dépenses calculées conformément aux modalités de l'Annexe A et la recette effective."

III) Convention à passer avec M. NORMAND qui doit exploiter un service de remplacement sur la ligne de :

Mortagne à Laigle.

"a) Lorsque le déficit d'un mois d'exploitation dépassera 0,60 par kilomètre-voiture, la S.N.C.F. (Région de l'Ouest) verse a, pour ce mois et dans les 15 jours suivant la présentation des recettes et des dépenses du mois, un acompte à valoir sur le règlement définitif de la subvention à accorder éventuellement par application de l'Art. 7 du décret-loi du 31 août 1937 et du paragraphe 1er de l'article 18 du décret du 25 février 1938.

.....

Ces acomptes ne porteront que sur la part du déficit dépassant 0f60 par kilomètre-voiture.

k) deux mois après l'expiration de chaque période d'exploitation de 3 mois, 90 % du montant de l'insuffisance éventuellement constatée conformément à l'Annexe A seront versés par la S.N.C.F. à l'entrepreneur, déduction faite des acomptes déjà versés et des bénéfices constatés sur des trimestres précédents. Les 10 % restant, jusqu'à expiration de la première année d'exploitation, seront portés à un compte spécial au crédit de l'entrepreneur. Ce compte sera apuré à la fin de la première année d'exploitation;

c) en cas de bénéfice constaté lors de la comparaison mensuelle, il sera affecté :

1°- à l'amortissement de la marge de déficit laissée à la charge de l'entrepreneur lors du règlement des acomptes précédemment versés, conformément au paragraphe a).

2°- pour ce qui excèdera la somme ainsi utilisée, à un compte spécial d'attente devant permettre de couvrir les déficits des mois suivants et réduisant ainsi d'autant, soit partiellement, soit totalement, les acomptes mensuels ultérieurs, calculés d'après le paragraphe a) du présent article;

d) à la fin de la première année de l'exploitation, la balance sera faite entre les recettes totales et les dépenses calculées sur les bases de l'Annexe A. En cas de solde bénéficiaire ou en cas d'équilibre, l'entrepreneur s'engage à rembourser, jusqu'à rétablissement de l'équilibre, les acomptes qui lui auraient été avancés par la S.N.C.F."

IV) Convention à passer avec la Compagnie St-Quentinoise de transports CITROEN et la Société générale des Transports départementaux qui doivent exploiter solidairement un service de remplacement sur la ligne de :

Guisse à Le Cateau.

"Si l'examen du deuxième relevé dont l'établissement est prescrit par l'article 9 ci-dessus établissait que la recette kilométrique moyenne de la ligne est inférieure de 25 % à la dépense kilométrique moyenne, l'accord prévu aux paragraphes 6 et 7 de l'article 9 sera immédiatement conclu sans attendre l'expiration de la première année d'exploitation avec possibilité de couverture par la S.N.C.F. de tout ou partie de la différence entre les dépenses calculées conformément aux modalités de l'annexe A et les recettes effectives pour le premier semestre d'exploitation".

.....

- V) Convention à passer avec la Compagnie St-Quentinoise CITROEN et la Société générale des transports départementaux qui doivent exploiter solidairement un service de remplacement sur la ligne de :

Laon à Guise.

"Les parties contractantes sont d'accord pour considérer qu'il a été tenu compte, dans l'échange de trafic réalisé par la présente Convention, des modifications de trafic qui pourront intervenir dans les services ferroviaires et routiers à la suite de l'application des clauses de sauvegarde et aménagements des services prévus à l'article 7 ci-dessus.

La présente Convention abroge la Convention du 24 mai 1937 passée entre le Chemin de fer du Nord, la Compagnie St-Quentinoise de Transports CITROEN et la S.G.T.D."

- VI) Convention à passer avec la Société des Transports automobiles de l'Ouest (S.T.A.O.) qui doit exploiter un service de remplacement sur les lignes de :

Alençon-Domfront  
Mortagne-Mamers  
Mortagne-Laigle par Moulins-la-Marche  
Alençon-Condé-sur-Huisme-Nogent-le-Rotrou  
Sablé-Sillé-le-Guillaume  
Sillé-le-Guillaume- Le Hulte Coulombiers-Mamers  
Le Mans-Courtalain-St-Pellerin  
Sargé-sur-Braye-Montoire  
Bessi-sur-Braye-St-Calais.

"A - La S.T.A.O. déclare bien connaître l'accord passé entre S.C.F. et la S.N.C.F. au sujet des remplacements de trains dans la Mayenne. Elle accepte, en ce qui la concerne, que pour l'application de l'un et l'autre accords la S.N.C.F. considère ces accords comme un accord unique avec une entreprise unique.

B - Certains services routiers sont maintenus en parallèle avec le chemin de fer :

Le Mans - Beaumont 9 A.R.  
Beaumont-Alençon (direct) 3 A.R.  
Le Mans - Conlie - Sillé 4 A.R. déviés conformément  
à l'Art. 8 ci-dessus,  
Noyant - Saumur 3 A.R.

.....

Sur ces lignes, la S.T.A.O. s'engage à appliquer les dispositions des alinéas 1, 2, 3, 4 et 6 de l'Art. 19 du décret du 25 février 1938. Les horaires de ces services seront déterminés en accord avec la S.N.C.F.

La S.T.A.O. déclare avoir évalué, à priori et à ses risques et périls, le préjudice causé, le cas échéant, par les modifications dans le volume et le produit du trafic qui résulteront de l'application des dispositions des alinéas précités.

Elle estime que la consistance de ses services, telle que la constituent les plans de transport de l'Orne et de la Sarthe, lui permet de supporter ce préjudice éventuel et elle déclare assumer en totalité ce risque. Elle renonce, en conséquence, à toute demande fondée sur l'application des alinéas 7 et 13 de l'Art. 19 du 25 février 1938.

C - Les modifications qui seraient apportées dans la consistance des services, par application du 4ème alinéa de l'art. 10, ne pourraient donner à la S.T.A.O. droit à compensation que si la consistance des services de la ligne était réduite d'au moins moitié."

P.V. cours du Comité de Direction  
de 13 avril 1938

P.V. cours

Conventions à passer avec des entrepreneurs routiers pour l'exécution des services de remplacement des trains : délégation de signatures au Directeur Général.-

QUESTION VI - Conventions à passer avec des entrepreneurs routiers pour l'exécution des services de remplacement des trains : délégation de signatures au Directeur Général.

*K*  
Le Comité décide de déléguer ses pouvoirs à M. le Directeur Général pour l'approbation de toutes les conventions à passer avec des entrepreneurs, dans le cadre de la convention-type approuvée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 avril 1938, pour l'exécution des services de remplacement des trains.

*Plus revue et corrigé*

M. LE BESNERAIS.- La note expose clairement la question. Nous demandons au Comité de nous déléguer ses pouvoirs pour l'approbation de toutes les conventions à passer avec des entrepreneurs, dans le cadre de la convention-type, pour l'exécution du service de remplacement des trains.

M. GRIMPRET.- Il ne s'agit que de cette seule question de délégation ?

M. LE BESNERAIS.- Oui.

M. LE PRESIDENT.- La proposition est adoptée.

COMITÉ DE DIRECTION  
13 AVR. 1938  
du.....  
(Question N° **VI**.....)

Le Comité de Direction dans sa séance du 30 mars 1938, et le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 avril 1938, ont approuvé le texte de la convention-type qui doit servir de modèle aux conventions à passer avec les entrepreneurs pour l'exécution de services de remplacement de trains, avec garantie de subvention en cas de déficit, par application des dispositions de l'article 7 du décret du 31 août 1937.

Ces Conventions vont être fort nombreuses. Il y en aura généralement plusieurs dans chaque département. Leur approbation devra, le plus souvent, intervenir très rapidement puisque l'on est désireux de hâter la mise en vigueur des plans de coordination. Il y a donc intérêt à alléger le plus tôt possible la procédure d'approbation.

Or il est très difficile de fixer, avant la mise en vigueur du service, de remplacement l'importance de la subvention qu'il faudra allouer. Nous ne connaissons pas, en effet, d'une manière suffisamment approchée, les recettes et les dépenses futures du service routier. Les seules recettes connues sont celles du Chemin de fer et la modification des tarifs et des habitudes du public est trop profonde pour que l'on puisse faire une estimation valable de la recette du service routier à partir de la recette du service ferroviaire.

.....

Quant aux dépenses, il est possible de les évaluer d'une manière assez précise sur la base du nombre de kilomètres-car envisagés; mais il est difficile d'assurer que ce nombre ne sera pas dépassé et qu'il ne sera pas nécessaire de faire intervenir en cours d'exploitation des changements du programme initial, qui risqueront de bouleverser les prévisions de dépenses.

Dans ces conditions, les évaluations du déficit qu'il serait possible d'introduire dans le dossier d'approbation de la Convention n'auraient qu'une valeur extrêmement faible. Il paraît donc difficile d'établir une règle obligeant à soumettre les Conventions soit à l'approbation de M. le Directeur Général, soit à celle du Comité de Direction, suivant que la subvention annuelle estimée serait inférieure ou supérieure à telle somme fixée d'avance; l'incertitude sur l'importance réelle de la subvention enlèverait toute valeur pratique à cette règle.

Nous demandons donc que le Comité de Direction nous délègue ses pouvoirs pour l'approbation de toutes les Conventions passées avec des Entrepreneurs, dans le cadre de la Convention-type, pour l'exécution de services de remplacement de trains.

Lorsqu'il s'agira ensuite de passer les accords prévus à l'avant-dernier alinéa de l'article 10, nous présenterons d'abord quelques cas d'espèce au Comité, puis nous lui ferons approuver

.....

un cadre dans les limites duquel nous aurons le droit de passer les accords correspondants, sous réserve de ne pas dépasser un certain montant de subvention par kilomètre-voiture.

Le Directeur Général.

*Signé: LE BESNERAIS*

Convention - type

—

C O N V E N T I O N

POUR LE REMPLACEMENT DU SERVICE VOYAGEURS,  
BAGAGES, COLIS EXPRESS et JOURNAUX  
SUR CERTAINES LIGNES DE CHEMINS DE FER DANS LES DEPARTEMENTS.

d.....

-:-:-

Entre la S.N.C.F.

Et 1 ..... rue .....

à ..... représentée par .....

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er.

SERVICES ROUTIERS DE REMPLACEMENT.

..... s'engage à exécuter des services de transport régulier par autobus des voyageurs, bagages, chiens, colis express et journaux, en remplacement du chemin de fer, sur les relations :

.....

.....

.....

dans les conditions suivantes :

Article 2.

MISE EN SERVICE, ITINERAIRE.

Les Services routiers seront mis en exploitation à la date de suspension du service ferroviaire fixée par le Ministre des Travaux Publics et sur notification par les Préfets des arrêtés d'autorisation pris en application de l'article 23 du décret du 25 Février 1938.

Les itinéraires et la fréquence des services sont définis par les articles 1 et 3 du Cahier des Charges. Cette fréquence pourra faire l'objet d'un examen suivant les résultats du trafic, après trois mois d'exploitation continue.

L'entrepreneur s'engage à se conformer, aux conditions de la .....

présente convention, aux modifications qui pourraient être décidées à la suite de l'examen prévu à l'alinéa ci-dessus.

Article 3.      MATERIEL. - POINTS D'ARRET.

Les voitures utilisées porteront des inscriptions ou panneaux mobiles, indiquant les principales localités desservies, ainsi que l'inscription " correspondance de la S.N.C.F. ".

Les points d'arrêt seront signalés et les heures de passage y seront affichées de façon à être visibles de la voie publique.

Article 4.      PERSONNEL.

..... s'engage à respecter les clauses des contrats collectifs intervenus ou à intervenir dans la profession.

Article 5.      TARIFS.

a) Voyageurs. - Les tarifs de transport des voyageurs sont fixés par l'article 4 du Cahier des Charges.

Ces tarifs pourront être révisés dans les conditions fixées par l'article 24 du décret du 25 Février 1938.

Toute perception donnera lieu à la remise aux voyageurs d'un billet ou reçu portant la date de la délivrance ou un numéro d'ordre ainsi que le prix perçu et toutes indications permettant de constater le trajet auquel il donne droit.

b) Chiens et bagages - Le tarif de transport des chiens et des bagages est fixé par l'article 4 du Cahier des Charges. Il est révisable dans les mêmes conditions que le tarif de transport des voyageurs.

c) Journaux et colis express. - Le transport des journaux et des colis express en liaison avec le Chemin de fer sera assuré aux conditions des tarifs homologués du Chemin de fer et conformément aux clauses fixées par un traité passé entre la S.N.C.F. et .....

d) Autres colis. - La S.N.C.F. pourra confier à ..... dans des conditions à fixer en accord avec lui, le transport d'autres catégories de colis, à destination ou en provenance du Chemin de fer.

.....

Article 6.

SURTAXES LOCALES TEMPORAIRES.

..... percevra, pour le compte du chemin de fer, les surtaxes indiquées au présent article et en versera le montant chaque mois aux gares désignées.

Article 7.

RELATIONS DIRECTES ENTRE LE CHEMIN DE FER ET LES SERVICES ROUTIERS.

Le Chemin de fer pourra délivrer dans certaines gares conjointement avec des billets de chemin de fer, des coupons de correspondance par route pour le compte de ..... et dans les conditions à fixer en accord avec .....

De son côté ..... s'engage à délivrer des billets de chemin de fer pour les destinations et dans les catégories déterminées en accord avec la S.N.C.F.

La S.N.C.F. et ..... fixeront d'un commun accord les conditions d'enregistrement et de remise des bagages.

Article 8.

AMENAGEMENT ET SUPPRESSION DES SERVICES ROUTIERS. CLAUSES DE SAUVEGARDE.

Conformément au Plan de transport ..... accepte de :

1° - limiter à ..... allers et retours, la desserte entre ..... et .....

2° - dévier la ligne libre ..... entre ..... et .....

3° - supprimer ses services libres :

a) sur les relations .....

b) sur les relations assurées dans l'avenir par les services de remplacement de trains définis par l'article 1<sup>er</sup>.

Article 9.

RESPONSABILITE.

..... sera seul responsable de toutes les conséquences pouvant résulter de l'inobservation des lois, décrets, arrêtés et règlements.

.....

..... fera son affaire personnelle de toutes les réclamations et actions qui pourraient être exercées par les voyageurs, expéditeurs, destinataires et généralement tous les tiers du fait ou à l'occasion de l'exécution du contrat de transport (pertes, avaries, retards, incendies, accidents, etc...).

En tant que de besoin .....garantira la S.N.C.F. si elle était recherchée directement.

..... devra signaler immédiatement à la S.N.C.F. (région d ..... ) les incidents qui auraient apporté une perturbation notable ou durable dans l'exécution des services ainsi que les accidents ayant entraîné des blessures au personnel, aux voyageurs et aux tiers circulant.

Article 10.

CONTROLE D'EXPLOITATION.

L'exploitation des services faisant l'objet de la présente convention bénéficiera, le cas échéant, des dispositions de l'article 7 du décret du 31 Août 1937. En cas de contestation sur le montant du déficit mis à la charge du Chemin de fer, le litigé sera soumis à l'arbitrage de M. le Ministre des Travaux Publics qui statuera après avis du Conseil Supérieur des transports.

Les horaires et les roulements de voitures, comportant indication de leur type et de leur capacité ainsi que les roulements de conducteurs, seront établis en accord avec la S.N.C.F. (Région ..... ) et ne pourront être modifiés qu'avec ce même accord.

Pendant la première année d'exploitation ..... s'engage à fournir à la S.N.C.F. (Région de ..... ) dans les vingt jours qui suivront chaque période d'exploitation de trois mois, un relevé des recettes et des dépenses de chaque ligne des services faisant l'objet de la présente convention (Voir Annexe A).

Si à l'examen d'un de ces relevés, il était constaté que la recette kilométrique d'une ligne est inférieure de ..... % à la dépense kilométrique, il devrait être effectué, dans le délai d'un mois, d'accord avec la S.N.C.F., tous les aménagements des conditions techniques et commerciales du service propres à lui permettre de couvrir ses frais.

.....

Au bout de la première année d'exploitation, un accord fixera les conditions financières applicables pour les années suivantes.

Si, à l'expiration d'un délai de 3 mois à compter de la fin de la première année d'exploitation, l'accord n'a pu être réalisé, les parties se soumettront à l'arbitrage d'un arbitre désigné par le Président du Tribunal de Commerce de la Seine.

..... reconnaît à la S.N.C.F. la faculté d'exercer à toute époque de façon détaillée, tous les contrôles qu'elle jugera nécessaire relatifs à l'exécution du service, aux recettes et aux dépenses.

Article 11.

DISPOSITIONS PARTICULIERES.

.....  
.....  
.....

Article 12.

UTILISATION DES GARES ET DE LEURS DEPENDANCES.

La S.N.C.F. règlera, le cas échéant, avec ..... par un accord spécial, les conditions d'utilisation par les services de ce dernier, des cours des gares, salles d'attente, abris, etc... et le règlement des dépenses ainsi que des divers travaux, prestations et fournitures qui, éventuellement, seront la conséquence de cette utilisation.

Article 13.

DUREE DE L'ENGAGEMENT.

La présente convention prendra fin le 31 Décembre 1947.

Toutefois, elle sera résiliée de plein droit en cas de retrait de l'autorisation, prononcé par M. le Ministre des Travaux Publics, par application des dispositions de l'article 37 du décret du 25 Février 1938. en application des textes et décrets sur la coordination.

Au cas où ..... désirerait céder ou sous-traiter tout ou partie des services faisant l'objet de la présente convention, il devra obtenir l'autorisation préalable de la S.N.C.F.

Article 14.

CONTESTATIONS.

En cas de difficulté relative à l'exécution du présent traité, l'affaire sera soumise à un arbitrage, qui, en dehors

.....

des cas visés au premier et à l'avant-dernier alinéa de l'article 10 ci-dessus sera réglé comme suit .

La partie la plus diligente notifiera par lettre recommandée à l'autre partie le nom de l'arbitre de son choix. Dans le délai de 10 jours, l'autre partie devra désigner son propre arbitre.

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éliront un tiers-arbitre qui ne sera pas obligé de se conformer à l'avis de l'un des arbitres.

Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur la nomination du tiers-arbitre, celui-ci sera désigné en référé par le Président du Tribunal de Commerce de la Seine, à la requête de l'une ou de l'autre des parties.

A défaut par l'une de celles-ci de faire connaître son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre sera nommé d'office par le Président du Tribunal de Commerce statuant comme il est dit précédemment.

Les arbitres devront rendre leur sentence dans les deux mois de leur nomination, ou, le cas échéant, de l'ordonnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le tiers-arbitre.

Ils seront dispensés de toutes formes et de tous délais de procédure.

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

Chaque partie supportera les frais et honoraires des arbitres dans la proportion où elle succombera dans ses prétentions. En cas de désignation d'un tiers-arbitre, les honoraires de ce dernier seront supportés dans la même proportion.

Les parties font élection de domicile avec dispense de tout délai à raison des distances, savoir :

la S.N.C.F., 88, rue Saint-Lazare, à PARIS.

et ..... comme il est d'ailleurs prévu au Cahier des Charges.

Les frais de timbre et, le cas échéant, les frais d'enregistrement de la présente convention et de toutes ses annexes, seront à la charge de l'entrepreneur.

Article 15. La présente ne sera valable qu'après son approbation par M. le Ministre des Travaux Publics.

Fait en double.



e) Amortissement (y compris intérêts du capital investi)  
Prix forfaitaire de :

..... Km pour un car de ..... places assises  
..... Km pour un car de ..... places assises  
..... Km pour un car de ..... places assises

.....

..... calculé à partir de la moyenne des prix ... catalogue  
..... pour les cars de .....

f) Aucun des prix ci-dessus ne comprend de frais généraux.  
L'ensemble de ceux-ci sera couvert par une somme forfaitaire  
de ..... par kilomètre, calculé à partir du salaire  
mensuel d'un comptable ayant ..... années de service,  
d'après le contrat collectif en vigueur à .....

B - Prix de revient.

Pour l'application des règles de calcul qui précèdent  
à la détermination des prix de revient pendant chaque trimestre,  
il est spécifié, à titre de référence, que les éléments de base  
sont caractérisés à la date du ..... par les  
valeurs suivantes :

Personnel roulant : Salaire d'un conducteur ayant ..... années  
de service à .....  
(Toutes charges patronales comprises).

Carburant : Indice départemental (essence, gaz-oil), :...  
(le prix de l'essence (ou du gaz-oil)  
à ..... correspondant à cet indice a  
été admis égal à ..... le litre).

Pneumatiques : Prix de l'abonnement par kilomètre : .....

( Salaire d'un ajusteur ayant ..... années  
de service à .....  
( Indice de 25 matières industrielles : ...

Amortissement : Moyenne des prix ..... catalogue ..... pour  
des cars de ..... : .....

.....

Frais généraux : Salaire d'un comptable ayant.....années de service à ..... : .....

Compte tenu de la valeur de ces éléments à la date du..... les prix de revient du service de remplacement de train, tels qu'ils sont définis pour la mise en vigueur de la convention et pour le 1er trimestre d'exploitation sont fixés comme suit :

	Pour un car de			
	.....pl'	.....pl'	.....pl'	.....pl'
a) personnel roulant.....	'	'	'	'
b) carburant.....	'	'	'	'
c) pneumatiques.....	'	'	'	'
d) réparations.....	'	'	'	'
e) amortissement.....	'	'	'	'
f) frais généraux.....	'	'	'	'
Prix de revient <b>Totaux</b>	'	'	'	'

A la fin de chaque trimestre d'exploitation on déterminera le prix de revient à retenir pour le trimestre suivant en fonction des variations des éléments de base.

Toutefois des modifications pourront être apportées au cours d'un trimestre aux prix de revient pour tenir compte le cas échéant des aménagements des conditions techniques et commerciales du service prévus à l'article 10 de la convention.

C - Distances parcourues et calcul des dépenses.

L'état trimestriel indiquera les distances parcourues par chaque type de voitures sur chaque ligne.

.....

Les Km. parcourus en service régulier seront calculés d'après le roulement des voitures et décomptés aux taux fixés ci-dessus.

Les Km. parcourus par les circulations supplémentaires feront l'objet d'un état spécial par ligne les justifiant en détail (les haut-le-pied éventuels feront l'objet de justifications spéciales). En outre, aucun parcours haut-le-pied ou en charge extérieur à la ligne ne sera jamais pris en compte. Le décompte de ces Km. supplémentaires aux taux ci-dessus fixés fera l'objet d'un examen spécial. La S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte, ceux pour lesquels l'Entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

RECETTES - L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

- Billets
- Bagages et chiens
- Colis express
- Journaux
- Transports n'empruntant pas le Chemin de fer
- Dépêches postales.

A N N E X E A'

RELEVÉ TRIMESTRIEL DES DÉPENSES ET DES RECETTES  
PAR LIGNE

DEPENSES - A- Relevé trimestriel des dépenses.-

L'état trimestriel des dépenses indiquera le nombre de kilomètres par type de voitures, effectués en faisant la discrimination entre :

- 1°- les kilomètres réguliers,
- 2°- les kilomètres de voitures de doublage et de voyages supplémentaires,
- 3°- les kilomètres de voitures de réserve (dépannage),
- 4°- les kilomètres de voitures haut le pied.

Les kilomètres visés en 2, 3 et 4, devront être justifiés pour chacun des voyages intéressés.

Pour calculer les dépenses totales, on décomptera les Km. réguliers aux taux fixés ci-dessous.

Le règlement des Km visés en 2, 3, et 4 ci-dessus, à ces mêmes taux, fera l'objet d'un examen spécial : la S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte, ceux pour lesquels l'Entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

En outre, l'état trimestriel donnera la décomposition des dépenses

- a) dépenses en carburant,
- b) dépenses en pneumatique,
- c) dépenses de réparation et d'entretien
- d) dépenses diverses, amortissement, frais généraux, etc.....

.....

e) impôt,

f) assurances.

B - Dépenses kilométriques.

Les dépenses kilométriques sont fixées à :

..... par Km. pour un car de ..... places assises  
.....  
.....  
pour le premier trimestre d'exploitation.

A la fin de chaque trimestre, on déterminera les dépenses kilométriques à retenir pour le trimestre suivant, en fonction de la variation de leurs éléments constitutifs.

Les éléments constitutifs sont, d'un commun accord, fixés comme suit :  
..... intervenant pour N % dans la détermination des dépenses.....  
.....  
.....

A titre de référence il est précisé que la valeur des éléments constitutifs qui ont servi de base pour la fixation des dépenses kilométriques, à retenir pour le premier trimestre d'exploitation, sont les suivantes :

.....  
.....  
.....

RECETTES - L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

- Billets
- Bagages et chiens
- Colis express
- Journaux
- Transports n'empruntant pas le Chemin de fer
- Dépêches postales.

54

—  
Comité de Direction

—  
~~Séance du 15 avril 1938~~

VI - Conventions à passer avec des entrepreneurs routiers pour l'exécution des services de remplacement des trains : délégation de signatures au Directeur Général.

dans

6 Avril 1938

Conventions à passer avec  
des entrepreneurs routiers  
pour l'exécution des ser-  
vices de remplacement des  
trains.

QUESTION V - Conventions à passer  
avec des entrepreneurs routiers  
pour l'exécution des services de  
remplacement des trains.

M. TOUTEE, Rapporteur, expose que la mise en vigueur des plans de transport va nécessiter la passation de nombreuses conventions pour le remplacement par des autobus des trains de voyageurs sur certaines lignes de chemins de fer. C'est ainsi que, dans les deux départements du Calvados et de la Mayenne, où la coordination est entrée en vigueur, il y a déjà eu cinq conventions de l'espèce passées. Cela représente très approximativement 200 conventions au moins pour l'ensemble du territoire.

Or, il y a intérêt à standardiser ces conventions pour assurer l'unité de vue dans le chemin de fer.

C'est l'objet du projet de convention-type soumis au Conseil, que M. TOUTEE se propose d'examiner article par article.

L'article 1<sup>er</sup> ne soulève pas d'observation.

L'art. 2, § 2, de la convention prévoit que la fréquence des services pourra faire l'objet d'un examen suivant les résultats du trafic, après 3 mois d'exploitation continue. M. TOUTEE propose de compléter ce paragraphe par une disposition précisant que l'entrepreneur s'engage à exploiter les services aux conditions nouvelles qui pourraient être reconnues nécessaires à la suite de l'examen trimestriel.

De même, à l'article 3, qui indique les inscriptions ou panneaux mobiles à apposer sur les voitures, il faudrait prévoir également l'indication des points d'arrêts et l'affichage à ces points d'arrêts des heures de passage. C'est une indication de nature à rendre service à l'usager.

.....

L'article 4, qui vise l'engagement pris par l'entrepreneur de respecter les clauses des contrats collectifs intervenues dans la profession, devrait être complété de façon à viser également les contrats collectifs à intervenir dans la profession.

A propos de l'article 5, M. TOUTEE fait remarquer qu'un certain nombre de dispositions de la convention-type renvoient à des annexes : cette procédure a été rendue nécessaire du fait que la convention-type ne doit comporter que les stipulations essentielles et laisser à des annexes le soin de régler les dispositions particulières à tel ou tel cas d'espèce.

L'article 6 ne soulève pas d'observation.

L'article 7 prévoit également des négociations particulières dans des cas d'espèce.

L'article 8 indique les prescriptions, conformes au plan de transport, qui peuvent être imposées à l'entrepreneur, et qui ont pour objet, soit une réduction du service sur certaines relations, soit un changement d'itinéraire, soit la suppression de certaines relations déterminées. M. TOUTEE indique que ces prescriptions constituent un élément essentiel de la Convention qui peut permettre de rendre l'opération fructueuse pour la S.N.C.F.

A propos de l'article 9 concernant la responsabilité du transporteur, M. TOUTEE rappelle que l'article 30 du décret du 25 février 1938 oblige les transporteurs à s'assurer.

L'article 10, relatif au contrôle d'exploitation, tranche un point délicat, celui du déficit à mettre éventuellement à la charge de la S.N.C.F. dans les conditions prévues par l'article 7 du décret du 31 août 1937. L'article 18 du décret du 25 février 1938 a précisé qu'en cas de contestation sur le

.....

montant de ce déficit, le litige sera soumis à l'arbitrage du Ministre des Travaux Publics, qui statuera après avis du Conseil Supérieur des transports. L'article 10 reproduit cette disposition.

Pour le calcul du déficit, on se servira des renseignements que doit faire apparaître le relevé des recettes et des dépenses établi trimestriellement par l'entrepreneur, suivant les bases fixées dans les annexes A et A'. La première de ces annexes, plus détaillée, concerne les entreprises importantes, qui tiennent une comptabilité complète, la deuxième, moins détaillée, est applicable aux petites entreprises.

Les bases adoptées tiennent compte en partie des résultats réels d'exploitation et en partie de coefficients forfaitaires, car, dans bien des cas, notamment dans le cas d'exploitation par de petits entrepreneurs, l'examen de la comptabilité ne constituerait pas un élément suffisamment précis pour la détermination du prix de revient.

Ce système donne toute garantie à la S.N.C.F., d'autant plus que celle-ci pourra effectuer, ainsi que le prévoit le dernier alinéa de cet article, tout contrôle qu'elle jugera nécessaire : ce droit d'investigation étendu, donné à la Société Nationale, lui permettra, grâce aux comparaisons qu'elle pourra faire avec les autres entreprises et aux recoupements qui pourront en résulter, d'avoir toute sécurité quant à l'aléa que peut réserver, pour la première année, le choix des forfaits.

L'article 11 est réservé aux dispositions particulières à chaque convention.

L'article 12 ne soulève pas d'observation.

.....

.....

L'article 13, relatif à la durée de l'engagement, précise que la convention sera résiliée de plein droit, en cas de retrait de l'autorisation, prononcé par le Ministre des Travaux Publics, par application de l'article 37 du décret du 25 février 1938.

M. TOUTEE estime que ce texte ne paraît pas suffisamment large, car il ne vise pas, par exemple, le cas où le plan de transport serait révisé par le Ministre. Il propose, à cet effet, de modifier la dernière phrase en visant, non pas seulement l'article 37 du décret du 25 février 1938, mais l'ensemble des textes relatifs à la coordination des transports ferroviaires et routiers.

L'article 14 prévoit que les contestations qui pourraient survenir au sujet de l'exécution de la Convention seraient déferées au Tribunal de Commerce de la Seine.

M. TOUTEE demande que l'intervention du Tribunal de Commerce de la Seine soit remplacée par le recours à un arbitrage, analogue à celui qui a été prévu pour les Compagnies secondaires, car l'exécution des Conventions avec les transporteurs routiers donnera lieu à un grand nombre de difficultés qu'il importe de trancher rapidement.

L'article 15 et dernier ne soulève pas d'observation.

M. TOUTEE expose, en terminant, les avantages financiers qu'on peut escompter du remplacement des trains par les services routiers.

Les dépenses assumées actuellement par la Société Nationale sur les lignes dont la suppression a été envisagée, sont de l'ordre de 30 à 35.000 fr. par km., alors que les recettes n'atteignent que 10 à 13.000 fr, d'où il résulte un déficit de 20 à 22.000 fr par km.

Si l'on remplace l'exploitation du Chemin de fer par un service routier, les dépenses atteindront, suivant le type de véhicule et le nombre de voitures en circulation, 6 à 12.000 fr par km; quant aux recettes, dans l'hypothèse la moins favorable, elles pourraient être fixées de telle sorte que le déficit d'exploitation soit réduit à 4 ou 5.000 fr par km.

Le déficit serait ainsi ramené de 20.000 fr. à 4.000 fr par km, ce qui représente une réduction de 80%. Il ne paraît pas possible, d'ailleurs, de résorber le déficit total, car les lignes qui sont remplacées par des services routiers sont celles où le coefficient d'exploitation est actuellement le plus élevé.

Ce n'est pas d'ailleurs le seul avantage qui résulterait de l'opération, pour la Société Nationale, au point de vue financier: il faut tenir compte des abandons de transports concurrents qui peuvent être consentis par l'entrepreneur. La Société Nationale pourrait ainsi obtenir, par le jeu des compensations, des recettes supplémentaires qui viendraient en atténuation du déficit qui subsisterait.

Pour toutes ces raisons, M. TOUTEE propose l'approbation de la convention-type, compte tenu des modifications qu'il a indiquées.

M. ARON fait remarquer que le problème posé n'est pas entièrement nouveau et qu'une circulaire de 1937 du Ministre des Travaux publics a recommandé un type de la Convention à intervenir entre les exploitants des Voies ferrées d'intérêt local et les entrepreneurs des Services routiers substitués aux Services par voie ferrée.

La S.N.C.F. aurait avantage à retenir pour ses propres conventions les deux idées principales de la Convention-type en question, savoir :

1°) - se garder de faire des services routiers des régies

.....

désintéressées, par conséquent intéresser l'entrepreneur par des formules convenables à l'économie et au bon rendement.

2°) - prévoir la récupération des subventions sur les bénéfices éventuels futurs.

Enfin, M. ARON formule une observation, à propos de l'article 7 de la convention-type, qui prévoit que l'entrepreneur pourra délivrer des billets de chemin de fer pour certaines destinations sur les lignes de chemin de fer en correspondance avec ses services. Il y a lieu de penser que le service routier sera, dans ces conditions, généralement débiteur de la S.N.C.F. Certaines expériences ont prouvé que des garanties très sérieuses sont à prévoir dans ce cas.

M. LE PRESIDENT déclare qu'il sera tenu compte de ces observations dans les conventions à passer.

M. LE BESNERAIS explique que si, dans le projet de convention type, on n'a pas envisagé le recours à l'arbitrage, mais l'intervention du tribunal de commerce de la Seine, c'est qu'on avait affaire à quantités de petits entrepreneurs n'ayant pas pour la décision d'un arbitre le respect qu'ils ont pour une décision de justice.

M. MOREAU-NERET désire présenter une observation à propos de l'article 13 relatif à la durée de l'engagement. Il estime que la durée de 10 ans, qui est prévue, est trop longue, étant donné que nous sommes dans une période transitoire. Au surplus pour du matériel automobile dont la durée d'amortissement est

.....

inférieures à 10 ans, on ne peut invoquer la nécessité d'un contrat aussi long. Il préférerait, en ce qui le concerne, que cette durée soit réduite à 5 ans.

M. LE BESNERAIS répond que, les plans de transport étant prévus pour une durée de 10 ans, et les entrepreneurs étant désignés par le Ministre pour l'exécution de ces plans, les conventions à passer par la S.N.C.F. avec ces entrepreneurs doivent être conclues pour 10 ans.

En ce qui concerne la question de la répartition éventuelle des bénéfices, soulevée par M. ARON, elle sera tranchée dans l'accord financier que la Société Nationale passera avec l'entrepreneur à l'expiration de la première année d'exploitation.

M. LE BESNERAIS compte soumettre au Conseil, dans quelques mois, le projet-type d'accord financier à passer avec les entrepreneurs à l'expiration de la première année d'exploitation.

M. JARRIGION désire présenter deux observations :

La première concerne l'article 4, relatif au personnel, qui prévoit que l'entrepreneur s'engage à respecter les clauses du contrat collectif.

Il estime que cet engagement n'est pas suffisant et qu'il faut prévoir l'obligation pour l'entrepreneur d'affilier son personnel à la Caisse autonome des retraites des chemins de fer secondaires.

En second lieu, il faudrait prévoir des dispositions pour faciliter le contrôle de l'exploitation des services automobiles par les agents de la Société Nationale, en

accordant à ces agents des facilités de transport sur les lignes desservies par ces services.

M. LE BESNERAIS répond, sur ce dernier point, que l'exploitation des services automobiles n'est pas faite pour le compte de la Société Nationale et que, dans ces conditions, celle-ci n'a pas à en surveiller l'exécution. Cette surveillance appartient au Comité technique départemental.

La Société Nationale n'a d'ailleurs pas intérêt à intervenir dans l'exploitation ou le contrôle des services routiers, afin de ne pas aggraver sa responsabilité.

Quant à l'affiliation du personnel à la Caisse autonome des retraites, si elle est prévue par la convention collective, comme l'indique M. JARRIGION, il est inutile de la viser spécialement. D'ailleurs, cette question n'intéresse pas directement la Société Nationale.

M. JARRIGION persiste dans sa manière de voir et insiste pour qu'on insère dans la convention une clause par laquelle l'entrepreneur s'engagera à affilier son personnel à la Caisse autonome des retraites des chemins de fer secondaires.

M. DEROY a eu l'occasion de prendre part aux délibérations du Conseil d'Administration de la Caisse autonome des retraites. Il y était souvent question de l'affiliation du personnel des services routiers à la Caisse autonome;

.....

des vues échangées à ce sujet, il résulte que la question n'est pas encore au point. Il estime, dans ces conditions, qu'il serait imprudent, pour le Conseil, de la trancher actuellement, d'une manière incidente, dans la convention dont il s'agit.

M. JARRIGION rappelle qu'en 1936, les transporteurs routiers ont signé une convention collective dans laquelle ils s'engageaient à affilier leur personnel à la Caisse autonome des retraites. Mais cet engagement n'a pas été respecté.

M. CRESCENT propose au Conseil de demander à M. le Commissaire du Gouvernement d'en référer sur ce point au Ministre des Travaux publics, car le Conseil d'Administration n'est pas compétent pour trancher cette question.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT est bien de cet avis et va en référer au Ministre.

Dans ces conditions, M. LE PRESIDENT propose d'approuver le projet de convention-type soumis au Conseil.

Il en est ainsi décidé à l'unanimité.

.....

Route

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----

Conseil d'Administration

-----

Séance du 3 avril 1938

---

11

Conventions à passer avec des entrepreneurs routiers pour l'exécution des services de remplacement des trains

Rapporteur  
M. TOUTEE

2. 15000 f

6. 12000 f

15. 20%

80. 8 1/2 % de dépenses diverses

Exemple : il y a beaucoup de services  
P. ex. de 11 km 25 750 000 f  
D. de 12 km 3000000 f

au fait de son coût de l'opération  
Avec l'augmentation de nos dépenses de remplacement  
- les dépenses de matériel  
- les dépenses de main d'œuvre  
- les dépenses de carburant  
- les dépenses de réparation  
- les dépenses de location de matériel  
- les dépenses de location de véhicules  
- les dépenses de location de matériel roulant  
- les dépenses de location de matériel de traction  
- les dépenses de location de matériel de remorque  
- les dépenses de location de matériel de transport  
- les dépenses de location de matériel de stockage  
- les dépenses de location de matériel de manutention  
- les dépenses de location de matériel de chargement  
- les dépenses de location de matériel de déchargement  
- les dépenses de location de matériel de nettoyage  
- les dépenses de location de matériel de maintenance  
- les dépenses de location de matériel de réparation  
- les dépenses de location de matériel de remplacement  
- les dépenses de location de matériel de transport  
- les dépenses de location de matériel de stockage  
- les dépenses de location de matériel de manutention  
- les dépenses de location de matériel de chargement  
- les dépenses de location de matériel de déchargement  
- les dépenses de location de matériel de nettoyage  
- les dépenses de location de matériel de maintenance  
- les dépenses de location de matériel de réparation  
- les dépenses de location de matériel de remplacement

MM. ...  
MM. ...  
MM. ...

between shapes  
M Bell  
LB gas

January 4  
of the first ...

Port ...  
LB ...  
D ...  
for ...

|| M ...  
|| ...

Day ...  
|| ...

Carre

g. ...  
||| ...

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Conseil d'Administration  
-----

Séance du 6 avril 1938

---

Question 7

Conventions à passer avec des  
entrepreneurs routiers pour l'exé-  
cution des services de remplace-  
ment des trains.

--

Le texte ci-joint annule et rem-  
place celui qui a été distribué  
précédemment.

-

J.F.

C O N V E N T I O N

POUR LE REMPLACEMENT DU SERVICE VOYAGEURS,  
BAGAGES, COLIS EXPRESS et JOURNAUX  
SUR CERTAINES LIGNES DE CHEMINS DE FER DANS LES DEPARTEMENTS

d.....

-:-:-

Entre la S.N.C.F.

Et l..... rue .....

à ..... représentée par .....

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er.

SERVICES ROUTIERS DE REMPLACEMENT.

L....., s'engage à exécuter des services de transport régulier par autobus des voyageurs, bagages, chiens, colis express et journaux, en remplacement du chemin de fer, sur les relations :

.....  
.....  
.....

dans les conditions suivantes :

Article 2.

MISE EN SERVICE, ITINERAIRE.

Les Services routiers seront mis en exploitation à la date de suspension du service ferroviaire fixée par le Ministre des Travaux Publics et sur notification par les Préfets des arrêtés d'autorisation pris en application de l'article 23 du décret du 25 Février 1938.

.....

Les itinéraires et la fréquence des services sont définis par les articles 1 et 3 du Cahier des Charges. Cette fréquence pourra faire l'objet d'un examen suivant les résultats du trafic, après trois mois d'exploitation continue.

Article 3.

MATERIEL.

Les voitures utilisées porteront des inscriptions ou panneaux mobiles, indiquant les principales localités desservies, ainsi que l'inscription " correspondance de la S.N.C.F. " .

Article 4.

PERSONNEL.

..... s'engage à respecter les clauses des contrats collectifs intervenus dans la profession.

Article 5.

TARIFS.

a) Voyageurs - Les tarifs de transport des voyageurs sont fixés par l'article 4 du Cahier des Charges.

Ces tarifs pourront être révisés dans les conditions fixées par l'article 24 du décret du 25 Février 1938.

Toute perception donnera lieu à la remise aux voyageurs d'un billet ou reçu portant la date de la délivrance ou un numéro d'ordre ainsi que le prix perçu et toutes indications permettant de constater le trajet auquel il donne droit.

b) Chiens et bagages. - Le tarif de transport des chiens et des bagages est fixé par l'article 4 du Cahier des Charges. Il est révisable dans les mêmes conditions que le tarif de transport des voyageurs.

c) Journaux et colis express. - Le transport des journaux et des colis express en liaison avec le Chemin de fer sera assuré aux conditions des tarifs homologués du Chemin de fer et conformément aux clauses fixées par un traité passé entre la S.N.C.F. et .....

d) Autres colis - La S.N.C.F. pourra confier à ..... dans des conditions à fixer en accord avec lui, le transport d'autres catégories de colis, à destination ou en provenance du Chemin de fer.

.....

Article 6.

SURTAXES LOCALES TEMPORAIRES.

..... percevra, pour le compte du chemin de fer, les surtaxes indiquées au présent article et en versera le montant chaque mois aux gares désignées.

Article 7.

RELATIONS DIRECTES ENTRE LE CHEMIN DE FER ET LES SERVICES ROUTIERS.

Le Chemin de fer pourra délivrer dans certaines gares conjointement avec des billets de chemin de fer, des coupons de correspondance par route pour le compte de ..... et dans les conditions à fixer en accord avec .....

De son côté ..... s'engage à délivrer des billets de chemin de fer pour les destinations et dans les catégories déterminées en accord avec la S.N.C.F.

La S.N.C.F. et ..... fixeront d'un commun accord les conditions d'enregistrement et de remise des bagages.

Article 8.

AMENAGEMENT ET SUPPRESSION DES SERVICES ROUTIERS. CLAUSES DE SAUVEGARDE.

Conformément au Plan de transport ..... accepte de :

1° - limiter à ..... allers et retours, la desserte entre ..... et .....

2° - dévier la ligne libre ..... entre ..... et .....

3° - supprimer ses services libres :

a) sur les relations .....

b) sur les relations assurées dans l'avenir par les services de remplacement de trains définis par l'article 1<sup>er</sup>.

Article 9.

RESPONSABILITE.

..... sera seul responsable de toutes les conséquences pouvant résulter de l'inobservation des lois, décrets, arrêtés et règlements.

.....

..... fera son affaire personnelle de toutes les réclamations et actions qui pourraient être exercées par les voyageurs, expéditeurs, destinataires et généralement tous les tiers du fait ou à l'occasion de l'exécution du contrat de transport (pertes, avaries, retards, incendies, accidents, etc...).

En tant que de besoin ..... garantira la S.N.C.F. si elle était recherchée directement.

..... devra signaler immédiatement à la S.N.C.F. (région de ..... ) les incidents qui auraient apporté une perturbation notable ou durable dans l'exécution des services ainsi que les accidents ayant entraîné des blessures au personnel, aux voyageurs et aux tiers circulant.

Article 10.

CONTROLE D'EXPLOITATION.

L'exploitation des services faisant l'objet de la présente convention bénéficiera, le cas échéant, des dispositions de l'article 7 du décret du 31 Août 1937. En cas de contestation sur le montant du déficit mis à la charge du Chemin de fer, le litige sera soumis à l'arbitrage de M. le Ministre des Travaux Publics qui statuera après avis du Conseil Supérieur des transports.

Les horaires et les roulements de voitures, comportant indication de leur type et de leur capacité ainsi que les roulements de conducteurs, seront établis en accord avec la S.N.C.F. (Région ..... ) et ne pourront être modifiés qu'avec ce même accord.

Pendant la première année d'exploitation ..... s'engage à fournir à la S.N.C.F. (Région de ..... ) dans les vingt jours qui suivront chaque période d'exploitation de trois mois, un relevé des recettes et des dépenses de chaque ligne des services faisant l'objet de la présente convention (Voir Annexe A).

Si à l'examen d'un de ces relevés, il était constaté que la recette kilométrique d'une ligne est inférieure de ..... % à la dépense kilométrique, il devrait être effectué, dans le délai d'un mois, d'accord avec la S.N.C.F., tous les aménagements des conditions techniques et commerciales du service propres à lui permettre de couvrir ses frais.

.....



~~En conséquence,~~ les parties font élection de domicile avec dispense de tout délai à raison des distances, savoir :

la S.N.C.F., 88 rue Saint-Lazare, à PARIS.

et ..... comme il est d'ailleurs prévu au Cahier des Charges.

Les frais de timbre et, le cas échéant, les frais d'enregistrement de la présente convention et de toutes ses annexes, seront à la charge de l'entrepreneur.

Article 15. La présente ne sera valable qu'après son approbation par M. le Ministre des Travaux Publics.

Fait en double

A N N E X E A

RELEVÉ TRIMESTRIEL DES DÉPENSES ET DES RECETTES  
PAR LIGNE

DÉPENSES -

A - Dépenses kilométriques -

Les dépenses kilométriques pour chaque ligne seront déterminées par le total des éléments suivants :

a) Personnel roulant : dépense kilométrique calculée à partir des roulements en vigueur, et sur la base du traitement d'un conducteur ayant..... années de service d'après le contrat collectif en vigueur à..... (toutes charges patronales comprises).

b) Carburant : Les frais de lubrifiant sont compris dans ce poste. Ils ont été ramenés à une consommation de carburant donnant la même dépense.

On admet une consommation forfaitaire de :

..... Km pour un car de .....	places assises	} préciser } s'il s'agit } d'essence } ou de gaz } Oil
..... Km pour un car de .....	places assises	
..... Km pour un car de .....	places assises	
.....		

On en déduira la dépense kilométrique par application de l'indice départemental du prix de l'essence poids lourds ou du gaz oil dans le département de.....

c) Pneumatiques : On appliquera le tarif de l'abonnement .....

d) Réparations et entretien (main d'oeuvre comprise).  
Prix forfaitaire de..... par kilomètre, calculé :  
- pour 50 % à partir du salaire horaire d'un ajusteur de 1ère catégorie ayant ..... années de service d'après le contrat collectif des garagistes, en vigueur à .....

- pour 50 % à partir de l'indice de 25 matières industrielles, publié par le bulletin de la Statistique générale de la France.

.....

e) Amortissement (y compris intérêts du capital investi)  
Prix forfaitaire de :

- ..... Km pour un car de ..... places assises
- ..... Km pour un car de ..... places assises
- ..... Km pour un car de ..... places assises

.....

..... calculé à partir de la moyenne des prix ... catalogue  
..... pour les cars de .....

\* f) Aucun des prix ci-dessus ne comprend de frais généraux.  
L'ensemble de ceux-ci sera couvert par une somme forfaitaire  
de ..... par kilomètre, calculé à partir du salaire  
mensuel d'un comptable ayant ..... années de service,  
d'après le contrat collectif en vigueur à .....

B - Prix de revient.

Pour l'application des règles de calcul qui précèdent  
à la détermination des prix de revient pendant chaque trimestre,  
il est spécifié, à titre de référence, que les éléments de base  
sont caractérisés à la date du ..... par les  
valeurs suivantes :

Personnel roulant : Salaire d'un conducteur ayant ..... années  
de service à .....  
(Toutes charges patronales comprises).

Carburant : Indice départemental (essence, gaz-oil), :...  
(le prix de l'essence (ou du gaz-oil)  
à ..... correspondant à cet indice a  
été admis égal à ..... le litre).

Pneumatiques : Prix de l'abonnement par kilomètre : .....

Réparations : { Salaire d'un ajusteur ayant ..... années  
de service à .....  
( Indice de 25 matières industrielles :...

Amortissement : Moyenne des prix ..... catalogue ..... pour  
des cars de ..... : .....

.....

Frais généraux : Salaire d'un comptable ayant.....années  
de service à ..... : .....

Compte tenu de la valeur de ces éléments à la date du.....  
les prix de revient du service de remplacement de train, tels  
qu'ils sont définis pour la mise en vigueur de la convention et  
pour le 1er trimestre d'exploitation sont fixés comme suit :

Pour un car de

	.....pl'	.....pl..'	.....pl'	.....pl.
a) personnel roulant.....	'	'	'	'
b) carburant.....	'	'	'	'
c) pneumatiques.....	'	'	'	'
d) réparations.....	'	'	'	'
e) amortissement.....	'	'	'	'
f) frais généraux.....	'	'	'	'
Prix de revient	'	'	'	'
Totaux	'	'	'	'

A la fin de chaque trimestre d'exploitation on déterminera le prix de revient à retenir pour le trimestre suivant en fonction des variations des éléments de base.

Toutefois des modifications pourront être apportées au cours d'un trimestre aux prix de revient pour tenir compte le cas échéant des aménagements des conditions techniques et commerciales du service prévus à l'article 10 de la convention.

C - Distances parcourues et calcul des dépenses.

L'état trimestriel indiquera les distances parcourues par chaque type de voitures sur chaque ligne.

.....

Les Km. parcourus en service régulier seront calculés d'après le roulement des voitures et décomptés aux taux fixés ci-dessus.

Les Km. parcourus par les circulations supplémentaires feront l'objet d'un état spécial par ligne les justifiant en détail (les haut-le-pied éventuels feront l'objet de justifications spéciales). En outre, aucun parcours haut-le-pied ou en charge extérieur à la ligne ne sera jamais pris en compte. Le décompte de ces Km. supplémentaires aux taux ci-dessus fixés fera l'objet d'un examen spécial. La S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte, ceux pour lesquels l'Entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

RECETTES - L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

- Billets
- Bagages et chiens
- Colis express
- Journaux
- Transports n'empruntant pas le Chemin de fer
- Dépêches postales.

A N N E X E A'

RELEVÉ TRIMESTRIEL DES DÉPENSES ET DES RECETTES  
PAR LIGNE

---

DEPENSES - A- Relevé trimestriel des dépenses.-

L'état trimestriel des dépenses indiquera le nombre de kilomètres par type de voitures, effectués en faisant la discrimination entre :

- 1°- les kilomètres réguliers,
- 2°- les kilomètres de voitures de doublage et de voyages supplémentaires,
- 3°- les kilomètres de voitures de réserve (dépannage),
- 4°- les kilomètres de voitures haut le pied.

Les kilomètres visés en 2, 3 et 4, devront être justifiés pour chacun des voyages intéressés.

Pour calculer les dépenses totales, on décomptera les Km. réguliers aux taux fixés ci-dessous.

Le règlement des Km visés en 2, 3, et 4 ci-dessus, à ces mêmes taux, fera l'objet d'un examen spécial : la S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte, ceux pour lesquels l'Entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

En outre, l'état trimestriel donnera la décomposition des dépenses

- a) dépenses en carburant,
- b) dépenses en pneumatique,
- c) dépenses de réparation et d'entretien
- d) dépenses diverses, amortissement, frais généraux, etc.....

.....

e) impôt,

f) assurances.

B - Dépenses kilométriques.

Les dépenses kilométriques sont fixées à :

..... par Km. pour un car de ..... places assises  
.....  
.....  
pour le premier trimestre d'exploitation.

A la fin de chaque trimestre, on déterminera les dépenses kilométriques à retenir pour le trimestre suivant, en fonction de la variation de leurs éléments constitutifs.

Les éléments constitutifs sont, d'un commun accord, fixés comme suit :

..... intervenant pour N % dans la détermination des dépenses.....  
.....  
.....

A titre de référence il est précisé que la valeur des éléments constitutifs qui ont servi de base pour la fixation des dépenses kilométriques, à retenir pour le premier trimestre d'exploitation, sont les suivantes :

.....  
.....  
.....

RECETTES - L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

- Billets
- Bagages et chiens
- Colis express
- Journaux
- Transports n'empruntant pas le Chemin de fer
- Dépêches postales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
du .....  
(Question N° .....)  
6 AVR. 1938

31 mars 1938

conventions à passer avec des entrepreneurs routiers  
pour l'exécution des services de remplacement des trains

-:-:-:-:-

La mise en vigueur des plans de coordination des transports de voyageurs conduit la Société Nationale à passer des conventions avec de nombreux entrepreneurs routiers pour l'exécution des services de remplacement des trains.

Deux cas doivent être envisagés :

- celui du remplacement aux risques et périls de l'entrepreneur, avec éventuellement subvention en cas de déficit, conformément aux dispositions de l'article 7 du décret du 31 août 1937 ;

- celui du remplacement des trains dans les conditions fixées au 2° de l'article 17 du décret du 25 février 1938.

La présente note ne vise qu'à régler le cas des services de la première catégorie.

La passation de ces Conventions demande que l'on règle leur forme et les conditions de leur approbation.

1°- Forme des Conventions passées avec les Entrepreneurs des Services de remplacement des trains.

La forme de la Convention-type ci-annexée (pièce A) que nous présentons à l'approbation du Comité de Direction est analogue à celle des Conventions provisoires passées entre la

.....

Société Nationale et les Entrepreneurs des Services routiers de remplacement désignés dans les plans de transports de la Mayenne et du Calvados, en application depuis le 1<sup>er</sup> Mars 1938.

Ces Conventions provisoires, qui ont été soumises au Comité de Direction le 15 Février, ont été approuvées par M. le Ministre des Travaux Publics les 24 et 26 Février 1938.

La Convention-type ci-annexée comporte vis-à-vis d'elles les différences suivantes :

a) un article a été ajouté (article 4) qui prévoit que l'Entrepreneur s'engage à respecter les clauses des contrats collectifs intervenus dans la profession;

b) l'ancien article 6 (nouvel article 7) a été modifié pour tenir compte de la délivrance par le Chemin de fer de coupons de correspondance par route et des enregistrements des bagages;

c) l'ancien article 8 (nouvel article 9) a été complété : l'Entrepreneur devra signaler à la S.N.C.F. les incidents susceptibles d'apporter des perturbations dans l'exécution du service, et les accidents;

d) l'ancien article 9 (nouvel article 10) a été complété d'une part par la clause prévue à l'article 18 du décret du 25 Février 1938 (arbitrage du Ministre des Travaux Publics en cas de contestation sur le montant du déficit mis à la charge du Chemin de fer), d'autre part par une disposition précisant que la S.N.C.F. peut exercer à toute époque tous les contrôles

qu'elle jugera nécessaires.

- e) deux articles ont été ajoutés (articles 11 et 12) : l'un vise les dispositions spéciales propres aux services intéressés par la Convention et qui seront à fixer dans chaque cas; l'autre vise l'utilisation des gares et de leur dépendance;
- f) l'article visant la durée de l'engagement a été complété par une clause relative aux cessions et aux sous-traités (nouvel article 13);
- g) un article a été ajouté (article 14) qui vise le règlement des contestations.

La Convention doit indiquer la consistance du Service, et définir les conditions dans lesquelles l'Entrepreneur pourra faire appel à la Société Nationale au cas où il pourrait revendiquer l'application de l'article 7 du décret du 31 Août 1937.

Toutes les questions concernant les itinéraires, la fréquence et le prix sont déjà incluses dans le Cahier des Charges (pièce B ci-annexée) dont le type a été fixé par le décret du 25 Février 1938 : la Convention se réfère donc à ce dernier pour ces questions.

De nombreuses autres questions (transports de colis, billets combinés, utilisation des gares et de leurs dépendances etc...) sont à traiter par cas d'espèce : la Convention prévoit donc des lettres d'accord ou des traités séparés, qui précisent ces points particuliers.

En ce qui concerne les Conditions financières

.....

proprement dites et pour éviter toute difficulté dans l'appréciation des dépenses, une annexe à la Convention-type précise les conditions dans lesquelles ces dépenses seront calculées.

Nous avons prévu deux modèles d'annexes.

L'annexe A (très complète) qui ne diffère du texte des annexes aux Conventions provisoires passées avec les Entrepreneurs des services de remplacement de la Mayenne et du Calvados que par quelques additions suggérées par l'expérience est à utiliser pour les entreprises importantes qui disposent de bureaux capables de déterminer les prix de revient d'une façon détaillée : elle permet un certain contrôle, à priori, des dépenses. L'annexe A', plus simple, convient aux entreprises de faible importance. Nous avons cherché dans ce dernier cas à éviter toute surprise au moment des règlements trimestriels et à avoir des renseignements suffisants pour nous permettre de vérifier que le calcul des dépenses était fait d'une façon raisonnable.

Les deux modèles d'annexe prévoient un examen spécial pour le règlement des kilomètres-cars supplémentaires aux taux fixés pour les kilomètres-cars réguliers.

En fait ces deux modèles d'annexes correspondent à deux cas extrêmes. En pratique, dans de nombreux cas, le texte de l'annexe sera intermédiaire entre celui des deux annexes type.

Tous les 3 mois, les Régions feront le bilan des services de remplacement; le cas échéant, chaque Région demandera les modifications d'aménagement des services, qui

permettraient de réduire le déficit s'il en existait un. Ces arrangements une fois faits, la Région fera des propositions relatives au jeu de l'article 7, si la situation l'exige.

Au bout d'un an, la Région qui disposera alors des précisions qui lui manquaient au début de l'exploitation du service, établira avec les transporteurs routiers les bases de l'accord financier, qui après approbation par la S.N.C.F. et le Ministre se substituera à partir de ce moment au régime provisoire de la première année. Toutefois, il sera sans doute nécessaire d'admettre une procédure de révision à des échéances plus ou moins éloignées, tant qu'on ne sera pas entré dans une période de stabilité des prix.

#### 2°- Approbation des conventions par la Société Nationale.

Ces Conventions vont être fort nombreuses. Il y en aura généralement plusieurs dans chaque département. Leur approbation devra, le plus souvent, intervenir très rapidement puisque l'on est désireux de hâter la mise en vigueur des plans de coordination. Il y a donc intérêt à alléger le plus possible la procédure d'approbation.

Lorsque l'Entrepreneur accepte d'exploiter le service de remplacement à ses risques et périls, il ne semble pas nécessaire de soumettre la Convention à l'approbation du Comité de Direction. Il ne peut pas en être de même dans les cas où les Conventions prévoient l'exploitation du service avec la garantie de l'article 7, mais il est très difficile de fixer, avant la mise en vigueur du service, l'importance de

la subvention qu'il faudra allouer. Nous ne connaissons pas, en effet, d'une manière suffisamment approchée, les recettes et les dépenses futures du service routier. Les seules recettes connues sont celles du Chemin de fer et la modification des tarifs et des habitudes du public est trop profonde pour que l'on puisse faire une estimation valable de la recette du service routier à partir de la recette du service ferroviaire.

Quant aux dépenses, il est possible de les évaluer d'une manière assez précise sur la base du nombre de kilomètres-car envisagés; mais il est difficile d'assurer que ce nombre ne sera pas dépassé et qu'il ne sera pas nécessaire de faire intervenir en cours d'exploitation des changements au programme initial, qui risqueront de bouleverser les prévisions de dépenses.

Dans ces conditions, les évaluations du déficit qu'il serait possible d'introduire dans le dossier d'approbation de la Convention n'auraient qu'une valeur extrêmement faible. Il paraît donc difficile d'établir une règle obligeant à soumettre les Conventions soit à l'approbation de M. le Directeur Général, soit à celle du Comité de Direction, suivant que la subvention annuelle estimée serait inférieure ou supérieure à telle somme fixée d'avance; l'incertitude sur l'importance réelle de la subvention enlèverait toute valeur pratique à cette règle.

Nous demandons donc que le Comité de Direction nous délègue ses pouvoirs pour l'approbation de toutes les Conventions passées avec des Entrepreneurs, dans le cadre de la Convention-type, pour l'exécution de services de remplacement de trains.

Nous lui soumettrons ultérieurement le cadre des principes d'application de l'article 7 du décret du 31 Août pour nous permettre de passer ensuite avec les intéressés les accords nécessaires dans la limite d'une subvention maxima par kilomètre-voiture.

C O N V E N T I O N

POUR LE REMPLACEMENT DU SERVICE VOYAGEURS,  
BAGAGES, COLIS EXPRESS ET JOURNAUX SUR CERTAINES LIGNES  
DE CHEMINS DE FER DANS LES DEPARTEMENTS d.....

-----

Entre la S.N.C.F.

Et l..... rue .....

à ..... représentée par .....

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>

SERVICES ROUTIERS DE REMPLACEMENT -

L ....., s'engage à exécuter des services de transport régulier par autobus des voyageurs, bagages, chiens, colis express et journaux, en remplacement du chemin de fer, sur les relations :

- .....
- .....
- .....

dans les conditions suivantes :

Article 2 -

MISE EN SERVICE, ITINERAIRE -

Les Services routiers seront mis en exploitation à la date de suspension du service ferroviaire fixée par le Ministre des Travaux Publics et sur notification par les Préfets des arrêtés d'autorisation pris en application de l'article 23 du décret du 25 février 1938.

.....

Les itinéraires et la fréquence des services sont définis par l'article 1er du Cahier des Charges. Cette fréquence pourra faire l'objet d'un examen suivant les résultats du trafic, après trois mois d'exploitation continue.

Article 3 -

MATERIEL -

Les voitures utilisées porteront des inscriptions ou panneaux mobiles, indiquant les principales localités desservies, ainsi que l'inscription "correspondance de la S.N.C.F."

Article 4 -

PERSONNEL -

..... s'engage à respecter les clauses des contrats collectifs intervenus dans la profession.

Article 5 -

TARIFS -

a) Voyageurs - Les tarifs de transport des voyageurs sont fixés par l'article 4 du Cahier des Charges.

Ces tarifs pourront être révisés dans les conditions fixées par l'article 24 du décret du 25 février 1938.

Toute perception donnera lieu à la remise aux voyageurs d'un billet ou reçu portant la date de la délivrance ou un numéro d'ordre ainsi que le prix perçu et toutes indications permettant de constater le trajet auquel il donne droit.

b) Chiens et bagages - Le tarif de transport des chiens et des bagages est fixé par l'article 4 du Cahier des Charges. Il est révisable dans les mêmes conditions que le tarif de transport des voyageurs.

c) Journaux et Colis Express - Le transport des journaux et des colis express en liaison avec le chemin de fer sera assuré aux conditions des tarifs homologués du chemin de fer et conformément aux clauses fixées par un traité passé entre la S.N.C.F. et .....

d) Autres colis - La S.N.C.F. pourra confier à ..... dans des conditions à fixer en accord avec lui, le transport d'autres catégories de colis, à destination ou en provenance du chemin de fer.

Article 6 -

SURTAXES LOCALES TEMPORAIRES -

.....percevra, pour le compte du chemin de fer, les surtaxes indiquées au présent article et en versera le montant chaque mois aux gares désignées.

Article 7 -

RELATIONS DIRECTES ENTRE LE CHEMIN DE FER ET LES SERVICES ROUTIERS -

Le chemin de fer pourra délivrer dans certaines gares conjointement avec des billets de chemin de fer, des coupons de correspondance par route pour le compte de ..... et dans les conditions à fixer en accord avec .....

De son côté ..... s'engage à délivrer des billets de chemin de fer pour les destinations et dans les catégories déterminées en accord avec la S.N.C.F.

La S.N.C.F. et ..... fixeront d'un commun accord les conditions d'enregistrement et de remise des bagages.

Article 8 -

AMENAGEMENT ET SUPPRESSION DES SERVICES ROUTIERS - CLAUSES DE SAUVEGARDE -

Conformément au Plan de transport ..... accepte de :

1<sup>er</sup>- limiter à .....allers et retours, la desserte entre .....et ..... et à dévier la ligne libre..... entre et .....

2<sup>er</sup>- supprimer ses services libres :

a) sur les relations .....

b) sur les relations assurées dans l'avenir par les services de remplacement de trains définis par l'article 1<sup>er</sup>.

Article 9 -

RESPONSABILITE -

.....s'era seul responsable de toutes les conséquences pouvant résulter de l'inobservation des lois, décrets, arrêtés et règlements.

.....

.....fera son affaire personnelle de toutes les réclamations et actions qui pourraient être exercées par les voyageurs, expéditeurs, destinataires et généralement tous les tiers du fait ou à l'occasion de l'exécution du contrat de transport (pertes, avaries, retards, incendies, accidents, etc...).

En tant que de besoin .....garantira la S.N.C.F. si elle était recherchée directement.

.....devra signaler immédiatement à la S.N.C.F. (région d.....) les incidents qui auraient apporté une perturbation notable ou durable dans l'exécution des services ainsi que les accidents ayant entraîné des blessures au personnel, aux voyageurs et aux tiers circulant.

Article 10 -

CONTROLE D'EXPLOITATION -

L'exploitation des services faisant l'objet de la présente convention bénéficiera, le cas échéant, des dispositions de l'article 7 du décret du 31 août 1937. En cas de contestation sur le montant du déficit mis à la charge du chemin de fer, le litige sera soumis à l'arbitrage de M. le Ministre des Travaux Publics qui statuera après avis du Conseil Supérieur des transports.

Les horaires et les roulements de voitures, comportant indication de leur type et de leur capacité ainsi que les roulements de conducteurs, seront établis en accord avec la S.N.C.F. (Région ..... ) et ne pourront être modifiés qu'avec ce même accord.

Pendant la première année d'exploitation ..... s'engage à fournir à la S.N.C.F. (Région de.....) dans les vingt jours qui suivent chaque période d'exploitation de trois mois, un relevé des recettes et des dépenses de chaque ligne des services faisant l'objet de la présente convention (Voir Annexe A).

Si à l'examen d'un de ces relevés, il était constaté que la recette kilométrique d'une ligne est inférieure de .....% à la dépense kilométrique, il devrait être effectué, dans le délai d'un mois, d'accord avec la S.N.C.F., tous les aménagements des conditions techniques et commerciales du service propres à lui permettre de couvrir ses frais.

.....

A l'expiration de la première année un accord fixera les conditions financières applicables pour les années suivantes.

.....reconnait à la S.N.C.F. la faculté d'exercer à toute époque de façon détaillée, tous les contrôles qu'elle jugera nécessaire relatifs à l'exécution du service, aux recettes et aux dépenses.

Article 11 -

DISPOSITIONS PARTICULIERES -

.....  
.....  
.....  
.....

Article 12 -

UTILISATION DES GARES ET DE LEURS DEPENDANCES

La S.N.C.F. règlera directement, le cas échéant avec ..... par un accord spécial, les conditions d'utilisation par ses services des cours des gares, salles d'attente, abris, etc.....et le règlement des dépenses ainsi que des divers travaux, prestations et fournitures qui, éventuellement, seront la conséquence de cette utilisation.

Article 13 -

DUREE DE L'ENGAGEMENT -

La présente convention prendra fin le 31 décembre 1947.

Au cas où ..... désirerait céder ou sous-traiter tout ou partie des services faisant l'objet de la présente convention, il devra obtenir l'autorisation préalable de la S.N.C.F.

Article 14 -

CONTESTATIONS -

Toute contestation qui pourrait survenir au sujet de l'exécution de la présente convention sera déférée au Tribunal de Commerce de la Seine.

En conséquence, les parties font élection de

.....

domicile avec dispense de tout délai à raison des distances, savoir :

la S.N.C.F., 88 rue Saint-Lazare à PARIS

et .....comme il est d'ailleurs prévu au Cahier des Charges.

Les frais de timbre, et le cas échéant, les frais d'enregistrement de la présente convention et de toutes ses annexes, seront à la charge de l'entrepreneur.

Article 15 -

La présente ne sera valable qu'après son approbation par M. le Ministre des Travaux Publics.

Fait en double.



e) Amortissement (y compris intérêts du capital investi)  
Prix forfaitaire de :

- ..... Km pour un car de ..... places assises
- ..... Km pour un car de ..... places assises
- ..... Km pour un car de ..... places assises

.....

ce prix variant suivant la moyenne des prix des catalogues Citroën et Renault.

f) Aucun des prix ci-dessus ne comprend de frais généraux. L'ensemble de ceux-ci sera couvert par une somme forfaitaire de ..... par kilomètre, variant suivant le salaire mensuel moyen dans le trimestre des comptes d'après le contrat collectif (donner les références utiles).

B - Prix de revient de base -

Pour éviter toute difficulté dans l'interprétation des clauses ci-dessus, il est précisé que l'application de ces règles de calcul donne les résultats suivants à partir des prix en vigueur à la date du .....

Pour un car de :

	..... pl.	.....pl.	.....pl.	..... pl.:
a) personnel roulant .....	:	:	:	:
b) carburant .....	:	:	:	:
c) pneumatiques .....	:	:	:	:
d) réparations .....	:	:	:	:
e) amortissement .....	:	:	:	:
f) frais généraux .....	:	:	:	:

C - Distances parcourues et calcul des dépenses

L'état trimestriel indiquera les distances parcourues par chaque type de voitures sur chaque ligne.

Les Km. parcourus en service régulier seront calculés d'après le roulement des voitures et décomptés aux taux fixés ci-dessus.

Les Km. parcourus par les circulations supplémentaires feront l'objet d'un état spécial par ligne les justifiant en détail (les haut-le-pied éventuels feront l'objet de justifications spéciales). En outre, aucun parcours haut-le-pied ou en charge extérieur à la ligne ne sera jamais pris en compte. Le décompte de ces Km. supplémentaires aux taux ci-dessus fixés fera l'objet d'un examen spécial. La S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte, ceux pour lesquels l'Entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

RECETTES -

L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

Billets  
Bagages et chiens  
Colis express  
Journaux  
Transports n'empruntant pas le Chemin de fer  
Dépêches postales.

A N N E X E A'DEPENSES - Relevé trimestriel des dépenses et des recettes par ligne

La dépense kilométrique est fixée à :

..... Km pour un car de ..... places assises  
 ..... Km pour un car de ..... places assises  
 ..... Km pour un car de ..... places assises

Ces prix pourront néanmoins être modifiés en cas de variation de plus ..... % en plus ou en moins de leurs éléments constitutifs.

L'état trimestriel des dépenses indiquera le nombre de kilomètres par type de voitures, effectués en faisant la discrimination entre :

- 1°- les kilomètres réguliers,
- 2°- les kilomètres de voitures de doublage et de voyages supplémentaires,
- 3°- les kilomètres de voitures de réserve (dépannage),
- 4°- les kilomètres de voitures haut le pied.

Les kilomètres visés en 2, 3 et 4, devront être justifiés pour chacun des voyages intéressés.

Pour calculer les dépenses totales, on décomposera les Km réguliers aux taux fixés ci-dessus.

Le règlement des Km visés en 2, 3, et 4 ci-dessus, à ces mêmes taux, fera l'objet d'un examen spécial : la S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte, ceux pour lesquels l'Entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

En outre, l'état trimestriel donnera la décomposition des dépenses en :

- a) - dépenses en carburant
- b) - dépenses en pneumatique

- c) - dépenses de réparation et d'entretien
- d) - dépenses diverses, amortissement, frais généraux, etc.....
- e) - impôt
- f) - assurances.

RECEPES -

L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

- Billets
- Bagages et chiens
- Colis express
- Journaux
- Transports n'empruntant pas le Chemin de fer
- Dépêches postales.

Département d.....

---

Etablissement d'un service public de transports automobiles de voyageurs entre

---

CAHIER DES CHARGES TYPE

-

Titre 1

Clauses particulières

-

Article 1er

-

Objet de l'entreprise -

Le Service de transports automobiles qui fait l'objet du présent cahier des charges comprend la ligne définie ci-après :

origine	Terminus	Voies publiques empruntées	Localités desservies. Points d'arrêts obligatoires hors des localités (1)	Catégorie de trafic (2)

(1) minimum non limitatif en ce qui concerne les points d'arrêts hors des localités

(2) Voyageurs, Voyageurs et bagages, éventuellement, messageries transportées sur les galeries.

Article 2

---

Matériel -

Le matériel utilisé devra répondre aux conditions stipulées dans l'arrêté préfectoral en date du 10 février 1936, pris en application de la circulaire adressée aux Préfets le 3 janvier 1936 par M.M. les Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics.

Article 3

---

Définition et exécution du service.-

Le nombre des voyages qui devront normalement être faits au cours de chaque semaine est fixé ainsi qu'il suit pour les diverses périodes de l'année (1) :

Périodes annuelles	Désignation de la ligne	Jours de service par semaine	Nombre de voyages	
			aller	retour

NOTA : Le nombre de voyages indiqué ci-dessus est un minimum pour les services qui ne sont pas en concurrence avec un autre service ferroviaire ou routier sur la même relation.

(1) exemple :

Périodes annuelles	Désignation de la ligne	Jours de service par semaine	Nombre de voyages	
			aller	retour
1 <sup>er</sup> octobre au 31 mars	A... à B....	Mardi, jeudi, samedi, dimanches et fêtes	6	6
1 <sup>er</sup> avril au 30 sept.;	A... à B....	Tous les jours	10	10

Chacun des voyages indiqué au tableau ci-dessus peut être doublé, en cas d'affluence, par le nombre de véhicules nécessaires, à la condition que ceux-ci suivent la voiture régulière à moins de cinq minutes, sauf cas de force majeure.

L'exécution du service sera assuré compte tenu des articles 19, 27 et 29 du décret du ..... et, éventuellement, des accords intervenus en application de ces mêmes articles.

#### Article 4

---

##### Tarifs.-

Les prix (2) applicables sont les suivants :

Voyageurs:.....

Bagages: .....

---

Les enfants au-dessous de cinq ans ne paieront rien à condition d'être tenus sur les genoux. Au-dessus de cinq ans, les enfants paieront place entière.

Les petits colis à main qui peuvent trouver place dans les filets seront admis en franchise.

Les présents tarifs ne pourront être modifiés que dans les conditions stipulées à l'article 24 du décret du .....

.....

---

(2) Plein tarif et s'il y a lieu, tarification spéciale prévue à l'article 19 du décret du .....

Article 5

---

Contrôle et surveillance -

L'Entreprise sera soumise au contrôle et à la surveillance du Service des Ponts et Chaussées.

Article 6

---

Comptabilité.-

L'entrepreneur devra tenir, pour ceux de ses services bénéficiant d'une participation financière de l'Etat, du Département, des Communes ou des Chemins de fer, une comptabilité qui devra être communiquée aux fonctionnaires du Contrôle toutes les fois qu'ils en feront la demande, ainsi que toutes pièces justificatives à l'appui.

Ne pourront prétendre ultérieurement à une subvention par application de l'article 7 du décret-loi du 31 août 1937, que les entreprises qui, dès la délivrance de l'autorisation, se seront soumises aux obligations du présent article.

Article 7

---

Election de domicile.-

L'Entrepreneur devra faire élection de domicile à ..... Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée

sera valable, lorsqu'elle sera faite au Secrétariat de la  
Mairie de.....

Titre II

Dispositions Générales

Indépendamment des dispositions législatives et régle-  
mentaires auxquelles sont tenues toutes les entreprises de  
transport par route et en outre des clauses particulières  
définies au titre I ci-dessus, l'entrepreneur sera soumis  
en particulier, aux clauses stipulées dans les articles  
n<sup>os</sup> 24 à 37 inclus du décret du ..... reproduites  
in extenso ci-après.

.....

Fait en double exemplaire

à..... le.....

Lu et approuvé,

L'entrepreneur

Lu et approuvé

Le Ministre des Travaux Publics

ou le Préfet d.....

QUESTION V - Conventions à passer avec des entrepreneurs routiers pour l'exécution des services de remplacement des trains.

Le Comité prend acte de la désignation de M. TOUTEE pour rapporter cette question devant le Conseil d'Administration.

Sténos revue et corrigée -

M. LE PRESIDENT. - M. TOUTEE a bien voulu se charger de rapporter cette affaire devant le Conseil.

M. LE BESNERAIS. - J'attire l'attention du Comité sur les conclusions de la note qui a été distribuée et aux termes de laquelle il serait demandé au Conseil d'Administration :

- d'une part, d'approuver le projet de convention-type que nous lui soumettons et qui est analogue, sous réserve de quelques aménagements, aux conventions provisoires passées entre la Société Nationale et les entrepreneurs des services routiers de remplacement désignés dans les plans de transport de la Mayenne et du Calvados, conventions en vigueur depuis le 1er mars 1938 ;

- d'autre part, de me déléguer pouvoirs pour l'approbation de toutes les conventions, fort nombreuses, que nous aurons à passer, quand elles resteront dans le cadre de la Convention-type.

Si, quant au fond, le texte de la convention appelle des observations de la part du Comité, je serais heureux de les connaître, de telle manière que je puisse en faire part à M. TOUTEE. Celui-ci pourrait en tenir compte et nous aboutirions ainsi le 6 avril.

M. ARON. - Il ne serait pas sans intérêt, me semble-t-il, de prendre connaissance des circulaires du Ministre des Travaux Publics au sujet précisément de cette question des contrats à passer pour les services de substitution et notamment en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local.

Je me borne à remarquer, pour le moment, - puisque la question doit être examinée par un rapporteur - que la note qui a été distribuée parle de subvention de la Société Nationale, mais non de la contrepartie normale que constituerait un partage éventuel des bénéfices.

M. GRIMPERT. - M. LE BESNERAIS demande à pouvoir signer les conventions, même quand elles comporteront des subventions aux services routiers.

Ce serait là, à mon avis, une délégation extrêmement large, qui, sauf erreur de ma part, aurait pour conséquence pratique de priver désormais le Comité et le Conseil de tout examen de ces affaires, alors que, du fait des subventions, elles peuvent être la source de dépenses très élevées.

M. LE BESNERAIS. - La note, en ce qui concerne cette question des subventions, indique, in fine, que je soumettrai ultérieurement à approbation le cadre des principes d'application de l'art. 7 du décret du 31 août 1937. Le Conseil et le Comité auront ainsi à fixer les limites de subvention maxima par km-voiture en deçà desquelles je pourrai traiter directement.

Pour le moment, rien n'a à être fait à ce sujet, car il n'y aura de subvention qu'après un an de fonctionnement et selon les résultats obtenus. Avant l'expiration de cette première année, je reviendrai devant le Comité et le Conseil et leur exposerai les conditions dans lesquelles la situation se présentera en fait. Je leur soumettrai un cadre et leur demanderai pouvoir de traiter dans les limites de ce cadre et sans que je puisse dépasser tel chiffre de subvention par km-voiture.

Il y aura des milliers de conventions à signer et il convient de ne pas oublier le caractère particulier de ces affaires, dans lesquelles nous ne choisissons pas l'entrepreneur.

M. ARON. - L'art. 7 du décret dit que "la subvention peut comprendre, le cas échéant, la couverture de tout ou partie du déficit de la première année". Par conséquent, dès l'origine, nous sommes sous le régime de la subvention. Il convient dès lors de regarder de très près le contrat-type à conclure avec les entrepreneurs.

M. MARLIO. - Comme l'a indiqué M. LE BESNERAIS, il s'agit là d'affaires d'un caractère très spécial. Nous n'avons pas le choix de l'entrepreneur et nous pouvons être tenus d'une part du déficit.

Il y aura évidemment à étudier, non seulement une procédure, mais une jurisprudence. Car le décret ne dit pas que nous devons payer mais seulement que nous pouvons payer.

M. LE BESNERAIS. - C'est le Ministre qui arbitrera en cas de conflit.

M. GRISPRET. - ~~XXXXXXXX~~ Ne devrions-nous pas, dans les conventions, prévoir une possibilité de résiliation ?

M. LE BESNERAIS. - J'ai précisément l'intention de proposer à M. TOUYER d'ajouter quelque chose à ce sujet dans le projet de convention. Le Ministre peut retirer l'autorisation à l'entrepreneur et il convient que, en cas de retrait, la résiliation soit de droit : il vaut mieux le préciser, bien que cela aille probablement de soi.

Mais, en dehors de ce cas, il ne paraît pas que nous puissions avoir de faculté de résiliation, dès lors que c'est le Ministre qui décide que telle ligne de chemin de fer est supprimée et que tel entrepreneur routier vient à la place.

M. MARLIO. - J'insiste sur cette idée que le décret ne nous oblige pas à couvrir la totalité du déficit. Il faut réfléchir à ce que nous allons faire. Quelles bases pourrions-nous fixer ?

M. LE BESNERAIS. - La question se trouve déjà amorcée en ce qui concerne les contrats passés avec les entrepreneurs de la Mayenne et du Calvados et entrés en application le 1er mars.

Nous examinons la question de savoir si l'entrepreneur a le droit de faire ou non, à certaines époques ou certains jours, des billets à prix réduit : il nous le demande en nous disant que cela lui amènerait du trafic supplémentaire et que nous y gagnerions. Nous avons répondu que nous ne pouvions y avoir d'objection à condition que les diminutions ne soient pas trop fortes. Les pourparlers avancent et nous espérons que, en échange

de notre autorisation, il pourra reconnaître que les lignes qui lui ont été confiées peuvent être exploitées à ses risques et périls. C'est là toujours le but vers lequel nous tendons.

M. MARLIO.— Ce que je demande, en fin de compte, c'est que nous n'acceptons pas la couverture intégrale et inconditionnelle des déficits.

M. ARON.— Un autre écueil est également à éviter. Il ne faut pas que la Société Nationale couvre les déficits quand il y en aura et qu'ensuite l'entrepreneur exploite à ses risques et périls quand il y aura des bénéfices. Le principe doit toujours être que celui qui couvre les déficits pendant une période à xxx droit à une récupération s'il y a des bénéfices ensuite.

M. GOY.— C'est la politique que pratiquait le P.L.M. pour les autocars. Nous donnions une subvention, mais quand les bénéfices dépassaient un certain chiffre, il y avait ristourne à notre profit.

M. LE BESNERAIS.— La question est ici très délicate. D'abord, nous sommes tenus par les termes du décret-loi du 31 août 1937. D'autre part, nous pouvons nous trouver en présence d'un entrepreneur qui était autrefois sur une ligne à gros bénéfice et que le Ministre charge maintenant d'une ligne où il ne fait que de petits bénéfices ; si nous soutenons la théorie que vient d'indiquer M. ARON, nous risquons que l'entrepreneur nous demande de participer à ses pertes de bénéfice.

M. MARLIO.— Le mieux serait que la Direction Générale commence par les cas les plus faciles, de façon à pouvoir mettre les entrepreneurs éventuels en présence d'un certain nombre de précédents et dire : voilà des entrepreneurs à qui nous donnons 25 % et non pas 100 % du déficit.

M. LE PRESIDENT.— En ce qui concerne l'approbation de ces conventions, M. LE BESNERAIS rendrait compte au Comité de Direction.





La question de pure de service  
si l'affaire se doit par nous devant  
le conseil.

Si elle doit y venir, le  
Président désigne le Tontea comme  
le maître.

Il est présent à ce service, avec  
tous les autres membres. Il accepte,  
mais il a constaté par la suite  
du 27 avril.

26. 3. 58

~~A Tontea~~

Blanc



à les signer lorsqu'elles seront conformes au type que vous aurez approuvé.

M. LE PRESIDENT - Ne faut-il pas toujours deux signatures aux termes des Statuts ?

M. FILIPPI - Les statuts réservent la possibilité pour le Comité de Direction de décider des délégations de signature.

M. LE PRESIDENT - D'accord. C'est d'ailleurs une question de détail. Mais il faudra soumettre au Conseil d'Administration le document-type définitif.

.....

Mars 1938

COMITÉ DE DIRECTION  
du..... 3 0 MARS 1938. 193  
(Question N° )

## NOTE pour le COMITE

-----

La mise en vigueur des plans de coordination des transports de voyageurs conduit la Société Nationale à passer des conventions avec de nombreux entrepreneurs routiers pour l'exécution des services de remplacement des trains.

Deux cas doivent être envisagés :

- celui du remplacement aux risques et périls de l'entrepreneur, avec éventuellement subvention en cas de déficit, conformément aux dispositions de l'article 7 du décret du 31 Août 1937;

- celui du remplacement des trains dans les conditions fixées au 2° de l'article 17 du décret du 25 Février 1938.

La présente note ne vise qu'à régler le cas des services de la première catégorie.

La passation de ces Conventions demande que l'on règle leur forme et les conditions de leur approbation.

1°- Forme des Conventions passées avec les Entrepreneurs des Services de remplacement des trains.

La forme de la Convention-type ci-annexée (pièce A) que nous présentons à l'approbation du Comité de Direction est analogue à celle des Conventions provisoires passées entre la

.....

Société Nationale et les Entrepreneurs des Services routiers de remplacement désignés dans les plans de transports de la Mayenne et du Calvados, en application depuis le 1<sup>er</sup> Mars 1938.

Ces Conventions provisoires, qui ont été soumises au Comité de Direction le 15 Février, ont été approuvées par M. le Ministre des Travaux Publics les 24 et 26 Février 1938.

La Convention-type ci-annexée comporte vis-à-vis d'elles les différences suivantes :

a) un article a été ajouté (article 4) qui prévoit que l'Entrepreneur s'engage à respecter les clauses des contrats collectifs intervenus dans la profession;

b) l'ancien article 6 (nouvel article 7) a été modifié pour tenir compte de la délivrance par le Chemin de fer de coupons de correspondance par route et des enregistrements des bagages;

c) l'ancien article 8 (nouvel article 9) a été complété : l'Entrepreneur devra signaler à la S.N.C.F. les incidents susceptibles d'apporter des perturbations dans l'exécution du service, et les accidents;

d) l'ancien article 9 (nouvel article 10) a été complété d'une part par la clause prévue à l'article 18 du décret du 25 Février 1938 (arbitrage du Ministre des Travaux Publics en cas de contestation sur le montant du déficit mis à la charge du Chemin de fer), d'autre part par une disposition précisant que la S.N.C.F. peut exercer à toute époque tous les contrôles

.....

qu'elle jugera nécessaires.

- e) deux articles ont été ajoutés (articles 11 et 12) : l'un vise les dispositions spéciales propres aux services intéressés par la Convention et qui seront à fixer dans chaque cas; l'autre vise l'utilisation des gares et de leurs dépendances;
- f) l'article visant la durée de l'engagement a été complété par une clause relative/aux cessions et (nouvel article 13);
- g) un article a été ajouté (article 14) qui vise le règlement des contestations.

La Convention doit indiquer la consistance du Service, et définir les conditions dans lesquelles l'Entrepreneur pourra faire appel à la Société Nationale au cas où il pourrait revendiquer l'application de l'article 7 du décret du 31 Août 1937.

Toutes les questions concernant les itinéraires, la fréquence et le prix sont déjà incluses dans le Cahier des Charges (pièce B ci-annexée) dont le type a été fixé par le décret du 25 Février 1938 : la Convention se réfère donc à ce dernier pour ces questions.

De nombreuses autres questions (transports de colis, billets combinés, utilisation des gares et de leurs dépendances etc...) sont à traiter par cas d'espèce : la Convention prévoit donc des lettres d'accord ou des traités séparés, qui précisent ces points particuliers.

En ce qui concerne les Conditions financières

.....

proprement dites et pour éviter toute difficulté dans l'appréciation des dépenses, une annexe à la Convention-type précise les conditions dans lesquelles ces dépenses seront calculées.

Nous avons prévu deux modèles d'annexes.

L'annexe A (très complète) qui ne diffère du texte des annexes aux Conventions provisoires passées avec les Entrepreneurs des services de remplacement de la Mayenne et du Calvados que par quelques additions suggérées par l'expérience est à utiliser pour les entreprises importantes qui disposent de bureaux capables de déterminer les prix de revient d'une façon détaillée : elle permet un certain contrôle, à priori, des dépenses. L'annexe A', plus simple, convient aux entreprises de faible importance. Nous avons cherché dans ce dernier cas à éviter toute surprise au moment des règlements trimestriels et à avoir des renseignements suffisants pour nous permettre de vérifier que le calcul des dépenses était fait d'une façon raisonnable.

Les deux modèles d'annexe prévoient un examen spécial pour le règlement des kilomètres-cars supplémentaires aux taux fixés pour les kilomètres-cars réguliers.

En fait ces deux modèles d'annexes correspondent à deux cas extrêmes. En pratique, dans de nombreux cas, le texte de l'annexe sera intermédiaire entre celui des deux annexes type.

Tous les 3 mois, les Régions feront le bilan des services de remplacement; le cas échéant, chaque Région demandera les modifications d'aménagement des services, qui

permettraient de réduire le déficit s'il en existait un. Ces arrangements une fois faits, la Région fera des propositions relatives au jeu de l'article 7, si la situation l'exige.

Au bout d'un an, la Région qui disposera alors des précisions qui lui manquaient au début de l'exploitation du service, établira avec les transporteurs routiers les bases de l'accord financier, qui après approbation par la S.N.C.F. et le Ministre se substituera à partir de ce moment au régime provisoire de la première année. Toutefois, il sera sans doute nécessaire d'admettre une procédure de révision à des échéances plus ou moins éloignées, tant qu'on ne sera pas entré dans une période de stabilité des prix.

## 2°- Approbation des conventions par la Société Nationale

Ces Conventions vont être fort nombreuses. Il y en aura généralement plusieurs dans chaque département. Leur approbation devra, le plus souvent, intervenir très rapidement puisque l'on est désireux de hâter la mise en vigueur des plans de coordination. Il y a donc intérêt à alléger le plus possible la procédure d'approbation.

Lorsque l'Entrepreneur accepte d'exploiter le service de remplacement à ses risques et périls, il ne semble pas nécessaire de soumettre la Convention à l'approbation du Comité de Direction. Il ne peut pas en être de même dans les cas où les Conventions prévoient l'exploitation du service avec la garantie de l'article 7, mais il est très difficile de fixer, avant la mise en vigueur du service, l'importance de

la subvention qu'il faudra allouer. Nous ne connaissons pas, en effet, d'une manière suffisamment approchée, les recettes et les dépenses futures du service routier. Les seules recettes connues sont celles du Chemin de fer et la modification des tarifs et des habitudes du public est trop profonde pour que l'on puisse faire une estimation valable de la recette du service routier à partir de la recette du service ferroviaire.

Quant aux dépenses, il est possible de les évaluer d'une manière assez précise sur la base du nombre de kilomètres-car envisagés; mais il est difficile d'assurer que ce nombre ne sera pas dépassé et qu'il ne sera pas nécessaire de faire intervenir en cours d'exploitation des changements au programme initial, qui risqueront de bouleverser les prévisions de dépenses.

Dans ces conditions, les évaluations du déficit qu'il serait possible d'introduire dans le dossier d'approbation de la Convention n'auraient qu'une valeur extrêmement faible. Il paraît donc difficile d'établir une règle obligeant à soumettre les Conventions soit à l'approbation de M. le Directeur Général, soit à celle du Comité de Direction, suivant que la subvention annuelle estimée serait inférieure ou supérieure à telle somme fixée d'avance; l'incertitude sur l'importance réelle de la subvention enlèverait toute valeur pratique à cette règle.

7

Nous demandons donc que le Comité de Direction nous délègue ses pouvoirs pour l'approbation de toutes les Conventions passées avec des Entrepreneurs, dans le cadre de la Convention-type, pour l'exécution de services de remplacement de trains.

Nous lui soumettrons ultérieurement le cadre des principes d'application de l'article 7 du décret du 31 Août pour nous permettre de passer ensuite avec les intéressés les accords nécessaires dans la limite d'une subvention maxima par kilomètre-voiture.

C O N V E N T I O N

POUR LE REMPLACEMENT DU SERVICE VOYAGEURS,  
BAGAGES, COLIS EXPRESS ET JOURNAUX SUR CERTAINES LIGNES  
DE CHEMINS DE FER DANS LES DEPARTEMENTS d.....

Entre la S.N.C.F.

Et 1..... rue .....  
à ..... représentée par .....

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>

SERVICES ROUTIERS DE REMPLACEMENT -

L ....., s'engage à exécuter des services de transport régulier par autobus des voyageurs, bagages, colis express et journaux, en remplacement du chemin de fer, sur les relations :

- .....
- .....
- .....

dans les conditions suivantes :

Article 2 -

MISE EN SERVICE, ITINERAIRE -

Les Services routiers seront mis en exploitation à la date de suspension du service ferroviaire fixée par le Ministre des Travaux Publics et sur notification par les Préfets des arrêtés d'autorisation pris en application de l'article 23 du décret du 25 février 1938.

.....

Les itinéraires et la fréquence des services sont définis par l'article 1er du Cahier des Charges. Cette fréquence pourra faire l'objet d'un examen suivant les résultats du trafic, après trois mois d'exploitation continue.

Article 3 -

MATERIEL -

Les voitures utilisées porteront des inscriptions ou panneaux mobiles, indiquant les principales localités desservies, ainsi que l'inscription "correspondance de la S.N.C.F."

Article 4 -

PERSONNEL -

..... s'engage à respecter les clauses des contrats collectifs intervenus dans la profession.

Article 5 -

TARIFS -

a) Voyageurs - Les tarifs de transport des voyageurs sont fixés par l'article 4 du Cahier des Charges.

Ces tarifs pourront être révisés dans les conditions fixées par l'article 24 du décret du 25 février 1938.

Toute perception donnera lieu à la remise aux voyageurs d'un billet ou reçu portant la date de la délivrance ou un numéro d'ordre ainsi que le prix perçu et toutes indications permettant de constater le trajet auquel il donne droit.

b) Chiens et bagages - Le tarif de transport des chiens et des bagages est fixé par l'article 4 du Cahier des Charges. Il est révisable dans les mêmes conditions que le tarif de transport des voyageurs.

c) Journaux et Colis Express - Le transport des journaux et des colis express en liaison avec le chemin de fer sera assuré aux conditions des tarifs homologués du chemin de fer et conformément aux clauses fixées par un traité passé entre la S.N.C.F. et .....

d) Autres colis - La S.N.C.F. pourra confier à ..... dans des conditions à fixer en accord avec lui, le transport d'autres catégories de colis, à destination ou en provenance du chemin de fer.

.....

Article 6 -

SURTAXES LOCALES TEMPORAIRES -

.....percevra, pour le compte du chemin de fer, les surtaxes indiquées au présent article et en versera le montant chaque mois aux gares désignées.

Article 7 -

RELATIONS DIRECTES ENTRE LE CHEMIN DE FER ET LES SERVICES ROUTIERS -

Le chemin de fer pourra délivrer dans certaines gares conjointement avec des billets de chemin de fer, des coupons de correspondance par route pour le compte de ..... et dans les conditions à fixer en accord avec .....

De son côté ..... s'engage à délivrer des billets de chemin de fer pour les destinations et dans les catégories déterminées en accord avec la S.N.C.F.

La S.N.C.F. et ..... fixeront d'un commun accord les conditions d'enregistrement et de remise des bagages.

Article 8 -

AMENAGEMENT ET SUPPRESSION DES SERVICES ROUTIERS - CLAUSES DE SAUVEGARDE -

Conformément au Plan de transport ..... accepte de :

1<sup>o</sup>- limiter à .....allers et retours, la desserte entre .....et ..... et à dévier la ligne libre..... entre et .....

2<sup>o</sup>- supprimer ses services libres :

a) sur les relations .....

b) sur les relations assurées dans l'avenir par les services de remplacement de trains définis par l'article 1<sup>er</sup>.

Article 9 -

RESPONSABILITE -

.....sera seul responsable de toutes les conséquences pouvant résulter de l'inobservation des lois, décrets, arrêtés et règlements.

.....

.....fera son affaire personnelle de toutes les réclamations et actions qui pourraient être exercées par les voyageurs, expéditeurs, destinataires et généralement tous les tiers du fait ou à l'occasion de l'exécution du contrat de transport (pertes, avaries, retards, incendies, accidents, etc...).

En tant que de besoin .....garantira la S.N.C.F. si elle était recherchée directement.

.....devra signaler immédiatement à la S.N.C.F. (région d.....) les incidents qui auraient apporté une perturbation notable ou durable dans l'exécution des services ainsi que les accidents ayant entraîné des blessures au personnel, aux voyageurs et aux tiers circulant.

Article 10 -

CONTROLE D'EXPLOITATION -

L'exploitation des services faisant l'objet de la présente convention bénéficiera, le cas échéant, des dispositions de l'article 7 du décret du 31 août 1937. En cas de contestation sur le montant du déficit mis à la charge du chemin de fer, le litige sera soumis à l'arbitrage de M. le Ministre des Travaux Publics qui statuera après avis du Conseil Supérieur des transports.

Les horaires et les roulements de voitures, comportant indication de leur type et de leur capacité ainsi que les roulements de conducteurs, seront établis en accord avec la S.N.C.F. (Région ..... ) et ne pourront être modifiés qu'avec ce même accord.

Pendant la première année d'exploitation ..... s'engage à fournir à la S.N.C.F. (Région de.....) dans les vingt jours qui suivent chaque période d'exploitation de trois mois, un relevé des recettes et des dépenses de chaque ligne des services faisant l'objet de la présente convention (Voir Annexe A).

Si à l'examen d'un de ces relevés, il était constaté que la recette kilométrique d'une ligne est inférieure de .....% à la dépense kilométrique, il devrait être effectué, dans le délai d'un mois, d'accord avec la S.N.C.F., tous les aménagements des conditions techniques et commerciales du service propres à lui permettre de couvrir ses frais.

.....

A l'expiration de la première année un accord fixera les conditions financières applicables pour les années suivantes.

.....reconnait à la S.N.C.F. la faculté d'exercer à toute époque de façon détaillée, tous les contrôles qu'elle jugera nécessaire relatifs à l'exécution du service, aux recettes et aux dépenses.

Article 11 -

DISPOSITIONS PARTICULIERES -

.....  
.....  
.....  
.....

Article 12 -

UTILISATION DES GARES ET DE LEURS DEPENDANCES

La S.N.C.F. règlera directement, le cas échéant avec ..... par un accord spécial, les conditions d'utilisation par ses services des cours des gares, salles d'attente, abris, etc.....et le règlement des dépenses ainsi que des divers travaux, prestations et fournitures qui, éventuellement, seront la conséquence de cette utilisation.

Article 13 -

DUREE DE L'ENGAGEMENT -

La présente convention prendra fin le 31 décembre 1947.

Au cas où .....  
désirerait céder ou sous-traiter tout ou partie des services faisant l'objet de la présente convention, il devra obtenir l'autorisation préalable de la S.N.C.F.

Article 14 -

CONTESTATIONS -

Toute contestation qui pourrait survenir au sujet de l'exécution de la présente convention sera déférée au Tribunal de Commerce de la Seine.

En conséquence, les parties font élection de

.....

domicile avec dispense de tout délai à raison des distances, savoir :

la S.N.C.F., 88 rue Saint-Lazare à PARIS

et .....comme il est d'ailleurs prévu au Cahier des Charges.

Les frais de timbre, et le cas échéant, les frais d'enregistrement de la présente convention et de toutes ses annexes, seront à la charge de l'entrepreneur.

Article 15 -

La présente ne sera valable qu'après son approbation par M. le Ministre des Travaux Publics.

..... Fait en double .....



e) Amortissement (y compris intérêts du capital investi)  
Prix forfaitaire de :

- ..... Km pour un car de ..... places assises
- ..... Km pour un car de ..... places assises
- ..... Km pour un car de ..... places assises
- .....

ce prix variant suivant la moyenne des prix des catalogues Citroën et Renault.

f) Aucun des prix ci-dessus ne comprend de frais généraux. L'ensemble de ceux-ci sera couvert par une somme forfaitaire de ..... par kilomètre, variant suivant le salaire mensuel moyen dans le trimestre des comptables d'après le contrat collectif (donner les références utiles).

B - Prix de revient de base -

Pour éviter toute difficulté dans l'interprétation des clauses ci-dessus, il est précisé que l'application de ces règles de calcul donne les résultats suivants à partir des prix en vigueur à la date du .....

Pour un car de :

	..... pl.	.....pl.	.....pl.	..... pl.:
a) personnel roulant .....	:	:	:	:
b) carburant .....	:	:	:	:
c) pneumatiques .....	:	:	:	:
d) réparations .....	:	:	:	:
e) amortissement .....	:	:	:	:
f) frais généraux .....	:	:	:	:

C - Distances parcourues et calcul des dépenses

L'état trimestriel indiquera les distances parcourues par chaque type de voitures sur chaque ligne.

Les Km. parcourus en service régulier seront calculés d'après le roulement des voitures et décomptés aux taux fixés ci-dessus.

Les Km. parcourus par les circulations supplémentaires feront l'objet d'un état spécial par ligne les justifiant en détail (les haut-le-pied éventuels feront l'objet de justifications spéciales). En outre, aucun parcours haut-le-pied ou en charge extérieur à la ligne ne sera jamais pris en compte. Le décompte de ces Km. supplémentaires aux taux ci-dessus fixés fera l'objet d'un examen spécial. La S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte, ceux pour lesquels l'Entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

RECETTES -

L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

Billets  
Bagages et chiens  
Celis express  
Journaux  
Transports n'empruntant pas le Chemin de fer  
Dépêches postales.

A N N E X E A'DEPENSES - Relevé trimestriel des dépenses et des recettes par ligne

La dépense kilométrique est fixée à :

..... Km pour un car de ..... places assises  
 ..... Km pour un car de ..... places assises  
 ..... Km pour un car de ..... places assises

Ces prix pourront néanmoins être modifiés en cas de variation de plus ..... % en plus ou en moins de leurs éléments constitutifs.

L'état trimestriel des dépenses indiquera le nombre de kilomètres par type de voitures, effectués en faisant la discrimination entre :

- 1°- les kilomètres réguliers,
- 2°- les kilomètres de voitures de doublage et de voyages supplémentaires,
- 3°- les kilomètres de voitures de réserve (dépannage),
- 4°- les kilomètres de voitures haut le pied.

Les kilomètres visés en 2, 3 et 4, devront être justifiés pour chacun des voyages intéressés.

Pour calculer les dépenses totales, on décomptera les Km réguliers aux taux fixés ci-dessus.

Le règlement des Km visés en 2, 3, et 4 ci-dessus, à ces mêmes taux, fera l'objet d'un examen spécial : la S.N.C.F. se réserve le droit de ne pas faire entrer en ligne de compte, ceux pour lesquels l'Entrepreneur ne fournirait pas de justifications suffisantes.

En outre, l'état trimestriel donnera la décomposition des dépenses en :

- a) - dépenses en carburant
- b) - dépenses en pneumatique

.....

- c) - dépenses de réparation et d'entretien
- d) - dépenses diverses, amortissement, frais généraux, etc.....
- e) - impôt
- f) - assurances.

RECETTES -

L'état trimestriel les présentera en les décomposant suivant leur nature :

- Billets
- Bagages et chiens
- Colis express
- Journaux
- Transports n'empruntant pas le Chemin de fer
- Dépêches postales.

J.

Département d .....

-----  
Etablissement d'un service public de transports  
automobiles de voyageurs entre  
-----

CAHIER DES CHARGES TYPE  
-----

Titre 1

Clauses particulières  
-----

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

Objet de l'entreprise -

Le Service de transports automobiles qui fait  
l'objet du présent cahier des charges comprend la ligne  
définie ci-après :

Origine	Terminus	Voies pu- bliques em- pruntées	Localités desser- vies. Points d'ar- rêts obligatoires hors des locali- tés (1)	Catégorie de trafic (2)

! (1) minimum non limitatif en ce qui concerne les points d'arrêts hors  
! des localités  
! (2) Voyageurs,  
! Voyageurs et bagages,  
! éventuellement, messageries transportées sur les galeries.

Article 2

Matériel -

Le matériel utilisé devra répondre aux conditions stipulées dans l'arrêté préfectoral en date du 10 février 1936, pris en application de la circulaire adressée aux Préfets le 3 Janvier 1936 par MM. les Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics.

Article 3

Définition et exécution du service.-

Le nombre des voyages qui devront normalement être faits au cours de chaque semaine est fixé ainsi qu'il suit pour les diverses périodes de l'année (1) :

Périodes annuelles	Désignation de la ligne	Jours de service par semaine	Nombre de voyages	
			Aller	Retour

NOTA : Le nombre de voyages indiqué ci-dessus est un minimum pour les services qui ne sont pas en concurrence avec un autre service ferroviaire ou routier sur la même relation.

(1) exemple :

Périodes annuelles	Désignation de la ligne	Jours de service par semaine	Nombre de voyages	
			Aller	Retour
1 <sup>er</sup> Octobre au 31 Mars	A...à B.....	Mardi, Jeudi, Samedi Dimanche et fêtes	6	6
1 <sup>er</sup> Avril au 30 Septembre	A...à B.....	Tous les jours	10	10

Chacun des voyages indiqué au tableau ci-dessus peut être doublé, en cas d'affluence, par le nombre de véhicules nécessaires, à la condition que ceux-ci suivent la voiture régulière à moins de cinq minutes, sauf cas de force majeure.

L'exécution du service sera assuré compte tenu des articles 19, 27 et 29 du décret du ..... et, éventuellement, des accords intervenus en application de ces mêmes articles.

Article 4  
-----

Tarifs.-

Los prix <sup>(2)</sup> applicables sont les suivants :

Voyageurs : .....

Bagages : .....

.....

Les enfants au-dessous de cinq ans ne paieront rien à condition d'être tenus sur les genoux. Au dessus de cinq ans, les enfants paieront place entière.

Les petits colis à main qui peuvent trouver place dans les filets seront admis en franchise.

Les présents tarifs ne pourront être modifiés que dans les conditions stipulées à l'article 24 du décret du .....

.....

---

(2) Plein tarif et s'il y a lieu, tarification spéciale prévue à l'article 19 du décret du .....

Article 5  
-----

Contrôle et surveillance.-

L'entreprise sera soumise au contrôle et à la surveillance du Service des Ponts et Chaussées.

Article 6  
-----

Comptabilité.-

L'entrepreneur devra tenir, pour ceux de ses services bénéficiant d'une participation financière de l'Etat, du Département, des Communes ou des Chemins de fer, une comptabilité qui devra être communiquée aux fonctionnaires du Contrôle toutes les fois qu'ils en feront la demande, ainsi que toutes pièces justificatives à l'appui.

Ne pourront prétendre ultérieurement à une subvention par application de l'article 7 du décret-loi du 31 août 1937, que les entreprises qui, dès la délivrance de l'autorisation, se seront soumises aux obligations du présent article.

Article 7  
-----

Election de domicile.-

L'Entrepreneur devra faire élection de domicile à ..... Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée

sera valable, lorsqu'elle sera faite au Secrétariat de  
la Mairie de .....

TITRE II

Dispositions Générales

Indépendamment des dispositions législatives et  
réglementaires auxquelles sont tenues toutes les entre-  
prises de transport par route et en outre des clauses  
particulières définies au titre I ci-dessus, l'entre-  
preneur sera soumis en particulier, aux clauses stipu-  
lées dans les articles N<sup>CS</sup> 24 à 37 inclus du décret du  
..... reproduites in extenso ci-après.

.....

Fait en double exemplaire

à ..... le .....

Lu et approuvé,

L'entrepreneur

Lu et approuvé

Le Ministre des Travaux Publics

ou le Préfet d.....