

505LM247/9

5543

(1938-60, 47)

Exécution des 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
C.D.	4. 5.38	36	XI
C.D.	31.10.39	24	VII
C.A.	29.11.39	7	IIbis

Lignes fermées pendant la guerre

C.D.	9. 1.40	26	IV
C.A.	17. 1.40	13	IIbis

Etablissement d'un avenant type pour
la période 1. 1.46 - 31.12.47

C.A.	19. 3.47	20	IV 3°
C.A.	26. 3.47	16	IV

Convention pour l'exécution de services de remplacement

III

Etablissement d'un avenant type pour
la période l. 1.46 - 31.12.47

C.A. 19. 3.47	20	IV	3°
C.A. 26. 3.47	16	IV	.

QUESTION IV - Service Commercial

Avenant-type aux Conventions passées avec les entreprises des services de remplacement des trains.

p. 16

M. BOYAUX rappelle que le décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers fait obligation à la S.N.C.F. de subventionner, en cas de déficit, les entreprises chargées de l'exécution des services de remplacement des trains de voyageurs.

En conséquence, la S.N.C.F. a établi une convention-type, qui a servi de base à tous les contrats passés avec les entreprises routières, et dont une annexe définissait les règles à appliquer pour le calcul des subventions.

Ces règles, bien que modifiées à plusieurs reprises, ne se trouvent plus adaptées aux conditions économiques actuelles. Aussi est-il proposé de les réviser pour la période à courir du 1er janvier 1946 au 31 décembre 1947, date d'expiration des conventions.

La nouvelle annexe est établie sur les mêmes bases que celle d'avant-guerre, mais les différents postes de recettes et de dépenses ont été modifiés en fonction des conditions d'exploitation nouvelles et compte tenu de l'expérience.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT estime qu'il serait utile de reprendre, en liaison avec les Services du Contrôle des Transports Routiers au Ministère des Travaux Publics, les chiffres servant à la détermination des dépenses kilométriques, en ce qui concerne notamment les consommations de carburant qui sont basées sur l'utilisation d'un matériel ancien et paraissent, de ce chef, un peu trop élevées eu égard aux progrès techniques réalisés, tandis qu'à l'inverse, les amortissements font état des prix de remplacement actuels.

Par ailleurs, la nouvelle annexe doit demeurer en vigueur jusqu'au 31 décembre 1947, alors que la coordination va être abordée incessamment et la réglementation en vigueur modifiée. Les rapports de la S.N.C.F. avec les services de remplacement devront donc, eux aussi, être revus en conséquence.

M. LE PRESIDENT précise que le régime proposé n'a évidemment qu'un caractère provisoire.

.....

M. BOYAUX ajoute que la nouvelle annexe a donné lieu à de longues discussions avec la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers et représente l'extrême limite des concessions que la S.N.C.F. a pu obtenir sans provoquer une rupture des négociations. C'est évidemment contre son gré que la S.N.C.F. doit participer, sans contrepartie, à la couverture du déficit d'exploitation des services de remplacement et elle souhaite être relevée au plus tôt de cette sujétion. En tout état de cause, si M. le Commissaire du Gouvernement estime que des conditions plus avantageuses pourraient être obtenues des transporteurs routiers à la faveur d'une discussion sous l'égide de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, la S.N.C.F. est entièrement disposée à se prêter à cette procédure.

M. TOURNEMAINE déclare qu'un problème aussi important que celui de la coordination devrait être résolu le plus tôt possible et il estime qu'il appartient au Conseil de la S.N.C.F. de prendre formellement position contre l'attribution de subventions aux transporteurs routiers.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT rappelle que la révision de la législation sur la coordination était subordonnée à la réalisation de deux réformes concernant l'exploitation ferroviaire : l'organisation des transports de régime accéléré, d'une part, la refonte de la tarification, d'autre part. L'une et l'autre étant au point, il est possible d'envisager maintenant la reconstitution du Conseil Supérieur des Transports et d'élaborer de nouvelles mesures de coordination, génératrices d'économies.

M. LE PRESIDENT propose au Conseil d'approuver le projet d'avenant-type qui lui est soumis, sous réserve, le cas échéant, d'une mise au point ultérieure, dans le cadre d'un examen complémentaire que M. le Ministre des Travaux Publics jugerait opportun de provoquer sous l'égide de ses services.

Le Conseil approuve cette proposition.

NOTE

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet d'un avenant destiné à régler, pour la période du 1er Janvier 1946 au 31 Décembre 1947, les conditions d'application des Conventions passées entre la S.N.C.F. et les entrepreneurs routiers, pour le remplacement des trains de voyageurs.

L'article 18 de l'Annexe A au Décret-Loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers fait obligation à la S.N.C.F. de subventionner, en cas de déficit, les entrepreneurs chargés de l'exécution des services de remplacement de trains de voyageurs.

En conséquence, la S.N.C.F. a passé avant-guerre avec les entrepreneurs intéressés une Convention-type dont une Annexe définissait les règles à appliquer pour le calcul des subventions.

Ces règles qui ont été, à plusieurs reprises, modifiées, à titre provisoire, pour tenir compte de l'évolution de la situation des transports routiers, ne s'appliquent évidemment plus dans l'économie actuelle; et il a paru nécessaire de les remettre au point pour la période du 1er Janvier 1946 au 31 Décembre 1947, date prévue par la loi pour l'expiration des conventions.

La nouvelle Annexe est établie sur les mêmes bases que celle d'avant-guerre, les différents postes de recettes et de dépenses étant retouchés en fonction des conditions d'exploitation nouvelles et compte tenu de l'expérience.

Le texte de la nouvelle Annexe a donné lieu à de longues discussions avec les représentants de la Fédération Nationale des Transports Routiers avant d'être mis au point. La rédaction proposée a reçu finalement l'accord de cette Fédération.

*
* *
*

A titre de renseignements, la S.N.C.F. a versé aux entreprises

garanties environ 110 millions de 1938 à 1946. Il est difficile de faire des prévisions budgétaires pour la période d'application du nouvel avenant étant donné les fluctuations possibles des prix; il semble cependant que le montant des subventions ne dépassera pas 35 millions pour l'ensemble des 2 années 1946 et 1947.

*
* * *

Il est proposé à MM les Membres du Conseil d'Administration de vouloir bien approuver le texte de l'avenant-type et de l'Annexe proposés.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

MAROIS

M. Thuillier

Exemplaire pour
Messieurs les Membres du
CONSEIL D'ADMINISTRATION

..... ème AVENANT A LA CONVENTION DU
 POUR L'EXECUTION DU SERVICE DE REMPLACEMENT DE TRAINS
 SUR LA LIGNE DE A

ENTRE :

la S.N.C.F.

d'une part,

et

d'autre part,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 - Le présent Avenant a pour objet de régler les conditions financières applicables à partir du 1er janvier 1946 et jusqu'au 31 décembre 1947.

Article 2 - Les conditions financières applicables durant la période ainsi définie sont, d'un commun accord, fixées comme suit :

Au cours de ces 2 années s'engage à donner à la S.N.C.F. (Région), dans les 20 jours qui suivront chaque trimestre de calendrier, un relevé des recettes de chaque ligne des services faisant l'objet du présent Avenant.

Ces recettes seront calculées dans les conditions fixées à l'annexe E.

L'état trimestriel indiquera les distances parcourues dans les conditions fixées à l'annexe E.

Les dépenses seront calculées en partant de ces parcours dans les conditions fixées à l'annexe E.

La S.N.C.F. et l'entreprise se réservent le droit de proposer les modifications des conditions d'exploitation qui leur paraîtraient nécessaires pour améliorer le rendement des lignes.

Article 3 - Sur demande de l'entrepreneur, des acomptes pourront lui être versés par la S.N.C.F. dès que la comparaison entre les recettes et les dépenses figurant à l'état trimestriel aura pu être effectuée et, au plus tard, 30 jours après la remise du dit état et de la demande d'acompte.

/...

Le montant de ces acomptes sera égal, au maximum, à 90 % du déficit constaté pour le trimestre considéré.

Qu'il y ait ou non versement d'acomptes, les comptes seront apurés dans les 3 mois qui suivront la fin de chaque année de calendrier.

Dans le cas où, pour l'année considérée, les recettes seraient égales ou supérieures à l'évaluation des dépenses, l'entrepreneur devrait rembourser à la S.N.C.F. le montant des acomptes que celle-ci aurait pu lui verser.

Cette disposition ne fait pas obstacle à l'attribution des primes calculées comme il est dit au Titre II, Primes et Pénalités, de l'annexe E.

Article 4 - Les dispositions de la Convention, des avenants 1 à et de leurs annexes sont abrogées pour ce qu'elles ont de contraire aux dispositions du présent Avenant.

Article 5 - Les frais de timbre et, le cas échéant, les frais d'enregistrement du présent Avenant seront à la charge de l'entreprise.

Article 6 - Le présent Avenant ne sera valable qu'après son approbation par M. le Ministre des Travaux Publics.

Fait en triple à Paris, le

st

DÉPARTEMENT DE

LIGNE DE à

ANNEXE E

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

et

1 - PRIX DE REVIENT

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

a) Personnel roulant - Le taux du salaire de ce personnel sera ramené à une dépense kilométrique, compte tenu des roulements, en partant du salaire départemental calculé conformément aux arrêtés en vigueur, charges patronales et, éventuellement frais de déplacements compris.

Cette dépense variera comme le salaire maximum hebdomadaire correspondant à 48 h de travail à Paris d'un chauffeur de car voyageurs, 5ème catégorie, 1ère zone, fixé par les arrêtés ministériels en vigueur (charges sociales comprises).

b) Carburant - Les frais de lubrifiant, ramenés à une consommation de carburant donnant la même dépense, sont compris dans ce poste.

On admettra ainsi une consommation forfaitaire d'essence de :

(1).....	1	aux cent kilomètres pour un car de 1ère catégorie
.....	1	" " 2ème "
.....	1	" " 3ème "

Ces consommations forfaitaires seront multipliées par les coefficients d'équivalence suivants, en cas d'utilisation de carburants autres que l'essence :

.....

(1)	29 à 32 ¹	pour la 1ère catégorie
	34 à 38 ¹	" 2ème "
	38 à 50 ¹	" 3ème "

- (2) Bois
Charbon de bois
Gas oil

La dépense de base sera déterminée en partant du prix officiel de chacun de ces carburants au lieu d'utilisation et à la date du 1^{er} janvier 1946.

La dépense ainsi déterminée variera :

- Pour les carburants liquides, comme les prix officiels de ces derniers;
- Pour les carburants solides, comme les prix de gros au lieu d'utilisation.

c) Pneumatiques - Les prix seront déterminés en partant du tarif de détail Michelin pour les pneus des dimensions ci-après :

190 x 20	pour la 1 ^{ère} catégorie	
210 x 20	" 2 ^{ème}	"
270 x 20	" 3 ^{ème}	"

On admettra, pour ramener ces prix à une dépense kilométrique, qu'un train de 6 pneumatiques avec chambres est usé et sans valeur résiduelle après un parcours de 30.000 km.

Toutefois, compte tenu de l'emploi généralisé, au 1^{er} janvier 1946, de pneus à base de produits synthétiques, le parcours correspondant à l'usure totale du train de pneus sera provisoirement réduit à 15.000 kilomètres et les prix retenus pour servir de base au calcul seront ceux des pneumatiques "Synthétique total", carcasse rayonne, chambre comprise.

A partir du moment où les usines Michelin et Dunlop seront à même de fournir du caoutchouc naturel, les prix retenus seront ceux des enveloppes et chambres caoutchouc des mêmes dimensions et le parcours correspondant à l'usure totale du train de pneus sera fixé à 30.000 km, ainsi que prévu au 2^{ème} alinéa du présent paragraphe c.

....

-
- (2) Bois 3,5 à 5
Charbon de bois 1,8 à 2,4
Gas oil 0,8

Ces prix varieront comme les prix du tarif de détail Michelin pour les pneus des dimensions indiquées.

d) Réparation et entretien - Prix forfaitaires de

(1)..... F par kilomètre pour un car de 1ère catégorie
 " " 2ème "
 " " 3ème "

Ces prix varieront comme le salaire horaire maximum à Paris d'un ajusteur catégorie 3, 1er échelon, fixé par les arrêtés Ministériels en vigueur (charges sociales comprises).

e) Amortissement

1°) Pour le matériel neuf, mis en service au plus tôt le 1er juillet 1945, le taux d'amortissement kilométrique sera égal au $\frac{1}{200.000}$ du prix de vente des voitures sans pneus, au 1er janvier 1946, d'après le catalogue de la marque utilisée.

Les taux d'amortissement varieront comme les prix de ce même catalogue pour chaque type de véhicule utilisé.

2°) Pour le matériel ancien mis en service avant le 1er juillet 1945, on recherchera dans le catalogue de la marque :

- le prix de vente P 1, à sa sortie de l'usine, de l'autobus considéré
- le prix de vente P 2, à la même date et à la sortie de l'usine du chassis d'un tonnage correspondant
- on déterminera ensuite, à l'aide du tarif de "l'Argus", la valeur d'occasion P 3, au 1er janvier 1946, de ce même chassis.

...

(1)	1ère catégorie de	3 f 50 à 4.00
	2ème " "	4 f 50 à 6.00
	3ème " "	5 f 00 à 7.00

La valeur de remplacement V de l'autobus considéré sera ensuite établie à l'aide de la formule

$$V = P_1 \times \frac{P_3}{P_2}$$

Le taux kilométrique d'amortissement sera égal à $\frac{V}{150.000}$.

Il variera comme le prix du matériel d'occasion publié par "l'Argus" pour les chassis de la marque et du tonnage retenus pour la détermination de V.

f) Frais généraux -

Ils sont fixés forfaitairement à f par semaine et par véhicule en service.

Cette somme sera ramenée à un taux kilométrique en la divisant par le kilométrage hebdomadaire moyen parcouru durant le trimestre considéré.

La dépense variera comme le salaire hebdomadaire maximum d'un chauffeur de car voyageurs, 5ème catégorie, 1ère zone, fixé par les arrêtés ministériels en vigueur (charges sociales comprises).

En aucun cas, ces frais hebdomadaires ne pourront être supérieurs,

- pour le matériel neuf à 4,5 fois la valeur du salaire hebdomadaire d'un chauffeur de car voyageurs 5ème catégorie, 1ère zone, fixé par les arrêtés ministériels en vigueur (charges sociales comprises),

- pour le matériel ancien à 3 fois le salaire hebdomadaire d'un chauffeur de car voyageurs, 5ème catégorie, 1ère zone, déterminé comme ci-dessus.

Compte tenu de la valeur de ces éléments à la date du 1er janvier 1946, les prix de revient kilométriques du service, tels qu'ils ont été désignés ci-dessus, sont fixés comme suit au 1er janvier 1946 pour un parcours hebdomadaire régulier de kms-voiture, entraînant l'utilisation de voitures de catégorie.

....

Pour un véhicule :

	de 1ère catégorie				de 2ème catégorie				de 3ème catégorie			
	essen de	Gas oil	Ch. de bois	Bois	essen ce	Gas oil	Ch. de bois	Bois	essen ce	Gas oil	Ch. de bois	Bois
a) personnel roulant												
b) carburant												
c) pneumatiques												
d) réparations												
e) amortissement												
f) frais généraux												
Totaux												

Les prix de revient seront modifiés à chaque changement des conditions d'exploitation des services et au 1er jour de chaque trimestre de calendrier, pour tenir compte des variations des éléments de base. La valeur des éléments applicables à chaque trimestre sera calculée au prorata du nombre de jours à partir de chaque variation au cours du trimestre considéré.

La subvention à verser à l'entreprise sera égale au produit du prix de revient kilométrique ainsi déterminé par le nombre de kilomètres parcourus en service, diminué des recettes correspondantes.

II - PRIMES ET PENALITES

A partir du 13ème mois d'exploitation postérieur au 1er janvier 1946 et jusqu'au 31 décembre 1947, il sera alloué ou retenu à l'entrepreneur une prime ou pénalité kilométrique qui sera calculée comme suit :

....

- on établira la valeur du terme $C = \frac{r}{d}$, dans lequel r représente les recettes kilométriques moyennes des 12 premiers mois d'exploitation postérieurs au 1er janvier 1946 et d les dépenses kilométriques moyennes durant la même période.

- on comparera à C le terme $\frac{R}{D}$ dans lequel R sera la recette kilométrique moyenne et D la dépense kilométrique moyenne de la période allant du début du 13ème mois d'exploitation postérieur au 1er janvier 1946 jusqu'au 31 décembre 1947.

- Si $\frac{R}{D} > \frac{9C}{10}$ il sera alloué à l'entreprise une prime kilométrique qui sera donnée par la formule $P 1 = 0,3 \left(R - \frac{9CD}{10} \right)$

- Si $\frac{R}{D} < \frac{9C}{10}$ il sera retenu à l'entreprise une pénalité kilométrique qui sera donnée par la formule $P 2 = 0,1 \left(\frac{9CD}{10} - R \right)$

Le montant de la prime ou de la retenue totale sera établi en multipliant $P 1$ ou $P 2$ par le nombre de kilomètres parcourus sur la ligne durant la période de détermination de la valeur de R et de D .

R , D , r , d , et les parcours seront calculés conformément aux dispositions de la présente annexe.

Le montant des primes et retenues sera ajouté ou déduit du règlement définitif de l'année 1947.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables :

- pour ce qui concerne les primes, aux lignes pour lesquelles

$$C \geq 1$$

- pour ce qui concerne les pénalités, aux lignes pour lesquelles

$$\frac{R}{D} \geq 1.$$

.....

III - Distances parcourues - Calcul des éléments

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

Les kilomètres parcourus par les circulations supplémentaires feront l'objet d'un état spécial par ligne, les justifient en détail, les H.L.P. feront l'objet de justifications spéciales.

En outre, aucun parcours H.L.P. ou en charge extérieur à la ligne ne sera pris en compte. Les kilomètres supplémentaires seront décomptés aux taux ci-dessus fixés. Toutefois, le 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 fournira pas de justifications suffisantes.

IV - Recettes

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

- Billets
- Bagages et chiens,
- Colis express,
- Journaux,
- Transports n'empruntant pas le chemin de fer,
- Dépêches postales,
- Publicité,
- Recettes diverses.

La somme nette à décompter comme recettes totales sera le total des recettes décomposées comme ci-dessus, après déduction des impôts sur recettes et des timbres.

Fait en triple à Paris, le

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 LE DEPARTEMENT
 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 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 30 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'arrêts 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 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'article 1er.

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 par route (pertes, avaries, retards, incendies, 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 18 de l'Annexe A au décret-loi du 12 Novembre 1938. 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 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 nécessaires relatifs à l'exé-
cution du service, aux recettes et aux dépenses.

Article 11

DISPOSITIONS PARTICULIERES

En 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 de l'Annexe A au Décret-loi du 12 Novembre 1938,
et pour la première année d'exploitation, ce qui suit :

facultatif { 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 dépen-
ses 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) règlera, 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 facultatif à un compte spécial le surplus de ce montant.

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. 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 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 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 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 DEPENSES 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 (sence ou de
..... (gas-oil).

On en déduit 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 gas oil)
à

Pneumatiques : Prix de l'abonnement par kilomètre :

Réparations et Entretien { 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 trains 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

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 19 mars 1947

QUESTION IV - Service Commercial

3°) Avenant-type aux conventions passées avec les Entre-
preneurs de services de remplacement de trains. (p. 20)

A la demande de M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT le Conseil
décide de reporter l'examen de cette question à sa prochaine séance.

Convention à passer avec les entrepreneurs de services routiers de remplacement, avec garantie de subvention en cas de déficit pour les lignes dont la fermeture doit être réalisée pendant la guerre.

Convention à passer avec les entrepreneurs de services routiers de remplacement, avec garantie de subvention en cas de déficit pour les lignes dont la fermeture doit être réalisée pendant la guerre.

C.D.	9. 1.40	26	IV
C.A.	17.1.40	13	II bis

du 17 janvier 1940

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

p. 13

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 :

B - Projet de convention à passer avec les entrepreneurs de services routiers de remplacement de trains, avec garantie de subvention en cas de déficit, pour les lignes dont la fermeture doit être réalisée pendant la guerre.

Le Comité a approuvé, pour ces lignes, les textes d'un nouveau projet de Convention-type et de son annexe, reprenant la Convention-type adoptée pour les services de remplacement intéressant les lignes fermées avant les hostilités, mais tenant compte de certaines dispositions de textes ultérieurs.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 9 janvier 1940

QU. IV - Service commercial

P.V. COURT

- Projet de convention à passer avec les entrepreneurs de services routiers de remplacement de trains, avec garantie de subvention en cas de déficit, pour les lignes dont la fermeture doit être réalisée pendant la guerre.

Sur le rapport de M. GRIMPRET, le Comité approuve les textes du nouveau projet de convention-type et de son annexe, tels qu'ils lui sont soumis. Il délègue à M. le Directeur Général tous pouvoirs pour signer les contrats passés dans le cadre de ces documents.

STENO p. 26

M. GRIMPRET. - La note qui vous a été distribuée sur cette question est très complète et les textes qui y sont joints et que j'ai examinés n'appellent aucune observation de ma part. Certes, j'ai été un peu surpris de constater qu'aucune disposition n'était prévue quant à la participation de la S.N.C.F. aux bénéfices éventuels de l'entreprise routière, mais des renseignements qui m'ont été donnés à ce sujet, il résulte que cette attitude est commandée par les textes de coordination actuellement en vigueur.

A la vérité d'ailleurs, quand il s'agit de services pour lesquels des bénéfices sont vraiment à escompter, nous préférons en faire état pour obtenir une convention sans garantie, aux risques et périls de l'entrepreneur routier, ce qui est de beaucoup la solution la meilleure.

M. GRIMFRET..- Il peut arriver cependant que tel service, qui se présentait au début comme assez aléatoire, devienne bénéficiaire.

M. LE BESNERAIS..- Sans doute, mais les variations ne seront jamais considérables. Elle peuvent d'ailleurs se produire dans un sens ou dans l'autre.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT..- Je crois bon de faire part d'un certain nombre d'observations, que je remets immédiatement à M. LE BESNERAIS, afin qu'il en soit tenu compte tout de suite par les services.

J'estime, pour ~~mon~~ ma part, qu'il est à peu près impossible de supprimer la garantie en cas de déficit, car la S.N.C.F. n'est autorisée à fermer certaines lignes qu'à condition que le service soit assuré d'autre manière. Dans ces conditions, il est difficile de supprimer la garantie financière de la S.N.C.F.

M. LE BESNERAIS.- Mais les entrepreneurs routiers avec qui nous traitons acceptent la suppression de la garantie.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Encore faut-il qu'ils continuent leur exploitation.

M. BERTHELOT.- L'entreprise routière peut, ou accepter de fonctionner sans la garantie, ou exiger la garantie, par application du décret du 12 janvier 1939, si elle s'avère nécessaire.

M. LE BESNERAIS.- Notre garantie est une garantie financière, qui ne joue qu'en cas de déficit.

M. GRIMPRET.- Ce qui importe avant tout, c'est de décourager les entreprises qui se proposent essentiellement d'exploiter les subventions.

M. LE BESNERAIS.- Il y a des cas où nous ne pouvons pas refuser notre garantie.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Et si la garantie devient ultérieurement nécessaire ?

M. BERTHELOT.- Si un service devient déficitaire, l'entrepreneur peut toujours demander la garantie, en se basant sur le décret du 12 janvier 1939.

M. ARON.- Je ne comprends pas qu'on refuse à la S.N.C.F. le droit de participer aux bénéfices, du moment qu'on lui impose, par ailleurs, une participation au déficit de l'entreprise routière.

Du fait des évacuations, la population s'est accumulée dans certaines régions. Les entreprises routières de ces

régions vont donc bénéficier d'un surcroît appréciable de voyageurs et je ne vois pas pourquoi le chemin de fer, qui aurait assuré ces transports s'il n'avait pas fermé ses lignes, et qui, au surplus, assure la couverture du déficit des services de remplacement, ne pourrait prétendre à une participation dans les bénéfices, même si ces bénéfices n'apparaissent que très éventuels.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.— L'anomalie que vous constatez provient de ce fait que les services de remplacement sont donnés en échange de l'abandon d'autres services qui étaient bénéficiaires. Dès lors qu'on interdit à une entreprise d'exploiter une ligne rémunératrice et qu'on lui octroie en compensation un service qui est au risque d'être ~~économiquement~~ déficitaire, il faut bien lui garantir la couverture de ce déficit.

M. LE BESNÉRAIS.— Oui. Il ne faut pas perdre de vue qu'à l'origine de l'affaire, c'est nous qui sommes demandeurs.

M. GRIMPET.— On est parti de ce principe que les entrepreneurs ont des droits sur les lignes qu'ils exploitent.

M. BERTHELOT.— Ces droits ont été reconnus en 1934.

M. LE BESNÉRAIS.— Notre situation à nous, chemins de fer, est d'autant plus délicate que nous sommes demandeurs : nous demandons à la fois et la suppression d'un service routier concurrent et le remplacement par des services automobiles de nos lignes à faible trafic. Il arrive donc fréquemment que l'exploitant d'un service routier bénéficiaire et

qui a été supprimé reçoit en échange un service de remplacement qui peut être déficitaire. Il est en droit de demander notre garantie financière.

On a peut-être eu tort d'admettre qu'il était impossible de supprimer, purement et simplement, et par mesure de police, un service routier concurrençant le chemin de fer. Mais, dès l'instant que ce principe a été reconnu, nous ne pouvons que nous incliner et accepter d'allouer une subvention en cas de déficit.

D'une façon générale, les services que nous confions aux entreprises routières sont beaucoup moins rémunérateurs que ceux qu'elles sont obligées d'abandonner.

M. ARON.— En ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, le principe de la participation aux bénéfices a été admis cependant.

M. LE GÉNÉRALIS.— Mais on ne leur demande pas au préalable l'abandon d'un service bénéficiaire.

M. LE PRÉSIDENT.— Les propositions qui nous sont soumises sont adoptées.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 9 janvier 1940

IV - Service Commercial

-Projet de convention à passer avec les entre-
preneurs de services routiers de remplacement)
de trains, avec garantie de subvention en cas
de déficit, pour les lignes dont la fermeture)
doit être réalisée pendant la guerre. (

Rapporteur :

M.GRIMPRET

COMITÉ DE DIRECTION

le - 9 Janvier 1940 - 198

"Service Commercial"

(Question N° 1)

st

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le 9 janvier 1940

N O T E

pour MM. les Membres du Comité de Direction

Projet de convention à passer avec les entrepreneurs de services routiers de remplacement de trains, avec garantie de subvention en cas de déficit, pour les lignes dont la fermeture doit être réalisée pendant la guerre.

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 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'article 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.

Dans sa séance du 13 avril 1938, 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.

Enfin, dans sa séance du 31 octobre 1939, le Comité a approuvé le texte d'un Avenant-type et de son Annexe B destiné à tenir compte de la situation créée par les hostilités.

Ces différents textes intéressent les lignes fermées avant l'ouverture des hostilités.

Mais un certain nombre de lignes nouvelles vont être fermées au service des voyageurs.

Il s'agit :

1) des lignes dont la fermeture était prévue dans les plans de transport du temps de paix, mais n'a pas été réalisée avant le début des hostilités;

2) des lignes dont les plans de transport de guerre prévoient la fermeture, alors que les plans de paix correspondants ne la prévoyaient pas.

Nous nous efforcerons d'obtenir, le plus possible, des entrepreneurs de services de remplacement, l'abandon de toute garantie financière, tout au moins pendant la durée des hostilités.

.....

Mais ce résultat ne pourra pas toujours être obtenu.

Nous devons donc envisager, comme pour les services anciens, la passation de conventions prévoyant cette garantie.

La Convention-type adoptée pour les services de remplacement intéressant les lignes fermées avant les hostilités peut être conservée comme texte de base. Toutefois, il a paru opportun de tenir compte, dans la rédaction des nouvelles conventions de certaines dispositions de l'Avenant-type. Nous avons ainsi été amenés à prévoir une Convention-type nouvelle.

D'autre part, cette Convention type nouvelle intéressant des contrats conclus par application de textes réglementaires nouveaux, il est nécessaire de tenir compte de certaines prescriptions de ces textes (décret-loi du 19 septembre 1939 et textes subséquents). Afin de laisser le plus possible à la Convention type nouvelle la forme de la convention ancienne, nous avons prévu que les dispositions correspondantes seraient incluses dans des avenants qui seront signés en même temps que les Conventions.

.....

En dehors des questions de forme, les modifications que la convention type nouvelle et son avenant apportent à la convention type ancienne sont les suivantes :

1°) il est prévu que les conditions financières d'exploitation seront systématiquement révisées le 1er septembre 1940, par analogie avec les dispositions de l'avenant-type intéressant les services anciens. Ceci permettra de mieux tenir compte des variations possibles des conditions économiques;

2°) en vue d'intéresser l'entrepreneur à l'amélioration de son bilan d'exploitation, il est indiqué que l'entrepreneur prendra à sa charge 10 % du déficit.

Une participation de la S.N.C.F. aux bénéfices éventuels n'est pas prévue puisque nous n'avons pas à récupérer de subvention correspondant à un déficit antérieur.

3°) il est fait mention des clauses prévues par l'Avenant-type au sujet de la révision des conditions d'exploitation des services et de l'arbitrage concernant les dispositions financières futures.

4°) l'annexe à la convention-type nouvelle qui doit servir à la détermination des prix de revient est de la forme de l'annexe (annexe B) à l'avenant-type.

5°) L'avenant à la convention-type nouvelle précise :

a) que les suppressions et modifications des services routiers sont celles prévues dans les plans de guerre, sans qu'intervienne la notion de compensation;

.....

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 30 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 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

Néant

.....

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 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 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 18 de l'Annexe A au décret du 12 novembre 1938. 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 période allant de la date d'application de la présente convention au 1er septembre 1940 s'engage à donner à la S.N.C.F. (Région) 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 de la présente convention. (La dernière période sera, le cas échéant, réduite pour prendre fin le 1er septembre 1940). 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.

..... 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

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

Eu égard au rendement escompté des services visés par la présente convention, des acomptes pourront être consentis par la Société Nationale des chemins de fer entre la date d'application de la présente Convention et le 1er septembre 1940. dans les conditions suivantes :

1° - des acomptes mensuels seront versés par la S.N.C.F. (Région) 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 ces recettes et ces dépenses 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) règlera au plus tard 15 jours après la production des décomptes relatifs à chaque période d'exploitation de trois mois (la dernière période étant, le cas échéant, réduite pour prendre fin le 1er septembre 1940), 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, pour la période allant de la date d'application de la présente

convention au 1er septembre 1940, 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.

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

Dans les trois mois qui suivront la date du 1er septembre 1940, les comptes afférents à l'exploitation des services qui font l'objet de la présente convention, pendant la période allant de la date d'application de la présente convention au 1er septembre 1940, seront apurés 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.

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, 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 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 du cas visé au premier 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 - 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 16 La présente ne sera valable qu'après son approbation par M. le Ministre des Travaux Publics.

Fait en triple à

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 DEPENSES 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 des 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 :

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

et

AVENANT I à 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 complétée
par les mots suivants :

" modifié par l'article 4 du décret
du 19 septembre 1939".

Article 2 - Les aménagements, suppressions de
services routiers et clauses de sauvegarde à appliquer
seront ceux fixés par le plan établi en application du décret
du 19 septembre 1939.

Article 3 - La mise en exploitation des services
qui font l'objet de la Convention résultant des plans de
transport établis en application du décret du 19 septembre
1939, la Convention pourra être résiliée ou modifiée à la
date de cessation des hostilités sur l'initiative de la
S.N.C.F. et sous réserve des dispositions que pourraient
comporter les plans de transport qui resteront ou seront mis
en vigueur après cette date.

Article 4 - Le présent avenant ne sera valable qu'a-
près son approbation par M. le Ministre des Travaux Publics.

b) que la Convention peut être résiliée ou modifiée à la fin des hostilités.

Nous demandons au Comité de Direction de vouloir bien approuver les textes du projet de la Convention-type nouvelle et de son annexe (pièces 1 et 2 ci-jointes) 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