

505 L 17 2h8/8

5543
(1942-43)

V. D. 5543 - Contrôle des services de
remplacement par la T.P.L.M.
et la S.T.A.P.O.

V. D. 5210 - Accords S.N.C.F.-S.C.E.T.A.
pour l'organisation et le con-
trôle des services complémen-
taires du Chemin de fer.-

Contrôle des services de remplacement par la S.C.E.T.A.
(Substitution de la S.C.E.T.A. à la T.P.L.M. et la
S.T.A.P.O. à dater du 1.1.43)

(s) C.A. 6. 1.43 10 IV

LA S.T.A.P.O. a noté, du 1.1.43)

Contrôle des services de remplacement par la S.C.E.T.A.

QUESTION IV - Service Commercial

Accords avec la S.C.E.T.A.

P.V. (p.3)

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en décidant la fusion en une filiale unique des Sociétés de Transport Automobiles antérieurement existantes, la S.N.C.F. a entendu que l'organisme ainsi constitué lui permette de réaliser une opportune décentralisation des services accessoires de son exploitation dans le domaine automobile.

La création de la S.C.E.T.A. implique donc, dans son principe même, que cette Société se voie déléguer la gestion de ces activités annexes et devienne, en quelque mesure, entrepreneur général de la S.N.C.F. pour l'ensemble des transports automobiles intéressant le chemin de fer.

Toutefois, l'on se trouve actuellement en présence d'une situation de droit et de fait qui ne peut être modifiée que progressivement :

- pour les services confiés aux entreprises, des contrats sont en cours et lient la S.N.C.F.; même dans l'hypothèse où ces contrats seraient dénoncés, la S.C.E.T.A., faute des cadres et du matériel nécessaires, n'aurait pas la possibilité matérielle de se substituer dès à présent à ces entreprises;

- pour les services exécutés en régie directe par la S.N.C.F. celle-ci dispose d'un personnel relevant du statut général des agents du cadre permanent et auquel on ne peut retirer le bénéfice de ce statut, ainsi que d'un matériel lui appartenant en propre.

De là résulte inévitablement, pour le moment, un enchevêtrement des relations entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A., ce qui explique le caractère assez complexe des projets d'accords, qui sont aujourd'hui soumis. Mais il ne s'agit là que d'un régime transitoire et il est bien entendu que, au fur et à mesure que les circonstances le permettront, les efforts des deux parties tendront à la simplification de ces relations dans le sens de la politique générale qui doit être finalement suivie, la S.C.E.T.A. s'assurant elle-même, aussi rapidement qu'il sera possible, les cadres le personnel et le matériel qui lui seront nécessaires.

Aussi bien, les accords comportent-ils deux ordres de documents : une lettre générale, qui définit dans son ensemble le rôle que la S.N.C.F. entend confier à la S.C.E.T.A. et, d'autre part, une série d'annexes précisant, pour chaque cas particulier, les conditions techniques et financières de l'intervention de la Société. Ces divers textes prendront effet du 1er janvier 1942 et seront valables jusqu'au 31 décembre 1946. Mais il est d'ores et déjà admis par la S.C.E.T.A. que, dès avant cette dernière date, sans que la lettre de principe s'en trouve modifiée, tous les aménagements que l'expérience permettra d'envisager seront apportés aux dispositions faisant l'objet des annexes.

Sous le bénéfice de ces précisions et après échange de vues auquel prennent part M. GRIMPRET, M. de TARDE, M. GETTEN, M. LIAUD et M. LE BESNERAIS, le Conseil approuve les accords.

.....

M. LE PRESIDENT.....

Les accords soumis à votre approbation se présentent sous la forme d'une lettre à adresser à la S.C.E.T.A., à l'effet de définir, dans son ensemble, le rôle que la S.N.C.F. entend réserver à cette Société. Cette lettre comporte une série d'annexes, à raison d'une pour chaque service particulier confié présentement à la Société, qui précisent les conditions techniques et financières de l'exploitation de ces services, ces conditions étant susceptibles d'être modifiées ultérieurement.

I.- Consistance des services transférés à la S.C.E.T.A.

Les Services qu'il est proposé de transférer à la S.C.E.T.A. peuvent être classés sous trois rubriques :

- Services routiers voyageurs,
- Services de factage et de camionnage,
- Services des bureaux de ville.

1°) La première catégorie comprend, d'une part, les services de remplacement des trains de voyageurs et, d'autre part, les services affluents et les services touristiques.

Les services de remplacement des trains ressortissent du domaine de la coordination rail-route. Aux termes des dispositions en vigueur, les contrats avec les entreprises chargées de ces services ne peuvent être passés que par la S.N.C.F. La S.C.E.T.A. n'interviendrait donc, en l'espèce, que comme mandataire de la S.N.C.F., pour négocier ces contrats et, comme organisme de contrôle, pour surveiller leurs conditions d'exécution par les entreprises.

.....

II.- Rémunération de la S.C.E.T.A.

La rémunération de la S.C.E.T.A. serait fixée, en particulier, pour chaque service et pourrait comporter deux éléments :

-d'une part, le versement de sommes forfaitaires et de rémunérations kilométriques correspondant, en règle générale, à ses dépenses de personnel et à ses frais généraux, ces sommes étant révisables en fonction de la variation des traitements et des conditions

d'exploitation;

- d'autre part, le versement de sommes représentant l'intérêt et l'amortissement du capital engagé par la S.C.E.T.A. dans l'achat d'installations ou de matériel.

III.- La date d'expiration des accords a été fixée au 31 décembre 1946. Mais il a été entendu qu'ils recevraient, d'ici cette période, tous les aménagements qui seraient nécessaires et je me suis mis d'accord avec M. GETTEN pour qu'il soit fait application de ce principe dès l'année prochaine. Dès 1944, par conséquent, nous pourrions examiner à nouveau les accords afin d'envisager quelles simplifications pourraient y être apportées dans le sens que j'indiquais au début de cet exposé, notamment par remplacement du personnel S.N.C.F. par du personnel relevant directement de la filiale et par transfert à cette dernière de certains engagements contractuels souscrits par la S.N.C.F.

Telles sont les conditions dans lesquelles se présentent les accords qui vous sont soumis. Ils représentent, je le répète, une organisation transitoire entre la situation actuelle et celle qui lui sera progressivement substituée, en vue d'aboutir au régime définitif qui ne peut être instauré du jour au lendemain, la S.C.E.T.A. devant, au préalable, acquérir une connaissance approfondie de la tâche qui lui incombera et s'assurer les moyens de la mener à bien.

N O T E

pour M.M. les Membres du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. au sujet des attributions de la Société de contrôle et d'exploitation de transports auxiliaires (S.C.E.T.A.) et des contrats à passer entre cette Société et la S.N.C.F.

Extrait relatif au contrôle des services de remplacement

La S.N.C.F. a constitué, par fusion des cinq filiales existantes une Société filiale automobile, la Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires (S.C.E.T.A.).

Il paraît utile que la S.N.C.F. se décharge sur la S.C.E.T.A. d'un certain nombre d'activités liées aux transports automobiles intéressant le chemin de fer, activités que la S.C.E.T.A. sera à même d'exercer avec compétence, grâce au personnel spécialisé qu'elle possède et grâce à ses exploitations directes voyageurs et marchandises qui pourront lui servir d'exploitations-témoins.

Activités
que la SNCF
confierait
à la SCETA

Les activités que la S.N.C.F. pourrait confier à la S.C.E.T.A. seraient les suivantes :

1° - Contrôle des services de remplacement de trains de voyageurs.

A partir de l'année 1939, la S.N.C.F. avait confié à titre d'essai à la T.F.L.M. d'une part, à la S.T.A.F.O. d'autre part, l'organisation et le contrôle des services de remplacement de trains des régions correspondantes du Sud-Est et du Sud-Ouest; la filiale était chargée :

- d'établir les Conventions et Cahiers des Charges suivant les traités-types de la S.N.C.F., en discutant avec l'entrepreneur les modalités particulières aux services considérés (notamment les prix de revient);
- d'étudier et d'établir les tarifs d'après les directives de la S.N.C.F.;
- de créer, le cas échéant, les bureaux chargés de la délivrance des billets ou de l'enregistrement direct des bagages;
- de surveiller, du point de vue technique et du point de vue tarifaire, l'exécution des services et de faire à la S.N.C.F. toutes propositions de modification de tarifs, d'horaires ou autres qui apparaîtraient nécessaires;
- d'effectuer enfin les règlements comptables avec les entreprises.

Cet essai a donné d'excellents résultats et il semble qu'il n'y ait que des avantages à généraliser la formule à l'ensemble des

Régions de la S.N.C.F. On peut même penser que la nouvelle filiale exercerait encore mieux que la T.F.L.M. et la S.T.A.P.O. le contrôle dont il s'agit, grâce à l'expérience que lui donneront les exploitations directes "Voyageurs" qu'elle possède notamment sur le Nord et sur l'Est. Cette expérience lui facilitera la vérification des recettes par la connaissance qu'elle aura de la diversité des méthodes qui peuvent être employées pour la délivrance des billets, l'établissement des bordereaux de conducteurs, etc ... et des possibilités d'erreurs ou de fraudes que chacune de ces méthodes permet.

Le contrôle des dépenses des entreprises lui sera également beaucoup plus facile par la connaissance qu'elle aura des ristournes habituellement consenties par les constructeurs ou les fournisseurs, les Compagnies d'assurances, etc.....

Enfin, l'expérience qu'elle aura du fonctionnement même d'un service routier lui facilitera le contrôle technique des entreprises.

On peut même estimer que la filiale ayant la charge de la discussion des conventions avec les entreprises sera qualifiée pour faire des études pour le compte de la S.N.C.F. sur les formes-types de contrats qui paraîtraient les meilleures, étant bien entendu que la décision appartiendra toujours à la S.N.C.F. elle-même.

Indiquons enfin que, malgré les avantages que la filiale aurait, du point de vue de son action sur les entreprises, à passer elle-même les contrats avec les entreprises de remplacement de trains, ces contrats doivent néanmoins continuer à être passés par la S.N.C.F. : c'est le résultat de la réglementation de coordination. Les contrats en question(1) ne sont pas des contrats de droit commun passés entre deux entreprises qui s'accordent des avantages réciproques. Ces contrats, conséquence des échanges de trafic entre le chemin de fer et les entreprises routières, sont explicitement prévus par les décrets de coordination comme devant être passés par les entreprises routières avec la S.N.C.F. (décret-loi du 12 novembre 1938, article 18) et non avec une Société intermédiaire qui, pour les lignes intéressées, n'est pas partie aux plans de transport.

La S.C.E.T.A. interviendra donc comme mandataire de la S.N.C.F. Elle devra agir à cet effet en étroite liaison avec cette dernière.

.....

Modalités des accords à passer entre la S.N.C.F. et la S.C.E.T.A.

Nous avons prévu la passation d'un accord unique pour l'ensemble des activités visées dans les paragraphes 1° à 5° ci-dessus, et il nous a paru suffisant d'opérer par simple échange de lettres, étant donné les rapports qui existent entre la S.N.C.F. et sa filiale.

Le texte de la lettre elle-même adressée à la S.C.E.T.A. par la S.N.C.F. est aussi succinct et aussi simple que possible : il ne vise que les grandes lignes. Les détails d'application propres à chaque

(1) qui comportent essentiellement, soit la garantie financière du chemin de fer, soit la renonciation par les entreprises à cette garantie.

activité ont été reportées dans des annexes à la lettre, dont le nombre et la forme pourront être modifiés suivant les nécessités et les résultats de l'expérience.

Nous avons joint à la présente note le projet de lettre adressé à la S.C.E.T.A. (pièce A). Les modalités prévues dans ce projet et surtout les modalités financières (rémunération de la S.C.E.T.A.) appellent les commentaires suivants :

1) Services routiers de voyageurs
=====

a) Services de remplacement des trains de voyageurs

Les formules de rémunération accordées en 1939 à la T.P.L.M. et à la S.T.A.P.O. étaient les suivantes :

T.P.L.M.

Services garantis

: 0^f09 pour les 9 premiers millions de km-voitures

0,07 par km-voiture en excédent

Services non garantis

: 0^f05 pour le premier million de km-voiture

0,04 par km-voiture en excédent

S.T.A.P.O.

Services garantis

: 0^f09 pour les 5 premiers millions de km-voitures

: 0,07 par km-voiture en excédent

Services non garantis

: 0^f05 par km-voiture.

Ces rémunérations avaient été calculées de façon à couvrir les dépenses de la filiale, y compris les frais généraux et une rémunération normale du capital. Ces rémunérations avaient été ensuite réduites de 0,005 à partir du 1^{er} janvier 1940. Mais, depuis le mois de juillet 1940, le kilométrage des lignes contrôlées a considérablement diminué de sorte que les taux actuels des rémunérations étaient devenus tout à fait insuffisants pour couvrir les dépenses des filiales T.P.L.M. et S.T.A.P.O., en comprenant dans ces dépenses la couverture des frais généraux et la rémunération du capital. C'est ainsi que la T.P.L.M., pour l'exercice 1941, n'a eu qu'un bénéfice d'environ 2.000 f. ne permettant aucune rémunération du capital et les prévisions de déficit pour l'exercice 1942 étaient de 120.000 frs environ.

La rémunération que nous proposons pour la S.C.E.T.A. est basée sur les principes suivants :

a) elle doit être suffisante pour permettre un contrôle complet des services de remplacement de trains et, à cet effet, la filiale devra disposer dans chacun de ses échelons régionaux, d'un nombre suffisant de contrôleurs;

b) elle devra redonner, pour les Régions Sud-Est ou Sud-Ouest, sur la base du trafic de 1939, une rémunération faisant ressortir, par rapport à celles accordées en 1939 à la T.P.L.M. ou à la S.T.A.F.O., un pourcentage d'augmentation ne dépassant pas le pourcentage d'augmentation des dépenses de personnel de 1939 au 1er janvier 1942, ce dernier pourcentage étant au moins de 40 % (1);

c) elle comprendra, d'une part, une somme fixe correspondant aux dépenses minima que doit assumer la filiale lorsque le kilométrage des lignes contrôlées est faible - d'autre part, une somme proportionnelle au kilométrage des lignes contrôlées. Il est évident, en effet, que si la diminution du nombre de lignes exploitées amène une diminution des dépenses de contrôle, il n'en est pas de même de la diminution du kilométrage d'une ligne qui reste en exploitation. Or, le kilométrage des lignes actuellement exploitées est beaucoup plus faible que le kilométrage des mêmes lignes en 1939;

Dans ces conditions, la rémunération proposée comporte (à la date du 1er janvier 1942) :

a) une part fixe annuelle fixée à 750.000 fr (187.500 par trimestre), se décomposant ainsi :

Sud-Est	200.000
Sud-Ouest	150.000
Nord	125.000
Est	125.000
Ouest	150.000

Total 750.000

b) une part variable calculée à raison de 0,08 par km-voiture pour les services garantis ou non garantis.

Sur la base du kilométrage au 1er janvier 1942 (environ 14 millions de kilomètres-voitures annuels), la part variable représenterait 1.120.000 fr environ, ce qui porterait la rémunération totale de la filiale à 1.870.000

Si l'on recoupe ces propositions avec la rémunération accordée à la T.P.L.M. en 1939, qui avait donné, au mois de mai (le contrôle n'a été fait qu'à partir de mai) au mois de décembre, la somme de 827.000 fr (pour 2.030.000 km-voitures de services non garantis, 8.170.000 km-voitures de services garantis), on constate que la nouvelle rémunération aurait produit, de mai à décembre 1939, pour la région Sud-Est 1.016.000 fr, ce qui donnerait, par rapport à la somme de 827.000 fr, une augmentation d'environ 22 % nettement inférieure à celle subie par les dépenses de personnel. D'une façon analogue, pour la S.T.A.F.O., on aurait à comparer pour le

(1) 46 % pour un agent S.N.C.F. de l'échelle 12, 5 échelons, marié, 2 enfants à charge, résidence PARIS.

kilométrage de 1939 le chiffre de 368.000 fr et 482.000 fr, soit 31 % d'augmentation.

Ces pourcentages tiennent compte des réductions de dépenses que doit entraîner l'intervention d'un organisme unique par rapport à l'organisation ancienne où chaque filiale intervenait pour la Région dont elle dépendait.

Ajoutons que la rémunération proposée pour la S.C.E.T.A. est indexée en fonction de la variation des salaires du personnel.

.....

Nous demandons au Conseil de vouloir bien donner son approbation aux dispositions ci-dessus ainsi qu'aux textes des lettres d'accords visés ci-dessus.

Le Directeur du Service Commercial,

BOYAUX.

PROJET DE LETTRE

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

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.C.E.T.A.

J'ai l'honneur de vous informer que la S.N.C.F. a l'intention de charger votre Société de l'organisation ou du contrôle des services complémentaires du chemin de fer.

Le champ de cette activité sera susceptible de modifications en fonction du développement des études de la S.N.C.F. concernant ses services complémentaires.

Pour le moment, l'activité de votre Société s'appliquera aux services suivants :

- services de remplacement de trains de voyageurs,

.....

Les conditions dans lesquelles cette activité s'exercera sont, à titre provisoire, fixées comme suit, à partir du 1er janvier 1942.

I - ROLE DE LA S.C.E.T.A. -

1° - Services routiers de voyageurs (services de remplacement de trains, services affluents, services touristiques).

Le rôle de votre Société consistera, en ce qui concerne les services de remplacement de trains de voyageurs, en un contrôle technique des conditions d'exécution des services, ainsi qu'en un contrôle financier de l'application des conventions passées entre la S.N.C.F. et les entreprises.

.....

II - REMUNERATION DE LA S.C.E.T.A. -

La rémunération de la S.C.E.T.A., fixée par cas d'espèce dans les annexes visées au §. III ci-après, fera l'objet de versements trimestriels. Elle pourra comporter :

a) le versement de sommes forfaitaires ou de rémunérations kilométriques.

Dans ce cas, les chiffres indiqués dans les accords particuliers correspondront à la situation au 1er janvier 1942 et les sommes à verser à la fin de chaque trimestre seront obtenues en multipliant ces chiffres

par un coefficient égal au quotient du salaire horaire moyen d'un contrôleur technique de la S.N.C.F. au cours du trimestre considéré par 20,26 étant entendu que ce traitement de base a été obtenu dans les conditions reprises au relevé ci-joint (annexe a).

En outre, les chiffres indiqués pourront être modifiés dans le cas de variation importante du trafic et dans le cas de modification de la durée hebdomadaire du travail.

b) le versement de sommes représentant l'intérêt du capital engagé par la S.C.E.T.A. dans l'achat de constructions mobiles, d'installations ou de matériel fournis par elle ainsi que les frais de constitution à intérêt composé du capital de remplacement de ces constructions mobiles, installations ou matériel.

Dans ce cas, le nombre d'années à retenir pour le calcul des frais de constitution du capital de remplacement sera celui indiqué à l'annexe b.

III - CONDITIONS D'APPLICATION -

Des annexes (avec indices chiffrés) préciseront, pour chacune des activités dévolues à votre Société, les conditions d'exécution de ces activités ainsi que les modalités de rémunération pour les dépenses qu'elle aura engagées.

IV - DUREE DE L'ACCORD -

Le présent accord prendra effet du 1er janvier 1942 et sera valable jusqu'au 31 décembre 1946, étant entendu que dans cette période il recevra les aménagements justifiés soit par l'attribution à la S.C.E.T.A. d'activités nouvelles, soit par les modifications qu'il paraîtra utile d'apporter d'après les résultats de l'expérience aux conditions d'exécution des activités ci-dessus prévues.

V - DISPOSITIONS DIVERSES -

1° Traités antérieurs concernant les services routiers de voyageurs

Tous les traités antérieurs intervenus entre la S.N.C.F. ou les anciens Réseaux et leurs filiales automobiles, concernant les services routiers de voyageurs visés dans la présente lettre, sont abrogés à compter du 1er janvier 1942.

2° Facilités de circulation

Pour permettre à la S.C.E.T.A. d'exercer les activités dont elle est chargée, la S.N.C.F. lui accordera des facilités de circulation (cartes et permis) pour les agents de direction et d'inspection recrutés directement. Pour les agents rattachés au Service Central de la S.C.E.T.A., ces facilités de circulation concerneront toutes les lignes de la S.N.C.F.; pour les agents des Services régionaux, elle pourront

être limitées à certaines lignes ou à l'ensemble des lignes de la Région S.N.C.F. intéressée, ainsi qu'à quelques lignes des régions limitrophes.

D'autre part, la S.N.C.F. accordera aux chauffeurs et conducteurs de la S.C.E.T.A. qui se déplaceraient pour le service, soit des cartes de circulation à parcours limité, soit des permis de circulation gratuits en 3ème classe.

Enfin, la S.N.C.F. accordera à la S.C.E.T.A., pour les entrepreneurs de province, qu'elle convoquerait à Paris, des permis de circulation gratuits en 1ère ou 2ème classe.

3° Liaison avec les Services S.N.C.F.

Afin que la S.C.E.T.A. puisse remplir son rôle dans les meilleures conditions, la S.N.C.F. recommandera à tous ses services intéressés de maintenir une étroite liaison avec les Services de la S.C.E.T.A., de communiquer à ces Services toute la documentation utile et de diriger leur action commerciale dans un sens favorable aux activités de la S.C.E.T.A., le but commun étant d'aboutir au développement général du trafic et à l'amélioration des services complémentaires à offrir au public.

Je vous demanderais de bien vouloir me faire connaître si ces propositions ont votre agrément.

Veuillez agréer,

SERVICES ROUTIERS DE VOYAGEURS

1° - ROLE DE LA S.C.E.T.A. -

A - Service de remplacement de trains

Conformément aux directives générales de la S.N.C.F. la S.C.E.T.A. préparera les conventions à intervenir entre la S.N.C.F. et les entrepreneurs; elle établira les cahiers des charges des Services et déterminera, d'accord avec les entrepreneurs, les tarifs, les horaires et les itinéraires ainsi que, le cas échéant, les bureaux à créer, pour la délivrance des billets fer-route et l'enregistrement des bagages.

La S.C.E.T.A. exercera, d'autre part, une surveillance sur ces Services de manière à proposer toutes mesures propres à améliorer leur rendement. Elle contrôlera les recettes, les dépenses et les résultats financiers de ceux de ces Services qui sont garantis par la S.N.C.F.

Enfin la S.C.E.T.A. pourra également être chargée d'études relatives à ces Services, par exemple au sujet des formes-types de contrats à passer entre la S.N.C.F. et les entreprises.

.....

2° - REMUNERATION DE LA S.C.E.T.A. -

A - Services de remplacement de trains de voyageurs

La S.N.C.F. versera à la S.C.E.T.A. :

- a) une somme forfaitaire de 187.500 frs par trimestre correspondant aux dépenses minima de personnel que la S.C.E.T.A. devra supporter quelle que soit l'importance des lignes contrôlées.
- b) une rémunération supplémentaire de 0^f08 par kilomètre-voiture régulier déterminé d'après la longueur des lignes et les roulements en vigueur, qu'il s'agisse de services garantis ou de services non garantis.

.....

Annexe a

TRAITEMENT HORAIRE D'UN CONTROLEUR TECHNIQUE DE LA S.N.C.F.
à PARIS, au 1er JANVIER 1942

Traitement - 4ème échelon	16.080 fr
Prime de fin d'année (normale)	1.528 fr
Prime d'exploitation	168 fr
Part A	7.500 fr
Part B	6.456 fr
Charges de famille (2 enfants)	7.140 fr
Allocation familiale supplémentaire pour deux enfants	1.800 fr
	<hr/> 40.672 fr
Charges patronales 20 %	8.134 fr
	<hr/>
Coût pour 2.408 heures de travail	48.806 fr
Coût horaire :	20 ^f 26

.....

Annexe b

DUREE DE CONSTITUTION DU CAPITAL DE REMPLACEMENT

I - MATERIEL ROULANT -

Véhicules thermiques	10 ans
Appareils à gazogènes	2 ans
Equipement au gaz de ville	3 ans
Véhicules électriques	12 ans

II - OUTILLAGE - 15 ans

III - INSTALLATIONS FIXES : postes de charge,
etc 15 ans

IV - IMMEUBLES - 50 ans (1)

(1) Toutefois lorsqu'il s'agira de constructions mobiles, telles que hangars démontables, etc cette durée sera réduite à 15 ans.