

50521162918

965

(1938-39, 42)

V. D. 9432 : Représentation S.N.C.F.
- dans la S.A.T.E.

EXPLOITATION PAR LA S.A.T.E. d'UN SERVICE D'AUTOBUS
ENTRE GARGAN-GARE ET LIVRY-VILLE

	C.D.	24. 6.38	34	VIII
	C.D.	6. 9.38	9	III b 4°
Lettre S.N.C.F. au M.des T.P.		22.12.38		
Dépêche du M. T.P.		27. 5.39		
Résiliation				
Décret du 20.1.41	(manque)			
Rectification du 26.2.41	(manque)			
Lettre SNCF au M.T.P.		7.9.42		
Dépêche du M.T.P. à la SNCF		26.11.42		

EXPLOITATION D'UN SERVICE D'AUTOBUS ENTRE GARGAN & LIVRY

S.E. AUX COMMUNICATIONS

PARIS, le 26 NOVEMBRE 1942

Direction des Chemins de fer

1er Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT

à M. le Président du C.A. de la SNCF

Résiliation de la convention
intervenue le 1/6/31 entre la
SNCF et la Ville de Livry-Gargan
pour l'exploitation d'un service
d'autobus dans cette ville.

V/lettre D II3202/I du 7/9/42

Comme suite à votre lettre citée en référence,
j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, à titre de noti-
fication, ampliation d'un arrêté approuvant les conditions
de l'accord amiable intervenu entre la SNCF et la Ville de
Livry-Gargan, pour la résiliation de la convention du 1er
juin 1931 concernant l'exploitation d'un service d'autobus
de Gargan-Gare à Livry-Ville.

P.O. signé : MORANE

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

- C O P I E -

113.202/1

Paris, le 7 septembre 1942

Monsieur le Ministre,

Par lettre en date du 26 février 1941, vous avez bien voulu m'adresser copie d'un décret, en date du 20 janvier 1941, prononçant la résiliation de la Convention passée le 1er juin 1931 entre la Compagnie des Chemins de fer de l'Est (à laquelle s'est substituée par la suite la S.N.C.F.) et la ville de Livry-Gargan pour l'exploitation d'un service d'autobus de Gargan-gare à Livry-ville.

Conformément aux dispositions de l'art. 8 du décret du 22 avril 1936, portant règlement d'administration publique pour l'application du décret du 23 octobre 1935, sur les transports publics d'intérêt local, nous nous sommes rapprochés de M. le Maire de Livry-Gargan et lui avons demandé, par lettres n° 270 M5 du 14 mai 1941, 3152 du 5 septembre 1941 et 729 M5 du 29 décembre 1941, de bien vouloir nous confirmer que la résiliation de la Convention du 1er juin 1931 ne comporte, abstraction faite du remboursement du reliquat (200 fr) du cautionnement de 1.000 fr versé par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est en 1888 comme garantie de ses obligations, aucune autre condition.

Par ses lettres des 23 mai 1941 et 29 juillet dernier, M. le Maire de Livry-Gargan nous fait connaître que la Ville de Livry-Gargan n'a plus d'objection à la résiliation de la Convention dont il s'agit et que, de ce fait, pour ce qui le concerne, il considère l'affaire comme réglée.

Pour ce qui est des autres questions évoquées par la lettre du 29 juillet 1942 de M. le Maire de Livry-Gargan (remboursement du reliquat du cautionnement versé par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, cession d'un garage), nous donnerons la suite utile.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports.-

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous demander, Monsieur le Ministre, de bien vouloir, conformément aux dispositions de l'article 8 du décret du 22 avril 1936, approuver par Arrêté l'accord que nous avons réalisé avec la Ville de Livry-Gargan.

Je joins à la présente copie de la correspondance échangée avec M. le Maire de Livry-Gargan.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Ministère
des
TRAVAUX PUBLICS

Paris, le 27 mai 1939

C O P I E

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

Ier Bureau

LE MINISTRE

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

Dans sa séance du 10 novembre 1938, la Commission des Marchés, appelée à se prononcer sur un traité concernant l'exploitation d'un service d'autobus entre GARGAN-Gare et LIVRY-Ville, et sur des propositions tendant à majorer de 35 % les taux d'affermage alloués à la Société Auxiliaire des Transports automobiles de l'Est (S.A.T.E.) a émis un avis défavorable, estimant que la majoration est trop élevée.

Par lettre du 22 ^{décembre} novembre dernier, vous m'avez demandé de vouloir bien, après nouvel examen, réformer cet avis défavorable.

Après avoir examiné les arguments exposés dans votre lettre, le Service du Contrôle a fait remarquer, en ce qui concerne les prix, que la Société Nationale ne faisait pas état des salaires des agents fournis par elle à la S.A.T.E., salaires qui majorent le taux d'affermage de 1^{fr} par km. et le portent ainsi à 6^{fr}70. Sans doute le prix de revient du kilomètre de la S.T.C.R.P. cité dans votre lettre, est-il de 5^{fr}93, mais cette dernière Société paie son personnel.

En définitive, le contrôle persiste à penser qu'il serait abusif de majorer les taux de 35 %.

J'estime, en conséquence, que des négociations devraient être reprises avec la S.A.T.E. en vue d'aboutir à un nouveau projet d'avenant dont les clauses comporteraient un abaissement de la majoration primitivement envisagée. Ce n'est qu'à cette condition qu'il me serait possible d'approuver vos propositions, lesquelles sont destinées à régler le passé.

Il reste entendu que la procédure de résiliation que vous avez engagée en application de l'article 5 du décret-loi du 23 octobre 1935 doit suivre son cours.

Le Ministre des Travaux Publics,

Signé : A. de MONZIE

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 22 décembre 1938

Ligne de Gargan
à Livry.

COPIE

D 113202/1

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. fait assurer par la Société Auxiliaire des Transports Automobiles de l'Est entre Gargan-gare et Livry-Ville un service d'autobus remplaçant une ancienne ligne de tramways à vapeur rétrocédée par la Commune de Livry à la Compagnie de l'Est conformément à une Convention entre la Commune et la Compagnie, en date du 11 novembre 1886, approuvée par décret du 21 février 1889.

La substitution du service d'autobus au service de tramways à vapeur, avec déclassement de la ligne, a fait l'objet d'une nouvelle convention en date du 1er juin 1931, approuvée par décret du 1er août 1932.

L'affermage du service à la S.A.T.E. en vigueur depuis le 28 avril 1930, a fait l'objet d'un échange de lettres aux termes desquelles la Compagnie de l'Est

- conservait les recettes et s'engageait à rémunérer la S.A.T.E. au taux révisable de 4^{fr}40 par km-voiture;

- mettait à la disposition de la S.A.T.E. les receveurs nécessaires pendant les heures d'affluence.

Par la suite, un taux kilométrique fut alloué à chaque catégorie de voitures utilisées; le taux moyen kilométrique s'éleva pour 1937 à 4^{fr}23.

Le prix de revient du service ayant considérablement augmenté, la S.A.T.E. a demandé à la Compagnie de l'Est en décembre 1937 une augmentation de 25 % du taux d'affermage à dater du 1er janvier 1938, en fournissant toutes les justifications utiles. Dans sa

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

séance du 6 septembre 1938, le Comité de Direction de la S.N.C.F. a donné son approbation à la majoration du taux d'affermage de 35% et à la prise en charge des accords antérieurs, mais a décidé, étant donné que l'exploitation était en déficit important et permanent, qu'il s'agissait d'un cas où l'on pouvait faire jouer l'art. 5 du Décret-loi du 23 octobre 1935. J'ai, en conséquence, fait connaître au Préfet de Seine-et-Oise que la S.N.C.F. désirait abandonner l'exploitation de ce service et demandait, en application de l'art. 5 du Décret précité, la résiliation de la Convention de 1931 passée entre la Commune de Livry et la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

C'est dans ces conditions que fut soumise à la Commission des Marchés, tant au titre de l'art. 11 du Décret-loi du 31 août 1937, en ce qui concerne le passé, réglé par échange de lettres, qu'à titre de traité nouveau, établi pour se substituer à partir du 1er janvier 1938 au régime précédent, un projet de traité entre la S.N.C.F. et la S.A.T.E. ~~xxx~~ reprenant les clauses des accords antérieurs avec toutefois un taux d'affermage supérieur de 35% au taux pratiqué jusqu'alors.

Après renvoi du dossier à l'Administration pour étude du Contrôle Technique des Chemins de fer, la Commission des Marchés émit, en 2ème présentation, lors de sa séance du 10 novembre 1938, un avis défavorable, ~~xxxxxxx~~ l'avis du Contrôle Technique étant lui-même défavorable ; elle estima que si la majoration de 35% était rationnelle, le taux d'affermage auquel elle aboutit semblait néanmoins exagéré et exprima l'avis qu'un taux initial inférieur au taux de 4fr.40 eut pu être obtenu en 1930 si la Compagnie avait, à cette époque, fait appel à la concurrence.

Nous pensons, Monsieur le Ministre, que l'avis du Service du Contrôle, aussi bien que la décision de la Commission des Marchés, sont le résultat d'un malentendu et peut être d'une documentation incomplète.

L'exploitation dont il s'agit se rapproche, en effet, beaucoup plus d'un service urbain analogue à ceux qu'assure la T.C.R.P. que d'un service routier proprement dit; le parcours total de la ligne n'est que de 3 km.200, comportant 6 points d'arrêt entre les points extrêmes, ce qui est de nature à rendre l'utilisation des voitures nettement défectueuse et par suite l'exploitation plus onéreuse que dans les services habituels de la S.T.C.R.P.

Le taux d'affermage proposé, qui, compte tenu du taux moyen de 1937 et du relèvement de 35% demandé, ressortirait à 5fr.70 en moyenne reste néanmoins inférieur au prix moyen de revient du km autobus de la S.T.C.R.P. qui est de 5,93 (chiffre officiel du 1er trimestre 1938).

Au surplus si en 1930 la Compagnie de l'Est n'a pas, pour l'exploitation par route de cette ligne, reconnu à une adjudication proprement dite, il est cependant inexact de dire, comme il a été allégué devant la Commission des Marchés, sans doute faute de renseignements précis, qu'il n'y ait pas eu d'appel à la concurrence: en même temps qu'à la S.A.T.E. la Compagnie de l'Est s'était en effet adressée à deux Sociétés de Transports Automobiles particulièrement qualifiées pour assurer le service avec les mêmes garanties et dans les mêmes conditions: à savoir la S.T.C.R.P. et la Société Anonyme de Transports Automobiles industriels et commerciaux; la consultation n'avait pas été plus large en raison de la préoccupation de ne s'adresser qu'à des entreprises offrant toutes les garanties voulues de bonne exécution du service, (et elles n'étaient pas nombreuses à l'époque) et susceptibles, par la position géographique de leurs exploitations existantes, d'assurer le service Gargan-Livry sans frais généraux excessifs.

C'est après de longs pourparlers avec ces Sociétés que les offres de la S.A.T.E. ont été reconnues les plus avantageuses; ceci est dû pour une part aux frais généraux relativement réduits de la S.A.T.E. et très certainement, pour une autre part au désir de la S.A.T.E. de travailler au plus juste prix pour la Compagnie de l'Est qui détenait, au titre du Domaine Public, (et a, par suite, transmis à la S.N.C.F.), plus de la moitié de son capital.

La S.A.T.E. insiste au surplus pour avoir rapidement une solution, l'exploitation en question étant pour elle nettement déficitaire: cela montre bien que le taux d'affermage demandé n'a rien d'excessif et il apparaît que l'avis défavorable émis par la Commission des Marchés résultait très probablement de ce que les conditions spéciales qui rendent particulièrement onéreuses l'exploitation de cette ligne (brièveté des parcours, fréquence des arrêts, pointes du matin et du soir très importantes par rapport au trafic moyen) n'avaient sans doute pas été mises suffisamment en valeur dans le dossier présenté.

Si, comme j'ai tout lieu de le penser, un nouvel examen, que je vous serais reconnaissant de vouloir bien prescrire, montre qu'effectivement certains tout au moins de ces points avaient pu échapper à la Commission et à son Rapporteur, je vous serais très obligé, Monsieur le Ministre, de vouloir bien, par l'application du 9° alinéa de l'article 5, du décret du 6 Janvier 1934, réformer l'avis défavorable émis par la Commission et donner votre approbation au marché.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration

Signé: GUINAND

P.V. COURT

Le Comité ~~préfixe~~ donne un avis favorable à la prise en charge par la S.N. du marché suivant, soumis par application de l'art. 11. :

- D'autre part, M. ARON veut bien se charger de rapporter l'affaire suivante à une prochaine séance :

4°) Convention avec la Société Auxiliaire des Transports Automobiles de l'Est relative à l'exploitation d'un service d'autobus entre Cargan-Gare et Livry-Ville - Région Est - (Redevance : 375.000 fr pour un an).-

Séus

M. Grimpret

la Sous-Commission aimerait à avoir le sentiment de M. ARON, avant que le Comité ne donne un avis favorable à la prise en charge de cette Convention.

M. LE PRESIDENT - Nous sommes d'accord pour ne donner cet avis favorable que sous réserve du sentiment de M. ARON. (1)

M. GRIMPRET - Enfin, en ce qui concerne l'affaire suivante,

(1) Après la séance, M. ARON a fait savoir qu'il n'avait pas d'objection à cet avis favorable, sous réserve de la décision du Comité de Direction, en date du 24 août 1938 (question VIII), relative à la résiliation de la convention du 1er juin 1931 pour l'exploitation du service d'autobus de Cargan à Livry.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 6 septembre 1938

III - Marchés et commandes :

b) de la compétence du
Comité de Direction

1 - Marchés soumis par application de l'art.11 du décret du
31 août 1937

1109

4°) Convention avec la Société Auxiliaire des Transports
Automobiles de l'Est relative à l'exploitation d'un
service d'autobus entre Gargan-Gare et Livry-Ville -
Région Est - (Redevance annuelle : 370.000 fr)

COMITÉ DE DIRECTION

ob

du 6 SEPT 1938 1938

"Marchés et Commandes"

(Question N° 6-1/4)

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'EST

1109

le 29 août 1938

Service d'Autobus Livry-Gargan

Majoration du taux d'affermage

Application de l'article 11 du décret-loi du 31 août 1937

A la suite d'un échange de lettres, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est a confié à partir du 28 avril 1930 à la Société Auxiliaire des Transports Automobiles de l'Est (SATE) l'exploitation d'un service d'autobus entre Gargan gare et Livry-Ville. Ce service se substituait au tramway à vapeur dont la suppression a fait l'objet d'une convention intervenue le 1er juillet 1931 entre le Maire de Livry-Gargan et la Compagnie de l'Est, approuvée par Décret en date du 4 août 1932 de M. le Ministre des Travaux Publics.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est qui conservait les recettes de la ligne s'engageait à rémunérer la S.A.T.E. au taux de 4^f40 par km voiture, ce taux pouvant être ultérieurement révisé sur demande de la S.A.T.E. accompagnée des justifications nécessaires.

A la suite de changements survenus dans le matériel automobile utilisé sur la ligne en question, ce taux d'affermage a été modifié à différentes reprises.

Il est actuellement le suivant:

4^f65 pour les Tracteurs Est, avec remorque de 43 places.
4,00 pour les voitures Est
4,50 pour les voitures SATE (27 places)
4,60 pour les voitures SATE (31 places)
3,00 quelles que soient les voitures pour les services scolaires effectués pour les élèves du Cours complémentaire à Livry.

.....

Les éléments ayant servi de base à la détermination du taux type d'affermage, se trouvant dans leur ensemble majorés de 35%, la S.A.T.E. demande que les taux d'affermage soient majorés dans les mêmes conditions et deviennent :

6^f,25 pour les Tracteurs Est, avec remorque de 43 places
5,40 pour les voitures Est
6,10 pour les voitures SATE (27 places)
6,20 pour les voitures SATE (31 places)
4,05 quelles que soient les voitures pour les services scolaires.

La participation financière du Chemin de fer qui avait été de 610.308^f pour 1936 pour un parcours total de 143.875 km s'élèvera de ce fait à 820.000 f environ pour 1938.

En contre-partie la S.N.C.F. conserverait comme par le passé les recettes réalisées sur la ligne.

Celles-ci en 1936 se sont élevées à 280.654^f. Depuis cette date, les tarifs ont été majorés une première fois de 25% le 1^{er} septembre 1937, une seconde fois, de 26% le 1^{er} janvier 1938.

La recette à escompter pour 1938 pourrait donc être évaluée à 450.000^f environ.

La dépense annuelle de la S.N.C.F. pour l'exploitation de la ligne d'autobus de Gargan à Livry serait ainsi de:

$$820.000^f - 450.000^f = 370.000^f$$

Un traité serait substitué aux lettres échangées entre le Réseau Est et la S.A.T.E. et tiendrait compte de la majoration d'affermage de 35%.

Nous prions le Comité de Direction de bien vouloir approuver :

- 1°) la prise en charge par la S.N.C.F. des dispositions intervenues précédemment par lettre
- 2°) la substitution du traité à ces dispositions.

QUESTION VIII - Résiliation de la Con-
vention du 1er juin 1931 pour l'exploitation
du service d'autobus de Gargan à Livry
(S & O).

PV suit

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Sténos amené et corrigé -

La proposition est approuvée.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 24 août 1938

VIII - Résiliation de la Convention du
1er juin 1931 pour l'exploitation
du service d'autobus de Gargan à
Livry (S. et O.)

de

11 Août 1938.

(Question N° ~~XIII~~)

0

RAPPORT AU COMITE.RESILIATION DE LA CONVENTION DU 1er Juin 1931 pour
l'EXPLOITATION DU SERVICE D'AUTOBUS de GARGAN à LIVRY
(Seine-&-Oise).

Un décret en date du 21 Février 1889 a déclaré d'utilité publique et concédé à la Commune de Livry (Seine-&-Oise) la ligne de tramways à vapeur d'une longueur de 3 km.500, reliant la station de Gargan-Livry (réseau de l'Est) à Livry-Ville.

Par un traité en date du 11 Novembre 1886, la Commune de Livry s'était engagée à rétrocéder ladite concession à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et à subroger celle-ci à tous les droits et à toutes les obligations qui résulteraient pour la Commune de l'acte de concession et du cahier des charges qui y était annexé.

Par une Convention en date du 1er Juin 1931, la Commune de Livry et la Compagnie des Chemins de fer de l'Est ont convenu de demander à l'Etat le déclassement de la ligne du tramway à vapeur entre la station de Gargan-Livry et Livry-Ville. En outre, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est devait assurer par un service d'autobus le transport des voyageurs, des bagages et des messageries, qui faisait l'objet de la Convention du 11 Novembre 1886. Cette Convention du 1er Juin 1931 devait prendre fin le 26 Novembre 1954.

Le déclassement du tramway de Gargan à Livry a été prononcé par décret en date du 4 Août 1932.

L'exploitation par autobus a commencé le 28 Avril 1930. Elle a été confiée par la Compagnie de l'Est à la Société Auxiliaire de Transports Automobiles de l'Est, le service des receveurs étant toutefois assuré par du personnel du réseau.

Les résultats d'exploitation de la ligne de Gargan à Livry n'ayant pas été ventilés à part pendant la période de 1913 à 1926, nous ne pouvons donner de précisions sur la charge totale qu'a entraînée, pour le Réseau de l'Est, l'exploitation de cette ligne. Nous signalerons toutefois que pour l'ensemble des exercices 1927 à 1937, le total des insuffisances a atteint 4.972.740 francs(1).

En ce qui concerne plus spécialement les 5 dernières années, les insuffisances ont été les suivantes:

.....

(1) A partir de 1926, une comptabilité spéciale fut tenue.

1933.....	422.060 fr.
1934.....	444.930 fr.
1935.....	470.300 fr.
1936.....	506.640 fr.
1937.....	525.390 fr.

Un décret-loi du 23 Octobre 1935 relatif aux transports publics d'intérêt local, complété par un décret du 22 Avril 1936 portant règlement d'administration publique et par un Arrêté du Ministre des Travaux Publics en date du 27 Avril 1936 a créé un mode de revision ou de résiliation des contrats de concession ou d'affermage des services de transports publics d'intérêt local.

L'article 5 de ce décret-loi précise notamment que :

"Toute collectivité départementale ou communale ayant
"concédé ou affermé un service de transports publics peut
"poursuivre la revision ou la résiliation du contrat de
"concession ou d'affermage lorsque l'exploitation est en dé-
"ficit important et permanent.

"Le concessionnaire ou exploitant a la même faculté dans
"les mêmes conditions".

Nous pensons que la nature et l'importance du déficit d'exploitation de la ligne de Gargan à Livry autorisent la S.N.C.F. à se prévaloir, en tant qu'exploitant, des dispositions de cet article.

En conséquence, nous demandons au Comité de bien vouloir nous autoriser à engager la procédure prévue par le décret-loi du 23 Octobre 1935 et le décret du 22 Avril 1936 en vue d'obtenir la résiliation des Conventions passées avec la Commune de Livry pour l'exploitation de la ligne de Gargan à Livry.

P. LE DIRECTEUR GENERAL,

SURLEAU.