

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE

DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

LOIS ET DECRETS

ARRETES. DECISIONS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS	Lois et décrets			Débats à l'Assemblée nationale	Ann. march. publ. Bulletin Officiel Regist. du Commerce	DIRECTION REDACTION ET ADMINISTRATION
	Trois mois	Six mois	Un an			
Algérie	8 dinars	14 dinars	24 dinars	20 dinars	15 dinars	Abonnements et publicité IMPRIMERIE OFFICIELLE 9, Av. A. Benbarek - ALGER Tél. : 66-81-49 66-80-96 C.C.P 3200-50 - ALGER
Etranger	12 dinars	20 dinars	35 dinars	20 dinars	28 dinars	

Le numéro : 0,25 dinar — Numéro des années antérieures 0,30 dinar. Les tables sont fournies gratuitement aux abonnés. Prière de joindre les dernières bandes pour renouvellement et réclamations — Changement d'adresse ajouter 0,30 dinar.

Tarif des insertions : 2,50 dinars la ligne

SOMMAIRE

CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

Décret n° 68-63 du 8 mars 1968 portant publication de la convention relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M.), p. 241.

Décret n° 68-64 du 8 mars 1968 portant publication de la convention entre les réseaux des chemins de fer maghrébins, pour l'emploi réciproque du matériel roulant, des agrès et des containers, p. 242.

DECRETS, ARRETES, DECISIONS ET CIRCULAIRES

MINISTERE DU COMMERCE

Décision du 5 février 1968 portant homologation des indices salaires et matières utilisés pour la révision des prix dans les contrats de bâtiments et de travaux publics, p. 248.

CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

Décret n° 68-63 du 8 mars 1968 portant publication de la convention relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M.).

Le Chef du Gouvernement, Président du Conseil des ministres,
Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'ordonnance n° 65-182 du 10 juillet 1965 portant constitution du Gouvernement ;

Vu la convention relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M.), signée à Marrakech le 11 novembre 1965 ;

Décète :

Article 1^{er}. — La convention relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M.), signée à Marrakech le 11 novembre 1965, sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 8 mars 1968.

Houari BOUMEDIENE

CONVENTION

relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M.)

Entre :

La Société nationale des chemins de fer tunisiens, représentée par son président directeur général,

La Société nationale des chemins de fer algériens, représentée par son directeur général,

L'Office national des chemins de fer marocains, représenté par son directeur.

La commission maghrébine des transports, réunie à Tunis du 6 au 9 octobre 1965, a recommandé la création, sous son égide, d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M.), comité chargé de traiter et d'étudier toutes les questions d'intérêt commun et d'assurer la coordination des transports par fer dans les pays du Maghreb.

En conséquence, il est convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

Il est institué entre les réseaux maghrébins, un comité des transports ferroviaires du Maghreb (C.T.F.M.).

Article 2

Le C.T.F.M. dont le siège est à Alger se compose :

- du président directeur général de la Société nationale des chemins de fer tunisiens ou de son délégué,
- du directeur général de la Société nationale des chemins de fer algériens ou de son délégué,
- du directeur de l'Office national des chemins de fer marocains ou de son délégué.

Il dispose d'un secrétariat permanent.

La présidence du C.T.F.M. est confiée, par roulement et pour une période d'un an, à chacun des représentants des réseaux contractants.

Un représentant de la commission maghrébine des transports, pourra assister aux séances du C.T.F.M., avec voix consultative.

Les ministres chargés des transports des pays du Maghreb pourront, sur leur initiative ou sur la demande du C.T.F.M., désigner des représentants qui auront accès au comité avec voix consultative.

Article 3

Le C.T.F.M. se réunit à la diligence de son président, à la demande de l'un de ses membres ou du président de la commission maghrébine des transports, les séances se tenant par roulement dans chacun des 3 pays. Néanmoins, le C.T.F.M. doit se réunir au moins tous les six mois et au moins une fois par an en Algérie.

Article 4

Le C.T.F.M. étudie et détermine les moyens de satisfaire aux besoins généraux des transports, tels qu'ils sont exprimés, soit par les ministres chargés des transports, soit par la commission maghrébine des transports.

La compétence du C.T.F.M. s'étend également aux questions concernant l'unification et l'amélioration des conditions d'exploitation des réseaux maghrébins et, en particulier, à l'adoption en commun des dispositions générales techniques et économiques se rapportant à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires dans les pays du Maghreb, tant en ce qui concerne le matériel utilisé et les règles d'exploitation qu'en ce qui concerne la gestion du personnel et sa formation.

Article 5

Le C.T.F.M. ne doit délibérer que sur les questions intéressant au moins deux des réseaux maghrébins.

Les conclusions de ces délibérations, adoptées à l'unanimité tiennent compte dans la mesure du possible, des prescriptions internationales quand elles existent.

Ces conclusions sont transmises par le président du C.T.F.M. aux réseaux intéressés, à la commission maghrébine des transports et aux ministres chargés des transports. Elles sont présentées :

- a) soit sous forme de suggestion, si leur réalisation doit entraîner des répercussions financières importantes dans les budgets des réseaux ou des modifications dans les régimes administratif ou économique des pays du Maghreb,
- b) soit sous forme de décisions dans tous les autres cas.

Article 6

Le secrétariat permanent est assuré par le réseau du pays siège du C.T.F.M. ; il prépare ses travaux, assure la notification de ses décisions, conserve ses archives et se charge de toute autre tâche qui pourrait lui être confiée par le C.T.F.M.

Article 7

Les décisions sont exécutoires dans le délai d'un mois, après leur transmission au président de la commission maghrébine des transports et aux ministres chargés des transports des pays intéressés.

Fait à Marrakech, le 11 novembre 1965.

Le directeur général de la Société nationale des chemins de fer algériens,

AIT OUYAHYA

Le président directeur général de la Société nationale des chemins de fer tunisiens,

Tijani CHELLI

Le directeur de l'Office national des chemins de fer marocains,

Mohamed IMANI

Décret n° 68-64 du 8 mars 1968 portant publication de la convention entre les réseaux des chemins de fer maghrébins, pour l'emploi réciproque du matériel roulant, des agrès et des containers.

Le Chef du Gouvernement, Président du Conseil des ministres,
Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'ordonnance n° 65-182 du 10 juillet 1965 portant constitution du Gouvernement ;

Vu la convention entre les réseaux des chemins de fer maghrébins pour l'emploi réciproque du matériel roulant, des agrès et des containers, signée à Marrakech le 11 novembre 1965 ;

Décète :

Article 1^{er}. — La convention entre les réseaux des chemins de fer maghrébins pour l'emploi réciproque du matériel roulant, des agrès et des containers, signée à Marrakech le 11 novembre 1965, sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 8 mars 1968.

Houari BOUMEDIENE

**COMITE DES TRANSPORTS
FERROVIAIRES DU MAGHREB**

CONVENTION

**entre les réseaux des chemins de fer maghrébins
pour l'emploi réciproque du matériel roulant,
des agrès et des containers**

Entre :

La S.N.C.F.A. représentée par M. Aït Ouyahya, son directeur général, 21 Ed Mohamed V à Alger,

La S.N.C.F.T. représentée par M. Tijani Chelli, son président directeur général, 67, rue du Portugal à Tunis,

L'O.N.C.F.M. représentée par M. Mohamed Imani, son directeur, 19, avenue Allal Ben Abdallah à Rabat,

Il a été convenu ce qui suit :

Chapitre I**MESURE D'ORDRE GENERAL****Article 1^{er}**

Sauf stipulations contraires consignées et détaillées dans les accords particuliers qui pourront intervenir entre les réseaux intéressés, le matériel roulant et les agrès de chacun des réseaux énumérés ci-dessus ainsi que le matériel roulant et les agrès appartenant à des particuliers et immatriculés sur l'un de ces réseaux, pourront circuler sur les lignes de chacun des autres réseaux. Il en sera de même du matériel roulant et des agrès appartenant à des réseaux non contractants ou immatriculés par des réseaux non contractants, mais qui seront admis par l'un des réseaux contractants, à circuler sur ses propres lignes.

Pour l'application de la présente convention :

- sont considérés comme matériel roulant, les voitures à voyageurs (automotrices, autorails et leurs remorques exclus et faisant l'objet d'une convention particulière), les fourgons et wagons G.V. et P.V.,
- sont considérées comme agrès, les bâches, les prolonges et les palettes,
- sont considérés comme containers, les récipients ouverts ou fermés appartenant à un réseau ou à un particulier et destinés au transport de marchandises de toute espèce.

Article 2

En règle générale, les réseaux devront tout mettre en œuvre pour restituer rapidement, aux réseaux propriétaires, le matériel roulant, les agrès et les containers étrangers se trouvant sur leurs lignes.

La restitution des wagons et des containers devra se faire en charge, toutes les fois que le rechargement pourra en être effectué sans délai, soit à la gare de déchargement du parcours aller, soit, à défaut, dans une des gares du parcours de rapatriement.

Aucun wagon ne sera rechargé avant d'avoir été reconnu en état de transporter les marchandises sans les endommager.

Article 3

En aucun cas, sauf entente préalable entre les intéressés, un réseau ne pourra utiliser le matériel roulant et les agrès des autres réseaux, pour effectuer des transports de quelque importance ou de quelque nature que ce soit, entre deux de ses gares ou entre l'une de ses gares et une gare d'un réseau autre que le réseau propriétaire. Il ne pourra être dérogé à cette règle que lorsque l'utilisation du matériel roulant ou des agrès, aura pour effet de les rapprocher de la gare d'échange avec leur réseau propriétaire.

Cependant, les réseaux acceptent que les containers chargés, remis à l'échange, soient réexpédiés ou fassent l'objet d'une nouvelle expédition sur une nouvelle gare destinataire quelconque. Dans ce cas, le wagon transporteur du container pourra (à moins de transbordement), continuer jusqu'à cette nouvelle gare.

Article 4

En cas de poussée importante et durable du trafic sur l'un des réseaux, les autres réseaux devront, dans la mesure de leurs possibilités, apporter leur aide au réseau surchargé.

De même, des wagons ou containers spécialisés peuvent être fournis en assistance par un réseau au réseau demandeur qui en est dépourvu. Dans ce cas, le matériel fourni ne doit être utilisé que dans les conditions convenues entre le réseau propriétaire et le réseau emprunteur.

Article 5

Toutes les formalités douanières ou fiscales, rendues nécessaires par la circulation dans un pays du Maghreb du matériel roulant ou des containers appartenant à un réseau situé dans un autre pays, seront accomplies par le réseau propriétaire de ce matériel ou de ces containers, réseau qui en supportera également tous les frais.

Article 6

Le matériel roulant et les containers appartenant aux particuliers, ne seront mentionnés que pour mémoire, dans les comptes d'échange et leur séjour sur les réseaux non gérants, ne donnera lieu au paiement d'aucune redevance.

Sont exclus de la présente convention :

- les échanges d'automotrices, d'autorails et de leurs remorques,
- les wagons ou containers donnés en location par un réseau à un particulier ou à un autre réseau ou par un particulier à un réseau.

Les conditions d'application de la présente convention à ce matériel ou à ces containers, feront l'objet d'accords spéciaux entre les intéressés.

Article 7

La gare d'échange sera considérée comme terrain du réseau gérant de cette gare. En conséquence :

- le matériel roulant et les agrès arrivant dans une gare d'échange, en provenance du réseau non gérant, seront considérés comme entrés sur le réseau gérant, dès leur arrivée dans la gare d'échange, qu'ils soient ou non destinés à dépasser cette gare,
- le matériel roulant et les agrès partant d'une gare d'échange pour pénétrer sur le réseau non gérant, seront considérés comme sortis du réseau gérant au moment de leur départ.

Le matériel roulant et les agrès ne seront considérés comme remis que s'ils sont accompagnés de tous les documents (lettres de voiture, feuilles de route, pièces fiscales et de douane, etc...) nécessaire à leur acheminement.

Le matériel roulant et les agrès groupés en une même expédition, ne seront considérés comme remis que lorsque toutes les écritures du groupe seront parvenues à la gare d'échange.

Pour tenir compte du séjour du matériel roulant ou des agrès, dans la gare d'échange ou dans la gare commune, le réseau gérant sera crédité lors de chaque règlement périodique du compte d'échange, d'un nombre de journées fixé par une formule donnée en annexe I.

Article 8

La redevance de location est due à partir de minuit qui suit la livraison du wagon, container ou agrès, jusqu'à minuit qui suit sa restitution au réseau propriétaire ou à un autre réseau.

Lorsqu'une des dates de livraison ou de restitution ne pourra être déterminée avec certitude, le nombre de jours de location sera déterminé suivant les règles forfaitaires qui seront précisées par les prescriptions d'exécution de la présente convention.

Quand un wagon, un container ou un agrès entre et sort le même jour, la location est payée pour une journée.

Chapitre II

LOCATION DU MATERIEL ROULANT

Article 9

Le taux de location des véhicules est fixé en francs/or, par véhicule et par journée de location selon le barème établi en annexe II.

Article 10

Le réseau utilisant est exonéré du paiement de la redevance de location :

- lorsqu'un wagon est gravement avarié,
- lorsqu'un wagon est différé pour cause d'avarie, de déraillement ou de chauffage de coussinets.

Si un des wagons assurant un chargement commun, est réformé, les autres wagons sont aussi exemptés de location, s'ils sont également immobilisés de ce fait.

Article 11

Dans chacun de ces cas, le réseau utilisant doit donner, le plus rapidement possible, avis au réseau propriétaire et à l'office des wagons :

- de la date à laquelle le wagon a été avarié ou immobilisé,
- de la nature et de l'importance des avaries subies,
- de la date de remise du wagon à la disposition de l'exploitation.

La location des véhicules sera interrompue d'un nombre de jours égal à la durée d'immobilisation pour avarie, déraillement ou chauffage de coussinets, durée calculée comme il est dit à l'article 8 ci-dessus.

Les véhicules rapatriés sur wagon doivent être considérés comme restitués le jour de leur chargement sur wagon.

Article 12

Aucune location n'est perçue pour les wagons ayant servi ou devant servir à des transports pour lesquels l'application d'un prix réduit est subordonnée à l'utilisation des véhicules appartenant à un autre réseau ou assimilés au matériel de ce réseau. Cette mesure ne sera applicable qu'après entente entre les réseaux pour chaque transport effectué dans ces conditions.

Chapitre III

LOCATION DES CONTAINERS, DES AGRES

Article 13

Lorsque des véhicules munis d'agrès, transiteront d'un réseau sur un autre, ces agrès demeureront sur ces véhicules, jusqu'à la gare destinataire.

En cas de transbordement, les agrès seront, à moins que la nature du nouveau véhicule employé ne le rende inutile, réutilisés sur ce nouveau véhicule jusqu'à la gare destinataire.

Article 14

Les taux de location des containers, bâches, prolongées et palettes, sont donnés par l'annexe III.

Article 15

Il ne sera pas fait de constatations ni tenu compte des avaries survenues aux agrès échangés.

Lorsqu'un container sera avarié de telle sorte qu'il ne puisse continuer son parcours à charge, la marchandise devra être transbordée dans un autre container ou dans un wagon, par les soins et aux frais du réseau sur lequel l'avarie se sera produite ou aura été constatée.

Lorsqu'un container sera avarié par un tiers (réseau non contractant ou particulier), le réseau qui l'aura remis à ce tiers, sera responsable vis-à-vis du réseau propriétaire pour le dommage occasionné. Si un tel container est rendu par un tiers, soit à un réseau qui le lui avait précédemment remis, soit à un autre réseau, mention exacte des avaries devra être faite sur les feuilles d'accompagnement, par le réseau qui reçoit du tiers, le container avarié. Dès l'arrivée de ces feuilles, le réseau propriétaire communiquera au réseau auquel le tiers

restitué le container, le montant des frais de réparation. Ce montant sera à encaisser du tiers responsable et à faire parvenir au réseau propriétaire.

Les réseaux contractants abandonnent réciproquement, toute réclamation au sujet des bâches et prolonges restituées à l'état de morceaux et au sujet des bâches isolées atteintes par le feu, en cours de transport. Lorsque les morceaux restitués seront identifiables, la location de l'agrès avarié prendra fin le jour de la restitution des morceaux. La location ainsi arrêtée, ne sera pas modifiée par la restitution ultérieure d'un autre morceau identifiable du même agrès.

Article 16

Le premier jour de chaque mois, il sera établi et adressé à tous les réseaux :

1° une liste des containers qui n'auront pas été restitués à leur réseau depuis plus de deux mois et moins de cinq. Dès réception de cette liste, chaque réseau devra rechercher les containers signalés comme devant se trouver sur ses lignes, afin de les restituer dans les meilleurs délais ;

2° une liste des containers qui n'auront pas été restitués à leur réseau depuis plus de cinq mois. Sauf arrangement contraire entre les réseaux, ces containers seront considérés comme perdus et facturés aux réseaux détenteurs, par les réseaux propriétaires. L'indemnité à payer par le réseau détenteur, sera celle prévue à l'article 25 ci-après, pour les containers gravement avariés ;

3° un état des bâches qui n'auront pas été restituées depuis dix-huit mois. Ces bâches seront considérées comme perdues et le réseau responsable de cette perte, paiera au réseau d'immatriculation, l'indemnité due par celui-ci à son fournisseur.

Si un container ou une bâche considérée comme perdue, vient à réparer, le réseau propriétaire remboursera l'indemnité qu'il aura reçue et le réseau cessionnaire reprendra le paiement de la taxe de location, depuis le jour où le container ou la bâche aura été considérée comme perdue, jusqu'au jour de sa réapparition.

Article 17

Les prolonges n'étant pas numérotées, il ne sera pas possible d'établir les manquants de ces agrès. Toutefois, pour éviter, en cas de disparition de ces agrès pendant leur séjour sur un autre réseau, que le chiffre des prolonges en location porté au débit de l'un des réseaux ne devienne trop élevé, on procédera de la façon suivante :

a) lorsque le dernier jour du mois, le nombre des prolonges livrées à un réseau et se trouvant encore sur ce réseau, dépassera la centaine, il sera automatiquement ramené à 100 le premier du mois suivant, le réseau débiteur payant pour le surplus, au réseau propriétaire, la valeur d'un nombre égal de prolonges.

b) si, exceptionnellement, les restitutions faites par un réseau sont supérieures aux reprises qui lui ont été faites au cours du mois, le réseau propriétaire remboursera à l'autre, la valeur de l'excédent restitué.

Les prix de remboursement des prolonges perdues ou restituées en trop, seront fixés d'un commun accord entre les deux réseaux.

Article 17 bis

Réservé aux palettes.

Chapitre IV

REGLES A OBSERVER EN CAS D'AVARIES

Article 18

L'entretien normal, le nettoyage ou le lavage du matériel roulant et des containers échangés, ainsi que le graissage du matériel roulant, seront effectués par les soins et au compte du réseau sur les lignes duquel ce matériel roulant ou ces containers circuleront.

La désinfection du matériel roulant et des containers, sera effectuée par les soins et au compte du réseau sur lequel ce matériel roulant et ces containers auront été déchargés.

Article 19

Le soin de réparer les véhicules et les containers avariés incombera, en principe, au réseau propriétaire. Toutefois, le réseau sur lequel les avaries se sont produites ou auront été constatées, devra réparer les véhicules et containers, dans la mesure nécessaire, pour les remettre en état de circuler. Il devra également réparer les véhicules et les cadres pour les rendre utilisables, si cela est possible, par une opération

de peu d'importance. La structure des véhicules ou des containers ne devra pas être modifiée. Les frais de réparations resteront au compte du réseau qui les aura exécutées.

Les pièces de rechange nécessaires à ces réparations, seront fournies sans facturation, par le réseau qui les exécutera, s'il possède ces pièces dans ses approvisionnements. Ce réseau conservera alors les pièces remplacées. Sinon, il sera procédé comme prévu à l'article 20 ci-après.

Lorsqu'un véhicule avarié ne pourra pas être réparé par le réseau cessionnaire, de manière qu'il puisse circuler sur ses propres roues, sans danger pour l'exploitation, le réseau cessionnaire devra, après l'avoir démonté s'il y a lieu, le charger sur un autre wagon et le renvoyer au réseau propriétaire. Le démontage et le chargement du véhicule seront au compte du réseau qui les aura exécutés.

Article 20

Lorsqu'un réseau ne possèdera pas les pièces de rechange nécessaires à l'exécution d'une des réparations provisoires visées à l'article 19 ci-dessus, il demandera ces pièces au réseau propriétaire du véhicule avarié.

La demande indiquera la destination des pièces de rechange.

Les pièces avariées ou détachées accidentellement du véhicule, seront, sauf le cas prévu à l'article 19 ci-dessus, restituées au réseau propriétaire.

Il ne sera dressé aucune facture ni pour les pièces de rechange fournies ni pour celles restituées.

Article 21

Les pièces de rechange fournies ou restituées comme il est dit à l'article 20 ci-dessus, seront transportées en service direct et sans taxe.

Les frais de transport des véhicules démontés, ne seront jamais facturés au réseau destinataire.

Le réseau sur lequel s'effectuera un des transports visés aux deux alinéas précédents, prendra à sa charge, les frais qui en résulteront.

Article 22

Lorsqu'un véhicule sera renvoyé sur roues au réseau propriétaire, après réparation provisoire, dans les conditions de l'article 23 ci-après, cette réparation provisoire se fera aux frais du réseau qui l'effectuera, mais le complément de la réparation restera à la charge du réseau propriétaire.

Article 23

Lorsqu'un véhicule est démonté et renvoyé sur wagon au réseau propriétaire, dans les conditions de l'article 19 ci-dessus, les frais de réparation seront payés par le réseau responsable au réseau propriétaire. Ils ne devront comprendre que le prix courant des matières employées et les frais de main-d'œuvre, ces derniers majorés de 100%, sans que leur total puisse dépasser l'indemnité qui serait due en appliquant les dispositions de l'article 24 ci-après.

Article 24

Lorsqu'un véhicule sera démolé ou tellement avarié que sa remise en état équivaldrait à une reconstruction, le réseau responsable de la démolition ou de l'avarie, en rendra, si possible, tous les débris et les pièces et matières utilisables (essieux montés notamment) au réseau propriétaire et paiera à ce dernier, une indemnité calculée de la manière suivante :

a) on déterminera la valeur du wagon qui est égale au produit de sa tare par le prix de revient au kilo d'un wagon semblable, au moment de l'avarie, soit P cette valeur ;

b) on déduira du montant déterminé P, la valeur des essieux rendus, comptés à l'état neuf à leur valeur au moment de l'avarie, soit Pe cette valeur. On aura : $P - Pe$.

c) on retranchera le 1/6 du montant déterminé, selon les alinéas a) et b), pour tenir compte des parties rendues. On obtiendra $5/6 (P - Pe)$;

d) les déductions selon les alinéas b) et c), ne seront pas faites lorsque le réseau propriétaire ne reçoit ni les essieux ni aucune des parties du wagon ;

e) on retranchera du reliquat, par année de service du wagon, 2% de dépréciation, mais au maximum 52%.

Dans le calcul des années de service, l'année de construction et celle au cours de laquelle est survenue l'avarie, ne comptent ensemble que pour une année.

Donc si A = nombre d'années de service, l'indemnité I s'obtient par la formule $I = \frac{(F - P_e) (50 - A)}{60}$ avec la condition $A \leq 26$.

Dans le cas prévu à l'alinéa d), l'indemnité est calculée par la formule : $I = \frac{P \times (50 - A)}{50}$ avec $A \leq 26$.

Article 25

Quand un container est avarié au point de ne plus pouvoir être réparé, il sera abandonné au réseau responsable qui paiera au réseau propriétaire, une indemnité calculée de la manière suivante :

a) déterminer la valeur du container avarié, en multipliant la tare par le prix de revient au kilo d'un container neuf semblable au moment de l'avarie, soit P cette valeur ;

b) retrancher de la valeur P ainsi déterminée, au titre de la dépréciation, 5% par année de service, l'année d'acquisition et l'année au cours de laquelle le container a été avarié, ne comptant ensemble que pour une seule. Le montant de l'indemnité à payer ne peut, toutefois, être inférieur à 40% du prix de revient déterminé à l'alinéa a).

Si on désigne par A, le nombre d'années de service du container, l'indemnité I s'obtiendra par la formule : $I = \frac{P}{20} (20 - A)$ avec $A \leq 12$.

Article 26

Pour l'application des articles 23, 24 et 25 ci-dessus, le réseau responsable sera toujours celui sur lequel l'avarie du véhicule ou du container se sera produite, mais cette responsabilité ne concernera pas la réparation du préjudice matériel causé par la démolition du véhicule seul ou du cadre seul, considéré comme vide et ne saurait, en aucun cas, être retenue comme motif à réparation d'autres dommages, quelle qu'en soit la nature.

Pour la détermination des responsabilités, tant dans les gares d'échange ou dans les gares communes, que sur les sections frontalières, il y a lieu de se référer aux dispositions prévues en la matière, par les conventions réglant entre les réseaux intéressés, les conditions particulières d'exploitation.

Chapitre V

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 27

Tous les wagons présentés à l'échange, devront satisfaire aux prescriptions de chargement figurant au « règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international » : RIV (chapitre VI).

Pour permettre la prise en charge correcte des échanges, les véhicules, containers et agrès devront porter de chaque côté et de façon apparente, les inscriptions et signes ci-après :

- les initiales du réseau propriétaire ou d'immatriculation,
- le numéro,
- l'indication du type ou de la série,
- la tare,
- les limites de charge,
- les indications du poids, s'il y a lieu.

Article 28

Les comptes de location du matériel roulant et des agrès, seront arrêtés pour l'ensemble des réseaux, à la fin de chaque mois, par un organisme appelé « office des wagons (O.V.) », dans les conditions fixées par les prescriptions d'exécution de la présente convention.

Article 29

En application des articles 23, 24 et 25 ci-dessus, les factures établies par le réseau propriétaire, devront être présentées au réseau responsable, dans les huit mois qui suivront la restitution du véhicule ou de ses débris ou l'abandon du container au réseau responsable.

Le montant de la facture sera exprimé dans la monnaie du pays du réseau propriétaire.

La facture devra indiquer l'année de construction et la tare du wagon ou container avarié, ainsi que le prix et la tare ou le prix approximatif au kilo d'un wagon ou container neuf semblable.

Les contestations devront être présentées dans les deux mois qui suivent celui de l'envoi de la facture, sinon celle-ci est considérée comme acceptée.

Article 30

En ce qui concerne les wagons de particuliers, les réseaux contractants se conformeront aux prescriptions du chapitre V du règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Les containers de particuliers seront traités selon le paragraphe C du chapitre IX du règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international ou RIV.

Article 31

Les taux de la présente convention pourront être révisés, sur la demande de l'une des parties, adressée au comité des transports ferroviaires du Maghreb qui la transmettra aux autres parties contractantes. Cette demande sera transmise à la délibération dudit comité, lors de la plus prochaine séance qui suivra sa réception.

Les nouveaux taux seront alors fixés, conformément à la procédure de l'article 5 de la convention instituant le comité des transports ferroviaires du Maghreb.

Article 32

Les dépenses de fonctionnement de l'office des wagons seront, après déduction des recettes éventuelles, partagées entre les parties contractantes, au prorata du nombre de véhicules reçus et livrés pour chacune d'elles aux autres parties contractantes.

Article 33

Toutes les difficultés entre les parties contractantes, relatives à l'exécution et à l'interprétation de la présente convention, seront portées devant le comité des transports ferroviaires du Maghreb qui en délibérera et elles seront tranchées, selon la procédure prévue à l'article 5 de la convention instituant ledit comité.

Article 34

La présente convention qui est conclue pour une durée indéterminée, prendra effet à partir du 11 février 1968 et annule la convention de 1951 et ses avenants.

Fait à Marrakech, le 11 novembre 1965

Le directeur général de la Société nationale des chemins de fer algériens,

AIT OUYAHYA

Le président directeur général de la Société nationale des chemins de fer tunisiens,

Tijani CHELLI

Le directeur de l'Office national des chemins de fer marocains,

Mohamed IMANI

ANNEXE I

La formule prévue à l'article 7, a été établie comme suit :

$$\frac{M + N}{\dots} \times T$$

dans laquelle :

M représente le nombre total de véhicules ou agrès reçus du réseau non gérant, pendant la période facturée.

N représente le nombre total de véhicules ou agrès expédiés sur le réseau non gérant, la période facturée.

T représente le séjour moyen en journées de l'ensemble de ces véhicules et agrès dans la gare d'échange.

M et N seront calculés séparément pour chacune des catégories de véhicules ou agrès taxées à un taux différent.

T commun à toutes les catégories de wagons P.V. et agrès, sera fixé pour chaque gare d'échange, en accord entre les réseaux intéressés, en fonction, d'une part, des valeurs de M et N et, d'autre part, du nombre de trains de chaque sens et de la composition moyenne des trains.

VALEUR DE T

Date	10-11-65				
Valeur	1				

ANNEXE II
TAUX DE LOCATION DES VEHICULES

VEHICULES		TAXE EN FRANCS/OR AUX DATES DU				
C.V.	P.V.	(A)				
		10-11-65				
Fourgons à essieux		2,50				
Voitures à essieux de 4ème classe		3,00				
Voitures à essieux de 3ème classe		4,00				
Autres voitures à essieux		4,75				
Fourgons à boggies		6,25				
Voitures à boggies de 4ème classe		7,25				
Voitures à boggies de 3ème classe		9,25				
Autres voitures		12,25				
	portée < 20 T	1,25				
	20 T < portée < 29 T	2,50				
	portée > 29 T	3,75				

(A) — Ces taux varieront à dater du dans les mêmes proportions que ceux prévus par la RIV.

- 1 — Les voitures mixtes sont taxées d'après la classe du compartiment de la classe la plus élevée.
- 2 — Les voitures portées sur plus de 2 boggies, seront décomptées pour 2 unités. Si elles comportent des compartiments de plusieurs classes, elles seront comptées pour une unité de la classe la plus élevée. L'autre unité sera décomptée dans celle des autres classes pour laquelle le véhicule offre le plus grand nombre de places.
- 3 — Les wagons spéciaux ou ayant reçu des aménagements particuliers (citerne, frigo, isotherme, trémie), seront assimilés aux wagons ordinaires de même portée. Toutefois, le prix journalier de la location sera majoré de 25%. La liste en sera arrêtée d'un commun accord entre les réseaux.

ANNEXE III
TAUX DE LOCATION DES CONTAINERS ET DES AGRES

CONTAINERS ET AGRES		TAUX EN FRANCS/OR AUX DATES DU				
Containers (A)	Agrès	(A)				
		10-11-65				
Petits		0,50				
Grands		0,50				
	Bâches	0,4511 le m2 (B)				
	Prolonges (A)	0,01				
	Toile de bâches	6,0911 le m2 (B)				

(A) — Ces taux varieront à dater du dans les mêmes proportions que ceux prévus par le RIV.

(B) — Ces taux varient conformément à l'article 14.

DECRETS, ARRETES, DECISIONS ET CIRCULAIRES

MINISTRE DU COMMERCE

Décision du 5 février 1968 portant homologation des indices salaires et matières utilisés pour la révision des prix dans les contrats de bâtiments et de travaux publics.

Le ministre du commerce,

Vu l'ordonnance n° 67-20 du 17 juin 1967 portant code des marchés publics, en ses articles 23, 110, 120 et 130 ;

Vu le procès-verbal de la réunion de la commission centrale des marchés du 10 janvier 1968 ;

Décide :

Article 1^{er}. — Sont homologués comme suit, les indices salaires et matières utilisés pour la révision des prix dans les contrats de bâtiment et de travaux publics.

A — INDICES SALAIRES DU 2ème TRIMESTRE 1967

1) Indices salaires-Bâtiment et travaux publics. — Base 1.000 en janvier 1962.

MOIS	Travaux publics et bâtiment	Equipement
Avril	1172	1338
Mai	1172	1340
Juin	1172	1342

2) Coefficient de raccordement permettant de calculer, à partir des indices base 1.960 en janvier 1962, les indices base 1.960 en janvier 1960.

Travaux publics et maçonnerie	1,107
Plomberie — Chauffage	1,176
Electricité	1,070
Menuiserie	1,113
Peinture	1,122

Ces coefficients permettent de chiffrer comme suit, les indices base 1.000 en janvier 1960, pour le 2ème trimestre 1967.

C — INDICES MATIERES DES 2ème ET 3ème TRIMESTRES 1967 (SUITE)

Symboles	PRODUITS	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre
METALLURGIE							
Ck	Coke de fonderie	1709	1709	1709	1709	1709	1709
Fv	Vieilles fontes	1154	1154	1154	1154	1154	1154
DIVERS							
Tpf	Transport par fer	1563	1563	1563	1563	1563	1563
Cb	Briquettes de charbon	1356	1356	1356	1356	1356	1356
Ex	Explosif	1700	1700	1700	1700	1700	1700
Pn	Pneumatiques	1348	1348	1348	1348	1348	1348
Gom	Gas oil vente à la mer	881	881	881	881	881	881
Got	Gas oil vente à terre	2021	2021	2021	2021	2021	2021
Ea	Essence auto	1931	1931	1931	1931	1931	1931
Bi	Bitume pour revêtement	1288	1288	1288	1288	1288	1288
Cutb	Outback	1271	1271	1271	1271	1271	1271
Rel	Résine liquide	1587	1587	1587	1587	1587	1587
BASE 1000 en JANVIER 1960							
Cpt	Chlorure de polyvinyle	903	903	903	903	903	903
Pot	Polyéthylène	835	835	835	835	835	835
BASE 1000 en JANVIER 1962							
Cut	Tuyau de cuivre	1686	1589	1765	1701	1630	1630
Pal	Panneau aggloméré de lin	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Nota — 1) L'indice Lec Sanitaire a remplacé à compter du 1^{er} janvier 1960 l'indice Sal Lavabo.

Pour les marchés en cours d'exécution au 1^{er} janvier 1960 et qui utilisaient comme indice initial l'indice Sal Lavabo, les indices de révision sont obtenus à compter de janvier 1960 en appliquant le coefficient de raccordement 0,971 à l'indice Lec Sanitaire. L'indice Sal Lavabo calculé dans les conditions ci-dessus, s'établit à :

Avril 1967	1426	Juillet 1967	1426
Mai 1967	1426	Août 1967	1426
Juin 1967	1426	Septembre 1967	1426

2) L'indice Cpgf câble 750 PFG 4x14 mm² est modifié dans son appellation, à partir d'avril 1964. Il est remplacé par le câble 750 VGPFV sans discontinuité dans la valeur de l'indice.

3) L'indice Cth 750 TH a remplacé, à compter du 1^{er} janvier 1961, l'indice Crt 750 RT. Pour les marchés en cours d'exécution au 1^{er} janvier 1961 et qui utilisaient l'indice câble 750 RT, les indices de révision sont obtenus, à compter de janvier 1961, en appliquant le coefficient 1,175 à l'indice Cth câble.

Dans ces conditions, l'indice CTH câble 750 CRT s'établit à :

Avril 1967	2737	Juillet 1967	2737
Mai 1967	2737	Août 1967	2737
Juin 1967	2737	Septembre 1967	2737

4) L'indice Cuf fil 750 TH 16/10 est modifié dans son appellation, à partir d'avril 1964. Il est remplacé par le fil V 2,5, sans aucune discontinuité dans la valeur de l'indice.

5) L'indice Cut Tuyau de cuivre a remplacé, à partir du 1^{er} janvier 1962, l'indice Cup cuivre en planche. Pour les marchés en cours d'exécution au 1^{er} janvier 1962 et qui utilisaient l'indice Cup cuivre en planche, les indices de révision sont obtenus, à compter du 1^{er} janvier 1962, en appliquant le coefficient de raccordement 1,273 à l'indice Cut tuyau de cuivre.

Pour les 2ème et 3ème trimestres 1967, l'indice Cup cuivre en planche, calculé dans les conditions ci-dessus, s'établit à :

Avril 1967	2146	Juillet 1967	2165
Mai 1967	2023	Août 1967	2075
Juin 1967	2247	Septembre 1967	2075

Art. 2. — Sont homologués comme suit, les indices salaires utilisés pour la révision des prix des contrats portant sur des produits et services sur devis et des produits de fabrication suivis des industries mécaniques et électriques.

A — INDICES SALAIRES BASE 1.000 EN JANVIER 1965

Constructions mécaniques, métalliques et électriques

ANNEE 1966 — 2ème SEMESTRE

Juillet 1966	1067
Août 1966	1070

Septembre 1966	1074
Octobre 1966	1078
Novembre 1966	1081
Décembre 1966	1085

ANNEE 1967 — 1^{er} SEMESTRE

Janvier 1967	1088
Février 1967	1092
Mars 1967	1096
Avril 1967	1100
Mai 1967	1104
Juin 1967	1108

B — COEFFICIENT DES CHARGES SOCIALES :

Juillet 1966	0,460
Août 1966	0,460
2ème semestre 1966	
K = 0,460	
Septembre 1966	0,460
Octobre 1966	0,460
Novembre 1966	0,460
Décembre 1966	0,460
1 ^{er} semestre 1967	
K = 0,460	
Janvier 1967	0,460
Février 1967	0,460
Mars 1967	0,460
Avril 1967	0,460
Mai 1967	0,460
Juin 1967	0,460

C — COEFFICIENT DE RACCORDEMENT PERMETTANT DE CALCULER, A PARTIR DE L'INDICE BASE 1.000 EN JANVIER 1965, LES INDICES BASE 1.000 EN JANVIER 1958 :

- Construction mécanique : 1,660
- Construction métallique : 1,574
- Construction électrique : 1,579

Ces coefficients permettent de chiffrer comme suit, les indices base 1.000 en janvier 1958.

MOIS	Construction mécanique	Construction métallique	Construction électrique
Juillet 1966	1771	1679	1685
Août 1966	1776	1684	1690
Septembre 1966	1783	1690	1696
Octobre 1966	1789	1697	1702
Novembre 1966	1794	1701	1707
Décembre 1966	1801	1708	1713
Janvier 1967	1806	1713	1718
Février 1967	1813	1719	1724
Mars 1967	1819	1725	1731
Avril 1967	1826	1731	1737
Mai 1967	1832	1738	1743
Juin 1967	1839	1744	1750

Fait à Alger, le 5 février 1968.

P. le ministre du commerce,

Le secrétaire général,

Mohamed LEMKAMI