

CHEMINS DE FER DE L'EST

VOIE ET TRAVAUX

Bureau du Classement

2^e DIVISION

N° de Classement

452

Ligne de Châtillon à T. sur Zille.

CLASSEMENT

350.

MURICET

R1008

Exploitation de la ligne par la
Sté Générale des Chemins de Fer Economiques

Traité du 19 Avril 1935

1^{er} Arrêté du 15 décembre 19402^e Arrêté

31 Mai 1945

3^e Arrêté

26 septembre 1945

4^e Arrêté

25 janvier 1950

		11.	L 660 P	24.	L 83869						
		12.	A 16911	25.	A 20925						
1	A 15043	13.	L 35192 de 5 ^e	26.	A 21328						
	A 15000	14.	A 17047		1937						
2	R ^c 0/3/35	15.	A 17049	27.	L 4320						
	A 15198	16.	B 250.								
3	R ^c 22/3/35	17.	L 80841								
4.	note à 2 ^e		A 17971								
5	L 79089	18.	Châtillon du 19-4-1935								
6	L 79471	19.	L 81632.								
7	A 16207	20.	L 81665								
8	A 16000	21.	L 82242								
9	L 79930	22.	L 82412								
10	L 80299	23.	B 4337								

ARCHIVES

VOIE ET TRAVAUX

N° 36 810

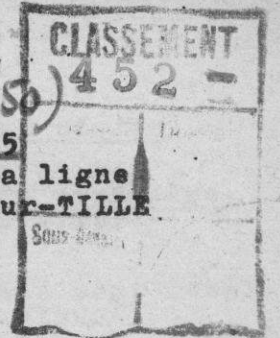
SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'EST

Exploitation

Division du
Service Général

4ème AVENANT (25/1/50) 452 -
au Traité du 19 Avril 1935
relatif à l'exploitation de la ligne
de CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE



Entre :

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.)
dont le siège est à Paris, 88, rue St-Lazare, représentée par
Monsieur BOYAUX, Directeur Général Adjoint,

d'une part ;

et la Société Générale des Chemins de Fer Economiques
(S.E.) dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, repré-
sentée par Monsieur HENRY-GREARD, Président du Conseil d'Ad-
ministration,

d'autre part ;

il a été convenu ce qui suit :

Par traité en date du 19 Avril 1935, modifié par avenants
les 15 Décembre 1940, 31 Mai 1945 et 26 Septembre 1945, la
S.E. s'est chargée pour le compte de la Compagnie des Chemins
de Fer de l'Est, à laquelle s'est substituée la Société Na-
tionale des Chemins de Fer Français, d'assurer toutes les opé-
rations nécessitées par l'exploitation de la ligne de Châtil-
lon-sur-Seine à Is-sur-Tille ; les parties contractantes sont
d'accord pour apporter les modifications suivantes à ces trai-
té et avenants :

Article 1er - Obligations générales de la S.E. -

Le 4ème alinéa de l'article 1er du traité est remplacé
par le texte suivant :

"La S.E. fournira le personnel de traction et de conduite."

"Toutefois, tant que la S.E. ne disposera pas des auto-
"rails nécessaires pour assurer certains services sur la ligne
"de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille, la S.N.C.F. pourra
"assurer ces services avec des autorails de son parc, conduits
"par son personnel, la S.E. fournissant exclusivement l'agent
"d'accompagnement."

"La S.E. sera tenue d'appliquer les instructions de la
"S.N.C.F. relatives à l'acceptation des envois, aux suspen-
"sions de trafic, au wagonnage, au lotissement, à l'étiquet-
"tage des wagons et colis".

.....

"Ces allocations s'entendent pour le combustible de référence
"ci-après :

" 33% de briquettes - 67% de tout-venant".

Article 8 - Dépenses.-

L'article 7 du traité est remplacé par le texte suivant :

"Les dépenses à la charge de la S.E. comprendront toutes les
"dépenses nécessaires à l'exploitation de la ligne, au gardiennage
"et à l'entretien du domaine et des installations définies à l'ar-
"ticle 1er et au bon entretien des locomotives et des voitures et
"fourgons du service voyageurs, de l'outillage, du mobilier, etc...;
"les impôts, à l'exception des impôts directs, les assurances ;
"les conséquences des incendies et des accidents de toute nature
"pouvant survenir, notamment au matériel ou aux voyageurs, les in-
"dennités pour pertes, retards et avaries, étant entendu que les
"indemnités de toute nature se rapportant au transport des marchan-
"dises et des bagages échangés entre la S.N.C.F. et la S.E. seront
"régées conformément aux règles et conventions en vigueur entre
"les deux parties pour la transmission des marchandises et le par-
"tage des indemnités.

"La S.N.C.F. conservera à sa charge les impôts directs et les
"frais de visite, de surveillance et de contrôle de l'exploitation
"payés au Trésor. Elle supportera également le montant des sommes
"dues à l'Administration des P.T.T. pour droit d'usage et frais
"d'entretien des lignes P.T.T. (application des articles 4 et 14
"de la Convention du 19 Septembre 1941 entre les P.T.T. et la SNCF).

"La S.N.C.F. remboursera à la S.E. les nouveaux impôts indi-
"rects ainsi que les sommes correspondant aux majorations du taux
"des impôts indirects, que cette dernière pourrait avoir à acquit-
"ter postérieurement au 1er Janvier 1947 sur les sommes qui lui
"sont versées par la S.N.C.F. en vertu du présent traité ; toute-
"fois, avant d'acquitter le montant d'un nouvel impôt, la S.E. de-
"mandera l'accord de principe de la S.N.C.F. sur le bien fondé du
"dit impôt. Les sommes à rembourser pour ces nouveaux impôts, sur
"lesquels la S.N.C.F. aura donné son accord de principe, seront ré-
"glées à la S.E. sur présentation des quittances qui lui auront été
"remises par l'Administration des Contributions Indirectes et dans
"le mois suivant la date de réception de ces quittances par la
"S.N.C.F..

D'autre part, le renvoi (1) figurant au 1er alinéa de l'arti-
cle 7 est à supprimer.

Article 9 - Perception et versement des recettes.-

Le 4ème alinéa de l'article 8 du traité est remplacé par le
texte suivant :

"Les dispositions comptables à appliquer feront l'objet d'un
"arrangement entre les co-contractants.

.....

"Le nécessaire sera fait par la S.N.C.F. en vue du rembourse-
"ment par les administrations intéressées des frais des obligations
"incombant à la S.E. en vertu des articles 22, 23 et 25 du Cahier
"des Charges de la S.N.C.F. (transports militaires ou de troupes,
"travaux militaires, transports de prisonniers).

"Il en sera de même du remboursement par l'Administration des
"P.T.T. des sommes dues pour rémunération des services rendus aux
"P.T.T. (application du § 19b) de l'article 27 du Cahier des Charges
"de la S.N.C.F.).

Article 10 - Rémunération de la S.E.-

Les alinéas 1 à 10 de l'article 10 du traité sont remplacés
par le texte suivant :

"La S.E. recevra, chaque année, à raison d'un douzième par
"mois, de la S.N.C.F., en rémunération de ses dépenses :

"1°) - une somme de 2.837.000 frs pour frais généraux d'admi-
"nistration et considérée pour l'application des majorations ou di-
"minutions éventuelles prévues ci-après, comme comprenant 95 % de
"dépenses de personnel et 5 % de dépenses fixes ; l'élément dépen-
"ses de personnel sera soumis à la variation prévue à l'article 11,
"§ 1° ci-après, pour les frais de main-d'oeuvre ; l'élément dépen-
"ses fixes restera invariable.

"2°) - une somme de 8.034.000 frs représentant sa rémunération
"pour le gardiennage et l'entretien du domaine et des installations
"définies à l'article 1er ; pour l'application des majorations et
"diminutions éventuelles prévues ci-après, les dites sommes sont
"considérées comme comprenant 67 % de main-d'oeuvre et 33 % de ma-
"tériels".

"Lorsque les circonstances ne permettront pas de procéder à un
"entretien normal, la valeur de la différence entre les quantités
"de matériaux dont l'emploi est prévu au traité et les quantités
"réellement mises en voie au cours de l'année considérée, sera, après
"accord de la S.N.C.F. sur la proposition de la S.E., portée par
"celle-ci sur un compte d'attente à répartir entre les exercices
"ultérieurs sur lesquels cette substitution pourra être effectuée.

"3°) - une somme de 3.272.000 frs représentant les frais d'ex-
"ploitation des gares et considérée, pour l'application des majora-
"tions ou diminutions éventuelles, comme constituée en totalité par
"des frais de personnel.

"4°) - a) une somme de 78 f.80 par kilomètre-train pour les
"trains de marchandises ou les trains mixtes du service régulier.

"Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles
"prévues ci-après, la somme de 78 f.80 est considérée comme compre-
"nant 91% de main-d'oeuvre et 9 % de matières diverses, à l'exclu-
"sion du combustible qui est fourni gratuitement par la S.N.C.F.

.....

" -b) une somme de 45 f.05 par kilomètre pour les trains
"de voyageurs du service régulier.

"Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles
"prévues ci-après, la somme de 45 f.05 est considérée comme compre-
"nant 78% de main-d'oeuvre et 22% de matières diverses, à l'exclusion
"du combustible qui est fourni gratuitement par la S.N.C.F.

"Cette somme de 45 f.05 s'applique aux trains de voyageurs
"tels qu'ils sont compris actuellement ; elle pourra être révisée
"dans le cas où des changements seraient apportés à la composition
"de ces trains.

" -c) une somme de 3 f.90 par kilomètre d'autorail pour la
"fourniture d'un agent d'accompagnement, lorsque l'autorail et le
"personnel de conduite seront fournis par la S.N.C.F., comme il est
"prévu par le 5ème alinéa de l'article 1er du présent traité.

"Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles
"prévues ci-après, la somme de 3 f.90 est considérée comme ne com-
"prenant que des frais de main-d'oeuvre.

"Les sommes indiquées sous a) - b) et c), constituent la rému-
"nération de la S.E. pour tous frais de traction, de manoeuvres,
"de conduite des trains, d'accompagnement des autorails, de fourni-
"ture ou location et d'entretien du matériel roulant. Seules, les
"circulations prévues aux tableaux horaires, ainsi que les circu-
"lations exceptionnelles dont il est question ci-après donnent lieu
"à rémunération".

Article 11 - Majoration ou diminution éventuelle de la rémunération de la S.E.-

L'article 11 du traité est remplacé par le texte suivant :

"1°) - Les sommes considérées, conformément aux dispositions
"des divers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représen-
"tant les frais de main-d'oeuvre seront multipliées par un coeffi-
"cient égal au quotient du salaire horaire moyen de l'agent S.N.C.F.
"de l'échelle 1, au cours de l'exercice considéré, par 66,4079 (1).
.....

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des
conditions de rémunération pondérées et de la durée réglemen-
taire du travail du personnel en vigueur au cours de l'exer-
cice 1947.

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal au quo-
"tient du traitement total au cours de l'exercice considéré d'un
"agent placé au 4ème échelon de l'échelle 1, par le nombre d'heures
"de travail à fournir pendant l'exercice pour répondre aux prescrip-
"tions réglementaires ; ce nombre d'heures sera celui correspondant
"au régime de travail en vigueur pour l'ensemble du personnel, sans
"qu'il y ait lieu de tenir compte des régimes spéciaux appliqués
"exceptionnellement à certains groupes d'agents.

"On entend par traitement total, au sens de l'alinéa précédent,
"le traitement proprement dit, augmenté du complément forfaitaire
"de traitement (à partir du 1er Septembre 1948) et de :

" - la prime de fin d'année normale ;

" - l'allocation de salaire unique et l'allocation familiale
"accordées en vertu de la loi du 22 Août 1946 à un agent ayant deux
"enfants, lesdites allocations étant déterminées sur la moyenne des
"différentes catégories des salaires de base servant au calcul des
"prestations familiales légales dans les localités desservies par
"la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille.

" - l'allocation familiale supplémentaire accordée à un agent
"ayant deux enfants et résidant dans une localité pour laquelle
"l'indemnité de résidence est celle qui est affectée d'un pourcen-
"tage d'abattement de 17 % dans le tableau de cette dernière indem-
"nité.

" - la somme égale au quotient de la somme totale effective-
"ment versée par la S.N.C.F. à la Caisse des Retraites par le nom-
"bre moyen d'agents du cadre permanent commissionnés au 31 Décembre
"de l'exercice considéré.

" - la somme versée par la S.N.C.F. à la Caisse de Prévoyance
"pour un agent placé au 4ème échelon de l'échelle 1, bénéficiant
"d'une prime normale de fin d'année.

" - la somme versée par la S.N.C.F. au Trésor, pour le même
"agent, en remplacement de l'impôt cédulaire, par application du
"décret 48.1544 du 1er Octobre 1948.

"Par contre, le traitement total ne comprend pas :

" - l'indemnité de résidence,

" - les frais de déplacement.

"2°) - Les frais de matériaux compris dans la rémunération
"pour entretien de la voie (§ 2°) de l'article 10 ci-dessus) se-
"ront multipliés par un coefficient obtenu en divisant la somme
"des prix moyens pour la S.N.C.F. (Région de l'Est) au cours de
"l'exercice considéré, de 1 tonne de rails à la livraison à l'u-
"sine, et de 20 traverses en bois dur de chêne ou de hêtre (tra-
"verses créosotées, sabotées et entaillées, prêtes à être posées)
.....

"par la somme des prix moyens des mêmes quantités de rails et de traverses, au cours de l'exercice 1947, somme qui est de 16.280 frs.

"30) - Les sommes désignées au 40) de l'article 10 ci-dessus comme représentant des dépenses de matières seront multipliées par un coefficient de variation déterminé comme suit :

"On prendra pour chacune des matières indiquées au tableau ci-dessous, le prix moyen en francs français des 100 kg pendant l'année considérée. Ce prix sera celui qui résultera, pour toutes les matières des marchés passés par la S.N.C.F. au cours de l'année.

"Les prix moyens ainsi déterminés seront multipliés par les facteurs de la colonne 2 du tableau. La somme des produits divisés par 100 donnera l'indice de l'année considérée.

"Le quotient de cet indice par le nombre 2415,78 (indice de l'année 1947) représentera le coefficient de variation des prix.

Tableau donnant les éléments pour le calcul des indices.

Matières (1)	Facteurs (2)
Acier A	7
Acier à ressorts	19
Bandages pour locomotives	24
Rôles A et B	22
Tôle AO	11
Tuyaux acier	4
Tubes à fumée	8
Plomb brut	2
Etain brut	3
	100

"Il est spécifié que les coefficients à appliquer en exécution des alinéas ci-dessus seront calculés à 0,01 près par défaut.

"Les redressements de comptes résultant des dispositions du présent article donneront lieu à des versements effectués au plus tard le dernier jour du trimestre suivant l'année à laquelle se rapportent lesdits redressements".

Article 12 - Modification éventuelle au mode d'exploitation.-

Le 1er alinéa de l'article 12 du traité est remplacé par le texte suivant :

"Les conditions de rémunération fixées aux articles 10 et 11 ci-dessus ne sont valables que pour une exploitation et un entretien effectués dans des conditions et avec des engins analogues aux conditions et engins utilisés sur la ligne à la date du 1er janvier 1947".

Le 3ème alinéa de l'article 12 du traité est remplacé par le texte suivant :

"De même, si l'Administration supérieure autorisait des modifications telles que suppression de gardiennage de certains P.N., suppression de l'allumage des signaux ou suppression de certains signaux eux-mêmes, etc..., ou si la S.E. procédait à la suppression de certaines clôtures en application de la décision du Ministre des Travaux Publics en date du 13 Septembre 1938, la rémunération de la S.E. serait revue en conséquence. La suppression du gardiennage d'un P.N. donnerait lieu à une réduction de 24.245 frs de l'allocation prévue au 28 de l'article 10, cette somme considérée comme consistant uniquement en main-d'oeuvre, variant proportionnellement au coefficient défini au 18 de l'article 11.

Article 13 - Retard éventuel dans les versements.-

Le texte de l'article 14 du traité est remplacé par le suivant:

"Les versements prévus par les articles 8 et 10 seront, en cas de retard, passibles de plein droit d'un intérêt calculé au taux d'escompte de la Banque de France, majoré de 1 %, à partir du jour où les versements auraient dû être effectués.

"Quant aux redressements prévus à l'article 11, ils seront également, en cas de retard, passibles du même intérêt que celui prévu à l'alinéa ci-dessus".

Article 14.-

Les dispositions du présent avenant sont applicables à partir du 1er Janvier 1947. Cet avenant et le traité du 19 avril 1935 cesseront d'être applicables le 31 Décembre 1950.

Article 15.-

Les tableaux A et B annexés au traité sont remplacés par l'unique tableau annexé au présent avenant ; les indications que comporte ce tableau ne sont valables qu'à partir du 1er Janvier 1949.

Article 16.-

Toutes les dispositions du traité du 19 Avril 1935 et de l'avenant du 31 Mai 1945, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant restent intégralement en vigueur. Les avenants des 15 Décembre 1940 et 26 Septembre 1945 sont abrogés.

Article 17.-

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aurait rendu cette formalité nécessaire.

Fait en double à Paris, le 25 janvier 1950.

Pour la Société Nationale des
Chemins de Fer Français,

Le Directeur Général Adjoint
BOYAUX.

Pour la Société Générale des
Chemins de Fer Economiques,

Le Président du Conseil
d'Administration
HENRY-GREARD.

TABLEAU

indiquant les bases relatives à l'entretien de la ligne
de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille

Longueur d'entretien : 69 Km (du Km 235.184 au Km 304.104)

Traverses - 67 Km travelage 8/10, soit 83.750
2 Km travelage 12/16, soit 2.667

Nombre de traverses en
voies principales 86.417, soit 86.500
10% en plus pour voies
secondaires 8.700
Total : 95.200

Durée admise : 40 ans
Remplacement moyen annuel $\frac{95.200}{40} = 2.380$, soit 2.400

Tirefonds - 4 tirefonds par traverse pour 83.750 - 335.000
6 tirefonds par traverse pour 3.000 - 18.000

353.000
10% en plus pour voies secondaires : 35.300
Total : 388.300

Durée admise : 35 ans
Remplacement moyen annuel $\frac{388.300}{35} = 11.094$, soit 12.000

Boulons - 250 joints au km sur 67 km, soit 16.750
168 " " 2 " 336

17.086
10% en plus pour voies secondaires 1.709

total : 18.795, soit 19.000 joints

Nombre de boulons : 4 x 19.000 = 76.000

Durée admise : 35 ans

Remplacement moyen annuel : $\frac{76.000}{35} = 2.171$, soit 2.200 boulons.

Paires d'éclisses - 19.000

Durée admise : 35 ans

Remplacement moyen annuel $\frac{19.000}{35} = 542$, soit 550

Rails - 1/2 barre cassée par km de ligne.
soit : 34 barres de 8m en 30 kg ou 8 T.200
1 barre de 12m en 46 kg ou 0 T.600

Total : 8 T.800

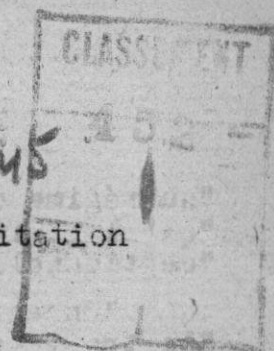
S.B.

150 ex.

3ème A V E N A N T

du 26/9/1945

au Traité du 19 Avril 1935 relatif à l'exploitation
de la ligne de
CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE



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
Monsieur Henry GOURSAT, son Directeur Général,

d'une part,

et la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE des CHEMINS de FER ÉCONOMIQUES (S.E.),
dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, représentée par
Monsieur HENRY-GREARD, Président du Conseil d'Administration,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Par traité en date du 19 Avril 1935, modifié par avenants les
15 Décembre 1940 et 31 Mai 1945, la S.E. s'est chargée, pour le
compte de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, à laquelle
s'est substituée la Société Nationale des Chemins de Fer Français,
d'assurer toutes les opérations nécessitées par l'exploitation de
la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille; les parties contrac-
tantes sont d'accord pour apporter les modifications suivantes à
ce traité et avenants.

ARTICLE 1er

Le 1^{er} paragraphe de l'article 11 du traité est remplacé par
le texte suivant :

" Les sommes considérées, conformément aux dispositions des di-
vers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représentant les
"frais de main-d'œuvre, seront multipliées par un coefficient égal
"au quotient du salaire horaire moyen de l'homme d'équipe de la
"S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré, par 10,1889 (1).

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal au quo-
"tient du traitement total au cours de l'exercice considéré d'un
"agent placé au 4ème échelon de l'échelle 1, par le nombre d'heures
"de travail à fournir pendant l'exercice pour répondre aux prescrip-
"tions réglementaires; ce nombre d'heures sera celui correspondant
.....

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des
conditions de rémunération et de la durée réglementaire du travail
du personnel en vigueur au 31 Décembre 1941.

"au régime de travail en vigueur pour l'ensemble du personnel, sans
"qu'il y ait lieu de tenir compte des régimes spéciaux appliqués ex-
"ceptionnellement à certains groupes d'agents .

"On entend par traitement total, au sens de l'alinéa précédent,
"le traitement proprement dit, augmenté de :

- " - l'indemnité spéciale temporaire ayant un caractère de complément
" de traitement,
- " - la prime de fin d'année normale,
- " - l'allocation de salaire unique et l'allocation familiale accordées
" en vertu des dispositions du décret-loi du 29 Juillet 1939 (Code
" de la Famille) à un agent ayant 2 enfants, lesdites allocations
" étant déterminées sur la moyenne entre le salaire rural et le sa-
" laire urbain fixés par arrêté ministériel pour les communes des
" départements de la Côte-d'Or et de la Haute-Marne traversés par
" la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille,
- " - l'allocation familiale supplémentaire accordée à un agent ayant 2
" enfants et résidant dans une localité pour laquelle l'indemnité de
" résidence était de 1.920^f à la date du 31 Décembre 1941,
- " - l'indemnité pour supplément de travail allouée à un agent résidant
" dans la même localité que celle indiquée à l'alinéa précédent,
- " - la somme égale au quotient de la somme totale effectivement versée
" par la S.N.C.F. à la Caisse des Retraites par le nombre moyen
" d'agents du cadre permanent commissionnés au 31 Décembre de l'exer-
" cice considéré,
- " - la somme versée par la S.N.C.F. à la Caisse de Prévoyance pour un
" agent de l'échelle 1.

"Par contre, le traitement total ne comprend pas :

- " - l'indemnité de résidence,
- " - les frais de déplacement".

ARTICLE 2

Les dispositions du présent avenant sont applicables à partir du
1er Janvier 1944.

ARTICLE 3

Toutes les dispositions du traité du 19 Avril 1935 et de l'ave-
nant du 31 Mai 1945, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant
restent intégralement en vigueur; l'avenant du 15 Décembre 1940 est
et demeure abrogé.

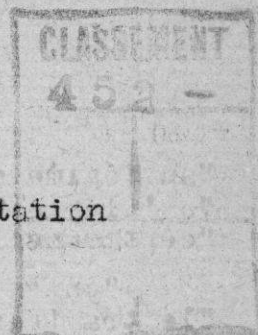
ARTICLE 4

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la
S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura
rendu cette formalité nécessaire.

Fait en double à Paris, le 26 Septembre 1945.

Pour la Société Nationale
des Chemins de Fer Français,
Le Directeur Général
Henri GOURSAT

Pour la Société Générale des
Chemins de Fer Economiques
Le Président du Conseil
d'Administration
HENRY-GREARD



3ème A V E N A N T

au Traité du 19 Avril 1935 relatif à l'exploitation
de la ligne de
CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE

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
Monsieur Henry GOURSAT, son Directeur Général,

d'une part,

et la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE des CHEMINS de FER ÉCONOMIQUES (S.E.),
dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, représentée par
Monsieur HENRY-GREARD, Président du Conseil d'Administration,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Par traité en date du 19 Avril 1935, modifié par avenants les
15 Décembre 1940 et 31 Mai 1945, la S.E. s'est chargée, pour le
compte de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, à laquelle
s'est substituée la Société Nationale des Chemins de Fer Français,
d'assurer toutes les opérations nécessitées par l'exploitation de
la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille; les parties contrac-
tantes sont d'accord pour apporter les modifications suivantes à
ces traité et avenants.

ARTICLE 1er

Le 1^{er} paragraphe de l'article 11 du traité est remplacé par
le texte suivant :

" Les sommes considérées, conformément aux dispositions des di-
"vers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représentant les
"frais de main-d'oeuvre, seront multipliées par un coefficient égal
"au quotient du salaire horaire moyen de l'homme d'équipe de la
"S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré, par 10,1889 (1).

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal au quo-
"tient du traitement total au cours de l'exercice considéré d'un
"agent placé au 4ème échelon de l'échelle 1, par le nombre d'heures
"de travail à fournir pendant l'exercice pour répondre aux prescrip-
"tions réglementaires; ce nombre d'heures sera celui correspondant

.....

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des
conditions de rémunération et de la durée réglementaire du travail
du personnel en vigueur au 31 Décembre 1941.

"au régime de travail en vigueur pour l'ensemble du personnel, sans
"qu'il y ait lieu de tenir compte des régimes spéciaux appliqués ex-
"ceptionnellement à certains groupes d'agents .

"On entend par traitement total, au sens de l'alinéa précédent,
"le traitement proprement dit, augmenté de :

- " - l'indemnité spéciale temporaire ayant un caractère de complément
" de traitement,
- " - la prime de fin d'année normale,
- " - l'allocation de salaire unique et l'allocation familiale accordées
" en vertu des dispositions du décret-loi du 29 Juillet 1939 (Code
" de la Famille) à un agent ayant 2 enfants, lesdites allocations
" étant déterminées sur la moyenne entre le salaire rural et le sa-
" laire urbain fixés par arrêté ministériel pour les communes des
" départements de la Côte-d'Or et de la Haute-Marne traversés par
" la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille,
- " - l'allocation familiale supplémentaire accordée à un agent ayant 2
" enfants et résidant dans une localité pour laquelle l'indemnité de
" résidence était de 1.920f à la date du 31 Décembre 1941,
- " - l'indemnité pour supplément de travail allouée à un agent résidant
" dans la même localité que celle indiquée à l'alinéa précédent,
- " - la somme égale au quotient de la somme totale effectivement versée
" par la S.N.C.F. à la Caisse des Retraites par le nombre moyen
" d'agents du cadre permanent commissionnés au 31 Décembre de l'exer-
" cice considéré,
- " - la somme versée, par la S.N.C.F. à la Caisse de Prévoyance pour un
" agent de l'échelle 1.

"Par contre, le traitement total ne comprend pas :

- " - l'indemnité de résidence,
- " - les frais de déplacement".

ARTICLE 2

Les dispositions du présent avenant sont applicables à partir du
1er Janvier 1944.

ARTICLE 3

Toutes les dispositions du traité du 19 Avril 1935 et de l'ave-
nant du 31 Mai 1945, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant
restent intégralement en vigueur; l'avenant du 15 Décembre 1940 est
et demeure abrogé.

ARTICLE 4

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la
S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura
rendu cette formalité nécessaire.

Fait en double à Paris, le 26 Septembre 1945.

Pour la Société Nationale
des Chemins de Fer Français,
Le Directeur Général,
Henri GOURSAT

Pour la Société Générale des
Chemins de Fer Economiques
Le Président du Conseil
d'Administration
HENRY-GREARD

3ème A V E N A N T

au Traité du 19 Avril 1935 relatif à l'exploitation
de la ligne de
CHÂTILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE

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
Monsieur Henry GOURSAT, son Directeur Général,

d'une part,

et la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE des CHEMINS de FER ÉCONOMIQUES (S.E.),
dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, représentée par
Monsieur HENRY-GREARD, Président du Conseil d'Administration,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Par traité en date du 19 Avril 1935, modifié par avenants les
15 Décembre 1940 et 31 Mai 1945, la S.E. s'est chargée, pour le
compte de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, à laquelle
s'est substituée la Société Nationale des Chemins de Fer Français,
d'assurer toutes les opérations nécessitées par l'exploitation de
la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille; les parties contrac-
tantes sont d'accord pour apporter les modifications suivantes à
ces traité et avenants.

ARTICLE 1er

Le 1^{er} paragraphe de l'article 11 du traité est remplacé par
le texte suivant :

" Les sommes considérées, conformément aux dispositions des di-
vers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représentant les
"frais de main-d'œuvre, seront multipliées par un coefficient égal
"au quotient du salaire horaire moyen de l'homme d'équipe de la
"S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré, par 10,1889 (1).

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal au quo-
"tient du traitement total au cours de l'exercice considéré d'un
"agent placé au 4ème échelon de l'échelle 1, par le nombre d'heures
"de travail à fournir pendant l'exercice pour répondre aux prescrip-
"tions réglementaires; ce nombre d'heures sera celui correspondant

.....

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des
conditions de rémunération et de la durée réglementaire du travail
du personnel en vigueur au 31 Décembre 1941.

"au régime de travail en vigueur pour l'ensemble du personnel, sans
"qu'il y ait lieu de tenir compte des régimes spéciaux appliqués ex-
"ceptionnellement à certains groupes d'agents .

"On entend par traitement total, au sens de l'alinéa précédent,
"le traitement proprement dit, augmenté de :

- " - l'indemnité spéciale temporaire ayant un caractère de complément de traitement,
- " - la prime de fin d'année normale,
- " - l'allocation de salaire unique et l'allocation familiale accordées en vertu des dispositions du décret-loi du 29 Juillet 1939 (Code de la Famille) à un agent ayant 2 enfants, lesdites allocations étant déterminées sur la moyenne entre le salaire rural et le salaire urbain fixés par arrêté ministériel pour les communes des départements de la Côte-d'Or et de la Haute-Marne traversés par la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille,
- " - l'allocation familiale supplémentaire accordée à un agent ayant 2 enfants et résidant dans une localité pour laquelle l'indemnité de résidence était de 1.920f à la date du 31 Décembre 1941,
- " - l'indemnité pour supplément de travail allouée à un agent résidant dans la même localité que celle indiquée à l'alinéa précédent,
- " - la somme égale au quotient de la somme totale effectivement versée par la S.N.C.F. à la Caisse des Retraites par le nombre moyen d'agents du cadre permanent commissionnés au 31 Décembre de l'exercice considéré,
- " - la somme versée par la S.N.C.F. à la Caisse de Prévoyance pour un agent de l'échelle 1.

"Par contre, le traitement total ne comprend pas :

- " - l'indemnité de résidence,
- " - les frais de déplacement".

ARTICLE 2

Les dispositions du présent avenant sont applicables à partir du 1er Janvier 1944.

ARTICLE 3

Toutes les dispositions du traité du 19 Avril 1935 et de l'avenant du 31 Mai 1945, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant restent intégralement en vigueur; l'avenant du 15 Décembre 1940 est et demeure abrogé.

ARTICLE 4

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura rendu cette formalité nécessaire.

Fait en double à Paris, le 26 Septembre 1945.

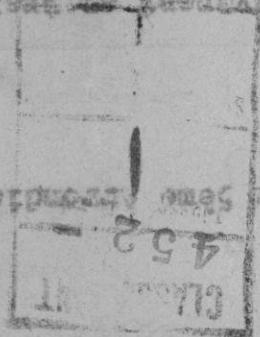
Pour la Société Nationale
des Chemins de Fer Français,
Le Directeur Général
Henri GOURSAT

Pour la Société Générale des
Chemins de Fer Economiques
Le Président du Conseil
d'Administration
HENRY-GREARD

SNCF EST VB

62 414 VB.V

McDonnell 1945



de vous adresser :

Monsieur le Chef du Seme

Exploitation par la S.M.
des lignes de Châtillon
à Is-sur-Tille; Is-sur-Tille
à Gray; Châtillon à Gray;
Châtillon à Troyes et
Troyes à Joinville-le-Pont.

- 25 -

- 1.) 10 exemplaires du 3ème événement au traité du
19 avril 1935 relatif à l'exploitation de la
ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille.
- 2.) 10 exemplaires du 2ème événement au traité du
12 juin 1935 relatif à l'exploitation des li-
gnes d'Is-sur-Tille à Gray et de Châtillon
à Gray.
- 3.) 5 exemplaires du 3ème événement au traité du
24 octobre 1938 relatif à l'exploitation des
lignes de Châtillon-sur-Seine à Troyes et de
Troyes à Joinville-le-Pont.

Signé de M. de Merville

Copie à Monsieur le Chef du Seme

avec 5 exemplaires du 3ème événement au traité du 24 octobre 1938 (Lignes
de Châtillon à Troyes et Troyes à Joinville-le-Pont).

avec 1 exemplaire de
chacun des événements

VB.45	VB.45	VB.45
VB.44	VB.44	VB.44
VB.43	VB.43	VB.43
VB.42	VB.42	VB.42
VB.41	VB.41	VB.41
VB.40	VB.40	VB.40
VB.39	VB.39	VB.39
VB.38	VB.38	VB.38
VB.37	VB.37	VB.37
VB.36	VB.36	VB.36
VB.35	VB.35	VB.35
VB.34	VB.34	VB.34
VB.33	VB.33	VB.33
VB.32	VB.32	VB.32
VB.31	VB.31	VB.31
VB.30	VB.30	VB.30
VB.29	VB.29	VB.29
VB.28	VB.28	VB.28
VB.27	VB.27	VB.27
VB.26	VB.26	VB.26
VB.25	VB.25	VB.25
VB.24	VB.24	VB.24
VB.23	VB.23	VB.23
VB.22	VB.22	VB.22
VB.21	VB.21	VB.21
VB.20	VB.20	VB.20
VB.19	VB.19	VB.19
VB.18	VB.18	VB.18
VB.17	VB.17	VB.17
VB.16	VB.16	VB.16
VB.15	VB.15	VB.15
VB.14	VB.14	VB.14
VB.13	VB.13	VB.13
VB.12	VB.12	VB.12
VB.11	VB.11	VB.11
VB.10	VB.10	VB.10
VB.09	VB.09	VB.09
VB.08	VB.08	VB.08
VB.07	VB.07	VB.07
VB.06	VB.06	VB.06
VB.05	VB.05	VB.05
VB.04	VB.04	VB.04
VB.03	VB.03	VB.03
VB.02	VB.02	VB.02
VB.01	VB.01	VB.01
VB.00	VB.00	VB.00

[Handwritten signature]

la Réunion de Mouvement No

3ème A V E N A N T

452 -

au Traité du 19 Avril 1935 relatif à l'exploitation
de la ligne de
CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE

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
Monsieur Henry GOURSAT, son Directeur Général,

d'une part,

et la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE des CHEMINS de FER ÉCONOMIQUES (S.E.),
dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, représentée par
Monsieur HENRY-GREARD, Président du Conseil d'Administration,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Par traité en date du 19 Avril 1935, modifié par avenants les
15 Décembre 1940 et 31 Mai 1945, la S.E. s'est chargée, pour le
compte de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, à laquelle
s'est substituée la Société Nationale des Chemins de Fer Français,
d'assurer toutes les opérations nécessitées par l'exploitation de
la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille; les parties contrac-
tantes sont d'accord pour apporter les modifications suivantes à
ces traité et avenants.

ARTICLE 1er

Le 1^{er} paragraphe de l'article 11 du traité est remplacé par
le texte suivant :

" Les sommes considérées, conformément aux dispositions des di-
vers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représentant les
"frais de main-d'oeuvre, seront multipliées par un coefficient égal
"au quotient du salaire horaire moyen de l'homme d'équipe de la
"S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré, par 10,1889 (1).

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal au quo-
"tient du traitement total au cours de l'exercice considéré d'un
"agent placé au 4ème échelon de l'échelle 1, par le nombre d'heures
"de travail à fournir pendant l'exercice pour répondre aux prescrip-
"tions réglementaires; ce nombre d'heures sera celui correspondant

.....

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des
conditions de rémunération et de la durée réglementaire du travail
du personnel en vigueur au 31 Décembre 1941.

"au régime de travail en vigueur pour l'ensemble du personnel, sans
"qu'il y ait lieu de tenir compte des régimes spéciaux appliqués ex-
"ceptionnellement à certains groupes d'agents .

"On entend par traitement total, au sens de l'alinéa précédent,
"le traitement proprement dit, augmenté de :

- " - l'indemnité spéciale temporaire ayant un caractère de complément de traitement,
- " - la prime de fin d'année normale,
- " - l'allocation de salaire unique et l'allocation familiale accordées en vertu des dispositions du décret-loi du 29 Juillet 1939 (Code de la Famille) à un agent ayant 2 enfants, lesdites allocations étant déterminées sur la moyenne entre le salaire rural et le salaire urbain fixés par arrêté ministériel pour les communes des départements de la Côte-d'Or et de la Haute-Marne traversés par la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille,
- " - l'allocation familiale supplémentaire accordée à un agent ayant 2 enfants et résidant dans une localité pour laquelle l'indemnité de résidence était de 1.920^f à la date du 31 Décembre 1941,
- " - l'indemnité pour supplément de travail allouée à un agent résidant dans la même localité que celle indiquée à l'alinéa précédent,
- " - la somme égale au quotient de la somme totale effectivement versée par la S.N.C.F. à la Caisse des Retraites par le nombre moyen d'agents du cadre permanent commissionnés au 31 Décembre de l'exercice considéré,
- " - la somme versée par la S.N.C.F. à la Caisse de Prévoyance pour un agent de l'échelle 1.

"Par contre, le traitement total ne comprend pas :

- " - l'indemnité de résidence,
- " - les frais de déplacement".

ARTICLE 2

Les dispositions du présent avenant sont applicables à partir du 1er Janvier 1944.

ARTICLE 3

Toutes les dispositions du traité du 19 Avril 1935 et de l'avenant du 31 Mai 1945, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant restent intégralement en vigueur; l'avenant du 15 Décembre 1940 est et demeure abrogé.

ARTICLE 4

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura rendu cette formalité nécessaire.

Fait en double à Paris, le 26 Septembre 1945.

Pour la Société Nationale
des Chemins de Fer Français,
Le Directeur Général
Henri GOURSAT

Pour la Société Générale des
Chemins de Fer Economiques
Le Président du Conseil
d'Administration
HENRY-GREARD

au Traité du 12 Juin 1939 relatif à l'exploitation
des lignes
d'IS-sur-TILLE à GRAY et de CHALINDREY à GRAY

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 Monsieur Henry GOURSAT, son Directeur Général,

d'une part,

et la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE des CHEMINS de FER ÉCONOMIQUES (S.E.) dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, représentée par Monsieur HENRY-GREARD, Président du Conseil d'Administration,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Par traité en date du 12 Juin 1939, modifié par avenant le 31 Mai 1945, la S.E. s'est chargée, pour le compte de la S.N.C.F., d'assurer toutes les opérations nécessitées par l'exploitation des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray; les parties contractantes sont d'accord pour apporter les modifications suivantes à ces traité et avenant.

ARTICLE 1er

Le 1er paragraphe de l'article 11 du traité est remplacé par le texte suivant :

"Les sommes considérées, conformément aux dispositions des divers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représentant les frais de main-d'œuvre, seront multipliées par un coefficient égal au quotient du salaire horaire moyen de l'homme d'équipe de la S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré, par 10,1802.(1)

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal au quotient du traitement total au cours de l'exercice considéré d'un agent placé au 4ème échelon de l'échelle 1, par le nombre d'heures de travail à fournir pendant l'exercice pour répondre aux prescriptions réglementaires; ce nombre d'heures sera celui correspondant au régime du travail en vigueur pour l'ensemble du personnel, sans qu'il y ait lieu de tenir compte des régimes spéciaux appliqués exceptionnellement à certains groupes d'agents".

.....

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des conditions de rémunération et de la durée réglementaire du travail du personnel en vigueur au 31 Décembre 1941.

"On entend par traitement total, au sens de l'alinéa précédent, "le traitement proprement dit, augmenté de :

- " - l'indemnité spéciale temporaire ayant un caractère de complément de traitement,
- " - la prime de fin d'année normale,
- " - l'allocation de salaire unique et de l'allocation familiale accordées en vertu des dispositions du décret-loi du 29 Juillet 1939 (Code de la Famille) à un agent ayant 2 enfants, lesdites allocations étant déterminées sur la moyenne entre le salaire rural et le salaire urbain fixés par arrêté ministériel pour les communes des départements de la Côte-d'Or, de la Haute-Saône et de la Haute-Marne traversés par les lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray,
- " - l'allocation familiale supplémentaire accordée à un agent ayant 2 enfants et résident dans une localité pour laquelle l'indemnité de résidence était de 1.920^f à la date du 31 Décembre 1941,
- " - l'indemnité pour supplément de travail allouée à un agent résidant dans la même localité que celle indiquée à l'alinéa précédent,
- " - la somme égale au quotient de la somme totale effectivement versée par la S.N.C.F. à la Caisse des Retraites par le nombre moyen d'agents du cadre permanent commissionnés au 31 Décembre de l'exercice considéré,
- " - la somme versée par la S.N.C.F. à la Caisse de Prévoyance pour un agent de l'échelle 1.

"Par contre, le traitement total ne comprend pas :

- " - l'indemnité de résidence,
- " - les frais de déplacement".

ARTICLE 2

Les dispositions du présent avenant sont applicables à partir du 1er Janvier 1944.

ARTICLE 3

Toutes les dispositions du traité du 12 Juin 1939 et de l'avenant du 31 Mai 1945, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant, restent intégralement en vigueur.

ARTICLE 4

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura rendu cette formalité nécessaire.

Fait en double à Paris, le 26 Septembre 1945.

Pour la Société Nationale
des Chemins de Fer Français,
le Directeur Général
Henry GOURSAT

Pour la Société Générale
des Chemins de Fer Economiques
Le Président du Conseil
d'Administration
HENRY-GREARD

S.B.

150 ex.

3ème A V E N A N T

au Traité du 24 Octobre 1938 relatif à l'exploitation
des lignes de
CHATILLON-sur-SEINE à TROYES
et de LANGRES à POINSON-BENEUVRE

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 Monsieur
Henry GOURSAT, son Directeur Général

d'une part,

et la SOCIETE GENERALE des CHEMINS de FER ECONOMIQUES (S.E.),
dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, représentée par
Monsieur HENRY GREARD, Président du Conseil d'Administration,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Par traité en date du 24 Octobre 1938, modifié par avenants les
15 Décembre 1940 et 31 Mai 1945, la S.E. s'est chargée, pour le comp-
te de la S.N.C.F. d'assurer toutes les opérations nécessitées par
l'exploitation des lignes de Chatillon-sur-Seine à Troyes et de
Langres à Poinson-Beneuvre; les parties contractantes sont d'accord
pour apporter les modifications suivantes aux traité et avenants
mentionnés ci-dessus.

ARTICLE 1er

Le 1er paragraphe de l'article 11 du traité est remplacé par le
texte suivant :

"Les sommes considérées, conformément aux dispositions des di-
vers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représentant les
"frais de main-d'œuvre, seront multipliées par un coefficient égal
" au quotient du salaire horaire moyen de l'homme d'équipe de la
"S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré, par 10,2325 (1).

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal au quo-
"tient du traitement total au cours de l'exercice considéré d'un
"agent placé au 4ème échelon de l'échelle 1, par le nombre d'heures
"de travail à fournir pendant l'exercice pour répondre aux prescrip-
"tions réglementaires; ce nombre d'heures sera celui correspondant au

.....

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des
conditions de rémunération et de la durée réglementaire du travail du
personnel en vigueur au 31 Décembre 1941.

"régime du travail en vigueur pour l'ensemble du personnel, sans
"qu'il y ait lieu de tenir compte des régimes spéciaux appliqués
"exceptionnellement à certains groupes d'agents.

"On entend par traitement total, au sens de l'alinéa précédent,
"le traitement proprement dit, augmenté de :

- " - l'indemnité spéciale temporaire ayant un caractère de complément
" de traitement,
- " - la prime de fin d'année normale,
- " - l'allocation de salaire unique et de l'allocation familiale ac-
" cordées en vertu des dispositions du décret-loi du 29 Juillet 1939
" (Code de la Famille) à un agent ayant 2 enfants, lesdites alloca-
" tions étant déterminées sur la moyenne entre le salaire rural et
" le salaire urbain fixés par arrêté ministériel pour les communes
" des départements de la Côte-d'Or et de l'Aube traversés par les
" lignes de Châtillon-sur-Seine à Troyes et de Langres à Poinson-
" Beneuvre,
- " - l'allocation familiale supplémentaire accordée à un agent ayant
" 2 enfants et résidant dans une localité pour laquelle l'indemnité
" de résidence était de 1.920^f à la date du 31 Décembre 1941,
- " - l'indemnité pour supplément de travail allouée à un agent rési-
" dant dans la même localité que celle indiquée à l'alinéa précé-
" dent,
- " - la somme égale au quotient de la somme totale effectivement versée
" par la S.N.C.F. à la Caisse des Retraites par le nombre moyen
" d'agents du cadre permanent commissionnés au 31 Décembre de l'e-
" xercice considéré,
- " - la somme versée par la S.N.C.F. à la Caisse de Prévoyance pour un
" agent de l'échelle 1.

"Par contre, le traitement total ne comprend pas :

- " - l'indemnité de résidence,
- " - les frais de déplacement".

ARTICLE 2

Les dispositions du présent avenant sont applicables à partir du
1er Janvier 1944.

ARTICLE 3

Toutes les dispositions du traité du 24 Octobre 1938 et de l'a-
venant du 31 Mai 1945, qui ne sont pas modifiées par le présent ave-
nant, restent intégralement en vigueur; l'avenant du 15 Décembre 1940
est et demeure abrogé.

ARTICLE 4

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la
S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura
rendu cette formalité nécessaire.

Fait en double à Paris, le 26 Septembre 1945.

Pour la Société Nationale
des Chemins de Fer Français
Le Directeur Général
Henry COURSAT

Pour la Société Générale des
Chemins de Fer Economiques
Le Président du Conseil
d'Administration
HENRY-GREARD

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

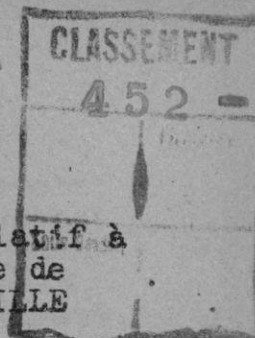
Région de l'Est

Exploitation

Division du
Service Général

2ème A V E N A N T

du 31/5/1945
au Traité du 19 Avril 1935 relatif à
l'exploitation de la ligne de
CHATILLON-S/SEINE à IS-S/TILLE



Entre :

La Société Nationale des Chemins de Fer Français
(S.N.C.F.), dont le siège est à Paris, 88, rue Saint-Lazare, re-
présentée par M. Henri GOURSAT, son Directeur Général,

d'une part,

et la Société Générale des Chemins de Fer Econo-
miques (S.E.), dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres,
représentée par M. O. HENRY-GREARD, Président du Conseil d'Ad-
ministration agissant au nom de ladite Société,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Par traité en date du 19 Avril 1935, modifié par
un avenant du 15 Décembre 1940, la S.E. s'est chargée, pour le
compte de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, à laquelle
s'est substituée la Société Nationale des Chemins de Fer Fran-
çais, d'assurer toutes les opérations nécessitées par l'explo-
itation de la ligne de Châtillon-s/Seine à Is-s/Tille; les par-
ties contractantes sont d'accord pour apporter les modifications
suivantes à ces traité et avenant :

Article Ier - Entretien de la voie.-

Les 6ème et 7ème alinéas de l'article Ier au trai-
té sont remplacés par le texte suivant :

"La S.N.C.F. fixera dans un document qui sera annexé au
présent traité les quantités de matériaux devant servir de base
d'appréciation de l'entretien normal de la voie ; au-delà des
quantités ainsi fixées, les travaux correspondants seront con-
sidérés comme rentrant dans la catégorie des travaux exception-
nels, comme il est indiqué ci-après. Par contre, si la S.E. se
trouvait, en raison des circonstances, dans l'impossibilité de
se procurer les dites quantités de matériaux, la redevance pré-
vue en sa faveur par l'article 10 du présent traité, pour le
gardiennage et l'entretien du domaine et des installations, se-
rait réduite d'un chiffre représentant la valeur des matériaux
n'ayant pas été mis en oeuvre, aux prix unitaires servant de
base à l'évaluation de la redevance de l'année".

"La S.N.C.F. se réservera un droit de contrôle à postériori sur l'urgence et la correction des travaux qui auront été exécutés".

"La S.N.C.F. pourra, dans la limite des crédits alloués, requérir de la S.E. l'exécution des travaux d'entretien normal définis dans les alinéas précédents, ainsi que l'exécution des travaux nécessaires à la sécurité de l'exploitation. S'il apparaît que des travaux ont été exécutés aux dépens d'autres reconnus plus urgents, la S.N.C.F. pourra, le cas échéant, mettre la S.E. en demeure d'exécuter ces derniers jusqu'à concurrence du montant des travaux non indispensables réalisés. Par contre, si les crédits alloués ont été utilisés judicieusement, la S.N.C.F. pourra considérer comme exceptionnels les travaux d'entretien présentant un caractère d'urgence que l'allocation forfaitaire n'aura pas permis d'effectuer et qui feront alors l'objet d'attribution de crédits à déterminer".

Article 2 - Mobilier et matériel des gares.- Voitures à voyageurs, matériel roulant P.V., locomotives.-

Le dernier alinéa de l'article 2 du traité est remplacé par le texte suivant :

"Le matériel roulant nécessaire au transport des marchandises, les agrès et les cadres seront remis gratuitement à la disposition de la S.E. qui devra se conformer strictement aux instructions publiées par la S.N.C.F., relatives à la répartition et à l'utilisation du matériel roulant, des agrès et des cadres; un arrangement spécial fixera les conditions dans lesquelles la S.E. fera connaître à la S.N.C.F. le matériel existant, disponible ou nécessaire à la ligne de Châtillon-s/Seine à Is-s/Tille et les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. donnera aux gares de cette ligne ses instructions concernant la répartition et l'utilisation de ce matériel".

Article 3 - Combustible.-

Il est inséré au traité un article 6bis ainsi conçu :

"Pour la traction des trains et les manoeuvres, la S.N.C.F. alloue gratuitement à la S.E. le charbon évalué forfaitairement dans les conditions indiquées ci-après. La S.N.C.F. livre les quantités de charbon que la S.E. lui commande, étant entendu que ce combustible est exclusivement utilisé pour les besoins du service.

"A la fin de chaque exercice, il est établi une comparaison entre la valeur des livraisons de charbon effectuées par la S.N.C.F. sur la demande de la S.E. et celle du charbon alloué gratuitement. Si la valeur des charbons alloués gratuitement est

"inférieure à celle des charbons fournis, la différence est im-
putée au crédit de la S.N.C.F. ; dans le cas contraire, la
différence est imputée au crédit de la S.E.

"Les allocations forfaitaires gratuites sont fixées comme
suit :

"par km-train voyageurs.....	19 Kg de charbon
"par km-train marchandises.....	34 Kg de charbon
"par km-trains marchandises-voyageurs.....	34 Kg de charbon
"par heure de manoeuvre.....	180 Kg de charbon

"Ces allocations s'entendent pour le combustible de ré-
férence ci-après :

"20 % briquettes - 80 % tout-venant et menus.

"Il est précisé que ces proportions ne sont indiquées
que pour permettre de fixer la valeur de base du combustible
fourni gratuitement par la S.N.C.F., mais qu'il ne sera livré
effectivement que les essences ou mélanges que la S.N.C.F. uti-
lise elle-même pour ses propres locomotives et composés partie
en briquettes ou criblés, partie en tout-venant ou menus, sui-
vant les possibilités".

"Les quantités forfaitaires et unitaires ci-dessus peu-
vent être révisées par accord entre les deux parties".

"En fin d'exercice, la valeur des allocations gratuites
s'obtient en multipliant ces allocations par le prix moyen de
vente aux tiers, pendant l'exercice, du combustible traction u-
tilisé par la S.N.C.F. La valeur des livraisons effectuées s'ob-
tient en multipliant les livraisons de chaque catégorie de com-
bustible par le prix moyen respectif de vente aux tiers, au cours
de l'exercice."

"Le règlement de comptes résultant du présent article
sera effectué au plus tard le dernier jour du trimestre suivant
l'année à laquelle il se rapporte".

Article 4 - Dépenses.-

Le dernier alinéa de l'article 7 du traité est remplacé
par le texte suivant :

"La S.N.C.F. conservera à sa charge les impôts directs et
les frais de contrôle.

"La S.N.C.F. remboursera à la S.E. le montant de la taxe
à la production et de la taxe sur les transactions que cette der-
nière doit acquitter sur les sommes qui lui sont versées par la

"S.N.C.F. en vertu du présent traité ; ce remboursement sera
"effectué à la S.E. sur présentation de mémoires justificatifs
"et dans le mois suivant la date de réception de ces mémoires
"par la S.N.C.F.

"La S.N.C.F. remboursera également à la S.E. les nou-
"veaux impôts indirects que cette dernière pourrait avoir à ac-
"quitter postérieurement au 1er Janvier 1942 sur les sommes qui
"lui sont versées par la S.N.C.F. en vertu du présent traité ;
"toutefois, avant d'acquitter le montant d'un nouvel impôt, la
"S.E. demandera l'accord de principe de la S.N.C.F. sur le bien-
"fondé dudit impôt. Les sommes à rembourser pour ces nouveaux
"impôts, sur lesquels la S.N.C.F. aura donné son accord de prin-
"cipe, seront réglées à la S.E. sur présentation des quittances
"qui lui auront été remises par l'Administration des Contributions
"indirectes et dans le mois suivant la date de réception de ces
"quittances par la S.N.C.F."

Article 5 - Rémunération de la S.E.-

L'article 10 du traité est remplacé par le texte suivant :

"La S.E. recevra, chaque année, à raison de un douzième
"par mois, de la S.N.C.F., en rémunération de ses dépenses :

"1°) une somme de 266.000 Fr. pour frais généraux d'ad-
"ministration et considérée pour l'application des majorations
"ou diminutions éventuelles prévues ci-après, comme comprenant
"95 % de dépenses de personnel et 5 % de dépenses fixes ; l'élé-
"ment dépenses de personnel sera soumis à la variation prévue à
"l'article 11, § 1° ci-après pour les frais de main-d'oeuvre ;
"l'élément dépenses fixes restera invariable.

"2°) une somme de 1.369.000 Fr. représentant sa rémuné-
"ration pour le gardiennage et l'entretien du domaine et des ins-
"tallations définies à l'article 1er ; cette somme sera ramenée
"à 1.365.280 Fr. à partir du 8 Avril 1943 ; pour l'application
"des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après,
"les dites sommes sont considérées comme comprenant 59 % de main-
"d'oeuvre et 41 % de matériaux.

"3°) une somme de 517.000 Fr. représentant les frais
"d'exploitation des gares et considérée, pour l'application des
"majorations ou diminutions éventuelles, comme constituée en to-
"talité par des frais de personnel.

"4°) a) une somme de 10 Fr. 90 par kilomètre-train pour
"les trains de marchandises ou les trains mixtes du service ré-
"gulier.

"Pour l'application des majorations ou diminutions éven-
"tuelles prévues ci-après, la somme de 10 Fr. 90 est considérée

"comme comprenant 60 % de main-d'oeuvre et 40 % de matières diverses, à l'exclusion du combustible qui est fourni gratuitement par la S.N.C.F.

b)- une somme de 9 Fr. 61 par kilomètre-train par les trains de voyageurs du service régulier.

"Pour l'application des majorations ou diminutions futures prévues ci-après, la somme de 9 Fr. 61 est considérée comme comprenant 34 % de main d'oeuvre et 66 % de matières diverses, à l'exclusion du combustible qui est fourni gratuitement par la S.N.C.F.

"Cette somme de 9 Fr. 61 s'applique aux trains de voyageurs tels qu'ils sont compris actuellement ; elle pourra être révisée dans le cas où des changements seraient apportés à la composition de ces trains.

"Les sommes indiquées sous a) et b) constituent la rémunération de la S.E. pour tous frais de traction, de manoeuvres, de conduite des trains, de fournitures ou location et d'entretien du matériel roulant. Seules, les circulations prévues aux tableaux horaires, ainsi que les circulations exceptionnelles dont il est question ci-après donnent lieu à rémunération.

"Les circulations qui seraient dues à des circonstances exceptionnelles seraient, autant que possible, décidées à l'avance d'un commun accord entre la S.E. et la S.N.C.F. et les kilomètres-trains en résultant donneraient alors lieu, au profit de la S.E., aux allocations prévues pour les services réguliers.

"Les mêmes allocations seraient payées à la S.E. pour les trains de marchandises facultatifs dont la mise en marche aura été demandée par les gares de Châtillon-s/Seine et d'Is-s/Tille, à moins que cette mise en marche n'ait été rendue nécessaire par le fait que la S.E. n'ait pu enlever aux trains précédents la charge maximum garantie à l'article 1er.

"Dans le cas où une circulation supplémentaire n'aurait pu faire l'objet d'un concert préalable avec la S.N.C.F., elle serait portée, dès que possible, à sa connaissance par la S. E. , avec toutes justifications à l'appui, et donnerait lieu également à l'allocation de la rémunération prévue ci-dessus si la S.N.C.F. la reconnaît comme justifiée.

"Le nombre de kilomètres devant donner lieu au paiement des allocations prévues au présent article sera déterminé en arrondissant au kilomètre supérieur le parcours de chaque mouvement de train.

"Les sommes dues à la S.E. en vertu des paragraphes ci-dessus, lui seront versées le 25 de chaque mois pour le mois correspondant."

Article 6. - Majoration ou diminution éventuelle de la rémunération de la S.E.

L'article 11 du traité est remplacé par le texte suivant :

"1°) Les sommes considérées, conformément aux dispositions des divers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représentant les frais de main-d'oeuvre, seront multipliées par un coefficient égal au quotient du salaire horaire moyen de l'homme d'équipe de la S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré, par 8,5967 (1).

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal au quotient du traitement total au cours de l'exercice considéré d'un agent placé au 4ème échelon de l'échelle 1, par le nombre d'heures de travail à fournir pendant l'exercice pour répondre aux prescriptions réglementaires ; ce nombre d'heures sera celui correspondant au régime de travail en vigueur pour l'ensemble du personnel, sans qu'il y ait lieu de tenir compte des régimes spéciaux appliqués exceptionnellement à certains groupes d'agents.

"On entend par traitement total, au sens de l'alinéa précédent, le traitement proprement dit, augmenté de :

- "- l'indemnité spéciale temporaire ayant un caractère de complément de traitement,
- "- la prime de fin d'années normale,
- "- l'allocation de salaire unique et de l'allocation familiale accordées en vertu des dispositions du décret-loi du 29 Juillet 1939 (Code de la Famille) à un agent ayant 2 enfants, les dites allocations étant déterminées sur la moyenne entre le salaire rural et le salaire urbain fixés par arrêté ministériel pour les communes des départements de la Côte d'Or et de la Haute-Marne traversés par la ligne de Châtillon-s/Seine à Iss/Tille,
- "- l'allocation familiale supplémentaire accordée à un agent ayant 2 enfants et résidant dans une localité pour laquelle l'indemnité de résidence était de 1.920 Fr. à la date du 31 Décembre 1941,
- "- l'indemnité pour supplément de travail allouée à un agent résidant dans la même localité que celle indiquée à l'alinéa précédent.

"Par contre, le traitement total ne comprend pas :

- "- l'indemnité de résidence,
- "- les frais de déplacement,
- "- les contributions de la S.N.C.F. aux Caisses des Retraites et de Prévoyance.

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des conditions de rémunération et de la durée réglementaire du travail du personnel en vigueur au 31 Décembre 1941.

"2°) Les frais de matériaux compris dans la rémunération pour entretien de la voie (§ 2° de l'article 10 ci-dessus) seront multipliés par un coefficient obtenu en divisant la somme des prix moyens pour la S.N.C.F. (Region de l'Est) au cours de l'exercice considéré, de 1 tonne de rails et de 20 traverses en bois dur de chêne ou de hêtre (traverses créosotées, sabotées et entaillées, prêtes à être posées) par la somme des prix moyens des mêmes quantités de rails et de traverses, au cours de l'exercice 1941, somme qui est de 3.580 Fr.

"3°) Les sommes désignées au § 4° de l'article 10 ci-dessus comme représentant des dépenses de matières seront multipliées par un coefficient de variation déterminé comme suit :

"On prendra, pour chacune des matières indiquées au tableau ci-dessous, le prix moyen en francs français des 100 Kgs pendant l'année considérée. Ce prix sera celui qui résultera, pour toutes les matières, des marchés passés par la S.N.C.F. au cours de l'année.

"Au cas où les réparations de foyers de locomotives viendraient à être exécutées en acier au lieu de cuivre rouge, on prendrait comme prix de l'acier utilisé celui de la tôle A prévu dans la liste des matières figurant dans le tableau ci-dessous et dans la même proportion que le cuivre rouge.

"Les prix moyens ainsi déterminés seront multipliés par les facteurs de la colonne 2 du tableau. La somme des produits divisés par 100 donnera l'indice de l'année considérée.

"Le quotient de cet indice par le nombre 802,19 (indice de l'année 1941) représentera le coefficient de variation des prix. En cas de substitution de l'acier A au cuivre rouge pour le remplacement des foyers de locomotives, le nombre diviseur sera 568,79 (indice de 1941).

Tableau donnant les éléments pour le calcul des indices

Matières (1)	Facteurs (2)
Acier A	7
Acier à ressort	19
Bandages pour locomotives.....	24
Tôles A et B	2
Tôles AO	11
Tuyaux acier	4
Tubes à fumée	8
Cuivre brut	20
Plomb brut	2
Etain brut	3
	100

"Il est spécifié que les coefficients à appliquer en
"exécution des alinéas ci-dessus seront calculés à 0,01 près
"par défaut.

"Les redressements de comptes résultant des dispositions
"du présent article donneront lieu à des versements effectués au
"plus tard le dernier jour du trimestre suivant l'année à la-
"quelle se rapportent lesdits redressements.

Article 7 - Transports nécessaires à l'exécution du traité.-

Il est inséré au traité un article libris ainsi conçu :

"Sauf dérogation expressément autorisée par la S.N.C.F.,
"la S.E. s'engage à transporter par fer toutes les matières né-
"cessaires à l'exécution du présent traité.

"Les transports effectués pour les besoins de la ligne
"de Châtillon-s/Seine à Is-s/Tille ne donneront pas lieu à taxa-
"tion à l'intérieur de la ligne exploitée par la S.E. ; ils se-
"ront taxés au tarif commercial sur les autres lignes de la S.N.
"C.F.

"Pour ce qui concerne le combustible (autre que celui
"qui est utilisé pour la traction des trains) fourni à titre oné-
"reux par la S.N.C.F., il est précisé que le prix de cession com-
"prend la taxe de transport jusqu'au point de destination indiqué
"sur le bon de transport de la S.N.C.F."

Article 8 - Modification éventuelle au mode d'exploitation.-

Le montant de la réduction prévue par l'article 12 du
traité en cas de suppression de gardiennage d'un P.N. est fixé à
3.720 Fr.

Article 9 - Dépenses supplémentaires.-

Les dépenses supplémentaires que la S.E. pourrait avoir
à supporter du fait des circonstances actuelles pourront donner
lieu à une allocation spéciale de la part de la S.N.C.F., s'il
est reconnu que ces dépenses ne sont pas déjà couvertes par les
redevances prévues au traité du 19 Avril 1935, modifié par le
présent avenant ; le montant de cette allocation spéciale sera
fixé par la S.N.C.F. sur le vu des documents justificatifs que
la S.E. mettra à sa disposition.

Il est précisé que la S.N.C.F. ne pourrait éventuelle-
ment participer aux frais d'amortissement et d'entretien du ma-
tériel roulant qui, appartenant à la S.E., serait immobilisé du

fait des circonstances, que s'il est reconnu que ledit matériel a été acquis spécialement pour l'exploitation de la ligne de Châtillon-s/Seine à Is-s/Tille.

Article 10 - Les dispositions du présent avenant sont applicables à partir du 1er Janvier 1942.

Art

Article 11 - Toutes les dispositions du traité du 19 Avril 1935, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant, restent intégralement en vigueur ; l'avenant du 15 Décembre 1940 est abrogé.

Article 12 - Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura rendu cette formalité nécessaire.

Fait en double à Paris, le 31 Mai 1945

Pour la Société Nationale
des Chemins de fer Français,
Le Directeur Général,
Henri GOURSAT.

Pour la Société Générale des
Chemins de fer Economiques,
Le Président du Conseil
d'Administration,
O. HENRY-GREARD.

Ligne de CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE

Tableau indiquant les bases prises pour les dépenses d'entretien figurant au Tableau A

Longueur d'entretien : 68^{km} 920, soit 69^{km}

Traverses - 56^{km} - travelage 8/10 soit : 70.000
 11^{km} - d° 8/11 soit : 15.125
 2^{km} - d° 12/16 soit : 2.667

87.792 soit 88.000

Nombre de traverses en voies principales : 88.000 environ

10 % en plus pour voies secondaires : 8.800

Total : 96.800

Durée admise : En période normale 30 ans ; actuellement, en raison des économies imposées par les circonstances : 40 ans.

Remplacement moyen annuel : $\frac{96.800}{40} = 2.420$

Tirefonds - 4 tirefonds par traverse pour 70.000 ... 280.000
 6 " " " 18.000 ... 108.000

388.000

10 % en plus pour voies secondaires :

38.800

Total : 426.800

Durée admise : En période normale 25 ans; actuellement, en raison des économies imposées par les circonstances : 35 ans

Remplacement moyen annuel : $\frac{426.800}{35} = 12.194$ soit 12.200 environ

Boulons - 250 joints au km sur 67 km, soit 16.750
 168 d° 2 km, soit 336

17.086

10 % en plus pour viies secondaires :

1.709

18.795 soit 19.800 environ

19.000 x 4 boulons = 76.000 boulons

Durée admise : En période normale 25 ans; actuellement, en raison des économies imposées par les circonstances : 35 ans.

Remplacement moyen annuel : $\frac{76.000}{35} = 2.171$ soit 2.170 environ

Paires d'éclisses -

Durée admise : En période normale 25 ans; actuellement, en raison des économies imposées par les circonstances : 35 ans

Remplacement moyen annuel : $\frac{19.000}{35} = 542$ soit 540 environ

Rails -

1/2 barre cassée par km de ligne
 soit 34 barres de 8m en 30 Kg ou : 8^T 200

1 barre de 12m en 46 Kg. ou : 0.600

Total : 8^T 800

- 9 JAN 4 1 03.037

1^{er} A V E N A N Tdu 15/12/1940
du 19/4/1935

CLASSEMENT

452 -

Représentation

au Traité relatif à l'exploitation de la ligne
de CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE.

5 Court - 10 ✓

P VB/h 1 ✓

ET VB/c 1 ✓

Entre :

S VB/s (2) 1 ✓

La Société Nationale des Chemins de fer Français (S.N.C.F.)
dont le siège est à Paris, 88, rue St-Lazare, représentée par:

B VB/E 1 ✓

M. LE BESNERAIS, Directeur Général

d'une part,

C VB/c 1 ✓

Et la Société Générale des Chemins de fer ECONOMIQUES (S.E.)
dont le siège est à Paris, 4 Cité de Londres, représentée par:

D VB/d 1 ✓

M. GRIGNON, Directeur, agissant en vertu d'une délibération
du Conseil d'Administration, en date du 7 Juillet 1938,

A VB/a 1 ✓

d'autre part,;

A VB/g 1 ✓

Il a été convenu ce qui suit :

M VB/sh 1 ✓

OA VB/o 1 ✓

Par Traité en date du 19 Avril 1935, la S.E. s'est chargée,
pour le compte de la Compagnie des Chemins de fer de l'EST, à
laquelle a été substituée la S.N.C.F., d'assurer toutes les
opérations nécessitées par l'exploitation de la ligne de Châtil-
lon-sur-Seine à Is-sur-Tille.

S* VB/z 1 ✓

SxM Zm 1 ✓

ARTICLE 1er

MF VB/f 1 ✓

CB - 1 ✓

A partir du 1er Janvier 1939, le 1er alinéa de l'article
11 du Traité est remplacé par le texte suivant :

CR - 1 ✓

Classement 1 ✓

10/1-41

ES VB/v 1 ✓

ES/B VB/v4 1 ✓

ES/PN VB/v5 1 ✓

T VB/m 1 ✓

"Les sommes considérées conformément aux dispositions des
divers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représen-
tant les frais de main-d'oeuvre, seront multipliées par un
coefficient égal au quotient du salaire horaire moyen de l'hom-
me d'équipe de la S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré,
par 4^f4726 (1)""Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal
au quotient du traitement total au cours de l'exercice consi-
déré d'un agent placé au 4^e échelon de l'échelle 1 (augmenté
de la gratification normale, de l'indemnité pour charges de
famille attribuée à un agent ayant deux enfants et résidant dans
une localité pour laquelle l'indemnité de résidence est de 960f
à la date du 31 Décembre 1931, et des allocations ou indemnités
ayant un caractère de complément de traitement, mais non com-
pris l'indemnité de résidence, les frais de déplacements et
les contributions de la S.N.C.F. aux Caisses de Retraites

.....

(1.) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des condi-
tions de rémunération et de la durée réglementaire du travail du
personnel en vigueur au 31 Décembre 1931.

et de Prévoyance) par le nombre d'heures de travail à fournir pendant l'exercice, pour répondre aux prescriptions réglementaires, ce quotient étant affecté d'un coefficient égal au rapport de la durée réglementaire de travail des agents de la S.N.C.F. pendant l'exercice considéré à la durée réglementaire du travail des agents de la S.E. pendant le même exercice".

ARTICLE 2

Toutes les dispositions du Traité du 19 Avril 1935 qui ne sont pas modifiées par le présent avenant restent intégralement en vigueur.

ARTICLE 3

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura rendu cette formalité nécessaire.

Fait double, à Paris, le Quinze Décembre Mil neuf cent quarante.

Pour la Société Nationale
des Chemins de fer Français,
Le Directeur Général,
signé: LE BESNERAIS

Pour la Société Générale des
Chemins de fer Economiques,
Le Directeur
signé: GRIGNON.

A V E N A N T

CLAS ENT

452 -

au Traité relatif à l'exploitation de la ligne
de CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE.

Entre :

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

d'une part,

Et la Société Générale des Chemins de fer ECONOMIQUES (S.E.)
dont le siège est à Paris, 4 Cité de Londres, représentée par:
M. GRIGNON, Directeur, agissant en vertu d'une délibération
du Conseil d'Administration, en date du 7 Juillet 1938,

d'autre part,;

Il a été convenu ce qui suit :

Par Traité en date du 19 Avril 1935, la S.E. s'est chargée,
pour le compte de la Compagnie des Chemins de fer de l'EST, à
laquelle a été substituée la S.N.C.F., d'assurer toutes les
opérations nécessitées par l'exploitation de la ligne de Châtill-
lon-sur-Seine à Is-sur-Tille.

ARTICLE 1er

A partir du 1er Janvier 1939, le 1er alinéa de l'article
11 du Traité est remplacé par le **texte** suivant :

"Les sommes considérées conformément aux dispositions des
divers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représen-
tant les frais de main-d'oeuvre, seront multipliées par un
coefficient égal au quotient du salaire horaire moyen de l'hom-
me-d'équipe de la S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré,
par 4^f4726 (1)"

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal
au quotient du traitement total au cours de l'exercice consi-
déré d'un agent placé au 4^e échelon de l'échelle 1 (augmenté
de la gratification normale, de l'indemnité pour charges de
famille attribuée à un agent ayant deux enfants et résidant dans
une localité pour laquelle l'indemnité de résidence est de 960f
à la date du 31 Décembre 1931, et des allocations ou indemnités
ayant un caractère de complément de traitement, mais non com-
pris l'indemnité de résidence, les frais de déplacements et
les contributions de la S.N.C.F. aux Caisses de Retraites

.....

- (1.) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des condi-
tions de rémunération et de la durée réglementaire du travail du
personnel en vigueur au 31 Décembre 1931.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux agents de la S.E. pendant la durée réglementaire de leur travail.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux agents de la S.E. pendant la durée réglementaire de leur travail.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux agents de la S.E. pendant la durée réglementaire de leur travail.

ARTICLE 3

Le Directeur Général,
Pour la Société Nationale des Chemins de Fer Français,
Le Directeur Général,
signé: GRIGNON.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux agents de la S.E. pendant la durée réglementaire de leur travail.

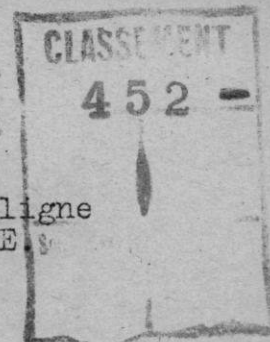
ARTICLE 2

Toutes les dispositions du Traité du 19 Avril 1935 qui ne sont pas modifiées par le présent avenant restent intégrales.

ARTICLE 1

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux agents de la S.E. pendant la durée réglementaire de leur travail.

A V E N A N T



au Traité relatif à l'exploitation de la ligne
de CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE

Entre :

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

d'une part,

Et la Société Générale des Chemins de fer ECONOMIQUES (S.E.)
dont le siège est à Paris, 4 Cité de Londres, représentée par:
M. GRIGNON, Directeur, agissant en vertu d'une délibération
du Conseil d'Administration, en date du 7 Juillet 1938,

d'autre part,;

Il a été convenu ce qui suit :

Par Traité en date du 19 Avril 1935, la S.E. s'est chargée,
pour le compte de la Compagnie des Chemins de fer de l'EST, à
laquelle a été substituée la S.N.C.F., d'assurer toutes les
opérations nécessitées par l'exploitation de la ligne de Châtill-
lon-sur-Seine à Is-sur-Tille.

ARTICLE 1er

A partir du 1er Janvier 1939, le 1er alinéa de l'article
11 du Traité est remplacé par le texte suivant :

"Les sommes considérées conformément aux dispositions des
divers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représen-
tant les frais de main-d'oeuvre, seront multipliées par un
coefficient égal au quotient du salaire horaire moyen de l'hom-
me d'équipe de la S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré,
par 4^f4726 (1)"

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal
au quotient du traitement total au cours de l'exercice consi-
déré d'un agent placé au 4^e échelon de l'échelle 1 (augmenté
de la gratification normale, de l'indemnité pour charges de
famille attribuée à un agent ayant deux enfants et résidant dans
une localité pour laquelle l'indemnité de résidence est de 960f
à la date du 31 Décembre 1931, et des allocations ou indemnités
ayant un caractère de complément de traitement, mais non com-
pris l'indemnité de résidence, les frais de déplacements et
les contributions de la S.N.C.F. aux Caisses de Retraites

.....

(1.) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des condi-
tions de rémunération et de la durée réglementaire du travail du
personnel en vigueur au 31 Décembre 1931.

et de Prévoyance) par le nombre d'heures de travail à fournir pendant l'exercice, pour répondre aux prescriptions réglementaires, ce quotient étant affecté d'un coefficient égal au rapport de la durée réglementaire de travail des agents de la S.N.C.F. pendant l'exercice considéré à la durée réglementaire du travail des agents de la S.E. pendant le même exercice".

ARTICLE 2

Toutes les dispositions du Traité du 19 Avril 1935 qui ne sont pas modifiées par le présent avenant restent intégralement en vigueur.

ARTICLE 3

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura rendu cette formalité nécessaire.

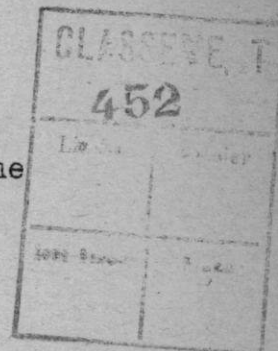
Fait double, à Paris, le Quinze Décembre Mil neuf cent quarante.

Pour la Société Nationale
des Chemins de fer Français,
Le Directeur Général,
signé: LE BESNERAIS

Pour la Société Générale des
Chemins de fer Economiques,
Le Directeur
signé: GRIGNON.

A V E N A N T

au Traité relatif à l'exploitation de la ligne
de CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE.



Entre :

La Société Nationale des Chemins de fer Français (S.N.C.F.)
dont le siège est à Paris, 88, rue St-Lazare, représentée par:

M. LE BESNERAIS, Directeur Général

d'une part,

Et la Société Générale des Chemins de fer ECONOMIQUES (S.E.)
dont le siège est à Paris, 4 Cité de Londres, représentée par:

M. GRIGNON, Directeur, agissant en vertu d'une délibération
du Conseil d'Administration, en date du 7 Juillet 1938,

d'autre part,;

Il a été convenu ce qui suit :

Par Traité en date du 19 Avril 1935, la S.E. s'est chargée,
pour le compte de la Compagnie des Chemins de fer de l'EST, à
laquelle a été substituée la S.N.C.F., d'assurer toutes les
opérations nécessitées par l'exploitation de la ligne de Châtil-
lon-sur-Seine à Is-sur-Tille.

ARTICLE 1er

A partir du 1er Janvier 1939, le 1er alinéa de l'article
11 du Traité est remplacé par le texte suivant :

"Les sommes considérées conformément aux dispositions des
divers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représen-
tant les frais de main-d'oeuvre, seront multipliées par un
coefficient égal au quotient du salaire horaire moyen de l'hom-
me d'équipe de la S.N.C.F., au cours de l'exercice considéré,
par 4^f4726 (1)"

"Il est précisé que ce salaire horaire moyen sera égal
au quotient du traitement total au cours de l'exercice consi-
déré d'un agent placé au 4^e échelon de l'échelle 1 (augmenté
de la gratification normale, de l'indemnité pour charges de
famille attribuée à un agent ayant deux enfants et résidant dans
une localité pour laquelle l'indemnité de résidence est de 960^f
à la date du 31 Décembre 1931, et des allocations ou indemnités
ayant un caractère de complément de traitement, mais non com-
pris l'indemnité de résidence, les frais de déplacements et
les contributions de la S.N.C.F. aux Caisses de Retraites

.....

- (1.) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des condi-
tions de rémunération et de la durée réglementaire du travail du
personnel en vigueur au 31 Décembre 1931.

et de Prévoyance) par le nombre d'heures de travail à fournir pendant l'exercice, pour répondre aux prescriptions réglementaires, ce quotient étant affecté d'un coefficient égal au rapport de la durée réglementaire de travail des agents de la S.N.C.F. pendant l'exercice considéré à la durée réglementaire du travail des agents de la S.E. pendant le même exercice".

ARTICLE 2

Toutes les dispositions du Traité du 19 Avril 1935 qui ne sont pas modifiées par le présent avenant restent intégralement en vigueur.

ARTICLE 3

Les frais de timbre du présent avenant seront supportés par la S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura rendu cette formalité nécessaire.

Fait double, à Paris, le Quinze Décembre Mil neuf cent quarante.

Pour la Société Nationale
des Chemins de fer Français,
Le Directeur Général,
signé: LE BESNERAIS

Pour la Société Générale des
Chemins de fer Economiques,
Le Directeur
signé: GRIGNON.

CLASSEMENT		
622		
Liens	Reviser	
Sous 1935		27

ANNEXE AUX TRAITES DES 28 FEVRIER 1934 et
 I9 Avril 1935 relatifs à l'Exploitation par la
 Société Générale des Chemins de fer Economiques
 des sections de lignes de : Is-sur-Tille à Gray et de
 Chalindrey à Gray - Chatillon s/Seine à Is-sur-Tille

Copie des lettres échangées entre la Société
 Générale des Chemins de fer Economiques et la Compagnie de
 l'Est, pour fixer les taux kilométriques de rémunération des
 parcours d'autorails sur les sections de lignes considérées.

I^{er}) - Lettre de la Société Générale des Chemins de Fer
 Economiques

"N^o 9983
 "Direction
 Paris, le 23 Août 1937

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

"Comme suite à notre correspondance relative
 à la mise en service d'automotrices sur la ligne de
 Chalindrey à Gray et la section de ligne Chatillon-Gray
 notamment à votre lettre du 30 Novembre 1936, et à nos
 entretiens ultérieurs, j'ai l'honneur de vous faire con-
 naître que nous serions d'accord pour fixer à 4f50 la
 rémunération de base qui serait allouée à notre Société
 par kilomètre de train automateur, et à Of50 par kilomètre
 celle relative aux parcours effectués par une automotrice
 attelée en queue du train à vapeur (48) 44.

"Les taux ci-dessus seraient, en ce qui con-
 cerne la main-d'oeuvre et les matières autres que le
 combustible, passibles des majorations ou diminutions
 éventuelles définies à l'article 11 de nos traités des
 28 Février 1934 et 19 Avril 1935, l'exercice 1931 étant
 pris comme base; ils seront considérés à cet effet comme
 comprenant 36 % de main d'oeuvre, 10 % d'huile combusti-
 ble (gas-oil) et 54 % d'autres matières.

"La fraction représentant l'huile combustible
 sera multipliée par un coefficient égal au quotient du
 prix de revient moyen, pour le réseau de l'Est, du
 quintal de gas-oil rendu à Paris au cours de l'exercice
 considéré, par le prix moyen pour l'exercice 1932
"

"1932, qui est de 40f; ce coefficient sera, comme tous
"ceux définis à l'article 11 des traités, calculé à 0,01
"près par défaut.

"Ainsi que vous l'indiquez dans votre lettre
"du 30 Novembre 1936, il est entendu que nous aurons la
"faculté de remplacer à notre gré les autorails prévus
"aux horaires par des trains-vapeur, et inversement; mais,
"dans ce cas, notre rémunération resterait fixée aux taux
"forfaitaires correspondant au mode de traction prévu sur
"les horaires approuvés.

"Toutefois, dans le cas où, par suite d'affluence
"exceptionnelle de voyageurs, nous serions mis dans
"l'obligation de remplacer un autorail par un train-
"vapeur, nous serons rémunérés des parcours effectués par
"ce train sur la base de 6f par kilomètre, au lieu de
"4f50 inclus dans les forfaits.

"Ces remplacements devraient, toutes les fois
"qu'ils auront pu être prévus, être concertés à l'avance
"avec votre Inspecteur Principal. Lorsqu'il n'aura pu
"en être ainsi, le même fonctionnaire devra être avisé
"sans délai, avec justification à l'appui, et vous vous
"réserverez de n'allouer aucune rémunération supplémentaire
"si le remplacement ne vous paraît pas justifié.

"Enfin, la mise en marche d'un train-vapeur
"en remplacement d'un autorail indisponible ne donnerait
"lieu à aucune rémunération spéciale.

"Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en
"Chef, l'assurance de notre considération la plus dis-
"tinguée.

Pr le Directeur,
Le Sous-Directeur
signé : GRIGNON. "

2^e) - Lettre 3258 G.2.

Chemins de fer de l'Est

Paris le 2 Septembre 1937

Service Général de
l'Exploitation

Monsieur DELILLE

Directeur de la Société Générale
des CHEMINS DE FER ECONOMIQUES

4, Cité de Londres
PARIS (IX^e)

Mon Cher Camarade,

Substitution
d'autorails
aux trains-vapeur
sur les lignes de
Chatillon-
Is-s/Tille
Gray-Is/s/Tille
Chatillon-Gray

"Comme suite à votre lettre N° 9983 du 23
"Août dernier, j'ai l'honneur de vous donner mon accord
"en ce qui concerne la rémunération des services d'auto-
"rails qui seront substitués aux trains-vapeur sur les
"lignes exploitées par votre Société.

"Dans ces conditions, la rémunération de
"base allouée à votre Société sera fixée à 4f50 par
"kilomètre d'autorail de service régulier, et à 0f50
"par kilomètre d'autorail hlp (autorail attelé en queue
"d'un train-vapeur).

"Ces taux seront, en ce qui concerne la
"main d'œuvre et les matières autres que le combustible
"passibles des majorations ou diminutions éventuelles
"définies à l'art. 11 des traités des 28 Février 1934 et
"19 Avril 1935, étant entendu que l'exercice 1931 sera
"pris comme base. - A cet effet, les taux en question
"seront considérés comme comprenant :

-36 % de main d'œuvre
-10 % d'huile combustible (gas-oil)
-54 % d'autres matières.

"En ce qui concerne la fraction (10%) repré-
"sentant l'huile combustible, elle sera multipliée par
"un coefficient égal au quotient du prix de revient
"moyen, pour le Réseau de l'Est, du quintal de gas-oil
"rendu à Paris, au cours de l'exercice considéré, par
"le prix moyen, pour l'exercice 1932, qui est de 40f.
"Il est précisé, en outre, que les coefficients dont il
"s'agit seront calculés à 0f01 près par défaut.

"Par ailleurs, en vous confirmant les termes
"de notre lettre du 30 Novembre 1936, j'ajouterai que
"votre Société aura la faculté de remplacer à son gré
"les autorails prévus aux horaires par des trains-vapeur,
"et inversement : toutefois, dans ce cas, votre rémuné-
"ration restera fixée aux taux forfaitaires correspondant
"au mode de traction prévu pour les horaires approuvés.

"Cependant, dans le cas où, par suite d'affluence
"exceptionnelle de voyageurs, votre Société serait
"dans l'obligation de remplacer un autorail par un train-
"vapeur, elle serait rémunérée des parcours effectués par
"ce train sur la base de 6f par kilomètre prévue aux
"traités; il est entendu que ces remplacements devront
"être concertés à l'avance avec notre Service local
"toutes les fois qu'ils auront pu être prévus: lorsqu'il
"n'aura pu en être ainsi, ce service sera avisé sans délai,
"avec justifications à l'appui, et il ne vous sera alloué
"aucune rémunération supplémentaire si le remplacement
"n'est pas reconnu justifié.

"Enfin, lorsqu'un train-vapeur sera mis en
"marche en remplacement d'un autorail indisponible, les
"kilomètres parcourus vous seront payés sur la base
"prévue pour les autorails.

"Votré dévoué Camarade,

signé RENARD. "

act 10-32994

CHEMINS DE FER DE L'EST
MI VOIE
21.328

CHEMINS DE FER DE L'EST
EXPLOITATION
SERVICE GÉNÉRAL

Paris, le 17 Octobre 1935.

CLASSEMENT	
452	
Liasse	Dossier
Sous-Dossier	Page
	26

Monsieur l'Ingénieur en Chef
de la VOIE & des TRAVAUX.

Mon Cher Camarade,

Comme suite à votre Bulletin N° 83869 A du 5
Septembre dernier, j'ai l'honneur d'attirer votre at-
tention sur ce que la situation de la Société Générale
des Chemins de fer Economiques à Châtillon-sur-Seine
est sensiblement la même que celle des C.F.S. à Bruyères,
les installations de la Traction ne sont pas mises à la
disposition exclusive de la S.E. et, par application de
l'article 9 du Traité du 19 Avril 1935, leur utilisation
ne doit donner lieu de la part de celle-ci à aucune ré-
munération spéciale.

D'autre part, certaines dépenses de fournitures
qui sont facturées aux C.F.S. à Bruyères me paraissent
trop peu importantes à Châtillon-sur-Seine pour qu'il
y ait intérêt à les facturer à la S.E.; vous évaluez,
en effet, le montant de ces dépenses à 100f par an
seulement.

Dans ces conditions, je ne suis pas d'avis de
faire payer à la S.E. d'autre redevance que celle qui
est déjà facturée par le Service du Matériel pour le
couchage des Agents de cette Société.

Je donne copie à M. LOIZILLON.

Votre dévoué Camarade,

Communiqué à 2^{ème} Division
à titre d'avis.

Paris, le 26 OCT. 1935

Pour l'Ingénieur en Chef de la Voie
et des Travaux
L'Ingénieur en Chef attaché au S^{er} C^{at}

Service Central

Preis note.

28 octobre 1935
Lauwiz

Thopier

A R

L. 545 - IMP. CHAIX. - 16987-1231.

Paris, le 3 Septembre 1935.

CLEMENT	
452	
Liasse	Dossier
Sous-Dossier	Page 24

Monsieur l'Ingénieur en Chef de

L'Exploitation.

Mon Cher Camarade,

83869 A
Ligne de Chatillon-
sur-Seine à
Is-sur-Tille.

Exploitation par
la S.E.

La Société des Chemins de fer Economiques qui exploite la ligne de Chatillon-sur-Seine à Is-sur-Tille utilise la remise à machines de Chatillon.

Le nombre des machines remisées de la S.E. étant sensiblement moitié de celui de nos machines, la redevance d'utilisation pourrait être fixée au tiers de l'intérêt à 6 % des dépenses d'établissement de la remise, évaluées 75.000 frs, soit par an : 1500 frs.

Contrairement à ce qui a été décidé pour la remise de Gray, nous conserverions à notre charge l'entretien des installations.

En ce qui concerne l'utilisation du dortoir, de la cuisine, du réfectoire et des lavabos, le Service de la Traction facture à la S.E. pour l'occupation de ces locaux 4^f par jour et par lit occupé.

Mais il n'est rien demandé pour l'utilisation de la cuisine du réfectoire et des lavabos par les agents de la SE qui n'utilisent pas le dortoir.

La moyenne journalière de ces agents est de 1,5 ; elle est de 14 pour les nôtres. La partie utilisée ayant coûté environ 10.000^f, la redevance annuelle serait de : 60 frs.,

somme qui pourrait être portée à 100^f pour tenir compte du mobilier, du chauffage, de l'eau et du gaz consommés.

La redevance totale annuelle à demander à la SE pour l'utilisation des installations du Dépôt de Chatillon serait ainsi de 1600^f somme qui s'ajouterait aux redevances d'utilisation du dortoir facturées directement par le Service de la Traction.

Sauf objection de votre part, et sous réserve de l'accord avec M. Loizillon à qui j'envoie copie de la

.....

présente, je vous serais obligé de bien vouloir soumettre
à la signature de M.le Directeur une lettre avisant la
SE de ces conditions.

Votre dévoué Camarade,

Signé: Chepinet.

Copie à Monsieur l'Ingénieur en Chef du Matériel
et de la Traction.

Paris, le 5 Septembre 1935.

Copie à 2ème Division, comme suite à sa lettre
N°2464.C du 9 Août 1935.

Paris, le 5 Septembre 1935.

B
CHEMINS DE FER

DE L'EST

VOIE ET TRAVAUX

2^e DIVISION

A. DAUVIN

INGÉNIEUR PRINCIPAL

Rue Bégand, 3

N° 2464 C

Chatillon .

exploitation par
la Cie SE .

CHEMINS DE FER DE L'EST Troyes le 9 Août 1935

VOIE

10 AOUT 35 B:04.337

2 SEPT. 1935

2250 Aq.
TÉLÉPHONE 34.2

Monsieur l'Ingénieur en Chef

de la Voie et des Travaux ,

168-32414
4/2

CLASSEMENT	
452	
Classe	Dossier
Sous-Dossier	Page
	23

Suite à lettre N° 80.299 A du 25 Avril 1935

A 1500

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Société Générale des Chemins de fer économiques, qui exploite l'alignement de Chatillon-sur-Seine à Is Sur Tille utilise la remise à machines de Chatillon et ses annexes.

8 machines Est (4 de jour, une pendant une partie de la journée et la nuit, 3 la nuit) et 4 machines SE (3 la nuit et une pendant 1/2 journée) sont remisées journellement à Chatillon. Nous estimons à 75.000 f. le coût du bâtiment de la remise à machines. Le loyer à demander à la SE pour cette utilisation pourrait être fixé au tiers de l'intérêt à 6% du montant des dépenses d'établissement, soit 1.500 f.

A
Ro

D'autre part, 4 agents de la SE utilisent le dortoir, le réfectoire, la cuisine et les lavabos. D'après les renseignements fournis par le Dépôt de Chaumont, le Service de la traction facturerait l'eau des machines à raison de 0f.20 le M3 et l'utilisation des locaux à raison de 4 f.00 par lit occupé et par jour. Rien ne serait facturé en ce qui concerne l'utilisation de la cuisine, du réfectoire et des lavabos pour les agents n'utilisant pas le dortoir.

La moyenne journalière des agents Est se servant de la cuisine et du réfectoire est de 14 et celle des agents SE de 1,5. Comme le coût de la partie ainsi utilisée peut être estimée à 10.000 f. la redevance annuelle qui pourrait être demandée serait de $10.000 \times 1,5 \times 6$ soit 60 f. que nous

$15,5 \times 100$
pourrions élever à 100 f. pour tenir compte des fournitures de mobilier, Chauffage, eau et gaz.

En résumé, la redevance totale à percevoir serait de 1600 f. par an, redevance révisable si les conditions d'utilisation viennent à être modifiées.

Pour l'Ingénieur Principal
L'Ingénieur adjoint

Paris, le 14 Juin 1935.

CLASSEMENT	
Liasse	452 Dossier
Sous-Dossier	Ficco 20

Monsieur l'Ingénieur Principal de la

5^e Division.

(Suite à votre lettre N° 35.192 C du 30 Avril 1935)

8766
A
Ligne de Châtillon
à Is-sur-Tille

Exploitation par
la S.E.

La limite d'entretien, par la Société des Chemins de fer Economiques, de la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille, fixée côté Is-sur-Tille au km 304.104 par le Service de l'Exploitation, est à maintenir.

La redevance payée à la S.E. pour l'exploitation de cette ligne étant, en ce qui concerne l'entretien de la voie, de 1.000 Fr environ par kilomètre, vous aurez à comprendre annuellement dans le décompte d'exploitation de la gare commune d'Is-sur-Tille, une redevance d'entretien calculée sur les bases ci-dessus pour la partie de voie située entre les km 304.104 et 303.178.

Pour l'Ingénieur en Chef de la Voie
et des Travaux

L'Ingénieur en Chef attaché au S^e C^{ad}

Signé : Chopinet.

Copie à 2^e Division

Paris, le 14 Juin 1935.

Copie à : Personnel

14 Juin 1935

Paris, le 12 Juin 1935.

CLASSEMENT	
521	
Liasse	Cossier
Sous-Dossier	Pièce
	19

Monsieur l'Ingénieur Principal de la 2^e Division
(5^e & 2^e Divisions)

81632

A.

Exploitation de la
ligne de Châtillon-Is-
sur-Tille par la So-
ciété Générale des
Chemins de fer Econo-
miques.

6 P.

Je vous adresse ci-joint 3 exemplaires du
traité passé le 19 Avril 1935 entre la Compagnie
de l'Est et la Société Générale des Chemins de
fer Economiques pour l'exploitation de la ligne
de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille, ainsi
que 3 exemplaires de l'annexe au traité relative
à l'entretien de la Gare de Poinson-Beneuvre;
(lettre N° 1.449 G² du 23 Avril 1935 du Service
de l'Exploitation à la S.E. et réponse N° 5234
du 29 Avril 1935 de la S.E.).

Pour l'Ingénieur en Chef de la Voie
et des Travaux
L'Ingénieur en Chef attaché au S^e C^e

Signé : CHOPINET.

SERVICE de l'EXPLOITATION

Service Général

VOIE

CLASSEMENT	
452	
Liase	Dossier
Sous-Bord	Page

N° G2.

Reçu du Service Général de l'Exploitation
15 exemplaires du Traité (et de son Annexe) passé
le 19 Avril 1935 avec la Société Générale des Chemins
de Fer Economiques pour l'exploitation de la ligne
de Chatillon-sur-Seine à Is-sur-Tille.

Paris, le 4 Juin 1935.

Pour l'Ingénieur en Chef de la Voie
et des Travaux

L'Ingénieur en Chef attaché au 3^{ème} CA

Ch

A renvoyer à Monsieur le Chef du Service Général de l'Exploitation
(Bureau des Dépenses), 13 rue d'Alsace, à Paris.

CHEMINS DE FER DE L'EST

EXPLOITATION 511 17 971

SERVICE GENERAL

CLASSEMENT

452

Classé

18

T R A I T E

passé le 19 Avril 1935

entre la COMPAGNIE des CHEMINS de FER de l'EST
et la SOCIETE GENERALE des CHEMINS de FER ECONOMIQUES

et relatif à l'exploitation de la ligne
de CHATILLON-sur-SEINE à IS-sur-TILLE

Date d'application : 1er Mai 1935

Voir au verso la "Table des Articles"

TABLE DES ARTICLES

Articles		Pages
1	Obligations générales de la S.E.	1
2	Mobilier et matériel des gares - Voitures à voyageurs, matériel roulant de P.V., locomotives	3
3	Remise de la ligne - Inventaires	3
4	Défectuosités éventuelles du matériel et de l'outillage	4
5	Contrôle de l'Administration Supérieure - Droit de regard de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est	4
6	Horaires - Tarifs	4
7	Dépenses	5
8	Perceptions et versements des recettes	5
9	Gares utilisées en commun	6
10	Rémunération de la S.E.	7
11	Majoration ou diminution éventuelle de la rémunération de la S.E.	8
12	Modification éventuelle au mode d'exploitation	9
13	Retard éventuel dans les versements	10
14	Durée du traité	10
15	Juridiction	10
16	Timbre et enregistrement	11

CHEMINS DE FER DE L'EST

Exploitation

T R A I T E

relatif à l'exploitation de la ligne
de Châtillon -sur-Seine à Is-sur-Tille

Entre:

La COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST, dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par:

1^{er}- M. Guillaume de TARDE, Administrateur,

2^{es}- M. Paul GRUSON, Secrétaire Général,

agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration en date du 21 Février 1935

d'une part,

Et la SOCIETE GENERALE DES CHEMINS DE FER ECONOMIQUES (S.E.), dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, représentée par M. DELILLE, Directeur,

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Objet du Traité.

La S.E. se charge, pour le compte de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, qui accepte, d'assurer toutes les opérations nécessitées par l'exploitation de la ligne de Châtillon -sur-Seine à Is-sur-Tille.

Cette exploitation se fera conformément aux dispositions prévues au Cahier des Charges dont la S.E. déclare avoir eu connaissance.

ARTICLE 1^{er}

Obligations
générales
de la S.E.

La S.E. assurera, avec son propre personnel, la totalité du service dans les gares autres que Châtillon-sur-Seine et Is-sur-Tille; elle assurera de même l'entretien et la surveillance de la voie, ainsi que le service des P.N. de la gare de Châtillon-sur-Seine exclue à la gare d'Is-sur-Tille exclue. Le service continuera à être assuré par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est à la gare d'Is-sur-Tille et par la Compagnie des Chemins de fer de P.L.M. à la gare de Châtillon-sur-Seine.

La S.E. assurera le service des trains de voyageurs et de marchandises entre Châtillon-sur-Seine et Is-sur-Tille.

Le tonnage brut des trains de marchandises pourra atteindre les chiffres ci-après, qui constituent la charge normale sur la ligne intéressée, savoir: 650 tonnes dans le sens Châtillon-sur-Seine - Is-sur-Tille; 580 tonnes dans le sens Is-sur-Tille - Châtillon-sur-Seine; la S.E. ne sera pas tenue d'enlever des charges supérieures.

La S.E. fournira le personnel de traction et de conduite.

La dite Société assurera sous sa propre responsabilité et conformément aux règles de l'art l'entretien normal et le gardiennage:

-de la voie et des P.N. et de la partie des embranchements particuliers située à l'intérieur des clôtures du chemin de fer sur la section de ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille comprise entre le km.235.184 et le km.304.104;

-des bâtiments et annexes, du mobilier et du matériel et des appareils de toute nature des gares, stations, haltes et P.N. mis à sa disposition;

-des ouvrages, chaussées et terrains compris à l'intérieur des emprises du chemin de fer;

-de toutes les dépendances des dits terrains.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est et la S.E. se mettront d'accord pour fixer les quantités de matériaux devant servir de base d'appréciation de l'entretien normal de la voie; au delà des quantités ainsi fixées, les travaux correspondants seront considérés comme rentrant dans la catégorie des travaux exceptionnels, comme il est indiqué ci-après:

La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est pourra requérir de la S.E. l'exécution des travaux qu'elle jugerait indispensables à la conservation du domaine et des installations définies dans les alinéas précédents, ainsi qu'à la sécurité de l'exploitation et, en cas de non exécution après mise en demeure, y pourvoir elle-même aux frais de la dite Société.

En ce qui concerne spécialement la voie et les bâtiments il est précisé que tout travail ayant un caractère exceptionnel (renouvellement de la voie ou du ballast suivant un programme donné, grosses réparations à un bâtiment entraînant à une dépense égale ou supérieure à 5.000 Fr.) donnera lieu à une entente spéciale entre les deux parties. L'exécution de ces travaux exceptionnels sera, en principe, confiée à la S.E. moyennant un prix forfaitaire à déterminer pour chaque cas d'espèce.

Sur demande de la S.E. la Compagnie des Chemins de fer de l'Est effectuera, à titre onéreux, les opérations d'entretien du matériel d'exploitation que la S.E. ne pourrait elle-même assurer.

ARTICLE 2

Mobilier et matériel des gares

Voitures à voyageurs, matériel roulant de P.V., locomotives.

La S.E. utilisera le mobilier, le matériel autre que le matériel roulant et le matériel de remorque, ainsi que les appareils divers qui lui seront remis à titre gratuit, dans les conditions indiquées à l'article 3 ci-après; elle pourra, en outre, obtenir de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, à titre remboursable, tous les objets, appareils, imprimés et matières diverses dont celle-ci approvisionne habituellement ses propres gares ou services.

La S.E. utilisera ses propres locomotives; elle utilisera également ses propres voitures à voyageurs et fourgons G.V. qui devront être pourvus d'un frein continu automatique maintenu constamment en bon état de fonctionnement et qui sera obligatoirement mis en action dans tous les trains transportant des voyageurs; ces voitures ne pourront circuler qu'après avoir été agréées par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est.

La S.E. remboursera à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est les dépenses engagées par cette dernière pour fournitures d'eau aux locomotives utilisées par la S.E., pour les soins donnés éventuellement à ces locomotives et pour l'utilisation par le Personnel de la S.E. des dortoirs et réfectoires de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est.

Le matériel roulant nécessaire au transport des marchandises de petite vitesse sera mis gratuitement à la disposition de la S.E. par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est; un arrangement spécial déterminera les conditions de cette fourniture, délais de restitution des wagons, frais de location à payer par la S.E. en cas de restitution tardive, constatation des avaries, imputation des frais de réparations, etc.....

ARTICLE 3

Remise de la ligne
Inventaires.

A la date qui sera fixée pour la mise en application du traité, la S.E. utilisera les parties de ligne, les immeubles et annexes, le mobilier, les appareils divers dont il est question aux articles précédents, et il lui sera fait remise, par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, des approvisionnements qui seront reconnus nécessaires à la continuation de l'exploitation.

Il sera établi des inventaires contradictoires qui seront ensuite constamment tenus à jour et détermineront ainsi les extensions et admissions successivement opérées.

Ces inventaires seront révisés contradictoirement aussi souvent qu'il sera nécessaire et au moins une fois par an, à la fin de chaque exercice.

La S.E. assurera à ses frais l'entretien de tous les objets figurant à l'inventaire et, éventuellement, le remplacement de ceux d'entre eux qui viendraient à disparaître ou à être hors de service, même pour toute autre cause que l'usure normale.

La S.E. fera remise des dits objets à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est lorsqu'elle cessera d'exploiter la ligne pour le compte de celle-ci et sera responsable des objets manquants.

La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est facturera à la S.E. la valeur des approvisionnements laissés à sa disposition; à l'expiration du traité, la S.E. facturera de même à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est la valeur des approvisionnements qui seront abandonnés à cette dernière.

ARTICLE 4

Défectuosités
éventuelles
du matériel
et de
l'outillage.

La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est et la S.E. s'engagent formellement à n'exercer aucun recours l'une contre l'autre ou, éventuellement, contre les autres Réseaux propriétaires du matériel roulant, en ce qui concerne les conséquences des défectuosités que pourraient présenter le matériel et l'outillage qu'elles se fournissent l'une à l'autre à titre gratuit ou onéreux, en exécution du présent Traité.

ARTICLE 5

Contrôle de
l'Administration
Supérieure.

Tous les projets et toutes les dispositions, tant pour les travaux que pour l'exploitation, seront dressés par la S.E. et arrêtés d'accord avec la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est avant d'être soumis par la dite Compagnie, s'il y a lieu, à l'approbation ministérielle.

Droit de regard
de la Compagnie
des Chemins de
Fer de l'Est.

Les règlements d'exploitation à soumettre par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est à l'approbation ministérielle pour être appliqués sur la ligne précitée seront, autant que possible, analogues à ceux qui sont en vigueur sur les Réseaux de Chemins de fer d'intérêt local.

Les travaux et l'exploitation seront faits sous le contrôle de l'Etat, conformément à la réglementation en vigueur, et sous la responsabilité de la S.E., nonobstant la surveillance que la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est se réserve le droit d'exercer.

ARTICLE 6

Horaires

Tarifs

Les horaires des trains et les tarifs seront soumis en tant qu'il sera besoin, par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, après avoir été arrêtés d'un commun accord

entre la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est et la S.E. Il est spécifié, notamment, que les horaires des trains affectés au transport des voyageurs devront être au moins aussi rapides que les horaires en vigueur à la date du 31 Mars 1935.

ARTICLE 7

Dépenses.

Les dépenses à la charge de la S.E. comprendront toutes les dépenses nécessaires à l'exploitation de la ligne, au gardiennage et à l'entretien du domaine et des installations définies à l'article 1^{er} (alinéas 6 à 9) et au bon entretien des locomotives et du matériel roulant G.V., de l'outillage, du mobilier, etc., les impôts, à l'exception des impôts directs, les assurances; les conséquences des incendies et des accidents de toute nature pouvant survenir, notamment au matériel ou aux voyageurs; les indemnités pour pertes, retards et avaries, étant entendu que les indemnités de toute nature se rapportant au transport des marchandises et des bagages échangés entre les deux Compagnies contractantes seront réglées conformément aux règles et conventions en vigueur entre les deux Compagnies⁽¹⁾ pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités.

La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est conservera à sa charge les impôts directs et les frais de contrôle.

ARTICLE 8

Perceptions et
versements
des recettes.

Les recettes de toute nature, y compris les sommes remboursées par les usagers des embranchements particuliers pour prestations diverses, seront perçues par la S.E. pour le compte de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est.

Le montant de ces recettes sera versé directement par les gares de la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille au compte-courant postal de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est; les versements auront lieu au moins une fois tous les 5 jours.

Les sommes versées devront comprendre la totalité des encaissements effectués par les gares, pour le compte de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, déduction faite des sommes payées par les dites gares pour le même compte pendant la période correspondante.

Les dispositions comptables à appliquer feront l'objet d'un arrangement entre les co-contractants.

(1)- actuellement Règlement dit de 1886.

ARTICLE 9

Gares utilisées
en commun

Ainsi qu'il est indiqué à l'article 1er, la totalité du service continuera à être assurée à la gare d'Is-sur-Tille par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et à la gare de Châtillon-sur-Seine par la Compagnie des Chemins de fer de P.L.M.; ces Compagnies assureront seules également l'entretien des bâtiments et installations de toute nature de ces deux gares.

Il est précisé que l'utilisation par la S.E. des gares de Châtillon-sur-Seine et d'Is-sur-Tille utilisées en commun, ainsi que la formation par ces gares des trains de la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille ne donneront lieu, de sa part, à aucune rémunération. Il est précisé également que l'utilisation par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de la gare commune de Poinson-Beneuvre, ainsi que la formation par cette gare du ou des trains de la ligne de Poinson-Beneuvre à Langres, ne donneront lieu de sa part à aucune rémunération.

Il ne sera pas payé de redevance spéciale à la S.E. pour les manoeuvres qui pourraient être effectuées, dans les gares de Châtillon-sur-Seine et d'Is-sur-Tille, par les machines de la S.E., dans les 20' qui précèdent le départ ou dans les 20' qui suivent l'arrivée dans ces gares des trains de la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille; de même, la S.E. ne paiera pas de redevance à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est pour les manoeuvres qu'elle pourrait faire, en gare de Poinson-Beneuvre, avec les machines de cette Compagnie, dans la période de 20' précédant le départ ou dans la période de 20' suivant l'arrivée à la gare en question des trains de la ligne de Poinson-Beneuvre à Langres.

Il est convenu, en outre, que les conséquences pécuniaires des accidents de toute nature et des incendies se produisant dans les gares utilisées en commun:

- seront supportées par la S.E., s'il est établi que l'accident a pour cause unique le Personnel de cette Société, ou son matériel propre, ou le matériel qui lui aura été cédé, gratuitement ou à titre onéreux, par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est;

- seront supportées par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, s'il est établi que l'accident est du fait de son Personnel ou de son matériel;

- donneront lieu à un règlement spécial si les causes de l'accident sont douteuses ou imputables aux deux Compagnies; ce règlement sera effectué sur les bases suivantes: la S.E. conservera à sa charge les dommages causés à son propre Personnel, au matériel employé au service exclusif de la ligne exploitée par elle et aux marchandises n'ayant pas à emprunter les lignes des Grands Réseaux non exploitées par la S.E.; la Compagnie des Chemins de fer de l'Est supportera tous les autres dommages.

ARTICLE 10

Rémunération
de la S.E.

La S.E. recevra, chaque année à raison de un douzième par mois, de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, en rémunération de ses dépenses:

1^{re}) une somme de 720.000 francs, représentant sa rémunération pour le gardiennage et l'entretien du domaine et des installations définies à l'article 1er (alinéas 6 à 9), la dite somme étant, pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, considérée comme comprenant 66 % de main-d'oeuvre et 34 % de matériaux;

2^e) une somme de 296.500 francs, représentant les frais d'exploitation des gares et considérée, pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles, comme constituée en totalité par des frais de personnel;

3^e) a/- une somme de 6 francs par kilomètre-train pour les trains de voyageurs du service régulier; cette somme tenant compte des circulations supplémentaires dues aux fluctuations normales du trafic.

Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, la somme de 6 francs est considérée comme comprenant 37 % de main-d'oeuvre, 26 % de charbon et 37 % d'autres matières.

b/- une somme de 9fr.50 par kilomètre-train pour les trains de marchandises du service régulier.

Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, la somme de 9fr.50 est considérée comme comprenant 42 % de main-d'oeuvre, 42 % de charbon et 16 % d'autres matières.

Les sommes indiquées sous a/ et b/ constituent la rémunération de la S.E. pour tous frais de traction, de manoeuvres, de conduite des trains, de fourniture ou de location et d'entretien du matériel roulant.

Les circulations qui seraient dues à des circonstances exceptionnelles seraient, autant que possible, décidées à l'avance d'un commun accord entre la S.E. et la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et les kilomètres-trains en résultant donneraient alors lieu, au profit de la S.E. à l'allocation ci-dessus.

La même allocation sera payée à la S.E. pour les trains de marchandises facultatifs dont la mise en marche aura été demandée par les gares de Châtillon-sur-Seine et d'Is-sur-Tille, à moins que cette mise en marche n'ait été rendue nécessaire par le fait que la S.E. n'ait pu enlever aux trains précédents la charge normale.

Dans le cas où une circulation supplémentaire n'aurait pu faire l'objet d'un concert préalable avec la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, elle serait portée dès que

possible à sa connaissance par la S.E., avec toutes justifications à l'appui, et donnerait lieu également à l'allocation de la rémunération ci-dessus si la Compagnie des Chemins de fer de l'Est la reconnaît comme justifiée. Il est précisé que, pour l'application du présent alinéa, les marchés et foires périodiques ne sont pas considérés, en principe, comme "circonstances exceptionnelles".

4°) une prime égale à 2 % de l'augmentation des recettes propres de la ligne par rapport à celles de l'exercice de base, fixées à 428.000 francs (1).

Les sommes dues à la S.E. lui seront versées le 25 de chaque mois pour le mois correspondant.

ARTICLE 11

Majoration ou diminution éventuelle de la rémunération de la S.E.

1°) Les sommes considérées, conformément aux dispositions des divers paragraphes de l'article 10 ci-dessus, comme représentant des frais de main-d'oeuvre, seront multipliées par un coefficient égal au quotient du prix de revient moyen de l'homme d'équipe sur le Réseau de l'Est (frais de déplacement et indemnité de résidence non compris, mais y compris la contribution de la Compagnie aux Caisses de Retraites et de Prévoyance et les dépenses causées pour repos, congés et absences pour maladies) au cours de l'exercice considéré, par le dit prix de revient pour l'année 1931, qui a été de 13.050 francs.

2°) Les frais de matériaux compris dans la rémunération pour entretien de la voie (§ 1°) de l'article 10 ci-dessus seront multipliés par un coefficient obtenu en divisant la somme des prix moyens, au cours de l'exercice considéré, de 1 tonne de rails et de 20 traverses en bois dur de chêne ou de hêtre (traverses créosotées, sabotées et entaillées prêtes à être posées), par la somme des prix moyens des mêmes quantités de rails et de traverses, au cours de l'exercice 1931, somme qui est de 1.536fr.80.

3°) Les sommes désignées au § 3°) de l'article 10 ci-dessus comme représentant des dépenses de combustible seront multipliées par un coefficient égal au quotient du prix de revient moyen pour le Réseau de l'Est pour la tonne de charbon chargée sur tender au cours de l'exercice considéré par le prix de revient moyen pour l'exercice 1931 qui est de 158fr.21.

4°) Les sommes désignées au § 3°) de l'article 10 ci-dessus comme représentant des dépenses de matières seront multipliées par un coefficient de variation déterminé comme suit:

(1) Montant de 1932

On prendra, pour chacune des matières indiquées au tableau ci-dessous, le prix moyen en francs français des 100 kilos pendant l'année considérée. Ce prix sera celui qui résultera, pour toutes les matières, sauf le cuivre brut des marchés passés par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est (au cours de l'année) et, pour le cuivre brut, de la moyenne arithmétique des cours officiels publiés par le premier numéro du Daily Commercial Report pour chaque mois de l'année.

Les prix moyens ainsi déterminés seront multipliés par les facteurs de la colonne 2 du tableau. La somme des produits divisés par 100 donnera l'indice de l'année considérée.

Le quotient de cet indice par le nombre 281,55 (indice de l'année 1931) représentera le coefficient de variation des prix.

Tableau donnant les éléments pour le calcul des indices

Matières (1)	Facteurs (2)
Acier A	7
Acier à ressort	19
Bandages pour locomotives	24
Tôles A et B	2
Tôles AO	11
Tuyaux acier	4
Tubes à fumée	8
Cuivre brut	20
Plomb brut	2
Etain brut	3
	100

Il est spécifié que les coefficients à appliquer en exécution des alinéas ci-dessus seront calculés à 0,01 près par défaut.

ARTICLE 12

Les conditions de rémunération fixées aux articles 10 et 11 ci-dessus ne sont valables que pour une exploitation et un entretien effectués dans des conditions et avec des engins analogues aux conditions et engins actuellement utilisés sur la ligne.

Dans le cas où la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est et la S.E. se mettraient d'accord pour utiliser des engins ou des procédés d'exploitation ou d'entretien essentiellement différents et, notamment, pour substituer des automotrices ou des tracteurs aux trains de voyageurs ou aux locomotives, ou pour employer à la remorque des trains de marchandises des machines d'une puissance sensiblement différente de la puissance des machines actuellement en service,

l'entente spéciale à intervenir à cet effet déterminerait les conditions de fourniture des engins et la rémunération de la S.E.

De même, si l'Administration Supérieure autorisait des modifications telles que suppression des clôtures, suppression du gardiennage de certains P.N., suppression de l'allumage des signaux ou suppression de certains signaux eux-mêmes, la rémunération de la S.E. serait revue en conséquence; la suppression du gardiennage d'un P.N. donnerait lieu à une réduction de 2.000 francs de l'allocation prévue au § 10) de l'article 10, cette somme étant considérée comme consistant uniquement en main-d'oeuvre.

ARTICLE 13

Retard éventuel dans les versements Les versements prévus par les articles 8 et 10 seront, en cas de retard, passibles d'un intérêt de 5 % à dater du jour du règlement normal.

Dans le cas où le retard du versement du solde débiteur excéderait 90 jours et où le solde débiteur serait lui-même supérieur à 135.000 francs, la Compagnie créditrice pourrait résilier le contrat, après deux mises en demeure restées infructueuses; cette résiliation se ferait par lettre recommandée, avec accusé de réception, et prendrait effet un mois après l'envoi de la dite lettre, tous droits à indemnités restant réservés.

ARTICLE 14

Durée du traité Le présent traité sera valable à partir du 1er Mai 1935.

Il aura une durée initiale de cinq ans et pourra ensuite être prorogé d'année en année par tacite reconduction, à charge pour celle des parties qui voudrait y mettre fin, d'aviser l'autre un an à l'avance.

Toutefois, au cas où le Ministre retirerait son approbation, le traité serait résilié de plein droit à la date fixée par la décision du retrait.

ARTICLE 15

Juridiction Toutes les contestations qui pourraient intervenir au sujet de l'exécution du présent traité seront déférées au Tribunal de Commerce de la Seine. En conséquence, les parties font élection de domicile à leur siège social, à Paris.

ARTICLE 16

Timbre et enregistrement.

Les frais de timbre du présent traité seront supportés par la S.E. L'enregistrement sera à la charge de celle des parties qui aura rendu cette formalité nécessaire.

Fait double à Paris, le dix-neuf Avril mil neuf cent trente-cinq.

Pour la Compagnie
des Chemins de Fer de l'Est,

Pour la Société Générale
des Chemins de Fer Economiques,

Signé:

G. de TARDE.

GRUSON.

Signé: DELILLE.

S.R.

CHEMINS DE FER
DE L'EST

SERVICE DE LA VOIE ET DES TRAVAUX

5^e DIVISION

M. CAQUOT

Ingénieur Principal

14, rue Commandant-Girardot

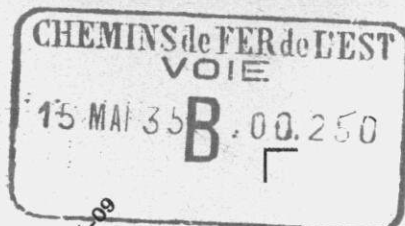
N° 35.272/C

Ligne de Châtillon-
sur-Seine à
Is-s-Tille

Affermage à la
S.E.

A

Vesoul, le 14 Mai 1935



Téléphone : 4-09

CLASSEMENT	
452	
Liasse	Dossier
Seus-Bouillon	Pièce
16	

Monsieur l'Ingénieur en Chef de la
Voie et des Travaux

voir P

Je vous prierais de vouloir bien me faire
connaître, dès que possible, la suite réservée à
ma lettre N° 35.192/C du 30 Avril 1935 relative
au report au Km. 303.178, limite de la gare
commune d'Is-s-Tille, de la fin du parcours à
entretenir par la S.E.

Cette Société me demande à qui incombe
l'entretien des appareils de la gare d'Is-s-Tille
compris entre les Km. 303.178 et 304.104 de la
ligne 45.

Pour l'Ingénieur Principal
L'Ingénieur Adjoint

P. Corro

01.

CHEMINS DE FER DE L'EST
EXPLOITATION
7 MAI 1935 A 17.047

SERVICE DU MOUVEMENT

Bulletin N° 1646 MB

OBJET:

L'INGÉNIEUR EN CHEF DE L'EXPLOITATION

à Monsieur l'Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux.

Paris, le

6 Mai

CLASSEMENT	1935 52
LIBRE	
SERIE BOULE	

Mon cher Camarade,

J'ai l'honneur de vous adresser, à toutes fins utiles, copie d'une décision par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics autorise la modification des articles 16 et 17 du Règlement N° 3 de la Société Générale des Chemins de fer Economiques, en raison de la reprise, par cette Société, de l'exploitation de la section de ligne 45 comprise entre Vichy-Mont-S/-Seine et Is-s/Mille.

Cette décision fait suite à la lettre N° 1571 MB du 4 Mars, dont je vous ai adressé copie.

Votre dévoué Camarade,

L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation

LE COMMISSAIRE DE L'EXPLOITATION

V. Copie à M. A. 25, Bureau

20 MAI 1935

CMF

7

2/5-21341



Paris, le 29 Avril 1935.

MINISTÈRE
des TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Routes

4e Bureau

Réseau de l'EST

Ligne de Châtillon-s-Seine
à Is-s-Tille

Exploitation par la
Société Générale des
Chemins de fer Economiques

C.F. 4 N°1084

CLASSEMENT	
452	
Liasso	Requis
Sous-Bouche	Pièce
	14

LE MINISTRE

à Messieurs les Administrateurs de la
Compagnie des Chemins de fer de l'EST.

Par lettre du 4 Mars, vous avez soumis à
mon approbation les modifications que vous proposiez
d'apporter aux articles 16 et 17 du règlement N° 3
de la Société Générale des Chemins de fer Economiques,
en raison de l'exploitation par cette Société du
tronçon de ligne compris entre Châtillon-sur-Seine
et Is-sur-Tille.

Après avoir consulté le Service du Contrôle de
l'Exploitation Technique, j'approuve les modifications
proposées.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseil d'Etat
Directeur Général des Chemins de fer
et des Routes,

Signature.

B/C

CHEMINS DE FER
DE L'EST

SERVICE DE LA VOIE ET DES TRAVAUX

5^e DIVISION

M. CAQUOT

Ingénieur Principal

14, rue Commandant-Girardot

N° 35.192/C

LIGNE DE CHATILLON
à IS-S/TILLE

-:-:-:-

Affermage à la

S.E

-:-:-:-

n° 35. 31299

VESOUL, le 30 Avril 1935	
VOIE	
DATE D'ENTRÉE 1 MAI 1935	N° D'ENTRÉE: 47.564
SERV. CENTR. PERSONNEL	
CLASSEMENT	
Monsieur l'Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux,	

CLASSEMENT
452

LISSAG
13

TELEPHONE : 1-09

Votre lettre N° 660/P du 25 Avril 1935 indique que la S.E entretiendra la ligne 45 du Km. 235.184 au Km. 304.104.

Or, la partie comprise entre les Km. 303.178 et 304.104 est incorporée à la gare commune d'Is-sur-Tille, il s'ensuit que la S.E entretiendra une partie de ligne comportant les appareils d'accès au triage d'Is-sur-Tille et dont l'entretien incombe pour partie à la Compagnie PLM.

Je vous prierais de vouloir bien examiner la possibilité de reporter au Km. Km 303.178, limite de la gare commune d'Is-sur-Tille, la fin du parcours à entretenir par la S.E

Si le Km. 304.104 était maintenu comme limite de la S.E, je vous prierais de vouloir bien me faire connaître le montant de la redevance annuelle à récupérer sur la Compagnie PLM.

Caquot

CHEMINS DE FER DE L'EST

CHEMINS de FER de L'EST

VOIE

-1 MAI 35 A - 16.911

A/L EXPLOITATION

Paris, le 21 AVRIL

1935

CLASSEMENT

Liasse

TRAVAUX

SERVICE DU MOUVEMENT

L'INGÉNIEUR EN CHEF DE L'EXPLOITATION

Bulletin N° 1638 MB.

à Monsieur l'Ingénieur en Chef de la VOIE et des TRAVAUX.

OBJET :

Ligne 45

Exploitation
par la S.E.

Mon Cher Camarade,

Comme suite à ma transmission 1571 MB du 6 Mars dernier, par laquelle je vous adressais copie de la lettre soumettant à l'Homologation Ministérielle les modifications à apporter aux règlements de la S.E. en vue de l'exploitation de la section Châtillon - Is-sur-Tille, j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint le projet d'une Instruction à l'usage des agents EST appelés à circuler dans la gare de Poinson-Beneuvre.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire part de vos observations aussitôt que possible et de m'indiquer le nombre d'exemplaires à réserver pour les besoins de votre Service.

Votre dévoué Camarade,

R. Rein

1 MAI 55 A 16.911

Avril 1935.

I N S T R U C T I O N

concernant les agents de la Compagnie de l'EST appelés à circuler dans les emprises de la Gare de Poinson-Beneuvre exploitée par la Société des Chemins de Fer Economiques.

DISPOSITIONS GENERALES.

La réglementation de la Société des Chemins de Fer Economiques est applicable dans l'étendue de la Gare de Poinson-Beneuvre; celle du Réseau de l'EST, demeure exécutoire aux abords de cette gare, côté Langres, jusqu'au Klm 280.710 -(aiguille de dédoublement de la voie unique).

Les Agents des Trains et des Machines sont invités à appliquer, en gare de Poinson-Beneuvre, les prescriptions en vigueur sur le Réseau de l'EST pour tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions suivantes :

CHAPITRE I

S I G N A U X

SIGNAUX A MAIN. - Dans les manœuvres, le signal de marche est donné en agitant horizontalement :

- Le jour : un drapeau roulé ou le bras,
- La nuit : une lumière blanche.

CHAPITRE II

CIRCULATION DES TRAINS.

Tout train arrivant à une gare ou il doit d'après la marche des trains croiser un autre train, doit s'arrêter complètement avant d'avoir atteint les aiguilles d'entrée de la voie d'évitement.

.....

Après avoir marqué l'arrêt, le mécanicien reprend sa marche, si aucun signal ne s'y oppose, et entre en gare à la vitesse d'un homme au pas.

Les gares terminus des lignes à voie unique sont, à cet égard, considérées comme gare de croisement.

Dans tous les cas, les Mécaniciens doivent porter toute leur attention aux signaux qui pourraient leur être faits à l'entrée des gares.

Paris, le 25 Avril 1935.

CLASSEMENT
452

Département
Section

11

CHEMINS DE FER
DE L'EST
VOIE ET TRAVAUX

COPIE

Monsieur l'Ingénieur Principal de la 5^e DIVISION

660P

PERSONNEL.

Ligne de Châtillon-
sur-Seine à Is-sur-
Tille.

Affermage à la S.E.

La lettre 748 G.2 du 1^{er} Mars 1935, de l'Exploitation, dont je vous ai envoyé copie le 5 Mars 1935, indique que la S.E. entretiendra la ligne 45 du 235^k184 au 304.104 et la ligne 54 jusqu'au 282^k244.

L'équipe 14 de votre 6^{ème} Section, dont le parcours allait du 302.000 au 305^k000, perdra donc 2^k104 sur ligne 45; l'effectif actuel de 5 agents ne paraît pas, par suite, devoir être maintenu.

A votre 7^{ème} Section, le canton 16 de la ligne 54, qui allait du 280^k710 au 288^k600, ne commencera plus qu'au 282^k244. Cette réduction de parcours de 1^k534 ne permet pas de réduire l'effectif de l'équipe déjà limité à 3 hommes, mais vous apprécierez s'il est opportun de répartir cette diminution de parcours sur le ou les cantons suivants. Toutefois le P.N. de Poinson-les-Grancey n^o2, kil.281^k8 étant sur le parcours affermé à la S.E., vous m'en ferez les propositions utiles en ce qui concerne THIEBAUT, G.B. titulaire de ce P.N.

Bien entendu, à la date de l'affermage de la ligne 45, l'entretien du 235^k035 au 235^k184 sera repris par la 2^{ème} Division (3^e Section).

signé: DEVOUCOUX.

COPIE à Monsieur BLOT, Ingénieur Principal.

Paris, le 25 Avril 1935.

pour l'Ingénieur en Chef de la
et par ordre

Le Chef du Personnel

Bluffant

Ro 26/4/35
No - 2

Paris, le 25 Avril 1935.

452

Monsieur l'Ingénieur Principal de

la 2^e Division.

(Suite à votre retourné du 27 Mars 1935 de mon
Communiqué du 16 Mars 1935).

Par lettre 748 G.2 du 1^{er} Mars 1935 dont ci-joint
copie, le Service de l'Exploitation nous a fait con-
naître que les points 233^k153 et 305^k170 indiqués à
l'article 1^{er} ^(du projet de décret) comme extrémités du parcours sur lequel
la S.E. devra assurer l'entretien normal et le gardi-
nage de la voie et des P.N., étaient à remplacer
respectivement par les points 235^k184 et 304^k104.
Le poste Saxby, les appareils de bifurcation des 1^{re}
45 et 53, ainsi que les installations Est de la Ga-
de Châtillon-sur-Seine, qui sont situés entre les
points 233^k153 et 235^k184, restent donc dans le pa-
rcours à entretenir par nos soins.

Par conséquent, aucune modification n'est à
ter au parcours et à l'effectif des équipes 1^{re}
de votre 3^e Section, si ce n'est que l'équipe 20 po-
ra son parcours, sur ligne 45, jusqu'au 235^k184, en
repreuant 149 mètres actuellement entretenus par la
5^e Division (6^e Section).

-1-

L'usage éventuel de la remise à machines de
Châtillon-sur-Seine, par la S.E. pourra donner lieu
au paiement d'une redevance par cette Société à
notre Réseau, comme il a été admis pour Gray, lorsque
la S.E. a demandé à utiliser une partie de notre
remise à machines à usage de dépôt atelier.

Pour l'Ingénieur en Chef de la Voie
et des Travaux

L'Ingénieur en Chef attaché au 5^oe C^o

Signé: Chopinet.

Ligne de
Chatillon-s/Seine
à
Is-sur-Tille.

Exploitation par
la Cie S.E.

*Copie à P
avec copie de la lettre 748 G.2*

Paris, le 10 Avril 1935

CLAS 45 2 NT

Monsieur le Directeur

de la Société Générale des Chemins de fer
Economiques

4 Cité de Londres

Paris

MF.M

Monsieur,

Exploitation de la
ligne de Châtillon-
sur-Seine à Is-s/Tille

En réponse à votre lettre N° 4.336 du 5 Avril 1935, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je suis d'accord pour procéder à partir du 23 Avril 1935, à l'inventaire contradictoire de l'outillage, du matériel des objets et matières constituant les approvisionnements destinés à l'entretien courant de la ligne d'Is-sur-Tille à Châtillon-sur-Seine.

D'autre part, je n'ai pas d'objection à ce que l'inventaire contradictoire des installations elles-mêmes soient faites simultanément.

Je donne en conséquence toutes instructions utiles à M. Caquet, Ingénieur Principal de la 5^e Division à Vesoul pour qu'il prenne les dispositions nécessaires.

-1- Copie à 5^e Division
avec copie de la lettre
N° 4336 du 5/4/35.

Ces inventaires contradictoires seront semblables à ceux établis pour la remise des lignes d'Is-s/Tille-Gray et Chalindrey Gray.

Votre Inspecteur de Paris ainsi que M. Direz, Chef d'Exploitation à Gray voudront bien se trouver à Is-sur-Tille le 23 Avril à 8h. du matin, heure fixée pour le départ en draine.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Vous désignerez les agents qui devront assister à cette tournée-inventaire. En ce qui concerne les approvisionnements il conviendra de faire préparer et ranger à l'avance les objets de matériel et d'outillage afin de faciliter et d'activer les comptages. Enfin si du matériel existe en Ap.G. dans les gares de cette ligne, il conviendra de l'évacuer d'ici la fin du mois.

Paris, le 10 Avril 1935

signé: Joly

Copie à A.

--

MF. (M. Thenon)

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES

CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES

4, Cité de Londres, 4

Accès entre { 13 et 15, rue de Londres
les Numéros { 84 et 86, rue Saint-Lazare

PARIS (IX^e)

TÉLÉPHONE TRINITÉ { 41-38
41-34

CHÈQUES POSTAUX PARIS 8852

REGISTRE DU COMMERCE SEINE 105.269

N°

4336

MAGASINS ET APPROVISIONNEMENTS

Exploitation de la ligne
de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille

Paris, le 5 AVRIL

1935

CLASSEMENT
452

CHEMINS DE FER DE L'EST
N°
- 9 AVR. 1935
VOIE-MATÉRIEL

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

En réponse à votre lettre N° 79.089 du 14 Mars, nous avons l'honneur de vous faire connaître que, notre Service local consulté, l'inventaire contradictoire de l'outillage du matériel, des objets et matières, constituant les approvisionnements destinés à l'entretien courant des installations fixes de la ligne d'Is-sur-Tille à Châtillon-sur-Seine, pourra être effectué à partir du 23 courant, les nouvelles conditions d'exploitation devant entrer en vigueur le 1^{er} Mai prochain. Monsieur Direz, Chef d'Exploitation, 15, Quai Villeneuve, à Gray, est désigné pour nous représenter à cette opération.

L'inventaire contradictoire des installations elles-mêmes pourrait être fait en même temps; un Inspecteur de notre Service Central devant assister à cette visite, nous vous serions obligés de nous faire connaître quelques jours à l'avance la date que vous aurez fixée.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en Chef, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

LE DIRECTEUR,

Monsieur l'Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux,
Compagnie des Chemins de fer de l'Est,
23, rue d'Alsace, PARIS (X^e)

COPIE

27 MARS 1935

CLASSEMENT	
452	
Dossier	Dossier
6	

Monsieur l'Ingénieur Principal
de la 5ème Division.

79.471 A

Affermage de lignes
à des Compagnies
secondaires.

Les traités d'affermage de certaines lignes à des Compagnies secondaires prévoient que notre Compagnie peut, en cas de besoin, requérir l'exécution des travaux qu'elle jugerait indispensable à la conservation des voies, bâtiments, ouvrages et matériel, ainsi qu'à la sécurité de l'exploitation. Notre Compagnie a précisé qu'elle se réservait un droit de regard sur les travaux et l'exploitation de la Compagnie secondaire.

Pour exercer cette surveillance, vous pouvez, à tout moment, procéder aux examens et aux contrôles dont certaines circonstances montreraient la nécessité.

Mais il convient qu'indépendamment de ces interventions motivées par des faits particuliers, vous procédiez à des visites générales périodiques. Ces visites auront lieu, en principe, 2 fois par an. L'une d'elles sera dirigée par vous-même ou votre adjoint, l'autre pourra l'être par le Chef de la Section à laquelle la ligne était rattachée antérieurement. L'une aura lieu au printemps, l'autre à l'automne.

Vous m'adresserez un compte rendu de ces visites, générales, avec vos propositions, s'il y a lieu.

Vous annoncerez ces visites au Représentant de la Compagnie secondaire en lui demandant de vous accompagner ou de vous faire accompagner.

Signé: Bouché Leclercq

5ème Division - La Section de Gray ayant été supprimée, vous désignerez le ou les Chefs de Section qui auront à exercer la surveillance sur les lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray.

Copie pour M.M. Lanos, Devoucoux, Ridet.

- A - AC (2) - C.M. - MF^E - MF^M - Sx - SxM - Ag-

- M. George

- dossier exploitation lignes :

-Mont-sur-Meurthe à Bruyères

{ Wassy à St-Dizier
 et
+ Wassy à Doulevant

-Chalindrey à Gray; Is-sur-Tille à Gray

-Châtillon s/s. à Is-sur-Tille

Réserve (⁶1)

Paris, le 14 Mars 1935

CLASSEMENT	
482	
Monsieur le Directeur de la	
Société Générale des Chemins de Fer	
Economiques,	
4, Cité de Londres,	

A Paris

Monsieur le Directeur,

Exploitation de la
ligne de Châtillon-
sur-Seine à Is-sur-
Tille.

Je suis aise que le traité à intervenir avec votre
Société pour l'exploitation de la ligne de Châtillon-sur-
Seine à Is-sur-Tille est soumise à l'agrément du Ministère
des Travaux Publics et que les nouvelles conditions d'ex-
ploitation de cette ligne entreprendront en vigueur
le 1er Avril 1935.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, sans
objection de votre part, je considère que, pour toutes
les questions qui dépendent une suite administrative, la
clause édictée par l'article 5 du traité devra jouer ainsi
que vous l'avez admis par votre lettre N° 5.864 du 17 Mai
1934 relative aux lignes de Châtillon à Gray et d'Is-sur-
Tille à Gray.

L'Inventaire contradictoire de l'outillage, du maté-
riel, des objets et matières constituant les approvision-
nements destinés à l'entretien courant des installations
fixes de la ligne de Châtillon à Is-sur-Tille pourrait
être effectué dans le même délai que du présent note.

L'Inventaire contradictoire des installations elles-
mêmes (voies, bâtiments, etc...) serait fait après
le 1er Avril et après entente avec mon Service local.

Je vous serais obligé de m'indiquer suffisamment à
l'avance, la date à laquelle vous devrez faire procéder
à l'inventaire des approvisionnements, afin de me permettre
de donner en temps utile les instructions nécessaires pour
la tournée qui sera effectuée en diligence.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance
de mes meilleures sentiments.

Pl. J. Ingénieur en Chef de la Voie &
des Travaux

J. Ingénieur en Chef Adjoint
Signé : Devoucoux

Copie à M. M. - M. E. - Monsieur Thonon
Personnel - SX - SXM - VC - Ad -
CM - K - Classement (2) -
Paris, le 15 Mars 1935

Copie à
Division, à
titre d'avis - ci-joint
copie de la lettre N° 699 G2 du
23 Février 1935 de l'exploit-
ation.

Paris, le 15 Mars 1935

284 58