

452

1/4
2

Is sur Tille a Gray
et Chalindrey a Gray

Exploitation par la S^{te} des Chemins de Fer Economiques

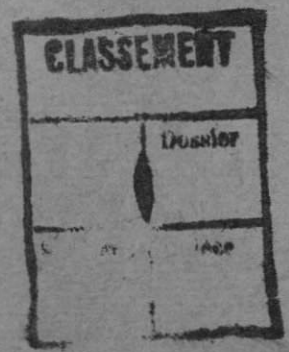
1) Avenant du 31-5-45

2) " du 26-9-45

1945/50

3) " du 25-1-50

au traite du 12 Juin 1939



ARCHIVES
VOIE SERVICE DES RAI
N° 36-810

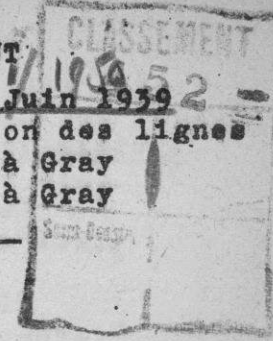
SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'EST

Exploitation

Division du
Service Général

3ème AVENANT
du 25/11/1939
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 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, 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 avenants,
les 31 Mai 1945 et 26 Septembre 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 traités
et avenants :

Article 1 - Obligations générales de la S.E.

Le 5ème alinéa de l'article 1er du traité est remplacé
par le texte suivant :

"La S.E. ne sera pas tenue d'enlever dans un seul train
des charges supérieures.

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

"Toutefois, tant que la S.E. ne disposera pas des autorails
nécessaires pour assurer certains services sur les lignes d'Is-
sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray, 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 suspensions
de trafic, au wagonnage, au lotissement, à l'étiquetage des
wagons et colis".

Article 2 - Entretien de la voie et des bâtiments.

Le 5ème alinéa de l'article 1er du traité est remplacé par le texte suivant :

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

" - de la voie (y compris voies accessoires) 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 d'Is-sur-Tille à Gray comprise entre le km. 306.200 et le km. 351.069 et sur la section de ligne de Chalindrey à Gray comprise entre le km. 308.122 et le km. 351.902 ;

" - des bâtiments et annexes, du mobilier, 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."

Article 3 - Travaux ayant un caractère exceptionnel.

Les 10ème et 11ème alinéas de l'article 1er du traité sont remplacés par le texte suivant :

"En ce qui concerne spécialement la voie, les ouvrages d'art et les bâtiments, il est précisé que tout travail ayant un caractère exceptionnel ne résultant pas d'un défaut d'entretien (renouvellement de la voie et du ballast suivant un programme donné, grosses réparations à un bâtiment ou à un ouvrage d'art, entraînant une dépense égale ou supérieure à 50.000 francs) donnera lieu à une entente spéciale entre les deux parties. L'exécution de ces travaux exceptionnels sera, en principe, confiée à la S.E. ou à la S.N.C.F. la surveillance incombant à la S.E., moyennant un prix forfaitaire à déterminer pour chaque cas d'espèce.

"Le 1er Janvier de chaque année, la somme de 50.000 francs dont il est question à l'alinéa précédent sera révisée pour tenir compte des variations des conditions économiques survenues depuis le 1er Janvier de l'année précédente. La somme ainsi calculée restera invariable pendant tout l'exercice considéré.

"Pour le calcul de cette révision, on considère que la somme de 50.000 francs comprend les mêmes pourcentages de main d'oeuvre et de matériaux que la redevance prévue à l'article 10 du présent traité pour le gardiennage et l'entretien du domaine et des installations définies au présent article (67 % de main d'oeuvre et 33 % de matériaux), la variation de ces éléments étant calculée comme il est indiqué à l'article 11.

.....

S.B.

150 ex.

2ème A V E N A N T

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 ce 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'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 10,1802.(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 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 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-GERARD

"Sur demande de la S.E., la S.N.C.F. effectuera, à titre onéreux, "les opérations d'entretien du matériel d'exploitation que la S.E. "ne pourrait elle-même assurer".

Article 4 - Mobilier et matériel des gares - Voitures à voyageurs. Matériel roulant P.V., locomotives.

Les 1er et 2ème alinéas de l'article 2 du traité sont remplacés par le texte suivant :

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

"La S.E. utilisera ses propres locomotives, voitures et fourgons du service voyageurs, 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. Ce matériel ne pourra circuler qu'après avoir été agréé par la S.N.C.F."

Article 5 - Avis d'accidents ou d'incidents.

Il est inséré au traité un article 4bis ainsi conçu :

"Les accidents ou incidents survenus sur les lignes affermées à la S.E. devront être signalés à la S.N.C.F. par les soins de la S.E. Un accord entre la Région de l'EST et la S.E. en règlera les modalités d'application."

Article 6 - Horaires - Tarifs.

Le texte de l'article 6 du traité est remplacé par le suivant :

"Les horaires des trains et les tarifs seront soumis en tant qu'il sera besoin, par la S.N.C.F., à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et des Transports, après avoir été arrêtés d'un commun accord entre la S.N.C.F. 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 1er janvier 1947".

Article 7 - Combustible.

Le 4ème alinéa de l'article 6bis du traité est remplacé par le texte suivant :

.....

"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 des lignes en question (y
"compris le service des manœuvres qui incombe à la S.E. à la gare
"de Gray), au gardiennage et à l'entretien du domaine et des ins-
"tallations définies à l'article 1er et au bon entretien des loco-
"motives et des voitures et fourgons du service voyageurs, de l'ou-
"tillage, 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 la S.N.C.F.
"et la S.E. seront réglées conformément aux règles et conventions en
"vigueur entre les deux parties pour la transmission des marchandi-
"ses et le partage 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
"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."

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 11 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 4.088.000 francs 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 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 10.361.000 francs, représentant sa rémunéra-
"tion pour le gardiennage et l'entretien du domaine et des installa-
"tions définies à l'article 1er ; pour l'application des majorations
"ou diminutions éventuelles prévues ci-après, les dites sommes sont
"considérées comme comprenant 67 % de main-d'oeuvre et 33 % de maté-
"riels.

"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 ul-
"térieurs sur lesquels cette substitution pourra être effectuée.

"3°) une somme de 5.361.000 francs 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 comprenant 91 % de main-d'oeuvre et 9 % de matières diverses, à l'exclusion du combustible, qui est fourni gratuitement par la S.N.C.F.

" - b) une somme de 45 f.05 par kilomètre-train 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 comprenant 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 7ème 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 comprenant que des frais de main-d'oeuvre.

" - d) une somme de 238 f.62 par heure de manoeuvre à Gray ; pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, la somme de 238 f.62 en question est considérée comme comprenant 65 % de main-d'oeuvre et 35 % de matières diverses, à l'exclusion du combustible qui est fourni gratuitement par la S.N.C.F.

"Les sommes indiquées sous a), b), c) et d) constituent la rémunération de la S.E. pour tous frais de traction, de manoeuvres, de conduite des trains, d'accompagnement des autorails, de fourniture 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".

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 représentant les frais de main-d'oeuvre, seront multipliées par un coefficient 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 66,4379 (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 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 les lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray,

" - 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 pourcentage d'abattement de 17 % dans le tableau de cette dernière indemnité,

" - 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 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 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.

.....

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

"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 l'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. (Région de l'EST) au cours de l'exercice considéré, de 1 tonne de rails à la livraison à l'usine et 20 traverses en bois dur de chêne ou de hêtre (traverses créosotées, sabbotées et entaillées prêtes à être posées) par la somme des prix moyens des mêmes qualités de rails et de traverses, au cours de l'exercice 1947, somme qui est de 16.280 francs.

"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.

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

"Le quotient de cet indice par le nombre 2.415,78 (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
Tôles A et B	22
Tôles A O	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 les dits redressements".

Article 12 - Modification éventuelle au mode d'exploitation.

Le 1er alinéa de l'article 14 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 les lignes en question à la date du 1er Janvier 1947".

Le 3ème alinéa de l'article 14 du traité est remplacé par le texte suivant :

"De même, si l'Administration supérieure autorisait des modifications telles que suppression du 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 22.025 francs de l'allocation prévue au 2°) de l'article 10, cette somme considérée comme consistant uniquement en main-d'oeuvre, variant proportionnellement au coefficient défini au 1°) 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 12 Juin 1939 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 le tableau ne sont valables qu'à partir du 1er Janvier 1949.

Article 16 -

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.

L'avenant du 26 Septembre 1945 est abrogé.

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.

TABEAU

indiquant les bases relatives à l'entretien des lignes
d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray

Longueur d'entretien : 89 km.

(Is-sur-Tille à Gray - du km 306.200 au km 351.069
Chalindrey à Gray - du km 308.122 au km 351.902)

<u>Traverses</u> - 2 km travelage	12/18	soit	3.000
11 km	- 6/8 et 12/16 "		14.663
35 km	- 21/27 et 7/9 "		44.975
41 km	- 8/11 "		56.375

Nombre de traverses en voies principales : 119.013 soit 120.000
10 % en plus pour voies secondaires : 12.000

Total ... 132.000

Durée admise : 40 ans

Remplacement moyen annuel : $\frac{132.000}{40} = 3.300$

Tirefonds - 4 tirefonds par traverse soit 4 x 132.000 = 528.000

Durée admise : 35 ans

Remplacement moyen annuel : $\frac{528.000}{35} = 15.085$ soit 15.100

<u>Boulons</u> - 168 joints au km sur 2 km	-	336
334	- 7 km 500	2.505
168	- 3 km 500	588
96	- 9 km	864
286	- 26 km	7.436
250	- 41 km	10.250

21.979 soit 22.000

10 % en plus pour voies secondaires : 2.200

Total 24.200 joints

Nombre de boulons : 4 x 24.200 = 96.800

Durée admise : 35 ans

Remplacement moyen annuel : $\frac{96.800}{35} = 2.765$ soit 3.000 boulons

Paires d'éclisses - 24.200

Durée admise : 35 ans

Remplacement moyen annuel : $\frac{24.200}{35} = 691$ soit 700

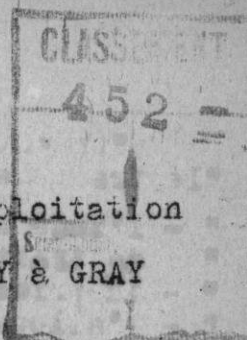
Rails - 1/2 barre cassée par km de ligne.

soit : 1 barre de 12 m en 36 kg.	ou	0 T.432
4 " 6 m en 30 kg.	ou	0 T.720
2 " 12 m en 30 kg.	ou	0 T.720
5 " 21 m en 30 kg.	ou	3 T.150
13 " 7 m en 30 kg.	ou	2 T.730
21 " 8 m en 30 kg.	ou	5 T.040

Total 12 T.792 soit 13 T.000

S.B.

150 ex.



2ème A V E N A N T
du 28-9-1945
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, 80, 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 HERRY-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 ce 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 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 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

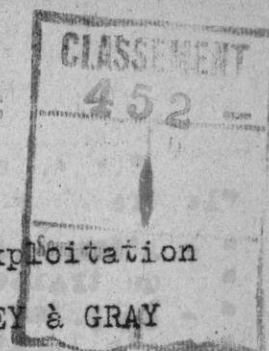
Pour la Société Générale
des Chemins de Fer Economiques
Le Président du Conseil
d'Administration
HENRY-GREARD

S.B.

150 ex.

2ème A V E N A N T

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 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 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

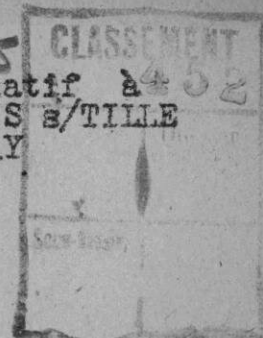
SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région de l'Est

Exploitation

Division du
Service Général

du 31/5/1945
A V E N A N T
au Traité du 12 Juin 1939 relatif à
l'exploitation des lignes d'IS s/TILLE
à GRAY et de CHALINDREY à GRAY



Entre :

La SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS (S.N.C.F.), dont le siège est à Paris, 88, rue Saint-Lazare, représentée par M. Henri 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 M. O. HENRY-GREARD, Président du Conseil d'Administration agissant au nom de la dite Société,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Par traité en date du 12 Juin 1939, 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 s/Tille à Gray et de Chalindrey à Gray ; les parties contractantes sont d'accord pour apporter les modifications suivantes au dit traité.

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

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

"La S.E. assurera, avec son propre personnel, la totalité du service dans les gares autres que Is s/Tille, Gray et Chalindrey, dont le service continuera d'être assuré par la S.N.C.F. ; toutefois, la S.E. pourra assurer la totalité des manœuvres par machines à la gare de Gray ; dans ce cas, elle fournira pour l'exécution de ces manœuvres les locomotives et le personnel de traction nécessaires ; la S.N.C.F. fournira le combustible, ainsi que le personnel de direction et d'accompagnement, c'est-à-dire le personnel autre que les mécaniciens et chauffeurs. Si la S.E. désirait renoncer à l'exécution de ces manœuvres, elle devrait aviser la S.N.C.F. au moins un mois à l'avance, de manière que celle-ci puisse prendre toutes dispositions utiles".

Article 2 - Entretien de la voie

Les 7ème et 8ème alinéas de l'article 1er du traité

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 considérés comme rentrant dans la catégorie des travaux exceptionnels 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 prévue en sa faveur par l'article 10 du présent traité, pour le gardiennage et l'entretien du domaine et des installations, serait 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 a posteriori 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 l'objet d'attribution de crédits à déterminer".

Article 3 - 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 aux lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray et les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. donnera aux gares de ces lignes ses instructions concernant la répartition et l'utilisation de ce matériel".

Article 4 - 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 imputée 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 kilomètre-train voyageurs	19 Kg	de charbon
"-par kilomètre-train marchandises	34 Kg	de charbon
"-par kilomètre-train marchandises-voyageurs	34 Kg	de charbon
"-par heure de manoeuvre	180 Kg	de charbon

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

" 20 % de briquettes - 80 % de 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. utilise elle-même pour ses propres locomotives et composés partie en briquettes ou criblés, partie en tout-venant ou menus suivant les possibilités.

"Les quantités forfaitaires et unitaires ci-dessus peuvent 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 utilisé par la S.N.C.F. La valeur des livraisons effectives s'obtient en multipliant les livraisons de chaque catégorie de combustible 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 5 - 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 des lignes en question (y compris le service des manoeuvres qui incombe à la S.E. à la gare de Gray), au gardiennage et à l'entretien du domaine et des installations définies à l'article 1er 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 la S.N.C.F. et la S.E. seront réglées conformément aux règles et conventions en vigueur entre les deux parties (1) pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités.

"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. à partir du 1er mars 1944 le montant de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions que cette dernière doit acquitter sur les sommes qui lui sont versées par la S.N.C.F. en vertu du présent traité; toutefois, le montant de la taxe à la production acquitté par la S.E. sera, en vue de ce remboursement, affecté du coefficient $\frac{t-2}{t}$

"où t représente le taux sur lequel ladite taxe aura été calculée par l'Administration des Contributions indirectes. 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 nouveaux impôts indirects que cette dernière pourrait avoir à acquitter postérieurement au 1er Janvier 1942 sur les sommes qui lui sont versées 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 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 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 6 - Gares utilisées en commun

Le 1er alinéa de l'article 9 du traité est remplacé par le texte suivant :

"Ainsi qu'il est indiqué à l'article 1er, la totalité du service continuera à être assurée dans les gares d'Is-sur-Tille, Chalindrey et Gray (à l'exclusion des manoeuvres par machines dans cette dernière gare) par la S.N.C.F. qui assurera également l'entretien des bâtiments et installations de toute nature

(1) Actuellement Règlement dit de 1886

"de ces trois gares, ainsi que l'entretien de la partie de ligne
"de Paris à Mulhouse comprise entre les gares de Langres-Jorquenay
"et de Chalindrey".

Article 7 - 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^{re}) une somme de 381.000 F. pour frais généraux d'adminis-
"tration et considérée pour l'application des majorations ou dimi-
"nutions éventuellement prévues ci-après, comme comprenant 95 % de
"dépendances du personnel et 5 % de dépenses fixes ; l'élément dépen-
"ses de personnel sera soumis à la variation prévue à l'article 11,
"§ 1^{er} ci-après, pour les frais de main d'oeuvre ; l'élément dépen-
"ses fixes restera invariable.

"2^{de}) une somme de 1.603.000 F. représentant sa rémunération
"pour le gardiennage et l'entretien du domaine et des installations
"définies à l'article 1^{er} ; cette somme sera ramenée à :

"- 1.599.625 F. à partir du 1^{er} avril 1943,
"- 1.596.250 F. à partir du 8 Avril 1944 ;

"pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles pré-
"vues ci-après, les dites sommes sont considérées comme comprenant
"56 % de main d'oeuvre et 44 % de matériaux.

"3^{de}) une somme de 657.000 F. représentant les Frais d'exploit-
"ation des gares et considérée, pour l'application des majorations
"ou diminutions éventuelles, comme constituée en totalité par des
"frais de personnel.

"4^{de}) a- une somme de 9 F 93 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 9 F 93 est considérée comme compre-
"nant 55 % de main d'oeuvre et 45 % de matières diverses, à l'ex-
"clusion du combustible qui est fourni gratuitement par la S.N.C.F.

"b - une somme de 9 F 11 par kilomètre-train pour les trains
"de voyageurs du service régulier.

"Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles
"prévues ci-après, la somme de 9 F 11 est considérée comme compre-
"nant 30 % de main d'oeuvre et 70 % de matières diverses, à l'exclu-
"sion du combustible qui est fourni gratuitement par la S.N.C.F.

"Cette somme de 9 F 11 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 40 Fr 57 par heure de manoeuvres à Gray;
"pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles pré-
"vues ci-après, la somme de 40 Fr 57 en question est considérée com-
"me comprenant 58 % de main d'oeuvre et 42 % de matières diverses,
"à l'exclusion du combustible qui est fourni gratuitement par la
"S.N.C.F.

"Les" sommes indiquées sous a), b) et c) constituent la rémuné-
"ration de la S.E. pour tous frais de traction, de manoeuvres, de
"conduite des trains, de fourniture 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 excep-
"tionnelles 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 al-
"locations 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 deman-
"dée par les gares de Chalindrey, Langres, Gray ou 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 fai-
"re 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 tou-
"tes justifications à l'appui, et donnerait lieu également à l'al-
"location de la rémunération prévue ci-dessus si la S.N.C.F. la re-
"connait comme justifiée.

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

"Le nombre d'heures de manoeuvres par machines devant donner
"lieu à l'allocation prévue par le littéra c) ci-dessus sera déter-
"miné d'après la durée réelle d'occupation de la machine :

"- sous déduction des stationnements d'au moins une heure (1 h) de
"durée "ininterrompue", s'il est fait usage des machines spéciales
"de manoeuvres ;

"- sous déduction de vingt minutes (20 m), s'il est fait usage de
"machines de train immédiatement après l'arrivée des trains ou
"avant leur départ ;

"la durée des manoeuvres ainsi déterminée sera arrondie, pour cha-
"que période de manoeuvres, à la dizaine de minutes supérieure.

"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 8 - 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 8,588 (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.

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

- " 1- l'indemnité spéciale temporaire ayant un caractère de complément de traitement.
- " la prime de fin d'année normale,
- " 1- 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, de la Haute-Saône et de la Haute-Marne traversés par les lignes d'Is s/Tille à Gray et de Chalindrey à Gray,
- " 1- 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,
- " 1- 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

(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.

"- les contributions de la S.N.C.F. aux Caisses de Retraites et
" de Prévoyance.

"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 et de 20 traverses
"en bois dur de chêne ou de hêtre (traverses créosotées, sabo-
"tées 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 F

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

"On prendra, pour chacune des matières indiquées au ta-
"bleau 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.

"Au cas où les réparations de foyers de locomotives vien-
"draient à être exécutées en acier au lieu de cuivre rouge, on
"prendrait comme prix de l'acier utilisé celui de la tôle A pré-
"vu dans la liste des matières figurant dans le tableau ci-des-
"sous 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
"divisée 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 laquelle se rapportent les dits redressements".

Article 9 - Transports nécessaires à l'exécution du traité.

Il est inséré au traité un article IIbis ainsi conçu :

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

"Les transports effectués pour les besoins des lignes d'Is s/Tille à Gray et de Chalindrey à Gray ne donneront pas lieu à taxation à l'intérieur des lignes exploitées par la S.E. ; ils seront 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 et pour les manoeuvres par machines) fourni à titre onéreux par la S.N.C.F., il est précisé que le prix de cession comprend la taxe de transport jusqu'au point de destination indiqué sur le bon de transport de la S.N.C.F."

Article 10 - Modification éventuelle au mode d'exploitation.

Le montant de la réduction prévue par l'article 14 du traité en cas de suppression de gardiennage d'un P.N. est fixé à 3.375 F

Article 11 - 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 12 Juin 1939, 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 éventuellement participer aux frais d'amortissement et d'entretien du matériel 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 des lignes d'Is s/Tille à Gray et de Chalindrey à Gray.

Article 12.-

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

Article 13 -

Toutes les dispositions du traité du 12 Juin 1939, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant, restent intégralement en vigueur.

Article 14 -

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 SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Directeur Général

Henri GOURSAT

Pour la SOCIETE GENERALE DES
CHEMINS DE FER ECONOMIQUES

Le Président du Conseil
d'Administration
O. HENRY-GREARD