

505 LMSH/2H

318

(1943)

A

Mise à voie normale de l'embranchement particulier
de Souppes (Seine-et-Marne)

C.A. 3.11.43 6 VI

Mise à voie normale de l'embranchement particulier de la succursale de Souppes (Seine-et-Marne)
Participation S.N.C.F.

QUESTION VI - Participation de la S.N.C.F. à la mise à voie normale du raccordement de la Sucrerie de Souppes.

P.V. (p.2)

M. LE PRESIDENT expose que la Sucrerie de Souppes est actuellement reliée, par un embranchement particulier, à la voie étroite des Chemins de fer départementaux de Souppes à Château-Landon, en un point situé à 1.500 mètres de la gare S.N.C.F. de Souppes. Le tonnage reçu et expédié par fer doit donc être transbordé dans cette dernière gare et ces transbordements ne sont pas sans présenter des inconvénients aussi bien pour l'établissement industriel que pour la S.N.C.F.

Dans ces conditions, la Région Sud-Est a été amenée à rechercher la possibilité d'une desserte directe à voie normale à partir de la ligne S.N.C.F., tout en maintenant l'ancien embranchement à voie métrique qui demeure nécessaire à l'écoulement du trafic en provenance de régions desservies par les Chemins de fer départementaux.

La solution proposée consiste à mettre à 4 files de rails la voie des Chemins de fer départementaux. Au point de vue technique, elle ne soulève pas de difficultés.

La dépense totale s'élèverait à 10.260.000 fr. La sucrerie prendrait à sa charge un peu plus de la moitié, soit, d'une part, 4.700.000 fr représentant le coût des travaux à

réaliser à l'intérieur de l'embranchement et, d'autre part, 1 M. à titre de contribution forfaitaire aux travaux devant être exécutés en dehors de l'embranchement. Le reste de la dépense, soit 4.560.000 fr, serait supporté par la S.N.C.F. En compensation, la sucrerie souscrirait un engagement de fidélité pour une durée de 5 ans. D'autre part, on est en droit d'escompter que ces nouvelles facilités apporteront une augmentation de trafic et, par suite, un supplément de recettes appréciable.

M. GRIMPRET se demande s'il est sans inconvénient que la S.N.C.F. joue en quelque sorte le rôle de maître de l'oeuvre dans des travaux qui seront, au moins pour une large part, exécutés en dehors de ses emprises. Aussi bien, cette circonstance a-t-elle pour conséquence que pèsent sur elle seule tous les aléas que peut comporter l'évaluation du coût des travaux.

D'autre part, la participation financière de la Sucrerie de Souppes, telle qu'elle est prévue, n'est-elle pas insuffisante et la contribution de la S.N.C.F. ne serait-elle pas plus logiquement envisagée sous une autre forme, par exemple sous forme d'avantages tarifaires ? En tout état de cause, la durée de 5 ans prévue pour l'engagement de fidélité paraît courte eu égard à l'importance des travaux.

M. LE PRESIDENT répond que la seule manière, au fond, de fixer au fer un trafic que peuvent solliciter d'autres moyens de transport est de lui concéder certains avantages. Ceci étant admis, la S.N.C.F. discute en vue de limiter l'importance des facilités à accorder et des aléas à prendre.

En l'espèce, il s'agit de voies sur lesquelles le matériel de la S.N.C.F. est appelé à circuler ; on peut, dès lors, considérer que celle-ci ne sort pas de son rôle en exécutant elle-même l'ensemble des travaux. D'autre part, le risque à courir par suite d'une augmentation éventuelle du coût des travaux ne doit pas être exagéré, puisqu'en définitive les engagements propres au Chemin de fer ne dépassent pas 4 M. 5.

Enfin, la note qui a été distribuée montre que l'engagement de fidélité de 5 ans permettra d'amortir la dépense dans des conditions raisonnables.

Après échange de vues auquel prennent part également M. LAURENT-ATTHALIN, M. BOUTET, M. LE BESNERAIS et M. BERTHELOT, le Conseil approuve la participation de la S.N.C.F. aux travaux et autorise la signature de l'Avenant à l'acte de concession des Chemins de fer départementaux qui sera mis au point avec le Département de Seine-et-Marne.

Notes de Séance (p. 6)

M. LE PRESIDENT. - La note expose très clairement la question. Il s'agit d'un établissement industriel relié, à l'heure actuelle, par un embranchement particulier à la voie étroite des chemins de fer départementaux de Souppes à Château-Landon, en un point situé à 1.150 m. de la gare S.N.C.F. de Souppes. Il en résulte, dans cette dernière gare, des transbordements de marchandises qui présentent des inconvénients, d'une part, pour cet établissement par suite des frais supplémentaires, d'autre part, pour la S.N.C.F., d'abord parce que c'est une occasion de retards et, ensuite, parce que, étant donné les complications et les frais, il est à craindre que, la situation s'étant rétablie, la sucrerie ne fasse appel soit à la route, soit, le cas échéant, à la voie d'eau, puisqu'elle est située en bordure du Canal du Loing.

Dans ces conditions, nous avons été amenés à ~~faire~~ étudier la construction d'un embranchement à voie normale relié directement à la gare de Souppes; l'ancien embranchement à voie métrique, qui reste nécessaire pour amener les betteraves à la sucrerie de Souppes, ces betteraves provenant de régions desservies elles-mêmes par le chemin de fer départemental, étant maintenu.

La solution proposée consiste à mettre à 4 files de rails la voie des Chemins de fer départementaux. Le coût des travaux s'élèverait à 10.250.000 fr. La sucrerie prendrait à sa charge un peu plus de la moitié de la dépense, soit, d'une part, 4.700.000 fr

représentant le coût des travaux à réaliser à l'intérieur de l'embranchement et, d'autre part, une contribution forfaitaire de 1 M. pour les dépenses à engager en dehors de l'embranchement. Le reste serait pris en charge par la S.N.C.F. Il correspond aux modifications à effectuer à la gare de Souppes, à la mise à 4 rails du tronçon de ligne des Chemins de fer départementaux, enfin, au renforcement de deux ponts franchissant un marais, la rivière et le canal du Loing et qui sont insuffisants pour permettre le passage des wagons plus lourds de la S.N.C.F. Ce renforcement ne serait effectué qu'ultérieurement quand les circonstances le permettraient. En compensation, la sucrerie de Souppes souscrirait un engagement de fidélité de trafic pour une durée de 5 ans.

On estime que le trafic supplémentaire qui sera ainsi apporté à la S.N.C.F. procurera un supplément de recettes nettes d'environ 1.600.000 fr par an, ce qui, par conséquent, permettrait l'amortissement de ces dépenses en 3 ou 4 années. Ces travaux paraissent présenter surtout l'avantage de fixer au fer une partie d'un trafic qui, dans d'autres circonstances, pourrait lui échapper.

M. GRIMPRET. - N'est-il pas sans inconvénient que la S.N.C.F. joue en quelque sorte le rôle de maître de l'oeuvre dans des travaux qui seront, au moins pour une large part, exécutés en dehors de ses emprises ? Aussi bien, cette circonstance a-t-elle pour conséquence que pèsent sur elle seule tous les aléas que peut comporter l'évaluation du coût des travaux.

D'autre part, la participation financière de la Sucrierie de Souppes, telle qu'elle est prévue, n'est-elle pas insuffisante et la contribution de la S.N.C.F. ne serait-elle pas plus logiquement envisagée sous une autre forme, par exemple sous forme d'avantages tarifaires ? En tout état de cause, la durée de 5 ans prévue pour l'engagement de fidélité paraît courte eu égard à l'importance des travaux.

.....

M. LE BESNERAIS.- Nous avons discuté avec la sucrerie pour essayer d'obtenir le plus d'avantages possible. La durée de 5 ans correspond à peu près à celle qui suffira pour amortir nos dépenses. Après cette période, nous aurons néanmoins une certaine garantie dans le fait que la sucrerie aura des facilités nouvelles pour recevoir ou expédier des marchandises par voie normale.

M. GRIMPRET.- C'est la S.N.C.F. qui supportera les aléas dans l'évaluation des travaux, la contribution de la sucrerie étant forfaitaire.

M. BERTHELOT.- Celle-ci supportera ces aléas pour la partie des travaux effectuée à l'intérieur de l'embranchement.

M. LE PRESIDENT.- Le risque ne porte en définitive pour nous que sur 4 M. 5 ; il paraît donc très limité. Au surplus, si nous voulons, comme c'est le cas, fixer au fer un certain trafic, il faut bien que nous consentions certaines facilités et certains avantages.

M. GRIMPRET.- Ce qui me gêne surtout c'est que la S.N.C.F. entreprenne des travaux ailleurs que sur son propre domaine.

M. LE PRESIDENT.- Une partie de ces travaux sera effectuée sur son domaine, puisqu'on prévoit des modifications à la gare de Souppes.

M. BERTHELOT.- On peut assimiler cette mise à 4 rails de la voie des Chemins de fer départementaux à la construction d'une voie mère d'embranchement.

M. GRIMPRET.- Ce n'est pas une voie mère, mais un embranchement particulier.

M. LE BESNERAIS.- Cette ligne continuera à faire partie de la concession des C.F.D. ; elle ne sera pas exploitée

sous le régime des embranchements particuliers.

M. GRIMPRET. - Il ne me souvient pas qu'on ait jamais exécuté de travaux sur le domaine d'une autre Compagnie.

M. LE BESNERAIS. - Je ne connais pas, en effet, de précédent. Mais il me paraît préférable que nous exécutions nous-mêmes les travaux sur ces voies, sur lesquelles nos wagons sont appelés à circuler.

M. LE PRESIDENT. - M. GRIMPRET a soulevé en somme deux questions : d'une part, celle des aléas financiers et, d'autre part, celle de l'exécution matérielle du travail. Sur ce dernier point, je ne vois pas, en ce qui me concerne, d'inconvénient à ce que ce soit la S.N.C.F. qui se charge de cette exécution. Reste la question des aléas financiers. Comme je viens de l'indiquer, ils ne portent que sur un montant de 4 M. 5, soit moins de la moitié de la dépense totale qui dépasse 10 M. Il ne faut pas oublier qu'en contre-partie nous pouvons espérer une augmentation de trafic.

M. LAURENT-ATTHALIN. - Pour quelles raisons la sucrerie n'a-t-elle pas consenti à souscrire un engagement de fidélité de plus de 5 ans ?

M. LE BESNERAIS. - En général, les intéressés ne veulent pas prendre d'engagement de longue durée ; si la sucrerie de Souppes avait accepté un engagement supérieur à 5 ans, il est probable qu'elle n'aurait pas consenti une contribution forfaitaire de 1 M.

D'ailleurs, dans le cas d'espèce, il ne faut pas oublier que la sucrerie a pris à sa charge 5 M. 7, soit plus de la moitié de la dépense, ce qui l'incitera évidemment à continuer à utiliser les nouvelles installations.

M. LAURENT-ATTHALIN.- Elle en retirera de tels avantages que je ne vois pas pourquoi elle n'accepte pas de souscrire un engagement plus long.

M. LE BESNERAIS.- Du moment que ces avantages sont si grands, je préfère voir la sucrerie continuer à nous donner son trafic sans engagement de sa part, plutôt que de lui demander un engagement en contre-partie duquel elle solliciterait de nouveaux avantages.

M. LE PRESIDENT.- La durée prévue par l'engagement de fidélité nous permettra d'amortir nos dépenses. Je conçois que cette sucrerie, qui est située sur les bords du Canal du Loing, ne s'engage pas pour une durée plus longue et veuille réserver l'avenir.

M. BOUTET.- Je voudrais ajouter une observation concernant la manière dont l'affaire est présentée. Pour démontrer que l'amortissement de la dépense sera réalisé en 3 ans, on indique, à la page 3, que le trafic supplémentaire doit procurer une recette brute de 3.100.000 fr, ce qui, déduction faite du prix de revient du transport, représente un supplément de recettes nettes de 1 M. 6. On peut se demander si cela représente une recette nette ou bien un bénéfice. En tous cas, est-il bien habile d'adopter cette présentation qui peut prêter à des interprétations et à des commentaires dangereux ? On pourrait prouver qu'il y a une part de bénéfice excessive.

M. BERTHELOT.- Le prix de revient déduit ici n'est qu'un prix de revient partiel.

M. LE BESNERAIS.- Je me refuse toujours à donner à l'extérieur des chiffres en ce qui concerne nos prix de revient.

M. LE PRESIDENT.- C'est assez facile puisque nous ne les connaissons pas.

M. LE BESNERAIS..- Ce n'est pas parce que nous ne les
connaiss~~ons~~ pas, mais parce qu'on peut établir à peu près comme
l'on veut un prix de revient.

La note qui vous a été distribuée a un caractère confi-
dential et c'est pourquoi j'ai cru pouvoir y faire état de cette
indication dans le seul but de vous donner des renseignements
plus précis et plus complets.

Le Conseil approuve le projet de participation de la
S.N.C.F. aux travaux prévus dans les conditions qui viennent
d'être indiquées et autorise la signature de l'avenant à l'acte
de concession des Chemins de fer départementaux qui sera mis en
point avec le Département de Seine-et-Marne.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 3 novembre 1943

VI - Participation de la S.N.C.F. à la mise à voie normale du raccordement de la Sucrerie de Souppes.-

P. G.

Quem

thème c est soit

acc a puis à l'hon

- De 15 en 15

les autres - de 15 en 15

ex nre l'op

LB

P. G.

soit tout de suite - tel l'été premier

B. G.

p3

approuvé

25 OCT. 1943

NOTE POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Desserte de la Sucrerie de SOUPPES (Seine-et-Marne)
Maison OUVRE Fils et Cie

I - Exposé -

La Sucrerie de SOUPPES, qui, dans ses conditions actuelles de desserte, reçoit ou expédie par les voies de la S.N.C.F. un tonnage annuel de 55.000 T environ, dont 50.000 de betteraves et pulpes, est desservie par un embranchement particulier relié à la voie étroite des chemins de fer départementaux (C.F.D.) de SOUPPES à CHATEAU-LONDON, en un point situé à 1.150 mètres de la gare S.N.C.F. de SOUPPES, sur la ligne de MORET à MONTARGIS ; le tonnage en cause doit être transbordé à cette gare.

Ce transbordement, déjà regrettable en temps normal, constitue et constituera sans doute pour un temps encore assez long, en raison de la rareté et du prix élevé de la main-d'oeuvre nécessaire, une sujétion de plus en plus gênante et onéreuse qui risque de provoquer une éviction de trafic au bénéfice des voies concurrentes : voie d'eau pour le sucre (La Sucrerie est située en bordure du canal du Loing), transports routiers pour le surplus du trafic.

Au cours de la campagne 1942 - 1943, notamment, malgré toutes les précautions prises, des retards dans le transbordement ont entraîné une suspension momentanée du trafic, préjudiciable à la bonne marche de cette industrie. Ces difficultés ont également nui au rendement du matériel de la S.N.C.F.

La Région Sud-Est a donc recherché le moyen de supprimer le transbordement en cause. Cette suppression pourrait être obtenue par une transformation de la voie métrique en voie à 4 files de rails permettant la conduite des wagons S.N.C.F. à voie normale à l'intérieur de la Sucrerie concurremment avec ceux de la voie étroite. La Sucrerie recevant également un tonnage assez important de betteraves des régions desservies par les C.F.D. il est en effet nécessaire de prévoir le maintien de la voie métrique en même temps que l'établissement de la voie normale.

II - Point de vue technique. Dépenses à envisager - Exécution des travaux -

La mise à 4 files de rails de la voie des C.F.D. ne présente pas de difficultés spéciales sauf en ce qui concerne le franchissement d'un marais, de la rivière et du canal du Loing, effectué, sur deux ponts métalliques qui doivent être renforcés pour permettre le passage des wagons S.N.C.F. de

20 tonnes de charge utile. Il n'est pas nécessaire de prévoir le passage des locomotives S.N.C.F. car la traction continuerait à être faite par des machines ou tracteurs des C.F.D. équipés à double tamponnement.

L'équipement des voies intérieures de l'embranchement ne soulève, non plus, pas de difficultés techniques, mais les travaux sont assez importants en raison du nombre et de la longueur de ces voies.

L'étude faite, en accord avec les C.F.D. et la Sucrerie de SOUPPES, fait ressortir que le coût des travaux serait le suivant sur la base du niveau actuel des prix :

a) pour les modifications à effectuer à la gare de SOUPPES	0 ^M 76	(1)
b) pour la mise à 4 rails du tronçon de ligne C.F.D.	1,2	(1)
c) pour le renforcement des ponts	3,6	(1)

	5 ^M 56	
d) pour les travaux à effectuer à l'intérieur de l'embranchement (y compris les travaux accessoires de terrassement)	4,7	(2)

Total :	10 ^M 36.	

En raison de l'intérêt qui s'attache à une rapide disparition des difficultés résultant du transbordement des betteraves et pulpes, et aussi de l'impossibilité dans les circonstances présentes, de procéder au renforcement des ponts, les travaux seraient effectués en deux étapes.

La première, qui comprendrait les travaux visés en a), b), et d), permettrait, dès sa réalisation, de conduire jusqu'à la sucrerie, sans transbordement, les wagons de 10 tonnes (wagons E3); ce type de wagon étant pour le moment seul utilisé pour le transport des betteraves et des pulpes, cette première étape éviterait le transbordement pour la majeure partie du trafic.

Le coût des renforcements de ponts, visés en c) et qui seraient réalisés en 2ème étape, n'en est pas moins à prendre en considération dès maintenant pour l'étude relative au financement de l'affaire.

Pour des raisons d'ordre pratique, la S.N.C.F. exécuterait

-
- (1) frais généraux exclus
 - (2) frais généraux compris s'agissant de travaux sur un embranchement pour le compte de tiers

la totalité des travaux qui ne concernent pas les voies intérieures de l'embranchement ; pour l'équipement des dites voies la Sucrerie traitera directement avec les entrepreneurs, la S.N.C.F. se chargeant, contre rémunération, de la surveillance et éventuellement de l'étude des travaux.

L'opération est facilitée par le fait que la Sucrerie mettra à disposition les traverses et bois d'appareils nécessaires à l'ensemble des travaux.

III - Avantages du
Projet - Finance-
ment des travaux -
Bilan.

- Avantages pour la Sucrerie - La suppression du transbordement à la gare de SOUPPES se traduirait en premier lieu par une diminution des frais de transport des marchandises échangées entre la S.N.C.F. et les C.F.D., diminution de frais dont bénéficierait la Sucrerie.

- Avantages pour la S.N.C.F. - En raison des facilités nouvelles que la voie normale apporterait à la Sucrerie de SOUPPES pour ses envois par le chemin de fer, cet établissement pourrait remettre à ce dernier un trafic supplémentaire d'environ 18.000 tonnes par an (mélasse et alcools en wagons réservoirs, charbon, sucre etc..)

Ce trafic supplémentaire procurerait à la S.N.C.F., aux taux actuels des tarifs, une recette brute nouvelle de 3.100.000 F.
correspondant, déduction faite du prix de revient du transport, évalué à 1.500.000 F.
à un supplément de recettes nettes de 1 M.6

A ce bénéfice, s'ajoute l'avantage très important de la garantie de fidélité que constituerait, pour le trafic S.N.C.F. dans l'avenir, le rattachement direct de la Sucrerie à la voie normale.

- Avantages et inconvénients pour les C.F.D. - L'affaire se traduirait pour les C.F.D. par les avantages suivants :

- suppression du transbordement dont, aux termes des instructions ministérielles, ils doivent assumer les charges et les risques, risques assez graves dans cette période de pénurie de main d'œuvre,

- économie de matériel du petit réseau, qui pourrait utiliser, pour des transports à plus grande distance les wagons affectés aux navettes de la Sucrerie,

- garantie et accroissement du trafic, comme pour la S.N.C.F.

Toutefois ces avantages, difficilement chiffrables pour les deux premiers, et peu élevés en ce qui concerne le troisième, en raison du faible parcours C.F.D. et des prix très réduits consentis, sont absorbés dans une certaine mesure par les charges nouvelles ci-après :

- accroissement des frais d'entretien de la voie mise à 4 rails,
- sajetions et frais supplémentaires de traction,
- frais de location des wagons S.N.C.F.

Financement des travaux -

Le bénéfice que retirerait la Sucrerie de SOUPPES de la diminution des frais de transport lui permettrait de prendre à sa charge, d'une part, le coût des travaux à réaliser à l'intérieur de l'embranchement (4 M 7), d'autre part, une partie des dépenses à engager en dehors de l'embranchement, dépenses se montant à 5⁴⁵⁶ et visées en a) b) et c) ci-dessus.

La Sucrerie a accepté de verser à ce titre 1 million de francs, dès réalisation de l'accord.

Les C.F.D. n'ayant, comme il a été vu, aucun intérêt financier direct à la réalisation du projet, il ne semble pas qu'une participation aux dépenses puisse leur être demandée ; par contre, ils ristourneraient intégralement à la Sucrerie les frais qu'ils lui facturent à l'heure actuelle au titre du transbordement.

Le coût des travaux non couverts par la Sucrerie, c'est-à-dire 4.560.000 frs (5⁴⁵⁶ - 1 M), devrait en conséquence être supporté par la S.N.C.F. ce qui entraînerait pour elle, au taux effectif d'intérêt de 5% avec amortissement en 50 ans, une charge annuelle de 250.000 FRs.

Bilan - L'opération se traduirait pour la S.N.C.F. par un bénéfice net annuel de 1 M 6 - 0 M 25 = 1 M 35 (non compris les avantages indirects résultant des garanties de fidélité pour la totalité du trafic dans l'avenir).

On peut aussi considérer que la dépense 4⁴⁵⁶ qui serait laissée à la charge de la S.N.C.F. serait amortie par le produit net (1 M 6) du trafic supplémentaire escompté, en moins de 3 années. La dépense dont il s'agit est imputable au compte d'Exploitation.

Pour la bonne règle, la Sucrerie s'est déclarée disposée à prendre par écrit l'engagement d'assurer à la S.N.C.F. le trafic supplémentaire en cause pour une durée de 5 années - voir Annexe I.

IV - Accords à obtenir - Formalités administratives.

La Compagnie des C.F.D. est, pour sa ligne de SOUPPES à CHATEAU-LANDON, concessionnaire du département de Seine-et-Marne.

La réalisation du projet en cause est en conséquence subordonnée à la passation d'un Avenant à l'acte de concession, modifiant le cahier des charges.

Des entretiens que la Région du Sud-Est a eus avec les représentants des Chemins de fer départementaux, il résulte que ces derniers et l'Administration préfectorale sont disposés à conclure cet avenant conformément aux dispositions envisagées dans la présente note. L'avant projet de cet avenant préparé en commun avec les C.F.D., fait l'objet de l'Annexe II et sera discuté avec le Département dès que le Conseil de la S.N.C.F. aura approuvé le principe de l'opération.

V - Réalisation
du projet.

Ainsi qu'il a été expliqué au titre II, la réalisation rapide du projet en ce qui concerne la première étape - (travaux visés en a) b) et d) - présente le plus grand intérêt. Le nécessaire devrait être fait pour que les dits travaux puissent être exécutés entre la campagne de 1943-1944 et celle de 1944-1945, c'est-à-dire pendant la période s'étendant de Février à Août 1944, de façon que le transbordement des betteraves et des pulpes puisse être supprimé pour la campagne qui commencera en Septembre 1944.

Les travaux de renforcement des ponts visés en c) seraient effectués dès que les circonstances, redevenues normales, le permettront.

VI - Conclusion - Il est proposé au Conseil d'Administration :

d'approuver le projet de participation de la S.N.C.F. aux travaux prévus ci-dessus, dans les conditions qui sont indiquées,

d'autoriser la signature de l'avenant à l'acte de concession des C.F.D. qui sera mis au point avec le Département de Seine-et-Marne.

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS.

f 20/10/43

ANNEXE I

SUCRERIE DE SOUPPES

SOUPPES, le

PROJET D'ENGAGEMENT

Monsieur le Directeur de la S.N.O.F.

Région du Sud-Est

L'équipement à 4 fils de rails du tronçon de voie des C.F.D. reliant notre usine à votre Réseau et le renforcement des ponts métalliques que comporte ce tronçon de voie, rendra possible l'amenée à l'intérieur de notre Etablissement des wagons à voie normale et en particulier des wagons-citernes.

Compte tenu de cette facilité nouvelle, nous nous engageons à confier au chemin de fer, outre nos transports de betteraves et de pulpes dans les conditions habituelles :

- une partie de nos expéditions d'alcools,
- 80 % de nos envois de mélasses,
- le 1/3 de nos arrivages de charbon (sous réserve que nous puissions bénéficier des prix par trains complets),
- 60 % de nos expéditions de sucre.

Le trafic supplémentaire qui en résultera pour le chemin de fer pourra être de l'ordre de 18.000 tonnes par an.

Le présent engagement est pris pour une période de cinq années, comptées de la fin des travaux relatifs à l'équipement de la voie des C.F.D. et au renforcement des ponts.

PROJET D'AVENANTANNEXE II

DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

Compagnie des Chemins de fer Départementaux
(C.F.D.)

Avenant à la Convention du

Entre les soussignés :

M. Préfet du département de Seine-et-Marne
agissant pour le compte de son département
d'une part,

M. PELLARIN, Président de la Compagnie des Chemins de fer
départementaux (dite C.F.D.) autorisé à cet effet par délibération
de son Conseil d'Administration en date du
d'une deuxième part,

et M. Pierre FOURNIER,

M. Cyrille GRILPRET,

agissant au nom et pour le compte de la Société Nationale
des Chemins de fer français (dite S.N.C.F.) en qualité de Président
et de Vice-Président du Conseil d'Administration en vertu d'une
délibération du dit Conseil d'Administration en date du
d'une troisième part,

Il a été convenu ce qui suit :

I - Exposé

Article 1er - Un décret en date du a déclaré
d'utilité publique l'établissement dans le département de Seine-et-
Marne d'une ligne de chemin de fer à voie métrique entre MONTEREAU
et CHATEAU-LANDON avec gares de transit avec la S.N.C.F. à
MONTEREAU et à SOUPPES et a approuvé la convention de concession
passée avec par le département de Seine-et-Marne,
le

Le trafic de la sucrerie de SOUPPES, établissement embranché
à la ligne dont il s'agit, en provenance ou à destination de la
S.N.C.F., donne lieu à transbordement à la gare de transit de
SOUPPES et emprunte cette ligne sur une longueur de 1.150 mètres
à partir de cette gare.

Le transbordement, que l'Arrêté Ministériel du 11 Mai 1942

a mis à la charge des C.F.D., constituant une sujétion de plus en plus gênante, préjudiciable, parfois, à la bonne marche de l'industrie, les représentants de la S.N.C.F., des C.F.D. et de la Sucrerie de SOUPPES ont recherché le moyen de le supprimer et ils ont reconnu que cette suppression peut être obtenue par une transformation en voie à 4 files de rails du tronçon de voie métrique C.F.D., compris entre la gare de transit de SOUPPES et l'aiguille de soudure de l'embranchement de la Sucrerie de SOUPPES et par un renforcement des ponts métalliques que comporte le dit tronçon de voie, de manière à permettre le passage des wagons à voie normale de 20 tonnes de charge utile.

Article 2 - Le département de Seine-et-Marne autorise l'exécution des travaux aux conditions ci-après.

II - Conditions d'établissement de la voie à 4 files de rails

Article 3 - Aucune modification n'est apportée au tracé de la ligne de chemin de fer de MONTEREAU à CHATEAU-LANDON qui continuera à faire partie de la concession accordée à la Compagnie des Chemins de fer départementaux.

Article 4 - Les travaux relatifs à la transformation du tronçon de voie métrique en tronçon de voie à 4 files de rails et le renforcement des ponts métalliques seront exécutés par la S.N.C.F.

Les rails de la voie normale seront disposés de part et d'autre de la voie métrique de manière que les axes des deux voies soient confondus. Ces rails et les appareils de voie nécessaires seront fournis par la S.N.C.F.

Le travelage du tronçon de voie à 4 files de rails sera constitué, à raison d'une traverse sur trois, par des traverses à voie normale fournies par la S.N.C.F. Dans les intervalles entre ces traverses, les rails seront supportés par des blochets constitués par des traverses de la voie métrique des C.F.D. coupées en 2.

Le renforcement des ponts, pour permettre la circulation de wagons d'un poids brut de 35 tonnes, ne pourra être exécuté qu'en deuxième étape, lorsque les circonstances le permettront; tant que ce renforcement n'aura pas été effectué, seuls pourront être admis à circuler sur les ponts métalliques les wagons pesant, brut, au maximum 15 tonnes.

Article 5 - Sous réserve du versement à son profit, d'une participation de la Sucrerie de SOUPPES se montant à un million de francs, la S.N.C.F. prend les travaux à sa charge.

Article 6 - Les appareils de voie étroite remplacés par des appareils à 4 files de rails, seront remis au Département qui en échange fournira le matériel nécessaire à l'établissement

des nouveaux tronçons de voie étroite.

Le matériel de voie large (rails et petit matériel) situé tant à l'intérieur des emprises S.N.C.F. que sur le tronçon de ligne équipé demeurera la propriété de la S.N.C.F. et lui fera retour en cas de suppression de la voie large pour quelque cause que ce soit; il en sera de même des appareils à 4 files de rails.

III - Conditions d'Exploitation

Article 7 - L'entretien et le renouvellement des voies étroites ainsi que des voies à 4 files de rails seront exécutés par les soins et aux frais des C.F.D.

La traction sur les voies à 4 files de rails sera effectuée par les C.F.D. au moyen de leurs machines à voie métrique. Les C.F.D. fourniront et entretiendront, s'il y a lieu, les dispositifs de raccord utiles.

Le matériel roulant à voie normale ne devra pas dépasser une largeur de 3^m20 et une hauteur au-dessus du rail de 4^m30, toutes saillies du matériel et du chargement comprises.

Ce matériel pourra être, en tout ou en partie, composé de matériel S.N.C.F. pris en location, compte tenu des prescriptions ministérielles en vigueur.

Les marchandises reçues ou expédiées par la Sucrerie de SOUPPES, en provenance ou à destination de gares de la S.N.C.F. seront transportées dans des wagons à voie normale et ne seront pas transbordées à la gare de SOUPPES. Toutefois, tant que le renforcement des ponts ne sera pas effectué, cette disposition ne visera pas les transports effectués en wagons d'un poids brut supérieur à 16 tonnes.

Article 8 - Pour le cas où l'exploitation par les C.F.D. viendrait à cesser, pour quelque cause que ce soit, le Département de Seine-et-Marne s'engage à prendre, d'accord avec la S.N.C.F., toutes dispositions pour que la conduite des wagons à voie normale jusqu'à la Sucrerie de SOUPPES soit maintenue.

IV - Conditions diverses

Article 9 - Les dispositions de la convention de concession du mentionnée à l'article 1er, restent en vigueur en tant qu'elles ne sont pas contraires aux stipulations du présent avenant.

Article 10 - Le présent avenant sera enregistré au droit fixe de 50 Frs. Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la

4.
charge de la Compagnie des Chemins de fer départementaux.

Fait à

Pour le département de Seine-et-Marne,

Pour les C.F.D.

Pour la S.N.C.F.