

SOSLMS26/19

964

(1939)

Projet de traité avec la Société Générale des Chemins
de fer Economiques pour l'exploitation des lignes
d'IS-SUR-TILLE à GRAY et de CHALINDREY à GRAY

C.D.	28.2.39	54	X
C.D.	7.3.39	70	VII

QUESTION VII - Projet de traité avec la Société Générale des Chemins de fer Economiques pour l'exploitation des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray.

P.V.COURT

Le Comité approuve le projet de traité qui lui est soumis.

STENO p. 70

M. GRIMPRET.— Le rapport qui nous a été distribué sur cette question rappelle les points essentiels du premier traité passé le 28 février 1934 avec la Société Générale des Chemins de fer Economiques pour l'exploitation des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray, et précise à ce sujet : "Rien n'est changé au regard du public, ni quant aux prix payés par lui, ni quant à la qualité des services rendus....". Je suppose néanmoins que les tarifs ont été relevés depuis 1934. En tout cas, il y a un très gros déficit.

M. LE BERNERAI.— Le sens de la phrase que vous venez de lire est le suivant : Rien n'est changé dans l'exploitation et celle-ci est assurée par la Société Générale des chemins de fer Economiques comme elle le serait par la S.N.C.F. si cette dernière avait continué le service. Les tarifs appliqués sont ceux de la S.N.C.F. et ils ont, par conséquent, subi les différentes majorations survenues depuis 1934.

M. LE PRESIDENT.— Etes-vous d'avis d'adopter la proposition ? Elle est approuvée.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 7 mars 1939

VII - Projet de traité avec la Société Générale des Chemins de fer Economiques pour l'exploitation des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray.

Qu Paul au 24
Lo
Et fin d'œuvre

deux

10) Le traité, étant au fond un traité d'exploitation, est de la compétence exclusive du Comité de Direction.

20) Il tient compte des observations présentées au Conseil d'Administration du 16 février 1958 (Question IV) en ce qui concerne l'affiliation aux agents des V^{es} Secondaires du contrat collectif de leur profession et la clause d'arbitrage sans octroi aux arbitres des pouvoirs d'amiables compositeurs

Il convient de rappeler toutefois que le Conseil avait alors estimé que la politique à suivre par l'Exploitation de certaines lignes de la S.N.C.F. par des compagnies secondaires devait faire l'objet d'un plan solidement établi à l'avance. Cette étude n'a pas encore été faite.

R. du 28 FÉV. 1939 193

S.N.C.F.

(Question N° ~~X~~)

17 Février 1939

M^e

R A P P O R T

sur les propositions ci-jointes d'exploitation par la Société Générale des Chemins de Fer Economiques des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à ~~Gray~~

Le projet de traité soumis pour approbation a pour objet l'exploitation, à compter du 1^{er} Mars 1939, par la Société Générale des Chemins de Fer Economiques (S.E.), 4, Cité de Londres à Paris, de deux lignes de la Région de l'Est :

- la ligne d'Is-sur-Tille à Gray (46 Kms)
- la ligne de Chalindrey à Gray (45 Kms)

En Mars 1934, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est a confié à la S.E. l'exploitation de ces deux lignes, en vue de réduire ses dépenses d'exploitation.

Les points essentiels du traité du 28 Février 1934 sont les suivants :

Rien n'est changé au regard du public, ni quant aux prix payés par lui, ni quant à la qualité des services rendus (nombre de trains, horaires, etc...) . Toutes les recettes sont conservées par le Réseau; les dépenses ont été fixées à forfait en prenant comme point de départ les dépenses réelles du Réseau, auxquelles il a été apporté des abattements d'importance appropriée, de manière à tenir compte des conditions plus favorables de l'exploitation par un Réseau secondaire.

Au moment de la passation du traité, le bilan financier se présentait comme suit :

	Dépenses EST en 1932	Redevances qui auraient été payées pour l'année 1932.	Economie	
			Montant	%
Voie	1.543.000 ^f	893.000 ^f	650.000 ^f	42 %
Gares	837.000	450.000	387.000	46 %
Trains	1.835.000	1.849.000	-14.000	-
	<u>4.215.000^f</u>	<u>3.192.000^f</u>	<u>1.023.000^f</u>	<u>24 %</u>

Pour les 91 Kms de lignes considérés, la recette avait été en 1932 d'environ 374.000^f; le déficit, égal à 3.841.000^f, se trouvait dès lors diminué de 1.023.000 f.

Par dépêche en date du 5 Février 1934, le Ministre des Travaux Publics a approuvé le traité, qui a été mis en application le 1er Mars 1934. Ce traité avait une durée de cinq ans et expirait normalement le 28 Février 1939; il était susceptible de prorogation d'année en année, à charge par celle des parties qui voudrait y mettre fin d'aviser l'autre un an à l'avance; c'est ainsi que, le 28 Février dernier, la S.N.C.F. a dénoncé le dit traité, qui prendra fin le 28 Février 1939.

En vue d'examiner s'il y avait lieu de continuer à faire exploiter les deux lignes en question par la S.R. , nous avons entamé avec cette Société des pourparlers qui ont abouti aux conclusions suivantes :

1 - Le texte du nouveau traité serait conforme en tous points à ceux qui ont reçu l'approbation du Conseil et qui ont trait à l'exploitation :

- par les C.F.S.

des lignes d'Oulchy-Brény à Château-Thierry
de Mézy à Esternay
d'Esternay à Longueville

- par la Société Générale des Chemins de fer Economiques

des lignes de Langres à Poinson-Beneuvre
de Châtillon-sur-Seine à Troyes

2 - Redevance pour entretien de la voie et gardiennage des P.N.

Les dépenses de la Région Est, au 1^{er} janvier 1938, seraient de 2.128.000^f; un abattement de 40 % est accepté par la S.E., qui recevrait dès lors une redevance fixée à 1.266.000 f.

3 - Redevance pour l'exploitation des gares

Au 1^{er} janvier 1938, les dépenses de la Région Est seraient égales à 655.000 f; un abattement de 14,2 % est accepté par la S.E., qui recevrait ainsi une redevance de 562.000 f.

4 - Service des Voyageurs et des Marchandises

La S.E. a accepté les mêmes redevances kilométriques que celles des traités qui ont reçu l'approbation du Conseil :

- trains de voyageurs	8 f 71
- autorails	6 f 60
- trains de marchandises	13 f 30

Nous rappellerons que les taux de base avaient été fixés respectivement à 6 f, 4 f 50 et 9 f 50 et qu'ils avaient été portés, par l'application des indices de variation, à 8 f 83, 8 f 83 et 13 f 56.

Si le nombre de kilomètres parcourus en 1938 restait le même pour l'année 1939, la dépense annuelle serait ramenée :

- trains de voyageurs: de 1.060.000 f à	859.000 f,	soit 18,9 % d'économie
- autorails	:de 1.046.000 f à	946.000 f, soit 9,4 % d'économie
- trains de marchandises: de 1.186.000 f à	1.039.000 f,	soit 12,3 % d'économie

5 - Bilan financier

Le bilan financier résultant de l'application des redevances concertées avec la S.E., comparées aux dépenses réelles, en 1938, de la S.N.C.F., se présenterait comme suit :

	Dépenses S.N.C.F. au taux de 1938	Redevances à payer en 1939 d'après		Economie	
		l'ancien traité	le nouveau traité	Montant	%
Voie	2.128.000 ^f	1.266.000 ^f	1.266.000 ^f	862.000 ^f	40 %
Gares	655.000	612.000	562.000	93.000	14,2 %
Trains de voyageurs	1.060.000	1.060.000	859.000	201.000	18,9 %
Autorails	1.046.000	1.046.000	946.000	100.000	9,4 %
Trains de marchandises ..	1.186.000	1.186.000	1.039.000	147.000	12,3 %
Totaux :	6.075.000 ^f	5.170.000 ^f	4.672.000 ^f	1.403.000 ^f	23,1 %

Nous ajouterons que la Région Est reçoit de la S.E. pour location de locomotives et de matériel roulant une redevance annuelle de 90.000 f environ; compte tenu de cette redevance, l'économie pour la Région Est ressortirait dès lors à 24,5 % environ.

Conclusions

Si la S.N.C.F. reprenait l'exploitation des 91 Kms de lignes en question, les dépenses à supporter seraient de 6.075.000 f en chiffres ronds; étant donné que le traité à passer avec la S.E. doit procurer une économie d'un montant approximatif de 1.500.000 f, soit 25 % des dépenses, nous demandons de bien vouloir approuver le marché à intervenir, qui donnera lieu à une dépense annuelle de 4.672.000 f environ.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

F/

SOCIÉTÉ NATIONALE
des CHEMINS de FER FRANÇAIS

—
Région de l'Est
—

T R A I T É

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, représentée par :

d'une part,

et la Société Générale des Chemins de Fer Économiques
(S.E.) dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, re-
présentée par M.

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Objet du Traité

La S.E. se charge, pour le compte de la S.N.C.F., qui accepte, d'assurer toutes les opérations nécessitées par l'exploitation des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray, conformément aux dispositions prévues au Cahier des Charges de la S.N.C.F. dont la S.E. déclare avoir eu connaissance.

ARTICLE 1^e

Obligations
Générales
de la S.E.

La S.E. assurera, avec son propre personnel, la totalité du service dans les gares autres qu'Is-sur-Tille, Gray et Chalindrey, dont le service continuera d'être assuré par la S.N.C.F.

La S.E. assurera l'entretien et la surveillance de la voie, ainsi que le service des P.N. de la gare d'Is-sur-Tille exclue à la gare de Gray exclue et de la gare de Gray exclue à la gare de Chalindrey exclue.

La S.E. assurera le service des trains de voyageurs entre Is-sur-Tille et Gray et entre Gray et Chalindrey ou Langres suivant les besoins ; elle assurera également le service des trains de marchandises entre Gray et Is-sur-Tille et entre Gray et Chalindrey, mais la S.N.C.F. pourra lui demander d'aller chercher les dits trains ou de les conduire à la gare de Langres-Jorquenay.

La S.E. s'engage à pouvoir remorquer, dans chaque train de marchandises, une charge variable suivant les sections intéressées, savoir : 1.500 T. de Chalindrey (ou Langres) à Gray, 1.250 T. de Gray à Chalindrey (ou à Langres) et 700 T. de Gray à Is-sur-Tille ou vice-versa.

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

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 situés 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. 308¹²² et le Km. 351902 ;

- 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 desdits terrains.

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 :

La S.N.C.F. pourra requérir de la S.E. l'exécution des travaux d'entretien normal et des installations définies dans les alinéas précédents ainsi que l'exécution des travaux nécessaires 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 ne résultant pas d'un défaut d'entretien, (renouvellement de la voie ou du ballast suivant un programme donné, grosses réparations à un bâtiment entraînant une dépense égale ou supérieure à 10.000 Frs) 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 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 2

Mobilier et Matériel des Gares.

Voitures à Voyageurs, Matériel rou- lant de P.V. locomotives et autorails

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 S.N.C.F., 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 et ses propres autorails ; elle utilisera également ses propres voitures à voyageurs et fourgons G.V. qui devront être pourvus d'un frein continu automatique 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 S.N.C.F.

La S.E. remboursera à la S.N.C.F. 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 SNCF.

Le matériel roulant nécessaire au transport des marchandises de petite vitesse sera mis gratuitement à la disposition de la S.E. par la S.N.C.F. ; 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 des Lignes

Inventaires

A la date qui sera fixée pour la mise en application du traité, la S.E. utilisera les parties de lignes, les immeubles et annexes, le mobilier, les appareils divers dont il est question aux articles précédents, et il lui sera fait remise, par la SNCF 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 par toute autre cause que l'usure normale.

La S.E. fera remise desdits objets à la S.N.C.F. lorsqu'elle cessera d'exploiter les lignes pour le compte de celle-ci et sera responsable des objets manquants.

La S.N.C.F. 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 S.N.C.F. la valeur des approvisionnements qui seront abandonnés à cette dernière.

, ARTICLE 4

Défectuosités éventuelles du matériel et de l'outillage.

La S.N.C.F. et la S.E. s'engagent formellement à n'exercer aucun recours l'une contre l'autre, éventuellement contre les autres Réseaux propriétaires du matériel roulant en ce qui concerne les conséquences des défauts qui 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'Administra-
tion Supérieure.
Droit de re-
gard de la
S.N.C.F.

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 S.N.C.F. avant d'être soumis par celle-ci, s'il y a lieu, à l'approbation ministérielle.

Les règlements d'exploitation à soumettre par la S.N.C.F. à l'approbation ministérielle pour être appliqués sur les lignes précitées 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 S.N.C.F. 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 S.N.C.F., à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, après avoir été arrêtés d'un commun accord entre la S.N.C.F. et la S.E. Il sera procédé deux fois par an au moins à la révision des horaires. 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 1^{er} mars 1939.

ARTICLE 7

Dépenses.

Les dépenses à la charge de la S.E. comprendront toutes les dépenses nécessaires à l'exploitation des lignes en question, 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 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.

(1) actuellement Règlement dit de 1886

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

Perceptions
et versements
des recettes.

ARTICLE 8

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 S.N.C.F.

Le montant de ces recettes sera versé directement par les gares des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray au compte-courant postal de la S.N.C.F.; 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 S.N.C.F., 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.

ARTICLE 9

Gares
utilisées en
commun

Ainsi qu'il est indiqué à l'article 1^e, la totalité du service continuera à être assurée dans les gares d'Is-sur-Tille, Gray et Chalindrey par la S.N.C.F. qui assurera également l'entretien des bâtiments et installations de toute nature de ces trois gares, ainsi que l'entretien de la partie de la ligne de Paris à Mulhouse comprise entre les gares de Langres-Jorquenay et de Chalindrey.

Il est précisé que l'utilisation par la S.E. des gares et de la section de ligne utilisées en commun, ainsi que la formation par ces gares des trains des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray 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 d'Is-sur-Tille, Gray, Chalindrey, et Langres-Jorquenay par les machines de la S.E. dans les 20 minutes qui précèdent le départ ou dans les 20 minutes qui suivent l'arrivée dans ces gares des trains des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray.

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 S.N.C.F.
- seront supportées par la S.N.C.F., 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 parties ; 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 des lignes exploitées par elle et aux marchandises n'ayant pas à emprunter les lignes de la S.N.C.F. non exploitées par la S.E., la S.N.C.F. supportera tous les autres dommages.

ARTICLE 10

Rémunération de la S.E. La S.E. recevra, chaque année, à raison de 1/12^e par mois, de la S.N.C.F., en rémunération de ses dépenses :

- 1° - pour le gardiennage et l'entretien du domaine et des installations définies à l'article 1^e (alinéas 6 à 9), une somme de 1.266.000 Frs., la dite somme étant, pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, considérée comme comprenant 63 % de main d'oeuvre et 37 % de matériaux.
- 2° - pour l'exploitation des gares, une somme de 562.000 Frs. la dite somme étant, pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles, considérée comme constituée en totalité par des frais de personnel.
- 3° - a) une somme de 13 Frs. 30 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 13Fr.30 est considérée comme comprenant 38 % de main-d'oeuvre, 43 % de charbon et 19 % d'autres matières.

b) une somme de 8frs.71 par kilomètre train pour les trains à vapeur 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 8frs.71 est considérée comme comprenant 32 % de main d'oeuvre, 26 % de charbon et 42 % d'autres matières.

c) une somme de 6frs.60 par Km. d'autorail du service régulier pour les autorails dont la capacité est de 35 places assises au moins.

Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, la somme de 6frs.60 est considérée comme comprenant 25 % de main d'oeuvre, 25 % d'huile combustible (gas oil) et 50 % d'autres matières.

d) une somme de 4frs.40 par km. d'autorail du service régulier pour les autorails dont la capacité est de moins de 35 places assises.

Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, la somme de 4frs.40 est considérée comme comprenant 37 % de main d'oeuvre, 21 % d'huile combustible (gas oil) et 42 % d'autres matières.

e) une somme de 1 fr. par Km. d'autorail HLP (autorail attelé en queue d'un train à vapeur ou d'un autre autorail) Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, la somme de 1fr. est considérée comme étant constituée uniquement de matières autres que le combustible.

Les sommes indiquées sous a), b), c), d) et e) constituent la rémunération de la S.E. pour tous frais de traction, de manoeuvres, de conduite des trains ou des autorails, de fourniture ou de 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 ou autorails 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 aurait été demandée par les gares de Chalindrey, Langres, Gray ou 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 maximum garantie à l'article 1^{er}.

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. Il est précisé que, pour l'application du présent alinéa, les marchés et foires périodiques ne sont pas considérés, en principe, comme "circonstances exceptionnelles".

La S.E. aura la faculté de remplacer à son gré les autorails prévus aux horaires par des trains à vapeur et inversement; toutefois, dans ce cas, la rémunération de la S.E. restera fixé au taux correspondant au mode de traction prévu pour les horaires approuvés. Cependant, dans le cas où par suite d'affluence exceptionnelle de voyageurs la S.E. serait dans l'obligation de remplacer un autorail par un train à vapeur, elle serait rémunérée des parcours effectués par ce train sur la base de 8frs.71 par kilomètre prévue ci-dessus pour les trains à vapeur de voyageurs; il est entendu que ces remplacements devront être concertés à l'avance avec la S.N.C.F. toutes les fois qu'ils auront pu être prévus; lorsqu'il n'aura pas pu en être ainsi, la S.N.C.F. sera avisée sans délai, avec justifications utiles à l'appui, et il ne sera alloué aucune rémunération supplémentaire à la S.E. si le remplacement n'est pas reconnu justifié. Enfin, lorsqu'un train à vapeur sera mis en marche en remplacement d'un autorail indisponible, les kilomètres parcourus seront payés à la S.E. sur la base prévue pour les autorails.

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

ARTICLE 11

Majoration
ou diminu-
tion éven-
tuelle de
la rémuné-
ration de
la S.E.

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 6f.8237.(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 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 1.161f.67, à la date du 31 décembre 1937, et

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des conditions de rémunération du personnel en vigueur à la date du 31 décembre 1937, des règles résultant de l'application du décret du 18 janvier 1937 pour les conditions de travail et de 1966,66 heures comme durée réglementaire annuelle du travail des agents de la S.E.

des allocations ou indemnités ayant un caractère de complément de traitement mais non compris l'indemnité de résidence, les frais de déplacements et les contributions de la S.N.C.F. aux caisses de retraites 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.

2° - Les frais de matériaux compris dans la rémunération pour entretien de la voie (§ 1^{er} 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 Est), au cours de l'exercice considéré, de une 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 2.356 Frs.

3° - Les sommes désignées au § 3° de l'article 10 ci-dessus, comme représentant les dépenses de charbon seront multipliées par un coefficient égal au quotient par 229 Frs. de la somme suivante :

- prix d'achat moyen au carreau de la mine consenti à la S.N.C.F. par les mines du Nord et du Pas-de-Calais pour une tonne de houille tout-venant 20/25.

- prix de transport au tarif commercial d'une tonne de houille tout venant sur 483 Km.

4° - Les frais d'huile combustible compris dans la rémunération kilométrique des services d'autorails § 3^o, littéra c) de l'article 10 ci-dessus seront multipliés par un coefficient égal au quotient du prix de revient moyen pour la S.N.C.F. (région Est) du quintal de gas-oil rendu à Paris au cours de l'exercice considéré, par 239 Frs. 48.

5° - Les sommes désignées au § 3° de l'article 10 ci-dessus comme représentant des dépenses de matière 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, sauf le cuivre brut, des marchés passés par la S.N.C.F. (Région Est) au cours de l'année et, pour le cuivre brut de la moyenne arithmétique des cours officiels publiés par le 1^{er} numéro de 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 456Fr. 33 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

Transports
nécessaires
à l'exécution
du Traité

La S.E. s'engage à transporter par fer le combustible et les matériaux nécessaires à l'exécution du présent traité

ARTICLE 13

Cautionnement.

En garantie de la parfaite exécution des engagements souscrits par la S.E. en vertu du présent contrat, cette Société donne, à titre de cautionnement, à la S.N.C.F. un gage représenté par le matériel roulant, l'outillage et les approvisionnements affectés aux lignes visées au présent traité.

ARTICLE 14.

Modification
éventuelle au
mode d'exploit-
tation.

Les conditions de rémunération fixés aux articles 10 et 11 ci-dessus ne sont valables que pour une exploitation et un entretien effectués dans des conditions, suivant des méthodes et avec des moyens analogues à ceux actuellement usités sur les lignes en question.

- S'il paraît nécessaire de modifier de façon sensible :
- soit les méthodes d'exploitation,
 - soit le matériel moteur ou roulant,
 - soit l'outillage ou l'organisation technique,

les deux parties se mettront d'accord pour réviser corrélativement les conditions de 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 2.710 Frs. de l'allocation prévue au § 1° de l'article 10, cette somme étant considérée comme **consistant** uniquement en main d'oeuvre.

ARTICLE 15

Retard éven-
tuel dans
les verse-
ments.

Les versements prévus par les articles 8 et 10 seront en cas de retard, passibles de plein droit et sans mise en demeure d'un intérêt de 5 % à dater du jour du règlement normal.

Quant aux redressements prévus à l'article 11, ils donneront lieu à des versements effectués, au plus tard, le dernier jour du trimestre suivant l'année à laquelle se rapportent lesdits redressements.

Dans le cas où le retard du versement du solde débiteur excéderait 90 jours et où le solde débiteur serait lui-même supérieur à 90.000 Frs., la partie 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 et indemnités restant réservés.

ARTICLE 16

Conventions
Collectives

La S.E. s'engage à appliquer à son personnel les conventions collectives intervenues ou à intervenir entre les Compagnies exploitant des lignes secondaires et leur personnel.

ARTICLE 17

Durée du
Traité

Le présent traité sera valable à partir du 1^e mars 1939, sous réserve de l'approbation ministérielle.

Il aura une durée initiale de 5 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. Cette résiliation n'ouvrirait droit à aucune indemnité pour la S.E.

ARTICLE 18

Arbitrage

En cas de difficulté relative à l'exécution du présent traité, l'affaire sera soumise à un arbitrage.

A cet effet, la partie la plus diligente notifiera par lettre recommandée à l'autre partie, le nom de l'arbitre de son choix. Dans le délai de 10 jours, l'autre partie devra désigner son propre arbitre.

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éliront un tiers-arbitre qui ne sera pas obligé de se conformer à l'avis de l'un des arbitres.

Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur la nomination du tiers arbitre, celui-ci sera désigné en référé par le Président du Tribunal de Commerce de la Seine à la requête de l'une ou de l'autre des parties.

A défaut par l'une de celles-ci de faire connaître son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre sera nommé d'office par le Président du Tribunal de Commerce statuant comme il est dit précédemment.

Les arbitres devront rendre leur sentence dans les 3 mois de leur nomination ou, le cas échéant, de l'ordonnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le tiers arbitre.

Les arbitres se conformeront aux délais et formes ordinaires de la procédure et statueront suivant les règles

du droit, les parties n'entendant pas les constituer amiables compositeurs.

Ils prononceront en premier ressort seulement.

En cas de décès, de déport ou d'empêchement de l'un des arbitres, il sera pourvu à son remplacement dans le délai de 15 jours,

Chaque partie supportera les frais et honoraires des arbitres dans la proportion où elle succombera dans ses prétentions. En cas de désignation d'un tiers-arbitre, les honoraires de ce dernier, seront supportés dans la même proportion.

ARTICLE 19

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

Pour la Société Nationale
des Chemins de Fer Français.

Pour la Société Générale
des Chemins de Fer Economiques

H.

Lignes
d'Is-sur-Tille à Gray
et de
Chalindrey à Gray

T A B L E A U "A"

indiquant la dépense en matériaux voie
qui correspondrait à un entretien de la voie effectué
suivant les bases du Tableau B ci-annexé

Matériaux	Quantités	Prix unitaire	Dépenses Base 1938
Traverses	4.400	45 ^f 90	201.960 ^f
Tirefonds	21.120	1 ^f 147	24.224
Boulons	4.480	1 ^f 147	5,139
Paires d'éclisses	1.120	23 ^f 715	26.561
Rails 30 Kgs	10 ^T 800	895 ^f 05	9.667
Potiaux télé- (de 6 ^m 50	37	67 ^f 32	2.491
graphiques (de 8 et 10 ^m	23	111 ^f 69	2.569
Cailloux empièrrement	123	50 ^f 00	6.150
Desherbage chimique	89 ^{km}	527 ^f 00	46.903
A ajouter :			
Entretien des (gares	14	2.500 ^f 00	35.000
Bâtiments (P.N.	56	500 ^f 00	28.000
Entretien des ouvrages d'art, bois d'appareils, clôtures, appareils de levage et de passage, outillage des équipes, téléphones et divers		Évalué	34.300
			422.964 ^f soit <u>423.000^f</u>

H.

Lignes
d'Is-sur-Tille à Gray
et de
Chalindrey à Gray

T A B L E A U "B"

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

Longueur d'entretien : 89^{km} environ
(Is-sur-Tille à Gray - du km 306.200 au km 351.069
(Chalindrey à Gray - du km 308.122 au km 351.902)

Traverses

Espacement moyen: 0,75
Nombre de traverses en voie principale ... 120.000 environ
10 % en plus pour voies secondaires 12.000

Total: 132.000

Durée admise : 30 ans
Remplacement moyen annuel : $\frac{132.000}{30} = 4.400$

Tirefonds

4 par traverses, soit : 528.000

Durée admise : 25 ans environ
Remplacement moyen annuel : $\frac{528.000}{25} = 21.120$

Boulons

286 joints au km soit 28.000 joints environ (en comptant 10%
en plus pour voies de gares) et 28.000 x 4 = 112.000 boulons

Durée admise : 25 ans environ
Remplacement moyen annuel : $\frac{112.000}{25} = 4.480$

Paires éclisses : 28.000

Durée admise : 25 ans environ
Remplacement moyen annuel : $\frac{28.000}{25} = 1.120$

Rails

1/2 barre cassée par km de ligne, soit 45 barres de 8^m en
30^k ou 10^T800

QUESTION X - Projet de Traité avec
la Société Générale des Chemins de fer Econo-
miques pour l'exploitation des lignes d'Is-
sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray.

P.V. COMITE

Le Comité ajourne à huitaine l'examen de la question.

Steno p. 54

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT. - Le dossier de cette affaire n'est parvenu seulement ce matin à 11 h.1/2, c'est-à-dire trop tardivement pour qu'il n'ait été possible de l'étudier, je demande que l'examen de la question soit ajourné à la prochaine séance.

M. LE BUREAU. - Il s'agit cependant d'une affaire très simple. Nous avons dénoncé le traité actuel pour le remplacer par la convention-type qui a été approuvée par le Conseil et appliquer les prix en vigueur dans les autres traités d'affermage déjà passés.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT. - Ma réserve ne contient aucun préjugé défavorable.

M. LE BUREAU. - Il est vrai que, bien que l'ancien traité expire le 1er mars, nous n'aurons aucune difficulté à appliquer rétroactivement la nouvelle convention.

M. LE PRÉSIDENT. - La question est ajournée à huitaine.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 28 février 1939

X - Projet de traité avec la Société Générale
des Chemins de Fer Economiques pour l'exploit-
ation des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et
de Chalindrey à Gray.

approuvé : 8 voix

COMITÉ DE DIRECTION

du 28 FÉV. 1939 193

(Question N° ~~X~~)

R.
S.N.C.F.

M^e

17 Février 1939

R A P P O R T

sur les propositions ci-jointes d'exploitation par la Société Générale des Chemins de Fer Economiques des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray

Le projet de traité soumis pour approbation a pour objet l'exploitation, à compter du 1^{er} Mars 1939, par la Société Générale des Chemins de Fer Economiques (S.E.), 4, Cité de Londres à Paris, de deux lignes de la Région de l'Est :

- la ligne d'Is-sur-Tille à Gray (46 Kms)
- la ligne de Chalindrey à Gray (45 Kms)

En Mars 1934, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est a confié à la S.E. l'exploitation de ces deux lignes, en vue de réduire ses dépenses d'exploitation.

Les points essentiels du traité du 28 Février 1934 sont les suivants :

Rien n'est changé au regard du public, ni quant aux prix payés par lui, ni quant à la qualité des services rendus (nombre de trains, horaires, etc...) . Toutes les recettes sont conservées par le Réseau; les dépenses ont été fixées à forfait en prenant comme point de départ les dépenses réelles du Réseau, auxquelles il a été apporté des abattements d'importance appropriée, de manière à tenir compte des conditions plus favorables de l'exploitation par un Réseau secondaire.

Au moment de la passation du traité, le bilan financier se présentait comme suit :

	Dépenses EST en 1932	Redevances qui auraient été payées pour l'année 1932.	Economie	
			Montant	%
Voie	1.543.000 ^f	893.000 ^f	650.000 ^f	42 %
Gares	837.000	450.000	387.000	46 %
Trains	1.835.000	1.849.000	-14.000	-
	<u>4.215.000^f</u>	<u>3.192.000^f</u>	<u>1.023.000^f</u>	<u>24 %</u>

Pour les 91 Kms de lignes considérés, la recette avait été en 1932 d'environ 374.000^f; le déficit, égal à 3.841.000^f, se trouvait dès lors diminué de 1.023.000 f.

Par dépêche en date du 5 Février 1934, le Ministre des Travaux Publics a approuvé le traité, qui a été mis en application le 1er Mars 1934. Ce traité avait une durée de cinq ans et expirait normalement le 28 Février 1939; il était susceptible de prorogation d'année en année, à charge par celle des parties qui voudrait y mettre fin d'aviser l'autre un an à l'avance; c'est ainsi que, le 28 Février dernier, la S.N.C.F. a dénoncé le dit traité, qui prendra fin le 28 Février 1939.

En vue d'examiner s'il y avait lieu de continuer à faire exploiter les deux lignes en question par la S.E. , nous avons entamé avec cette Société des pourparlers qui ont abouti aux conclusions suivantes :

1 - Le texte du nouveau traité serait conforme en tous points à ceux qui ont reçu l'approbation du Conseil et qui ont trait à l'exploitation :

- par les C.F.S.

des lignes d'Oulchy-Brény à Château-Thierry
de Mézy à Esternay
d'Esternay à Longueville

- par la Société Générale des Chemins de fer Economiques

des lignes de Langres à Poinson-Beneuvre
de Châtillon-sur-Seine à Troyes

2 - Redevance pour entretien de la voie et gardiennage des P.N.

Les dépenses de la Région Est, au 1^{er} janvier 1938, seraient de 2.128.000^f; un abattement de 40 % est accepté par la S.E., qui recevrait dès lors une redevance fixée à 1.266.000 f.

3 - Redevance pour l'exploitation des gares

Au 1^{er} janvier 1938, les dépenses de la Région Est seraient égales à 655.000 f; un abattement de 14,2 % est accepté par la S.E., qui recevrait ainsi une redevance de 562.000 f.

4 - Service des Voyageurs et des Marchandises

La S.E. a accepté les mêmes redevances kilométriques que celles des traités qui ont reçu l'approbation du Conseil :

- trains de voyageurs	8 f 71
- autorails	6 f 60
- trains de marchandises	13 f 30

Nous rappellerons que les taux de base avaient été fixés respectivement à 6 f, 4 f 50 et 9 f 50 et qu'ils avaient été portés, par l'application des indices de variation, à 8 f 83, 8 f 83 et 13 f 56.

Si le nombre de kilomètres parcourus en 1938 restait le même pour l'année 1939, la dépense annuelle serait ramenée :

- trains de voyageurs: de 1.060.000 f à	859.000 f,	soit 18,9 % d'économie
- autorails	:de 1.046.000 f à	946.000 f, soit 9,4 % d'économie
- trains de marchandises: de 1.186.000 f à	1.039.000 f,	soit 12,3 % d'économie

5 - Bilan financier

Le bilan financier résultant de l'application des redevances concertées avec la S.E., comparées aux dépenses réelles, en 1938, de la S.N.C.F., se présenterait comme suit :

	Dépenses S.N.C.F. au taux de 1938	Redevances à payer en 1939 d'après		Economie	
		l'ancien traité	le nouveau traité	Montant	%
Voie	2.128.000 ^f	1.266.000 ^f	1.266.000 ^f	862.000 ^f	40 %
Gares	655.000	612.000	562.000	93.000	14,2 %
Trains de voyageurs	1.060.000	1.060.000	859.000	201.000	18,9 %
Autorails	1.046.000	1.046.000	946.000	100.000	9,4 %
Trains de marchandises ..	1.186.000	1.186.000	1.039.000	147.000	12,3 %
Totaux :	6.075.000 ^f	5.170.000 ^f	4.672.000 ^f	1.403.000 ^f	23,1 %

Nous ajouterons que la Région Est reçoit de la S.E. pour location de locomotives et de matériel roulant une redevance annuelle de 90.000 f environ; compte tenu de cette redevance, l'économie pour la Région Est ressortirait dès lors à 24,5 % environ.

Conclusions

Si la S.N.C.F. reprenait l'exploitation des 91 Kms de lignes en question, les dépenses à supporter seraient de 6.075.000 f en chiffres ronds; étant donné que le traité à passer avec la S.E. doit procurer une économie d'un montant approximatif de 1.500.000 f, soit 25 % des dépenses, nous demandons de bien vouloir approuver le marché à intervenir, qui donnera lieu à une dépense annuelle de 4.672.000 f environ.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

SOCIÉTÉ NATIONALE
des CHEMINS de FER FRANÇAIS

—
Région de l'Est
—

T R A I T É

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, représentée par :

d'une part,

et la Société Générale des Chemins de Fer Économiques
(S.E.) dont le siège est à Paris, 4, Cité de Londres, re-
présentée par M.

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Objet du Traité

La S.E. se charge, pour le compte de la S.N.C.F., qui accepte, d'assurer toutes les opérations nécessitées par l'exploitation des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray, conformément aux dispositions prévues au Cahier des Charges de la S.N.C.F. dont la S.E. déclare avoir eu connaissance.

ARTICLE 1^e

Obligations
Générales
de la S.E.

La S.E. assurera, avec son propre personnel, la totalité du service dans les gares autres qu'Is-sur-Tille, Gray et Chalindrey, dont le service continuera d'être assuré par la S.N.C.F.

La S.E. assurera l'entretien et la surveillance de la voie, ainsi que le service des P.N. de la gare d'Is-sur-Tille exclue à la gare de Gray exclue et de la gare de Gray exclue à la gare de Chalindrey exclue.

La S.E. assurera le service des trains de voyageurs entre Is-sur-Tille et Gray et entre Gray et Chalindrey ou Langres suivant les besoins ; elle assurera également le service des trains de marchandises entre Gray et Is-sur-Tille et entre Gray et Chalindrey, mais la S.N.C.F. pourra lui demander d'aller chercher les dits trains ou de les conduire à la gare de Langres-Jorquenay.

La S.E. s'engage à pouvoir remorquer, dans chaque train de marchandises, une charge variable suivant les sections intéressées, savoir : 1.500 T. de Chalindrey (ou Langres) à Gray, 1.250 T. de Gray à Chalindrey (ou à Langres) et 700 T. de Gray à Is-sur-Tille ou vice-versa.

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

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 situés 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. 308¹²² et le Km. 351902 ;

- 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 desdits terrains.

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 :

La S.N.C.F. pourra requérir de la S.E. l'exécution des travaux d'entretien normal et des installations définies dans les alinéas précédents ainsi que l'exécution des travaux nécessaires 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 ne résultant pas d'un défaut d'entretien, (renouvellement de la voie ou du ballast suivant un programme donné, grosses réparations à un bâtiment entraînant une dépense égale ou supérieure à 10.000 Frs) 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 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 2

Mobilier et Matériel des Gares.

Voitures à Voyageurs, Matériel rou- lant de P.V. locomotives et autorails

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 S.N.C.F., 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 et ses propres autorails ; elle utilisera également ses propres voitures à voyageurs et fourgons G.V. qui devront être pourvus d'un frein continu automatique 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 S.N.C.F.

La S.E. remboursera à la S.N.C.F. 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 SNCF.

Le matériel roulant nécessaire au transport des marchandises de petite vitesse sera mis gratuitement à la disposition de la S.E. par la S.N.C.F. ; 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 des Lignes Inventaires

A la date qui sera fixée pour la mise en application du traité, la S.E. utilisera les parties de lignes, les immeubles et annexes, le mobilier, les appareils divers dont il est question aux articles précédents, et il lui sera fait remise, par la SNCF 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 par toute autre cause que l'usure normale.

La S.E. fera remise desdits objets à la S.N.C.F. lorsqu'elle cessera d'exploiter les lignes pour le compte de celle-ci et sera responsable des objets manquants.

La S.N.C.F. 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 S.N.C.F. la valeur des approvisionnements qui seront abandonnés à cette dernière.

ARTICLE 4

Défectuosités éventuelles du matériel et de l'outillage.

La S.N.C.F. 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 défauts qui 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.
Droit de regard de la S.N.C.F.

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 S.N.C.F. avant d'être soumis par celle-ci, s'il y a lieu, à l'approbation ministérielle.

Les règlements d'exploitation à soumettre par la S.N.C.F. à l'approbation ministérielle pour être appliqués sur les lignes précitées 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 S.N.C.F. 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 S.N.C.F., à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, après avoir été arrêtés d'un commun accord entre la S.N.C.F. et la S.E. Il sera procédé deux fois par an au moins à la révision des horaires. 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 1^{er} mars 1939.

ARTICLE 7

Dépenses.

Les dépenses à la charge de la S.E. comprendront toutes les dépenses nécessaires à l'exploitation des lignes en question, 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 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.

(1) actuellement Règlement dit de 1886

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

Perceptions
et versements
des recettes.

ARTICLE 8

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 S.N.C.F.

Le montant de ces recettes sera versé directement par les gares des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray au compte-courant postal de la S.N.C.F.; 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 S.N.C.F., 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.

ARTICLE 9

Gares
utilisées en
commun

Ainsi qu'il est indiqué à l'article 1^e, la totalité du service continuera à être assurée dans les gares d'Is-sur-Tille, Gray et Chalindrey par la S.N.C.F. qui assurera également l'entretien des bâtiments et installations de toute nature de ces trois gares, ainsi que l'entretien de la partie de la ligne de Paris à Mulhouse comprise entre les gares de Langres-Jorquenay et de Chalindrey.

Il est précisé que l'utilisation par la S.E. des gares et de la section de ligne utilisées en commun, ainsi que la formation par ces gares des trains des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray 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 d'Is-sur-Tille, Gray, Chalindrey, et Langres-Jorquenay par les machines de la S.E. dans les 20 minutes qui précèdent le départ ou dans les 20 minutes qui suivent l'arrivée dans ces gares des trains des lignes d'Is-sur-Tille à Gray et de Chalindrey à Gray.

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 S.N.C.F.
- seront supportées par la S.N.C.F., 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 parties ; 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 des lignes exploitées par elle et aux marchandises n'ayant pas à emprunter les lignes de la S.N.C.F. non exploitées par la S.E., la S.N.C.F. supportera tous les autres dommages.

ARTICLE 10

Rémunération de la S.E. La S.E. recevra, chaque année, à raison de 1/12^e par mois, de la S.N.C.F., en rémunération de ses dépenses :

- 1° - pour le gardiennage et l'entretien du domaine et des installations définies à l'article 1^e (alinéas 6 à 9), une somme de 1.266.000 Frs., la dite somme étant, pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, considérée comme comprenant 63 % de main d'oeuvre et 37 % de matériaux.
- 2° - pour l'exploitation des gares, une somme de 562.000 Frs. la dite somme étant, pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles, considérée comme constituée en totalité par des frais de personnel.
- 3° - a) une somme de 13 Frs. 30 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 13Fr.30 est considérée comme comprenant 38 % de main-d'oeuvre, 43 % de charbon et 19 % d'autres matières.

b) une somme de 8frs.71 par kilomètre train pour les trains à vapeur 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 8frs.71 est considérée comme comprenant 32 % de main d'oeuvre, 26 % de charbon et 42 % d'autres matières.

c) une somme de 6frs.60 par Km. d'autorail du service régulier pour les autorails dont la capacité est de 35 places assises au moins.

Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, la somme de 6frs.60 est considérée comme comprenant 25 % de main d'oeuvre, 25 % d'huile combustible (gas oil) et 50 % d'autres matières.

d) une somme de 4frs.40 par km. d'autorail du service régulier pour les autorails dont la capacité est de moins de 35 places assises.

Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, la somme de 4frs.40 est considérée comme comprenant 37 % de main d'oeuvre, 21 % d'huile combustible (gas oil) et 42 % d'autres matières.

e) une somme de 1 fr. par Km. d'autorail HLP (autorail attelé en queue d'un train à vapeur ou d'un autre autorail) Pour l'application des majorations ou diminutions éventuelles prévues ci-après, la somme de 1fr. est considérée comme étant constituée uniquement de matières autres que le combustible.

Les sommes indiquées sous a), b), c), d) et e) constituent la rémunération de la S.E. pour tous frais de traction, de manoeuvres, de conduite des trains ou des autorails, de fourniture ou de 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 ou autorails 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 aurait été demandée par les gares de Chalindrey, Langres, Gray ou 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 maximum garantie à l'article 1^{er}.

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. Il est précisé que, pour l'application du présent alinéa, les marchés et foires périodiques ne sont pas considérés, en principe, comme "circonstances exceptionnelles".

La S.E. aura la faculté de remplacer à son gré les autorails prévus aux horaires par des trains à vapeur et inversement; toutefois, dans ce cas, la rémunération de la S.E. restera fixé au taux correspondant au mode de traction prévu pour les horaires approuvés. Cependant, dans le cas où par suite d'affluence exceptionnelle de voyageurs la S.E. serait dans l'obligation de remplacer un autorail par un train à vapeur, elle serait rémunérée des parcours effectués par ce train sur la base de 8frs.71 par kilomètre prévue ci-dessus pour les trains à vapeur de voyageurs; il est entendu que ces remplacements devront être concertés à l'avance avec la S.N.C.F. toutes les fois qu'ils auront pu être prévus; lorsqu'il n'aura pas pu en être ainsi, la S.N.C.F. sera avisée sans délai, avec justifications utiles à l'appui, et il ne sera alloué aucune rémunération supplémentaire à la S.E. si le remplacement n'est pas reconnu justifié. Enfin, lorsqu'un train à vapeur sera mis en marche en remplacement d'un autorail indisponible, les kilomètres parcourus seront payés à la S.E. sur la base prévue pour les autorails.

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

ARTICLE 11

Majoration ou diminu- tion éven- tuelle de la rémuné- ration de la S.E.

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 6f.8237. (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 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 1.161f.67, à la date du 31 décembre 1937, et

(1) Il est précisé que cette somme a été évaluée en partant des conditions de rémunération du personnel en vigueur à la date du 31 décembre 1937, des règles résultant de l'application du décret du 18 janvier 1937 pour les conditions de travail et de 1966,66 heures comme durée réglementaire annuelle du travail des agents de la S.E.

des allocations ou indemnités ayant un caractère de complément de traitement mais non compris l'indemnité de résidence, les frais de déplacements et les contributions de la S.N.C.F. aux caisses de retraites 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.

2° - Les frais de matériaux compris dans la rémunération pour entretien de la voie (§ 1^{er} 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 Est), au cours de l'exercice considéré, de une 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 2.356 Frs.

3° - Les sommes désignées au § 3° de l'article 10 ci-dessus, comme représentant les dépenses de charbon seront multipliées par un coefficient égal au quotient par 229 Frs. de la somme suivante :

- prix d'achat moyen au carreau de la mine consenti à la S.N.C.F. par les mines du Nord et du Pas-de-Calais pour une tonne de houille tout-venant 20/25.

- prix de transport au tarif commercial d'une tonne de houille tout venant sur 483 Km.

4° - Les frais d'huile combustible compris dans la rémunération kilométrique des services d'autorails § 3^o, littéra c) de l'article 10 ci-dessus seront multipliés par un coefficient égal au quotient du prix de revient moyen pour la S.N.C.F. (région Est) du quintal de gas-oil rendu à Paris au cours de l'exercice considéré, par 239 Frs. 48.

5° - Les sommes désignées au § 3° de l'article 10 ci-dessus comme représentant des dépenses de matière 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, sauf le cuivre brut, des marchés passés par la S.N.C.F. (Région Est) au cours de l'année et, pour le cuivre brut de la moyenne arithmétique des cours officiels publiés par le 1^{er} numéro de 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 456Frs. 33 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

Transports
nécessaires
à l'exécution
du Traité

La S.E. s'engage à transporter par fer le combustible et les matériaux nécessaires à l'exécution du présent traité

ARTICLE 13

Cautionne-
ment.

En garantie de la parfaite exécution des engagements souscrits par la S.E. en vertu du présent contrat, cette Société donne, à titre de cautionnement, à la S.N.C.F. un gage représenté par le matériel roulant, l'outillage et les approvisionnements affectés aux lignes visées au présent traité.

ARTICLE 14

Modification
éventuelle au
mode d'exploit-
tation.

Les conditions de rémunération fixés aux articles 10 et 11 ci-dessus ne sont valables que pour une exploitation et un entretien effectués dans des conditions, suivant des méthodes et avec des moyens analogues à ceux actuellement usités sur les lignes en question.

- S'il paraît nécessaire de modifier de façon sensible :
- soit les méthodes d'exploitation,
 - soit le matériel moteur ou roulant,
 - soit l'outillage ou l'organisation technique,

les deux parties se mettront d'accord pour réviser corrélativement les conditions de 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 2.710 Frs. de l'allocation prévue au § 1° de l'article 10, cette somme étant considérée comme consistant uniquement en main d'oeuvre.

ARTICLE 15

Retard éven-
tuel dans
les verse-
ments.

Les versements prévus par les articles 8 et 10 seront en cas de retard, passibles de plein droit et sans mise en demeure d'un intérêt de 5 % à dater du jour du règlement normal.

Quant aux redressements prévus à l'article 11, ils donneront lieu à des versements effectués, au plus tard, le dernier jour du trimestre suivant l'année à laquelle se rapportent lesdits redressements.

Dans le cas où le retard du versement du solde débiteur excéderait 90 jours et où le solde débiteur serait lui-même supérieur à 90.000 Frs., la partie 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 et indemnités restant réservés.

ARTICLE 16

Conventions
Collectives

La S.E. s'engage à appliquer à son personnel les conventions collectives intervenues ou à intervenir entre les Compagnies exploitant des lignes secondaires et leur personnel.

ARTICLE 17

Durée du
Traité

Le présent traité sera valable à partir du 1^e mars 1939, sous réserve de l'approbation ministérielle.

Il aura une durée initiale de 5 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. Cette résiliation n'ouvrirait droit à aucune indemnité pour la S.E.

ARTICLE 18

Arbitrage

En cas de difficulté relative à l'exécution du présent traité, l'affaire sera soumise à un arbitrage.

A cet effet, la partie la plus diligente notifiera par lettre recommandée à l'autre partie, le nom de l'arbitre de son choix. Dans le délai de 10 jours, l'autre partie devra désigner son propre arbitre.

En cas de désaccord entre eux, les arbitres éliront un tiers-arbitre qui ne sera pas obligé de se conformer à l'avis de l'un des arbitres.

Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur la nomination du tiers arbitre, celui-ci sera désigné en référé par le Président du Tribunal de Commerce de la Seine à la requête de l'une ou de l'autre des parties.

A défaut par l'une de celles-ci de faire connaître son arbitre dans le délai fixé, cet arbitre sera nommé d'office par le Président du Tribunal de Commerce statuant comme il est dit précédemment.

Les arbitres devront rendre leur sentence dans les 3 mois de leur nomination ou, le cas échéant, de l'ordonnance désignant l'arbitre de la partie défaillante ou le tiers arbitre.

Les arbitres se conformeront aux délais et formes ordinaires de la procédure et statueront suivant les règles

du droit, les parties n'entendant pas les constituer amiables compositeurs.

Ils prononceront en premier ressort seulement.

En cas de décès, de déport ou d'empêchement de l'un des arbitres, il sera pourvu à son remplacement dans le délai de 15 jours,

Chaque partie supportera les frais et honoraires des arbitres dans la proportion où elle succombera dans ses prétentions. En cas de désignation d'un tiers-arbitre, les honoraires de ce dernier seront supportés dans la même proportion.

ARTICLE 19

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

Pour la Société Nationale
des Chemins de Fer Français.

Pour la Société Générale
des Chemins de Fer Economiques

H.

Lignes
d'Is-sur-Tille à Gray
et de
Chalindrey à Gray

T A B L E A U "A"

indiquant la dépense en matériaux voie
qui correspondrait à un entretien de la voie effectué
suivant les bases du Tableau B ci-annexé

Matériaux	Quantités	Prix unitaire	Dépenses Base 1938
Traverses	4.400	45 ^f 90	201.960 ^f
Tirefonds	21.120	1 ^f 147	24.224
Boulons	4.480	1 ^f 147	5,139
Paires d'éclisses	1.120	23 ^f 715	26.561
Rails 30 Kgs	10 ^T 800	895 ^f 05	9.667
Potaux télé- (de 6 ^m 50	37	67 ^f 32	2.491
graphiques (de 8 et 10 ^m	23	111 ^f 69	2.569
Cailloux empierrement	123	50 ^f 00	6.150
Desherbage chimique	89 ^{km}	527 ^f 00	46.903
A ajouter :			
Entretien des (gares	14	2.500 ^f 00	35.000
Bâtiments (P.N.	56	500 ^f 00	28.000
Entretien des ouvrages d'art, bois d'appareils, clôtures, appareils de levage et de passage, outillage des équipes, téléphones et divers		Évalué	34.300
			422.964 ^f soit 423.000 ^f

H.

Lignes
d'Is-sur-Tille à Gray
et de
Chalindrey à Gray

T A B L E A U "B"

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

Longueur d'entretien : 89^{km} environ
(Is-sur-Tille à Gray - du km 306.200 au km 351.069
Chalindrey à Gray - du km 308.122 au km 351.902)

Traverses

Espacement moyen: 0,75
Nombre de traverses en voie principale ... 120.000 environ
10 % en plus pour voies secondaires 12.000

Total: 132.000

Durée admise : 30 ans
Remplacement moyen annuel : $\frac{132.000}{30} = 4.400$

Tirefonds

4 par traverses, soit : 528.000

Durée admise : 25 ans environ
Remplacement moyen annuel : $\frac{528.000}{25} = 21.120$

Boulons

286 joints au km soit 28.000 joints environ (en comptant 10%
en plus pour voies de gares) et 28.000 x 4 = 112.000 boulons

Durée admise : 25 ans environ
Remplacement moyen annuel : $\frac{112.000}{25} = 4.480$

Paires éclisses : 28.000

Durée admise : 25 ans environ
Remplacement moyen annuel : $\frac{28.000}{25} = 1.120$

Rails

1/2 barre cassée par km de ligne, soit 45 barres de 8^m en
30^k ou 10¹⁸⁰⁰