SOSLHS31/12
9 11h
(1939)

9114

REMBOURSEMENT PAR LES COLLECTIVITES ET LES SERVICES PUBLICS DES FRAIS RESULTANT DES RALENTISSEMENTS IMPOSES AUX TRAINS POUR L'EXECUTION DE TRAVAUX AU COMPTE DE TIERS.

Instruction générale (Voie & Batiments -Comptabilité N° 1) 20.3.39.

Remboursement des frais résultant des ralentissements des trains en raison des travaux pour le compte de tiers

9114

SOCIÉTÉ NATIONALE des CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Ve

INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE VOIE ET BATIMENTS

Sous-Série Comptabilité N° 1

Col.

Paris, le 20 mars 1939.

Nm 62

REMBOURSEMENT DES FRAIS SUPPLÉMENTAIRES RÉSULTANT DES RALENTISSEMENTS IMPOSÉS AUX TRAINS POUR L'EXÉCUTION DE TRAVAUX AU COMPTE DE TIERS (PARTICULIERS, COMMUNES, DÉPARTEMENTS, COLLECTIVITÉS, SERVICES DIVERS DE L'ÉTAT)

Article 1er. — Objet de la présente instruction.

Lorsque l'exécution, dans les emprises du chemin de fer, de travaux effectués pour le compte de tiers, soit par leurs soins, soit par les soins de la S. N. C. F., oblige à imposer aux trains un ralentissement, il y a lieu de réclamer le remboursement des dépenses supplémentaires qui en résultent.

La présente instruction a pour objet de préciser la nature de ces dépenses et d'indiquer les règles à suivre en vue de leur évaluation et de leur mise en recouvrement.

Article 2. — Définition des dépenses occasionnées par les ralentissements.

Elles se composent :

A) Des frais de traction proprement dits, qui proviennent :

— de la consommation supplémentaire de combustible ou d'énergie nécessaire, d'abord pour reprendre, après ralentissement, la vitesse normale de marche, ensuite pour regagner le temps perdu ;

— des primes payées aux agents de conduite pour le temps regagné dans la marche, et de frais accessoires tels que ceux résultant du fonctionnement des appareils de frein (consommation de vapeur et usures), de l'augmentation de fatigue des machines, etc...

B) Des frais de signalisation et de surveillance spéciale nécessaires pour assurer la sécurité du chantier et de la circulation des trains, comprenant :

— la pose et la dépose des signaux de ralentissement;

— l'allumage et l'entretien de ces signaux, ainsi que les consommations de matières diverses (pétrole, mèches, chiffons);

— la surveillance des ralentissements.

Article 3. — Évaluation des dépenses.

A) FRAIS DE TRACTION PROPREMENT DITS :

1°) Consommation supplémentaire de combustible ou d'énergie.

Les annexes I, II, III à la présente instruction indiquent, sous forme de barêmes, pour les diverses catégories de trains et les différents modes de traction, la dépense approximative de combustible ou d'énergie électrique nécessaire :

— pour reprendre la vitesse de marche après ralentissement ;

— pour regagner chaque minute de temps perdu, en fonction de la vitesse de marche et des taux de ralentissement.

En raison de l'instabilité des prix et de leur variation suivant la situation du chantier, la dépense est exprimée dans ces barêmes en poids de combustible (charbon ou gas oil) ou en kwh basse tension. Il sera fait application à chacun de ces éléments, d'un prix moyen, indiqué sur chacune des annexes à la date du 1er mars 1939, et qui sera revisé chaque année ou en tant que de besoin.

2° Primes aux agents de conduite et frais accessoires.

Étant donné la diversité de taux des primes allouées pour le temps regagné et la difficulté de tenir un compte exact des autres éléments, les frais pouvant en résulter seront compensés par une majoration forfaitaire du total des dépenses supplémentaires de combustible ou d'énergie, déterminées comme il est dit ci-dessus.

Cette majoration sera :

de 10 % dans le cas de la traction à vapeur ;

de 20 % dans le cas de la traction électrique ou des autorails.

B) FRAIS DE SIGNALISATION ET DE SURVEILLANCE :

La détermination de ces frais n'exige pas d'explication spéciale.

Article 4. — Rapports avec les tiers.

1°) ESTIMATION DES FRAIS DE RALENTISSEMENT

Lorsque les travaux seront à réaliser par les soins de la S. N. C. F., les frais de ralentissement devront être compris dans l'estimation à soumettre à l'acceptation des tiers intéressés et, si le projet doit être présenté à l'Administration Supérieure, dans le détail estimatif joint au dossier.

Lorsque les travaux seront à réaliser par les soins des tiers, la convention préalable à passer avec les intéressés devra comporter, notamment, une clause spécifiant que ces frais seront remboursés sur présentation de facture en fin de travaux.

Les frais de traction seront évalués **forfaitairement par journée**, compte tenu du taux de ralentissement qu'il sera nécessaire d'imposer, du nombre de trains de chaque catégorie, relevé dans le livret de marche à l'époque où sera faite l'estimation (1) et de leur vitesse normale de passage au point considéré, ainsi que de la perte de temps prévue.

(1) Il sera tenu compte de la totalité des trains réguliers et du 1/4 des trains facultatifs.

Pour cette évaluation, il sera établi une feuille de renseignements du modèle ci-joint (annexe IV), qui restera dans le dossier et ne sera communiquée aux représentants de l'Administration Supérieure ou aux tiers intéressés que s'ils en font la demande.

Sur le détail estimatif figureront également, avec les autres dépenses de conduite et de surveillance du chantier, et dans la même forme, les frais de signalisation et de surveillance des ralentissements, sous la rubrique « surveillance spéciale ».

2°) MISE EN RECOUVREMENT DES DÉPENSES

En vue du recouvrement des dépenses, attachement sera pris de la durée exacte des travaux.

Pour le calcul des frais de traction, il sera fait application du forfait journalier déterminé comme il est dit au § 1°) ci-dessus.

En ce qui concerne les dépenses relatives à la signalisation et à la surveillance des ralentissements, il conviendra d'effectuer le relevé des frais réels.

Le montant des dépenses ainsi évalué sera compris sur les mémoires ou les factures présentés aux intéressés en fin de travaux, et majoré des frais généraux d'usage.

Article 5. — Nécessité d'une étude approfondie des conditions des ralentissements.

Ainsi qu'il apparaît à l'examen des barêmes figurant aux Annexes I, II, et III, les ralentissements imposés aux trains entraînent des dépenses importantes. Il y a donc intérêt, pour tous les travaux nécessitant des ralentissements, d'établir à l'avance des programmes bien étudiés pour réduire l'importance et la durée des ralentissements au minimum compatible avec la sécurité des trains et la bonne exécution des travaux.

Le Directeur Général :

P. O : LE DIRECTEUR DU SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES,

A. PORCHEZ

ANNEXE I
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE-SÉRIE VOIE ET BATIMENTS
SOUS-SÉRIE COMPTABILITÉ N° 1

Consommation supplémentaire occasionnée par un ralentissement
TRACTION VAPEUR (consommation en Kg de charbon).

CATÉGORIES de TRAINS	VITESSE effective de marche	REPRISE DE VITESSE				GAIN d'une minute
		Ralentissement à 80 Km/h	Ralentissement à 60 Km/h	Ralentissement à 30 km/h	Ralentissement à 10 Km/h	
Rapides et Express.	110 Km/h	120 Kg	180 Kg	230 Kg	250 Kg	75 Kg
	100	80	140	190	210	60
	90	40	100	150	170	45
	80	—	60	110	130	30
	70	—	30	80	100	20
	60	—	—	55	75	15
	50	—	—	30	50	10
Directs et Omnibus Voyageurs.	90	35	90	140	150	50
	80	—	60	110	120	40
	70	—	30	80	90	30
	60	—	—	55	65	20
	50	—	—	35	45	10
	40	—	—	15	25	5
Messageries.	90	45	120	190	210	70
	80	—	80	150	170	55
	70	—	40	110	130	40
	60	—	—	70	90	25
	50	—	—	40	60	15
	40	—	—	20	40	10
Marchandises.	50	—	—	70	100	30
	40	—	—	30	60	20
	30	—	—	—	35	10
	20	—	—	—	15	5

Prix moyen du charbon au 1er-3-39, la tonne : 220 f.

ANNEXE II
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE-SÉRIE VOIE ET BATIMENTS
SOUS-SÉRIE COMPTABILITÉ N° 1

Consommation supplémentaire occasionnée par un ralentissement.
AUTORAILS (consommation en Kg de gas oil).

CATÉGORIES D'AUTORAILS	VITESSE effective de marche	REPRISE DE VITESSE				GAIN d'une minute
		Ralentissement à 80 Km/h	Ralentissement à 60 Km/h	Ralentissement à 30 km/h	Ralentissement à 10 Km/h	
600 CV.	120 Km/h	2 Kg	2,5 Kg	3,5 Kg	3,5 Kg	2 Kg
	110	1,5	2	3	3	1,5
	100	1	1,5	2,5	2,5	1
	90	0,5	1	2	2	0,5
	80	—	0,5	1,5	1,5	0,5
	70	—	0,5	1	1	0,5
	60	—	—	1	1	0,5
300 CV.	120	1	1,5	2	2	1
	110	0,5	1	1,5	1,5	0,7
	100	0,5	1	1,5	1,5	0,4
	90	0	0,5	1	1	0,3
	80	—	0,5	1	1	0,2
	70	—	0	0,5	0,5	0,2
	60	—	—	0,5	0,5	0,2
100 CV.	90	0	0,5	0,5	0,5	0,2
	80	—	0	0,5	0,5	0,1
	70	—	0	0	0,5	0,1
	60	—	—	0	0	0,1

Prix moyen du gas oil au 1er-3-39, le Kg : 1,75 f.

ANNEXE III
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE-SÉRIE VOIE ET BATIMENTS
SOUS-SÉRIE COMPTABILITÉ N° 1

Consommation supplémentaire occasionnée par un ralentissement.
TRACTION ÉLECTRIQUE (consommation en kWh B. T. aux pantographes).

CATÉGORIES de TRAINS	VITESSE effective de marche	REPRISE DE VITESSE				GAIN d'une minute
		Ralentissement à 80 Km/h	Ralentissement à 60 Km/h	Ralentissement à 30 km/h	Ralentissement à 10 Km/h	
Rapides et Express.	110 km/h	55 kWh	80 kWh	110 kWh	120 kWh	40 kWh
	100	35	60	90	100	30
	90	15	40	70	80	20
	80	—	25	55	65	15
	70	—	10	40	50	10
	60	—	—	25	35	7
	50	—	—	15	25	5
Directs et Omnibus Voyageurs.	90	10	30	45	50	20
	80	—	20	35	40	15
	70	—	10	25	30	10
	60	—	—	15	20	7
	50	—	—	10	15	4
	40	—	—	5	10	2
Messageries.	90	15	40	65	70	25
	80	—	25	50	55	20
	70	—	10	35	40	15
	60	—	—	25	30	10
	50	—	—	15	20	5
	40	—	—	5	10	3
Marchandises.	50	—	—	25	35	10
	40	—	—	10	20	7
	30	—	—	—	10	4
	20	—	—	—	5	2

Prix moyen du kWh B. T. au 1er-3-39. kWh : 0,220 f.

ANNEXE IV
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE VOIE ET BATIMENTS
SOUS-SÉRIE COMPTABILITÉ N° 1

FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS POUR DÉCOMPTE
des frais supplémentaires de traction
dus aux ralentissements.

RÉGION D.....

Ligne de ..... à .....
Titre du projet : .....
.....
.....
Nature des travaux entraînant le ralentissement : .....
.....
.....
Position km du Chantier : .....

RALENTISSEMENT à..... km/h.

DÉCOMPOSITION DES PASSAGES JOURNALIERS DANS LA ZONE INTÉRESSÉE

NOMBRE DE TRAINS OU D'AUTORAILS DE CHAQUE CATÉGORIE	TRACTION UTILISÉE (1)	VITESSE NORMALE DE MARCHE	PERTE DE TEMPS PRÉVUE	DÉPENSES DE TRACTION	OBSERVATIONS
1	2	3	4	5	6

(1) Vapeur, électrique ou automobile en regard des catégories de trains.

48003 — Imp. E. Desfossés — 3-39 — Cde 7254.