9 novembre 35

Cx.

Société Générale de Constructions
Electriques et Mécaniques "ALS-THOM"

BELFORT

Embranchement
Cie de l'Est

Messieurs,

Donnant suite au désir que vous avez exprimé, nous vous adressons par la présente:

1º Six tableaux sur lesquels nous avons indiqué, mois par mois pour les années 1929 à 1934, les frais de machines et d'agents, le nombre de wagons reçus ou expédiés, ainsi que les frais par desserte concernant la voie IV.

2º Un tableau résumant les renseignements des tableaux précédents et sur lequel nous avons ajouté des résultats partiels pour les années 1934 et 1935.

3º Un tableau sur lequel nous avons consigné les résultats du dépouillement des factures pour frais d'entretien de la voie IV de 1926 à 1933.

Vous constaterez que 63 % des frais d'entretien qui nous ont été facturés par la Cie de l'Est pendant les huit années prises en considération, ne concernent pas l'entretien courant proprement dit.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Signé: E. Kraffft

Annexes

du réseau de P.L.M. ou transitant par ce réseau et dont l'itinéraire court s'établit via Belfort, est taxé d'après les distances de ou pour Bas-Evette.

Frais d'entretien de la voie IV

Année	Montant total Frs.	Réparations importantes Frs. +)	Entretien courant Frs.
1926	10.712,01	7.475,91	3.236,10
1927	8.212,26	2.099,95	6.112,31
1928	25.820,22	23.350.-	2.470,22
1929	193,76	--	193,76
1930	1.952,09	1.182,79	769,30
1931	20.152,20	10.040.-	10.112,20
1932	642,13	--	642,13
1933	3.753,41	832,62	2.920,79
Total	71.438,08	44.981,27	26.456,81
	100 %	63 %	37 %
Dépense annuelle env.	9.000.-	5.600.-	3.400.-

+) Remplacement d'appareils, de traverses, rails etc.; modification des installations.

7.11.1935

du réseau de [illegible] court s'établit via Belfort, est taxé d'après les distances de [illegible] Bas-Evette.

Dessertes - Voie IV

Année	Nombre de wagons par mois	Nombre de wagons par desserte	Prix d'une desserte avec frais d'agents Frs.	Prix d'une desserte sans frais d'agents Frs.
1929	986	17,6	74,10	48,38
1930	985	17,6	87,12	54,46
1931	849	15,2	114,25	79,71
1932	641	11,4	118,06	82,76
1933	549	9,8	126,82	88,98
1934	476	8,5	-	-
Sept. 1934 à Mai 1935	-	-	75,60	60,85
1935 (Juin à Sept.) Janvier à Sept.	345	6,1	66.-	50.- 56.-
1935	385	6,9	69,86	54,82

7.11.1935

Mois 1935.	Frais de machines A		Frais d'agents et de graissage		Total B		Nombre de wagons	Frais par desserte (56 dessertes par mois) A		B	
Janvier	3.688	75	952	50	4.641	25	430	65	87	82	88
Février	3.282	50	837	80	4.120	30	414	58	61	73	57
Mars	3.428	75	899	05	4.327	80	446	61	22	77	28
Avril	3.168	75	808	50	3.977	25	404	56	58	71	02
Mai	3.315	—	838	55	4.153	55	417	59	20	74	17
Juin	2.860	—	754	30	3.614	30	346	51	07	64	54
Juillet	3.087	50	852	80	3.940	30	370	55	13	70	36
Août	2.632	50	821	85	3.454	35	341	47	—	61	68
Septembre	2.697	50	814	35	3.511	85	314	48	17	62	71
Octobre	2.908	75	862	20	3.770	95	401	51	94	67	33
Novembre	2.551	25	762	05	3.313	30	355	45	55	59	16
Décembre	3.217	50	903	30	4.120	80	386	57	45	73	58
Totaux	36.838	75	10.107	25	46.946	—	4.624	657	83	838	32

$\frac{36.838,75}{672}$ = 54,82 Fr par desserte (A)

$\frac{46.946,00}{672}$ = 69,86 Fr par desserte (B)

$\frac{4.624}{12}$ = 385,33 wagons par mois

$\frac{4.624}{672}$ = 6,88 wagons par desserte

Belfort, le 27 janvier 1936.

court s'établit via Belfort, est taxé d'après les distances de ou pour

1934

Mois	Frais de machines A	Frais d'agents et de graissage	Total B	Nombre de wagons	Frais par desserte (56 dessertes par mois) A	Frais par desserte (56 dessertes par mois) B
Janvier	4.830 —	2.052 —	6.882 —	521	86 25	122 89
Février	4.672 50	1.986 55	6.659 05	529	83 43	118 91
Mars	4.566 25	2.099 45	6.665 70	512	81 53	119 20
Avril	4.225 —	1.935 60	6.160 60	450	75 44	110 01
Mai	4.192 50	1.763 80	5.956 30	453	74 86	106 36
Juin	3.851 25	1.634 05	5.485 30	395	68 77	97 95
Juillet	3.558 75	1.231 30	4.790 05	477	63 54	85 53
Août	3.396 25	1.212 10	4.608 35	451	60 64	82 29
Septembre	3.347 50	802 10	4.149 60	502	59 77	74 10
Octobre	3.412 50	868 95	4.281 45	500	60 93	76 45
Novembre	3.477 50	921 —	4.398 50	466	62 09	78 54
Décembre	3.445 —	897 95	4.342 95	463	61 51	77 55
Totaux	46.975 —	17.404 85	64.379 85	5.719	838 76	1.149 78

$\frac{5.719}{12}$ = 476 wagons par mois

$\frac{5.719}{672}$ = 8,5 wagons par desserte

Belfort, le 7 novembre 1935

1933

Mois	Frais de machines A		Frais d'agents et de graissage		Total B		Nombre de wagons	Frais par desserte (56 dessertes par mois) A		B	
Janvier	5.180	--	2.197	50	7.377	50	644	92	50	131	74
Février	4.637	50	1.972	--	6.609	50	589	82	81	118	02
Mars	5.267	50	2.233	90	7.501	40	656	94	06	133	95
Avril	4.917	50	2.099	45	7.016	95	569	87	81	125	30
Mai	5.075	—	2.153	85	7.228	85	524	90	62	129	08
Juin	5.215	—	2.212	05	7.427	05	519	93	12	132	62
Juillet	4.777	50	2.041	25	6.818	75	475	85	31	121	76
Août	4.830	—	2.052	--	6.882	--	464	86	25	122	89
Septembre	4.760	—	2.033	95	6.793	95	516	85	—	121	32
Octobre	4.970	--	2.110	20	7.080	20	501	88	75	126	43
Novembre	5.092	50	2.161	15	7.253	65	546	90	93	129	53
Décembre	5.075	—	2.164	90	7.239	90	580	90	62	129	28
Totaux	59.797	50	25.432	20	85.229	70	6.583	1.067	78	1.521	92

$\frac{59.797,50}{672}$ = 88,98 Fr par desserte (A)

$\frac{85.229,70}{672}$ = 126,82 Fr par desserte (B)

$\frac{6.583}{12}$ = 548,58 wagons par mois

$\frac{6.583}{672}$ = 9,79 wagons par desserte

Belfort, le 7 nov. 1935

1931

Mois
Janvier
Février
Mars
Avril
Mai
Juin
Juillet
Août
Septembre
Octobre
Novembre
Décembre
Totaux

1932

Mois	Frais de machines A		Frais d'agents et de graissage		Total B		Nombre de wagons	Frais par desserte (56 dessertes par mois) A		B	
Janvier	4.375	—	1.873	90	6.248	90	696	78	12	111	58
Février	4.270	—	1.819	20	6.089	20	589	76	25	108	73
Mars	4.847	50	2.059	30	6.906	80	634	86	56	123	34
Avril	4.515	—	1.932	10	6.447	10	632	80	62	115	12
Mai	4.725	—	2.008	35	6.733	35	609	84	37	120	24
Juin	4.427	50	1.884	70	6.312	20	587	79	06	112	72
Juillet	4.357	50	1.866	65	6.224	15	595	77	81	111	15
Août	4.305	—	1.844	25	6.149	25	547	76	87	109	80
Septembre	4.672	50	1.997	05	6.669	55	585	83	43	119	10
Octobre	5.092	50	2.172	20	7.264	70	759	90	93	129	73
Novembre	4.952	50	2.102	95	7.055	45	693	88	43	125	99
Décembre	5.075	—	2.164	90	7.239	90	766	90	63	129	28
Totaux	55.615	—	23.725	55	79.340	55	7.692	993	08	1.416	78

$\frac{55.615,--}{672}$ = 82,76 Fr par desserte (A)

$\frac{79.340,55}{672}$ = 118,06 Fr par desserte (B)

$\frac{7.692}{12}$ = 641 wagons par mois

$\frac{7.692}{672}$ = 11,44 wagons par desserte

Belfort, le 7 nov. 1935

1931

Mois	Frais de machines A		Frais d'agents et de graissage		Total B		Nombre de wagons	Frais par desserte (56 dessertes par mois) A		B	
Janvier	5.022	50	2.181	55	7.204	05	1.061	89	68	128	64
Février	4.340	—	1.886	10	6.226	10	962	77	50	111	18
Mars	5.005	—	2.168	40	7.173	40	952	89	37	128	10
Avril	4.462	50	1.942	90	6.405	40	910	79	68	114	38
Mai	4.637	50	2.021	50	6.659	—	847	82	81	118	91
Juin	4.777	50	2.073	60	6.851	10	856	85	31	122	34
Juillet	3.990	—	1.746	45	5.736	45	789	71	25	102	43
Août	4.322	50	1.890	55	6.213	05	857	77	18	110	94
Septembre	4.357	50	1.899	25	6.256	75	888	77	81	111	72
Octobre	4.392	50	1.881	20	6.273	70	784	78	43	112	03
Novembre	4.112	50	1.753	75	5.866	25	711	73	43	104	75
Décembre	4.147	50	1.768	30	5.915	80	575	74	06	105	64
Totaux	53.567	50	23.213	55	76.781	05	10.192	956	51	1.371	06

$\frac{53.567,50}{672}$ = 79,71 ℔ par desserte (A)

$\frac{76.781,05}{672}$ = 114,25 ℔ par desserte (B)

$\frac{10.192}{12}$ = 849,33 wagons par mois

$\frac{10.192}{672}$ = 15,16 wagons par desserte

Belfort, le 7 novembre 1935

court s'établit via Belfort, est taxé d'après les distances de ou
Bas-Evette.

1930

Mois	Frais de machines A		Frais d'agents et de graissage		Total B		Nombre de wagons	Frais par desserte (56 dessertes par mois) A		B	
Janvier	2.637	50	1.538	60	4.176	10	974	47	10	74	57
Février	2.325	—	1.360	65	3.685	65	789	41	51	65	81
Mars	2.700	—	1.578	60	4.278	60	871	48	21	76	40
Avril	2.612	50	1.524	80	4.137	30	862	46	65	73	88
Mai	2.775	—	1.614	60	4.389	60	966	49	55	78	38
Juin	2.937	50	1.797	40	4.734	90	882	52	45	84	55
Juillet	3.325	—	2.028	75	5.353	75	979	59	37	95	60
Août	3.487	50	2.117	50	5.605	—	1.086	62	27	100	10
Septembre	3.325	—	2.022	90	5.347	90	1.073	59	37	95	50
Octobre	3.625	—	2.203	35	5.828	35	1.095	64	73	104	07
Novembre	3.262	50	1.986	55	5.249	05	1.050	58	26	93	73
Décembre	3.587	50	2.175	70	5.763	20	1.192	64	06	102	91
Totaux	36.600	—	21.949	40	58.549	40	11.819	653	53	1.045	50

$\frac{36.600,—}{672}$ = 54,46 Fr par desserte (A)

$\frac{58.549,40}{672}$ = 87,12 Fr par desserte (B)

$\frac{11.819}{12}$ = 985 wagons par mois

$\frac{11.819}{672}$ = 17,58 wagons par desserte

Belfort, le 7 nov. 1935

Bas-Evette.

1929

Mois	Frais de machines A		Frais d'agents et de graissage		Total B		Nombre de wagons	Frais par desserte (56 dessertes par mois) A		B	
Janvier	2.700	—	1.408	20	4.108	20	925	48	21	73	36
Février	2.375	—	1.238	40	3.613	40	793	42	41	64	52
Mars	2.737	50	1.421	65	4.159	15	1.118	48	87	74	27
Avril	2.687	50	1.397	05	4.084	55	934	47	99	72	93
Mai	2.812	50	1.463	55	4.276	05	947	50	22	76	35
Juin	2.650	—	1.378	60	4.028	60	926	47	32	71	94
Juillet	2.662	50	1.444	40	4.106	90	962	47	54	73	33
Août	2.737	50	1.489	95	4.227	45	1.000	48	87	75	48
Septembre	2.600	—	1.414	05	4.014	05	1.044	46	42	71	68
Octobre	2.912	50	1.574	75	4.487	25	1.018	52	—	80	13
Novembre	2.700	—	1.465	45	4.165	45	992	48	21	74	38
Décembre	2.937	50	1.592	75	4.530	25	1.174	52	45	80	89
Totaux	32.512	50	17.288	80	49.801	30	11.833	580	51	889	26

$\frac{32.512,50}{672}$ = 48,38 Fr par desserte (A)

$\frac{49.801,30}{672}$ = 74,10 Fr par desserte (B)

$\frac{11.833}{12}$ = 986,08 wagons par mois

$\frac{11.833}{672}$ = 17,60 wagons par desserte.

Belfort, le 7 nov. 1935

Bas-Evette.

5 novembre 35

Cx.

Société Générale de Constructions
Electriques et Mécaniques "ALS-THOM"

BELFORT

Embranchement
Cie de l'Est

Messieurs,

Nous référant à l'entretien que nous avons eu avec vous le 31 octobre, nous avons l'honneur de vous envoyer par la présente copie de la lettre que nous avons adressée à la Cie de l'Est pour l'informer officiellement que vous vous chargerez à l'avenir de la gestion des affaires concernant les embranchés de la voie IV.

Nous continuerons à nous occuper des questions en cours, ainsi que nous vous l'avons promis, mais nous vous rappelons qu'il a été convenu que vous répondrez à la lettre que la Cie de l'Est nous a écrite le 9 septembre au sujet de la modification du tronçon Belfort - Bas-Evette auquel la voie IV est raccordée.

Les décomptes pour frais de desserte ne vous seront adressés, par la gare de Belfort, qu'à partir du 1er janvier prochain, puisque nous nous occuperons encore de toute la comptabilité concernant l'exercice 1935.

.....

court s'établir via Belfort, est [illegible] après les distances de
Bas-Evette.

Cette comptabilité consiste essentiellement à répartir les dépenses entre tous les embranchés et nous vous donnerons prochainement tous renseignements utiles au sujet de la façon de procéder à cette répartition, de calculer les intérêts des sommes que vous avancerez pour le paiement des frais et de prélever les 10 % de frais de gestion qui vous reviendront. Pour votre gouverne nous vous informons que ces 10 % se montaient pour 1934 à Frs. 5.700.- pour l'Als-Thom; Frs. 1.640.- pour la Cie du Gaz; Frs. 620.- pour Koechlin & Cie et à Frs. 2.740.- pour D M C .

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Signé: R. Kraft

Annexe

Copie

5 novembre 35

1 copie à l'Expert

Cx.

Monsieur l'Ingénieur en Chef
de l'Exploitation de la Compagnie des
Chemins de fer de l'Est
13, rue d'Alsace
PARIS

La Cie a accusé réception par carte du 12-11-1935

Monsieur,

Nous référant à l'entretien que nous avons eu le 31 octobre dans les bureaux de la Sté Als-Thom à Belfort avec Monsieur Manhès, Inspecteur de votre Compagnie, nous avons l'honneur de vous informer qu'à partir de maintenant c'est la Société Générale de Constructions Electriques et Mécaniques Als-Thom qui s'occupera de la gestion de toutes les questions concernant les embranchés reliés à la voie IV de la gare de Belfort et qu'elle nous remplacera, par conséquent, vis-à-vis de vous en tant que société gérante.

Toutefois, il a été convenu entre la Sté Als-Thom et nous, que ce n'est qu'à partir du 1er janvier prochain que cette Société prendra en mains la comptabilité des embranchements. Vous voudrez donc bien donner des instructions à vos services, afin que toutes les factures concernant l'année 1936, notamment les factures mensuelles des frais de desserte, nous soient encore adressées comme par le passé.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Dollfus-Mieg & Cie, Soc. an.
L'Administrateur-Directeur général :

signé: E. KRAFFT

du réseau de P.L.M. ou transitant par ce réseau et dont l'itinéraire court s'établit via Belfort, est taxé d'après les distances de

Réunion du 31 octobre 1935 à l'ALS-THOM - Belfort

Présents : pour l'Als-Thom MM. Hochstetter et Chas
" D M C MM. Krafft et Thierry-Mieg
" la Cie de l'Est M. Manhès , inspecteur

1º Remplacement du tronçon Belfort-Bas-Evette par le tronçon Belfort-Valdoie .

M. Manhès confirme la lettre du 9 septembre de la Cie de l'Est et dit qu'en cas d'acceptation de la part des embranchés, les frais de transports seraient de 8 ct. par tonne/km. calculés sur les distances indiquées dans la lettre en question. M. Hochstetter est formel en ce qui concerne la provenance des wagons; il exige que les mêmes tarifs soient applicables quelque soit le réseau d'où proviennent les wagons et qu'il ne soit plus fait d'exception pour le PLM et l'AL en particulier. M. Manhès est d'accord et dit que nous bénéficierons de ce nouveau tronçon dès que nous aurons répondu à la lettre du 9 septembre. L'Als-Thom répondra.

2º Nouvelle tarification des frais de desserte

Question absolument indépendante de la précédente. Il s'agit 1º des frais de machines, 2º des frais d'agents (qui ont fait l'objet de notre procès) et 3º des frais d'entretien de la voie IV ainsi que des frais de gardiennage.

Propositions :	Cie de l'Est	Embranchés
Frais de desserte	70.-	60,85
" d'entretien	30.-	19.-
	100.-	79,85 par desserte

du réseau de P.L.M. ou transitant par ce reseau et dont l'itinéraire court s'établit via Belfort

Le chiffre de 100.- demandé par la Cie de l'Est comprend les frais de desserte, gardiennage et entretien et M. Manhès, quoiqu'il ne puisse indiquer sur quelle base est établi ce chiffre, dit qu'en cas de disparition de Koechlin et Cie., l'entretien de la voie étant moindre, ce chiffre pourrait être diminué.

Les chiffres proposés par les embranchés sont calculés de la manière suivante :

60,85 représentent les dépenses moyennes pour machines (sans les frais d'agents et sans frais de gardiennage) par desserte de septembre 1934 à mai 1935.

19.- sont les frais d'entretien par desserte; la dépense totale de 13.000 par an (d'après M. Hochstetter) étant répartie sur 12 x 56 dessertes.

La durée d'une voie est d'environ 60 ans.

En effet de 1926 à 1933 les frais d'entretien de la voie IV se sont montés à 71.437.- (y compris la section de Koechlin et Cie.) $\frac{71.437}{8}$ = 9.000.-

Amortissement et intérêts de la voie environ 240.000 en 60 ans 4.000.-

13.000.-

Il y aura lieu d'insister pour que l'on prévoit deux forfaits, l'un pour les frais de desserte et l'autre pour l'entretien. Il faudra également rapporter les chiffres qui seront adoptés à la situation d'avant la guerre au moyen d'un coefficient qui variera seul à l'avenir. (Il serait actuellement de 4,70).

.....

M. Krafft signale que la Cie. du Gaz n'a pas le droit de se servir de l'embranchement qui se trouve sur le terrain de la Sté la Jeanne d'Arc qu'elle a acheté. Si elle devait être autorisée à s'en servir dans la suite, elle devrait être considérée comme un nouvel embranché.

P. T. B.

Extrait du Recueil Général des Tarifs des Chemins de fer

DOLLFUS-MIEG & Cie
Société anonyme
BELFORT

Dossier P.T.M.

1934	Machines Frais de manoeuvres	Temps passé par les Agents
Janvier	4.830, 00	2.052, 00 +)
Février	4.672, 50	1.986, 55 +)
Mars	4.566, 25	2.099, 45
Avril	4.225, 00	1.935, 60
Mai	4.192, 50	1.763, 80 #
Juin	3.851, 25	1.634, 05 #
Juillet	3.558, 75	1.231, 30
Août	3.396, 25	1.212, 10
Septembre	3.347, 50	802, 10
Octobre	3.412, 50	868, 95
Novembre	3.477, 50	921, 00
Décembre	3.445, 00	897, 95
	46.975.–	17.404, 85

factures tombant sous le coup du procès

+) ces deux factures n'ont pas été payées et retournées à la Gare.

1011.–
d'après le Grojean
941.– le 30-10-1935?
chiffres indiqués par la gare.

les factures de mai et juin n'ont pas été payées; ont été contestées.

Belfort, le 9 octobre 1935.

Il s'agit de factures rectifiées par la Cie de l'Est.
Les factures primitives se montaient à 1.921,05 pour le mois de Mai et à 1.779,25 pour le mois de Juin.

Extrait du Recueil Général des Tarifs des Chemins de fer

24.10.35

Mr. Bertrand, chef de bureau, PV, Cie de l'Est est venu nous informer que la Cie. allait mettre en vigueur, le ler novembre prochain, des nouveaux tarifs plus avantageux. Elle a convoqué à Paris 2 agents de Belfort pour leur donner des instructions à cet égard. Elle veut faire des efforts pour regagner la clientèle qui s'est tournée vers les maisons de transports (genre Danzas & Cie.).-

Profiter de cette disposition lors de la discussion pour le renouvellement du traité concernant l'embranchement.

Note de Mr Grosjean.

Extrait du Recueil Général des Tarifs

EMBRANCHEMENT MULHOUSE

	par an.
Location du matériel fourni par les chemins de fer	Frs. 66.-
Entretien des installations	536.-
Redevance pour la manoeuvre de l'aiguille de soudure	600.-
	Frs. 1.202

Les Frs. 2,15 de frais de desserte (par desserte)
seront supprimés par l'avenant en préparation.

Extrait du Recueil Général des Tarifs des Chemins de fer

29 octobre 35

Cx.

Compagnie du Gaz de Mulhouse

BELFORT

Cie. de l'Est

Messieurs,

Nous avons bien reçu votre lettre du 25 crt., en réponse à laquelle nous vous informons qu'effectivement la Cie. de l'Est nous a adressé le 9 septembre dernier une lettre dont nous joignons une copie à la présente.

Vous constaterez que la Cie. de l'Est n'a en vue que le remplacement, pour le calcul des frais de transport, du tronçon Bas-Evette - Belfort par le tronçon Valdoie - Belfort, question tout à fait indépendante de la modification des frais de desserte des embranchements. Nous comptons avoir sous peu un entretien à ce sujet avec Monsieur Manhès, inspecteur de la Compagnie.

Dans ce cas, comme dans ceux qui se présenteront encore, aucune décision ne sera prise en dehors de vous, mais nous ne vous soumettrons, comme par le passé, que des questions entièrement étudiées et mises au point ne pouvant pas vous tenir constamment au courant des innombrables et

pour la mise de principe s'adresser à M. Lecomte à Belfort.

.....

Bas-Evette.

fastidieuses démarches et négociations que nous accomplissons, sans cesse, pour défendre les intérêts des embranchés.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Signé : E. Kraffft

Annexe

USINES A GAZ
ET
D'ÉLECTRICITÉ
BELFORT
TÉLÉPHONE 1.07

COMPAGNIE DU GAZ DE MULHOUSE
Sté Anne AU CAPITAL DE 2.000.000 DE FRANCS
Reg. du Commerce : PARIS N° 74525, BELFORT N° 1946

Belfort, le 25 Octobre 1935

Etablissements DOLLFUS-MIEG & C°
BELFORT.

Rép. 28/10

28 OCT. 1935

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous informer que nous avons appris par l'Union Gazière, Est, Nord, Nord-Ouest, à PARIS qu'à la suite de démarches de cette dernière firme auprès des Chemins de Fer de l'Est, ~~celle~~ ceux-ci avait consenti des tarifs particulièrement intéressants pour nous et que vous aviez été mis au courant de cette modification de tarification.

Nous apprenons en effet que par une lettre adressée à votre Société à Belfort en date du 9 Septembre, référence SERVICE COMMERCIAL n° 403.643/SC de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, vous avez été informés que cette Compagnie était disposée à faire bénéficier les embranchés d'un régime de tarification nettement plus favorable.

Nous sommes surpris de n'avoir pas été tenus au courant de cette lettre dont l'intérêt pour nous est très grand.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.-

Le Directeur :

Extrait du Recueil Général des Tarifs des Chemins de fer

C o p i e

Manoeuvres sur la voie de raccordement .

Le Chef de Gare m'a dit qu'il ne pouvait pas communiquer sans autorisation de son Administration, une consigne spéciale pour ses Agents. Conseille de lui en faire la demande par écrit et il transmettra.

Néanmoins, il m'a soumis l'ordre de service en question. Le seul passage qui nous intéresse a trait à la traversée de l'Avenue des Usines :

"La machine doit marcher lentement, il doit y avoir un "Agent de chaque côté de la voie, lesquels sont chargés "de faire les signaux réglementaires; en plus l'accrocheur "de wagons qui seconde les 2 agents ci-dessus."

Belfort, le 15 octobre 1935

signé: Grosjean

Extrait du Recueil Général des Tarifs des Chemins de fer
Transports à petite vitesse

1er octobre 35

Cx.

Société Générale de Constructions
Electriques et Mécaniques "ALS-THOM"

B E L F O R T

DD

Messieurs,

Nous avons pris connaissance de votre lettre du 27 septembre, par laquelle vous nous informez que Mr. Manhès, inspecteur de la Cie. des Chemins de fer de l'Est, désire nous soumettre de nouvelles propositions au sujet des frais de desserte et nous estimons, comme vous, qu'une nouvelle réunion s'impose.

Etant donné une absence qui doit ne prendre fin que vers le 15 crt., nous ne pourrons toutefois assister à une réunion que dans le courant de la deuxième quinzaine d'octobre. Nous pensons que vous ne verrez pas d'inconvénient à ne convoquer Mr. Manhès qu'à ce moment là et, si c'est le cas, nous vous indiquerons, en temps utile, le jour qui nous conviendra le mieux.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Signé: E. Krafft

Extrait du Recueil Général des Tarifs des Chemins de fer

W

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE
CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES ET MÉCANIQUES
ALS·THOM

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE ~~500 000 000~~ 250 000 000 DE FRANCS
(SOCIÉTÉ ALSACIENNE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES & COMPAGNIE FRANÇAISE THOMSON-HOUSTON)
SIÈGE SOCIAL : 38, AVENUE KLÉBER, PARIS (16e)

30 SEPT. 1935

Confidentiel

BELFORT, le 27 Septembre 1935

USINES DE BELFORT

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
ALSTHOM - BELFORT

TÉLÉPHONE
702 - 703 - 704 - 705 - 706 707

R. C. BELFORT 5.084

PRIÈRE D'ADRESSER LA RÉPONSE
À LA SOCIÉTÉ ALSTHOM
BELFORT

RÉFÉRENCE À RAPPELER

D.D.

140/6

Rép 1/10

ETABLISSEMENTS DOLLFUS MIEG & C°

à MULHOUSE
(Ht-Rhin)

Messieurs,

Nous avons bien reçu votre lettre du 24 courant par laquelle vous nous faites part de la proposition de la Cie des Chemins de fer de l'Est d'apporter au traité de raccordement actuellement en vigueur une modification qui aurait pour effet de réduire les tarifs à percevoir pour le transport sur la ligne principale des marchandises expédiées ou reçues par les embranchements.-

La comparaison du nouveau régime de tarification avec l'ancien est assez malaisée, du moins en ce qui nous concerne et nous croyons que pour donner notre avis en pleine connaissance de cause, il y aurait intérêt à discuter de la question avec M. MANHES, Inspecteur de la Cie des Chemins de fer de l'Est à Belfort- Or, précisément, M. MANHES nous a fait connaître dernièrement qu'il avait reçu de nouvelles propositions de son Service Central au sujet des frais de

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES ET MÉCANIQUES

BELFORT, le 27 Septembre N° 2

desserte et qu'il se tenait à notre disposition pour les discuter avec nous.-

Ainsi que nous en avons déjà informé votre direction de Belfort, une nouvelle réunion à une date à votre convenance nous paraît indispensable. Nous vous serions très obligés de nous faire connaître la date qui vous conviendrait pour cette réunion. Dès réception de votre réponse, nous ferons le nécessaire pour convoquer M. MANHES.-

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.-

Imp. Alsthom 10814

Monsieur P. Thierry - Mieg

Wagons reçus sur notre embranchement de Belfort

	1933		1934	
Cie du Gaz	1324	21%	961	18%
Société Alsthom	4145	63%	3770	65%
Etabl.G.Koechlin	557	8%	380	7%
Dollfus-Mieg & Cie	557	8%	608	10%
	6583	100%	5719	100%

CONSTRUCTION, le 26 Septembre 1935.

E. Lalou

24 septembre 35

- 2 -

Société Générale
de Constructions Electriques et Mécaniques
" A L S - T H O M "
B E L F O R T.

Cx

Raccordement au Chemin de fer.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli copie d'une lettre de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, en date à Paris du 9 crt. et adressée à notre Etablissement de Belfort.

1 annexe

Par cette lettre la Compagnie propose d'apporter une modification au traité de raccordement actuellement en vigueur, modification qui aurait pour effet de réduire, au moins en certains cas, les taxes perçues en application du deuxième alinéa de l'article 8 du traité, tel que cet alinéa fut fixé par la convention additionnelle du 7 août 1913.

Nous sommes, pour notre part, d'accord avec la proposition de la Compagnie, sous réserve qu'au cas où cette proposition devrait donner lieu à une convention additionnelle, celle-ci soit strictement limitée à cet objet ou tout au moins qu'elle ne contienne pas de stipulations accessoires de nature à modifier le statu quo sur d'autres points, en l'aggravant.

Nous vous serions obligés de bien vouloir examiner la proposition de la Compagnie de l'Est et ensuite ~~si vous~~ de nous faire savoir ~~partagez~~ . . . . .

(3) Tout transport de l'embranchement en provenance ou à destination du réseau de P.L.M. ou transitant par ce réseau et dont l'itinéraire court s'établit via Belfort, est taxé d'après les distances de ou pour Bas-Evette.

I.- Page 808 et 809

CHEMINS DE FER DE L'EST.- Tarif spécial P.V. Nº 29.- Chapitre 2.-

faire savoir si vous partagez la manière de voir que nous venons d'exprimer.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Art. [illegible] embranchement aboutit à une station, les marchandises qui en proviennent ou qui y sont destinées sont taxées, sur la ligne principale, [illegible] en provenance ou à destination de cette station.

Lorsqu'un embranchement a son origine entre deux stations, les marchandises qui proviennent de l'embranchement sont taxées, sur la ligne principale, comme si elles partaient de la station située immédiatement avant l'embranchement, eu égard à la direction que la marchandise doit prendre sur le chemin de fer.

Les marchandises à destination d'un embranchement aboutissant entre deux stations sont taxées, sur la ligne principale, comme si elles étaient destinées à la station située immédiatement après l'embranchement.

Néanmoins, il est loisible aux propriétaires de l'embranchement de réclamer le tarif de l'une des deux stations voisines; mais, dans ce cas, ils doivent tenir compte à la Compagnie d'une taxe calculée à raison de 0 Fr 08 c. par tonne et par kilomètre, pour le supplément de parcours non tarifé des transports venant d'au-delà ou allant au-delà de cette station.

1 annexe.II.- Page 813

a	b	c	d	e	f	g
	km.	km.	Fr c.			
				Usine à gaz de Belfort	Cie. du Gaz	1
				Manufacture	D.M.C.	1
Bas-Evette (1) (5)	-	6	-,50	Filature	Anciens Etabl.	1
Belfort		2	-,15		Dollfus & Cie.	
Bas-Evette (1) (5)	-	5	-,40	Etablissements métal-		
Belfort		2	-,15	lurgiques	Alsthom	1
Bas-Evette (1) (5)	-	5	-,40	Filature	Etablissem.	
Belfort		3	-,25		G. Koechlin	1

Colonne a - Gares entre lesquelles est situé l'embranchement.
" b - Distances entre les gares situées de part et d'autre de l'embranchement.
" c - Distances de l'aiguille de l'embranchement aux gares voisines.
" d - Taxe additionnelle par tonne.
" e - Nature des établissements embranchés.
" f - Noms des propriétaires ou exploitants.
" g - Longueur kilométrique des embranchements.

III.- Page 830

(1) Pour les marchandises à destination ou en provenance de cet embranchement, il y a lieu de prendre la taxe la plus réduite obtenue en faisant application :

Soit des prix perceptibles de ou pour la gare située immédiatement au delà de l'embranchement, eu égard à la direction du transport;

Soit des dispositions faisant l'objet du quatrième alinéa de l'article 11 du tarif spécial P.V. nº 29, chapitre 2 (taxes additionnelles prévues dans la colonne d) pour l'une ou l'autre des gares voisines indiquées dans la colonne b).

(5) Tout transport de l'embranchement en provenance ou à destination du réseau de P.L.M. ou transitant par ce réseau et dont l'itinéraire court s'établit via Belfort, est taxé d'après les distances de ou pour Bas-Evette.

Extrait du Recueil Général des Tarifs des Chemins de fer
Transports à petite vitesse
Fascicule Nº 2

I.- Page 808 et 809

CHEMINS DE FER DE L'EST.- Tarif spécial P.V. Nº 29.- Chapitre 2.-

- -

Art. 11.- Lorsque l'embranchement aboutit à une station, les marchandises qui en proviennent ou qui y sont destinées sont taxées, sur la ligne principale, comme si elles étaient en provenance ou à destination de cette station.

Lorsqu'un embranchement a son origine entre deux stations, les marchandises qui proviennent de l'embranchement sont taxées, sur la ligne principale, comme si elles partaient de la station située immédiatement avant l'embranchement, eu égard à la direction que la marchandise doit prendre sur le chemin de fer.

Les marchandises à destination d'un embranchement aboutissant entre deux stations sont taxées, sur la ligne principale, comme si elles étaient destinées à la station située immédiatement après l'embranchement.

Néanmoins, il est loisible aux propriétaires de l'embranchement de réclamer le tarif de l'une des deux stations voisines; mais, dans ce cas, ils doivent tenir compte à la Compagnie d'une taxe calculée à raison de 0 Fr 08 c. par tonne et par kilomètre, pour le supplément de parcours non tarifé des transports venant d'au-delà ou allant au-delà de cette station.

II.- Page 813

a	b	c	d	e	f	g
	km.	km.	Fr c.			
				Usine à gaz de Belfort	Cie. du Gaz	1
Bas-Evette (1) (5)		6	-,50	Manufacture	D.M.C.	1
Belfort	-	2	-,15	Filature	Anciens Etabl. Dollfus & Cie.	1
Bas-Evette (1) (5)		5	-,40	Etablissements métal-		
Belfort	-	2	-,15	lurgiques	Alsthom	1
Bas-Evette (1) (5)		5	-,40	Filature	Etablissem.	
Belfort	-	3	-,25		G. Koechlin	1

Colonne a - Gares entre lesquelles est situé l'embranchement.
" b - Distances entre les gares situées de part et d'autre de l'embranchement.
" c - Distances de l'aiguille de l'embranchement aux gares voisines.
" d - Taxe additionnelle par tonne.
" e - Nature des établissements embranchés.
" f - Noms des propriétaires ou exploitants.
" g - Longueur kilométrique des embranchements.

III.- Page 830

(1) Pour les marchandises à destination ou en provenance de cet embranchement, il y a lieu de prendre la taxe la plus réduite obtenue en faisant application :

Soit des prix perceptibles de ou pour la gare située immédiatement au delà de l'embranchement, eu égard à la direction du transport;

Soit des dispositions faisant l'objet du quatrième alinéa de l'article 11 du tarif spécial P.V. nº 29, chapitre 2 (taxes additionnelles prévues dans la colonne 4(d) pour l'une ou l'autre des gares voisines indiquées dans la colonne 1)(a).

(5) Tout transport de l'embranchement en provenance ou à destination du réseau de P.L.M. ou transitant par ce réseau et dont l'itinéraire court s'établit via Belfort, est taxé d'après les distances de ou pour Bas-Evette.

BOTZARIS 48-80
(13 lignes)

Interurbain
INTER BOTZARIS II
et la suite (4 lignes)

Reg. Com. Seine N° 56604

N° 1026112 SC

à BELFORT

Il a été dé... l'Als-Thom... lettre.

L

	Belfort	Bas Evette	Valdoie
DMC	2	6	~~2~~ 3 km
Goz	2	6	3 "
Alsthom	2	5	3 "
Koechlin	3	5	2 "

Proposition Cie Est

0,25
0,15

sans att
ngagés a
stallat
le Belf
e bénéf
favore
é actue
ons) d
annul
en ple

"Les taxes à percevoir par la Compagnie des
"de fer de l'Est pour le transport, sur la ligne
"des marchandises expédiées ou reçues par les em
"seront établies d'après les tarifs en vigueur à
"du transport

085. — IMP. CHAIX. — 79

40-C

CHEMINS DE FER DE L'EST
EXPLOITATION
SERVICE COMMERCIAL
Rue et Place de Strasbourg
PARIS-10e
TÉLÉPHONES
Urbain :
BOTZARIS 48-80
(13 lignes)
Interurbain
INTER BOTZARIS 11
et la suite (4 lignes)
Reg. Com. Seine N° 56604

N° 403643 SC

Rappeler dans la réponse le numéro de la présente lettre.

OBJET :

Sc.

20 SEPT. 1935

Paris, le 9 Septembre 1935

A la Société
"DOLLFUS- MIEG et Cie",
à BELFORT

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous informer que sans attendre la conclusion des pourparlers que nous avons engagés avec vous sur l'initiative des embranchés dont les installations sont reliées à la voie IV située entre les gares de Belfort et de Bas-Evette, nous sommes disposés à les faire bénéficier dès maintenant d'un régime de tarification plus favorable, que celui qui découle de l'application du traité actuellement en vigueur.

Le texte du paragraphe 2° (Modifications) de la convention additionnelle du 7 Août 1913 serait annulé et remplacé par le texte suivant :

"Les embranchements ont leur origine en pleine voie "entre les gares du Valdoie et de Belfort.

"Les taxes à percevoir par la Compagnie des Chemins "de fer de l'Est pour le transport, sur la ligne principale "des marchandises expédiées ou reçues par les embranchements "seront établies d'après les tarifs en vigueur à l'époque "du transport.

"Pour le calcul, le cas échéant, de la taxe de par- "cours non tarifé du Tarif Spécial PV N°29, Chapitre 2, les "distances à compter sont les suivantes :

entre Belfort et les embranchements de	(La COMPAGNIE du GAZ de MULHOUSE (la Société "DOLLFUS-MIEG & Cie (la Société Générale de Constructions (Electriques et Mécaniques AIS-THOM	deux kilomètres
	(La Société des Etablissements G. (KORCHLIN	trois kilomètres

...

E. 2085. — IMP. CHAIX. — 7965-6-35.

entre Le Valdoie et les embranchements de

(la COMPAGNIE du GAZ de MULHOUSE (la Société "DOLLFUS-MIEG & Cie (la Société Générale de Constructions Electriques et Mécaniques ALS-THOM	trois kilomètres
(La Société des Etablissements G. (KORCHLIN	deux kilomètres

Tout transport des embranchements à destination de Belfort même ou du Valdoie même, et vice-versa, est taxé comme un transport entre Le Valdoie et Belfort.

Cette modification qui entraîne une réduction des frais de transport permettra, en particulier, l'application du tarif PV.100 Chapitre 9 (§§ III et XII) aux envois expédiés sur Marseille, Lyon et Villefranche-sur-Saône par la Société ALS-THOM et l'application du tarif PV 7/107, Chapitre 16 (§ I) aux envois de grésillon de coke remis par l'Usine à gaz à destination des hauts fourneaux et forges d'Allevard en gare du Cheylas-la-Bussière.

Je vous serai obligé de vouloir bien faire la communication utile aux Sociétés intéressées et nous faire parvenir votre accord ainsi que celui des dites Sociétés. Nous donnerons ensuite les instructions nécessaires pour la mise en vigueur immédiate de ce nouveau régime.

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

P. L'INGENIEUR EN CHEF DE L'EXPLOITATION,

Le S/Chef de l'Exploitation

Lottmer

Montant des 10 % comptés par D M C comme frais
de gestion des embranchements de Belfort

Année 1934

(toutes les factures supposées payées)

Koechlin et Cie.	Frs.	621.-
Als-Thom		5.760.-
Compagnie du Gaz		1.642.-
D M C		2.739.- (chiffre fictif)

Chemins de fer de l'EST

GARE de BELFORT

Exploitation

COPIE

Doit : Etablissements Dollfus-Mieg & Cie, à Belfort

Temps passé par les agents de la Compagnie de l'EST pour le service spécial de l'embranchement des Usines (voie IV) pendant le mois d'août 1935 :

Agents gradés:		
40h30 à 7,40 =		299,70
Equipes :		
matinées :	43h00 à 5,95 =	255,85
soirées :	36h00 à 5,95 =	214,20
		769,75
graissage :	8h45 à 5,95 =	52,10
		Fr 821,85

Frais de manoeuvres de machines faites à l'embranchement pendant le mois d'août 1935

40h30 à 65.- = Frs. 2.632,50

?

Les sommes que nous avons avancées pour les dessertes des embranchements de Belfort par la Cie. de l'Est et le litige avec cette dernière, sont les suivantes :

	Frs.
a) Facture de la Cie. de l'Est pour janvier 1928 payée en février 1928	1.201,15
Factures litigieuses de février 1928 à octobre 1931 (compris), intérêts à la Cie. de l'Est, et frais de	
Me. Bidault de l'Isle	98.187,75
Me. L. Dernis	794,30
Me. Bron	24.000.-
	124.183,20
b) Provision à Me. Coutard	5.000.-

De ces montants, seul ceux sous a , trouvent actuellement leur liquidation; le montant sous b restera en attente et ne trouvera sa liquidation éventuelle que plus tard.

Le montant sous a se répartit comme suit :

Als-Thom	Frs.	80.046,80
Cie. du Gaz de Mulhouse	"	18.147,40
Etabl. G. Koechlin & Cie.	"	6.874,20
Anciens Etablissements Dollfus & Cie	"	3.679,20
D M C	"	15.435,60
	Frs.	124.183,20

Nous avons adressé le 14 crt. à l'Alsthom, à la Cie. du Gaz et à G. Koechlin, des décomptes leur demandant le versement

.....

des montants ci-dessus les concernant. Le montant dû par les Anciens Etablissements Dollfus & Cie. leur a été déduit lors du décompte d'impôt foncier et d'assurance, fait le 7 novembre 1934, et concernant l'achat de leur immeuble en 1932 .

Ce décompte comprenait :

	Frs.	
Montant d'impôt et d'assurances	6.401,03	
Déduction pour redevances à la Cie. de l'Est et frais	3679,20 + 417,05	4.096,25
		2.304,78

que nous avons réglés le 7 novembre 1934 par Frs. 2.304,80.

Le montant de Frs. 3.679,20 est compris dans celui de Frs. 4.096,25. Les Frs. 417,05 restants ont été déduits à titre de provision sur les versements que nous seront encore appelés à faire à la Cie. de l'Est, pour des redevances de 1931 à 1933, non encore versées à cette Cie., parce que non encore réclamées et sujettes à révision. Il est resté ainsi pour la période allant du 1er novembre 1931 au 31 décembre 1933, ainsi que pour 1934, des montants en litige pour un global d'environ Frs. 68.517,25 , sur lesquels notre part représente Frs. 6.377,80.

Cx., le 21. 2. 1935

		Machines	Agenc.	
1934	Mai	4.192,50	1.763,80#	#= factures rectifiées voir note B.T. 01-9-10-1935.
	Juin	3.851,25	1.634,05#	
			11.441,60	
1934	Janvier	-	2.052.-	15.480,15
	Février	-	1.986.55	
			4.038,55	

Note sur l'entretien du 31 juillet 1935 à l'Alsthom, Belfort avec l'inspecteur Mr. Manhès de la Cie. de l'Est

---

Mr. Manhès était chargé de présenter les propositions de la Cie de l'Est, à la suite de notre conversation du 26 juin 1935 .

La Cie de l'Est à laquelle nous avions demandé la fixation en premier lieu d'un forfait par desserte, nous propose de fixer celui-ci à 70 Frs., montant qui comprendrait tous les frais, y compris les frais de gardiennage des barrières et aiguilles, graissage, etc.

Ce prix, s'il est inférieur de 5 Frs. à la dépense moyenne actuelle, ne nous donne pas satisfaction, car l'application stricte de notre traité, comme nous la revendiquons, ne nous conduirait qu'à une dépense moyenne de Frs. 60,85 , non compris la taxe de gardiennage. (env. 4% par desserte)

Nous proposons à la Cie de l'Est de prévoir un forfait de base, qui sera majoré du taux appliqué aux tarifs de transport et autres taxes, et qui est actuellement de 4,7 , et de fixer un chiffre rond pour le chiffre de base, par ex. 13 . Nous aurions ainsi actuellement 13 . 4,7 = Frs. 61,10 .

Il y a lieu de tenir compte dans la fixation de ce forfait, du fait qu'un nouveau traité ne comprendra que l'Alsthom, l'Usine à Gaz et D M C , la Société Koechlin étant en liquidation, et que le coût des dessertes en sera diminué; cette diminution, il est vrai, ne sera que faible, 2 % environ.

En ce qui concerne la cession de la voie IV à la Cie de l'Est, et la fixation d'un forfait pour l'entretien, nous faisons observer à Mr. Manhès que cette question devra trouver également sa solution,

et que pour permettre la discussion d'un nouveau traité, l'accord préalable sur ces deux points sera absolument nécessaire.

Cette question dépendra cependant de la liquidation de la Société Koechlin & Cie., avec laquelle la Cie de l'Est aura naturellement à s'entendre en ce qui concerne la partie de la voie IV lui appartenant, et qui représente la moitié environ de la longueur de cette voie.

Le forfait d'entretien se trouvera de la sorte considérablement diminué.

Nous faisons en outre constater à Mr. Manhès sur place, que seule la partie très ancienne de la voie IV située entre le raccordement Alsthom et le raccordement Usine à Gaz, aura besoin d'une réfection complète, alors que le reste de la voie et les aiguilles sont encore en état de faire un usage de nombreuses années.

2. 8. 35

Note sur l'entretien du 26 juin 1935 à l'Alsthom , Belfort
avec l'inspecteur Mr. Manhès de la Cie. de l'Est.

Mr. Manhès était chargé de présenter les propositions que la Cie. de l'Est désirait nous faire à la suite de notre conversation du 5 novembre 1934.

La Cie. fait d'abord état de ce que la station de Valdoie étant créée, les embranchements seront considérés comme situés entre Valdoie et Belfort, au lieu de Bas-Evette et Belfort; et que d'autre part elle est disposée quoique les embranchements doivent être considérés comme non raccordés en gare, à accepter les groupages par Gontrand & Cie., ce qui serait de nature à créer pour les embranchés une économie de Frs. 25.000.-

Nous faisons observer que la création de la station de Valdoie, devait amener automatiquement une modification correspondante du traité et des taxes de transport, et que cette question nous apparait indépendante de celle qui a été posée en novembre 1934, et qui est la fixation éventuelle d'un mode de calcul forfaitaire des frais de desserte des embranchements.

Mr. Manhès communique ensuite que sa Cie. ayant examiné l'état des raccordements de la voie IV à la voie 2 , a constaté que ceux-ci étaient arrivés à la limite d'usure, et que leur remplacement s'imposait dans les prochaines années; que le montant de ces travaux dépasserait Frs. 200.000.- , dont Frs. 67.000.- à prévoir pour l'année prochaine.

Que la Cie. était prête à reprendre la voie IV sans frais pour elle, et à nous compter pour les dessertes un forfait annuel repré-

.....

sentant tous nos frais, et qu'elle proposait de fixer à Frs. 17.000.- , avec application du taux de majoration, actuellement 4,7 , ce qui ferait une redevance annuelle de Frs. 80.000.- environ.

Nous avons trouvé bien extraordinaire que la Cie. a fait la constatation de l'état d'usure du matériel justement actuellement, alors que nous sommes en pourparlers, et d'autre part que ce montant nous apparait exhorbitant et correspond à une augmentation de nos charges, au lieu d'une diminution que nous estimions être en droit d'escompter.

J'ai fait observer que la question de la cession de la voie IV et de son entretien forfaitaire n'avait été agitée que d'une façon accessoire, et que l'objet principal de notre entretien précédent avait été la fixation éventuelle d'un forfait par desserte, remplaçant la taxe actuelle, et ne comprenant pas les frais d'agents, que nous contestons à juste titre.

Le nombre moyen de dessertes est de 56 par mois, ce qui fait 672 par an. Ces dessertes nous reviennent actuellement à environ 75 francs soit 50.400.- par an, auxquels s'ajoutent le gardiennage machines et agents. à raison de Frs. 2940.- par an, et l'entretien de la voie IV à raison de 8000 Frs. environ en moyenne, soit au total :

50.400.- machines et agents
2.940.- gardiennage
8.000.- entretien voie IV

Frs. 61.340.-

Si l'on ne tient compte que de la taxe d'heure de traction et de manoeuvres prévue à notre traité, le coût de la desserte se réduit à environ 60 Frs. ce qui ferait alors au total :

.....

40.320.-
2.940.-
8.000.-
Frs. 51.260.-

Nous sommes donc bien loin des 80.000 francs que la Cie. de l'Est voudrait avoir.

Je fais encore remarquer que les appareils que la Cie envisage de changer en raison de la vétusté sont précisément des appareils qui n'appartiennent pas aux embranchés, mais ont été exécutés, comme le mentionne notre traité, aux frais de la Cie pour des besoins étrangers aux embranchements; il s'agit des jonctions 6, 7 , 9 et 11bis.

L'idée de la Cie de l'Est de nous en faire supporter le remplacement ne peut donc se justifier.

Nous prions donc Mr. Manhès, en faisant rapport à sa Cie., de lui exposer que nous désirons :

1º remplacer la taxe actuelle de desserte par un forfait, qui serait par exemple :

$$\frac{60}{} = 12{,}80 \cdot 4{,}7$$

et sujet à suivre les majorations de tarifs. Ce forfait doit tenir compte du fait que nous ne voulons pas supporter des frais d'agents et autres, qui ne sont pas dus, selon nous. Si nous avons proposé un forfait c'est pour mettre la Cie. de l'Est à l'aise et lui permettre de conserver si elle le désire, ses revendications vis-à-vis d'autres embranchés.

2º) l'examen de la question de la cession de la voie IV, ceci accessoirement, avec fixation d'une indemnité d'usage tenant compte des frais tels qu'ils existent réellement.

R. 28. 6.35

Dépense par desserte sans frais d'agents

	Nombre de dessertes	Dépense pour machine	Dépense par desserte
Septembre 1934	55	3347,50	60,90
Octobre "	59	3412,50	57,80
Novembre "	55	3477,50	63,20
Décembre "	55	3445.-	62,65
Janvier 1935	57	3688,75	64,70
Février "	52	3282,50	63,20
Mars "	58	3428,75	59,15
Avril "	55	3168,75	57,65
Mai "	57	3315.-	58,20
			547,45

Dépense moyenne par desserte :

$\frac{547,45}{9}$ = Frs. 60,85 sans frais d'agents.

pour Août et Sept 1935
on a 48.-

Dépense par desserte

	Nombre de dessertes	Dépense pour machine et agents	Dépense par desserte
Septembre 1934	55	4098,55	74,50
Octobre "	59	4239,80	71,90
Novembre "	55	4356,85	79,30
Décembre "	55	4290,90	78,10
Janvier 1935	57	4599,60	80,70
Février "	52	4078,65	78,50
Mars "	58	4275,75	73,70
Avril "	55	3935,60	71,60
Mai "	57	4117,85	72,20
			680,50

Dépense moyenne par desserte :

$$\frac{680,50}{9} = \text{Frs. } 75,60$$

Ce chiffre moyen est de 62,76 pour Août et Sept. 1935 à cause de la diminution de la durée du chemin desservi.

Répartition des frais d'entretien de la voie IV

	Main d'oeuvre Frs.	Matériel Frs.	Total Frs.
1928	12.554,57	13.265,65	25.820,22
1929	170,40	23,36	193,76
1930	1.005,63	947,46	1.953,09
1931	14.068,43	6.083,77	20.152,20
1932	642,13	-	642,13
1933	2.813,74	939,67	3.753,41
	31.254,90	21.259,91	52.514,81 : 6 = 8.750.- par an.
	59,5 %	40,5 %	
les 3 dernières années :	17.524,30	7.023,44	24.547,74
	71,4 %	28.6 %	

K H

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE CONSTRUCTIONS
ÉLECTRIQUES & MÉCANIQUES
(ALSTHOM)

DIRECTION

BELFORT, le 6 Novembre 1934.

Monsieur RAMBAL,
Etablissements DOLLFUS MIEG & Cie

à MULHOUSE
(Haut-Rhin)

Cher Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-joint un exemplaire du procès-verbal de l'entrevue que nous avons eue hier avec les Représentants de la Cie des Chemins de fer de l'Est au sujet des redevances de notre raccordement.

Veuillez agréer, cher Monsieur, mes salutations les meilleures.

1 ex. procès-verbal

AFFAIRE COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

USAGERS DES EMBRANCHEMENTS DES USINES DE BELFORT

Réunion du 5 Novembre 1934

Assistaient à la réunion:

comme représentants de la Cie des Chemins de fer de l'Est:

MM. JACQUOT , Inspecteur principal du Service Commercial à Paris,
MANHES , Inspecteur divisionnaire à Belfort
KLEINDIENST, Inspecteur commercial à Vesoul

comme représentants des usagers des embranchements:

MM. HOCHSTETTER, RAMBAL et CHAS.

Sans vouloir entamer une nouvelle discussion juridique sur les questions qui forment le fond de notre procès avec la Cie de l'Est, nous avons fait ressortir que, depuis 1879, date à laquelle avait été établi le 1er traité de raccordement, la situation des usines embranchées avait évolué.

En effet, en 1879, la Ville de Belfort étant peu importante, tous les services du chemin de fer étaient concentrés dans le bâtiment des voyageurs ou situés à proximité, la gare était donc peu étendue et les établissements raccordés qui se réduisaient à la S.A.C.M. et à la Sté D.M.C. se trouvaient tout à fait en dehors de l'agglomération et à une distance telle de la gare qu'ils étaient sans contestation, dans la situation de raccordés en pleine voie.

Par contre, actuellement, les usines sont en pleine agglomération, la gare s'est fort étendue et elle s'est notablement rapprochée des usines du fait de la création d'un faisceau de voies P.V. allant jusqu'à la rue de Mulhouse et situé, par suite, en face de l'usine à gaz et des Etablissements D.M.C.

En fait, la machine qui fait les manoeuvres des embranchés part,non plus, comme en 1879, de la gare des voyageurs, mais du poste situé à 8 ou 900 m au Nord,qui commande le faisceau de voies P.V. dont il est question ci-dessus.

Nous nous trouvons donc, actuellement, plutôt dans la situation d'Etablissements raccordés en gare et nous ne devrions pas, dans ce cas, payer la taxe de transport pour les marchandises en provenance ou à destination des lignes de Mulhouse, Delle ou Besançon.

M. JACQUOT nous fait remarquer que nous ne sommes pas exactement dans la situation d'Etablissements raccordés en gare. Il faudrait, pour cela, que l'aiguille de notre raccordement sur la voie principale fut située en deça de la dernière aiguille de la gare, il reconnait cependant que notre situation a évolué et qu'effectivement les usines des raccordés se sont notablement rapprochées de la gare.

Nous lui avons expliqué alors que nous n'avions pas l'intention de demander la suppression de la taxe de transport mais que notre exposé avait simplement pour but de faire comprendre aux représentants des Chemins de fer de l'Est combien était illogique

e dernier taux qui était
f: 0,5175 en 1913
10 en 1928
1931

une augmentation relativement importante de nos frais de raccordement depuis la mise en vigueur du traité.

Or, non seulement, le taux des frais de traction et de manoeuvres est passé de f: 6 en 1913 à f: 65 actuellement (et même à f:70 du 1/1/31 au 28/2/34), mais depuis 1922, la Cie nous facture, en plus, les salaires du personnel occupé aux manoeuvres, ce qui majore de 50 et même de 60 % les taux de 65 et 70 f. De plus, à partir de 1925, elle met à notre charge des frais de graissage d'aiguilles, de remplacement de piles, verres de lampes etc... et nous nous demandons si, par la suite, d'autres frais accessoires ne nous seront pas facturés, venant encore majorer le taux d'heure de machine.

Bien plus, nous avons dû faire constater, le 23 Juin dernier, que les temps qui nous étaient comptés pour les dessertes, le nombre d'agents occupés aux manoeuvres et les salaires horaires de ces agents étaient majorés.

Nous reconnaissons d'ailleurs, qu'à la suite de notre réclamation, ces frais complémentaires ont été plus exactement calculés et que pour Septembre 1934, par exemple, la majoration du taux d'heure de machine dûe aux salaires du personnel occupé aux manoeuvres était ramenée à 26 %.

Cet accroissement excessif des frais de traction et de manoeuvre peut du reste être également mis en évidence, si l'on détermine leur montant, non plus par heure de machine, mais par wagon livré aux raccordés.

Ce dernier taux qui était, en effet, de :

f: 0,5175 en 1913

s'est élevé à :

f: 4,10 en 1928
f: 7,55 en 1931
f:12,95 en 1933

et même f:13,70 en avril 1934

Il est vrai que, pour les raisons indiquées plus haut, il est retombé à :

f: 8,25 en septembre 1934

mais même si l'on s'en tient à ce dernier chiffre, le taux actuel est vraiment excessif.

Sans méconnaître l'importance de cet accroissement de frais, M. JACQUOT l'explique par le fait que jusqu'en 1922, la Cie ne nous avait pas facturé, comme elle aurait dû le faire, les salaires du personnel occupé aux dessertes et d'une façon générale, tous les frais entraînés par les manoeuvres faites pour le compte des raccordés. En particulier, si l'on prend les frais d'heure de machine, ils sont bien passés réellement de f: 6 en 1913 à f: 65 en 1934. La Cie ne peut, en tous cas, revenir sur le principe qui a été reconnu par les 2 jugements et qui est de règle pour tous les embranchés du réseau, de la distinction entre les frais de traction proprement dits, dûs au service de la traction, et les frais de manoeuvre dûs au service exploitation.

Nous avons alors manifesté notre étonnement de voir, conformément à cette explication, la Cie de l'Est omettre de percevoir, dès la rédaction du traité, des taxes qui n'y figuraient ni

explicitement, ni implicitement et nous avons fait remarquer combien cette omission nous paraissait peu vraisemblable.

Cet échange de vues terminé, nous avons estimé qu'il n'y avait pas lieu de reprendre la discussion qui avait fait l'objet des 2 procès. Nous avons donc admis que l'Est désirait avant tout ne pas créer, par notre contrat, de précédent qui la priverait du bénéfice de la position dans laquelle elle se trouvait vis-à-vis de nous et qu'il convenait de rechercher un mode de taxation des frais complémentaires entièrement différent. Nous avons donc suggéré de prendre pour base de la taxation non plus l'heure de machine, mais par exemple, le nombre de wagons livrés aux raccordés ou mieux, le nombre de dessertes. De plus, pour éviter à l'avenir toutes contestations, ce taux de base serait affecté du même coefficient de majoration que la taxe de transport ou la taxe de location, soit actuellement 4,70. Si la nouvelle formule nous permettait de ramener à un chiffre plus raisonnable le montant des frais complémentaires de desserte, nous aurions de notre côté satisfaction et nous pourrions abandonner notre pourvoi en cassation.

M. JACQUOT s'est rallié à notre manière de voir. Un forfait par desserte variant de la même façon que les autres taxes peut être substitué sans inconvénient à l'indemnité complémentaire actuelle. Il va faire étudier la question et dès qu'elle sera mise au point, ce qui exigera environ 3 semaines, il nous demandera une nouvelle entrevue. M. JACQUOT ne voit même aucun inconvénient

à ce que les frais d'entretien qui sont actuellement facturés d'après les dépenses réelles, fassent également l'objet d'un forfait. Cette dernière question est néanmoins à examiner de plus près, étant donné que les frais d'entretien peuvent comporter une part importante de matières pour lesquelles le coefficient de majoration adopté conduirait sans doute à des chiffres trop élevés.

--

1920	4.563,37
1921	8.863,95
1922	12.051.-

5.11.34

	3.803,70
	4.744,86
	13.877,43
	10.712,01
	8.212,26
	25.820,22
	193,76
1930	1.953,09
1931	20.152,20

G. KLEINDIENST

INSPECTEUR CHEMINS DE FER DE L'EST

(TRAFIC. AFFAIRES COMMERCIALES)

12, Rue du Commandant Girardot. VESOUL

	Frais d'entretien de la voie IV Frs.	Fournitures de graissage d'aiguilles Frs.
1920	4.563,37	
1921	8.863,95	
1922	12.051.-	
1923	3.803,70	
1924	4.744,86	
1925	13.877,43	1.110,43
1926	10.712,01	
1927	8.212,26	
1928	25.820,22	2.299,88
1929	193,76	
1930	1.953,09	
1931	20.152,20	
1932	642,13	357,30
1933	3.753,41	

Frais de traction et manoeuvres

1934

Avril : Montants facturés : Frs. 6.160,60

nombre de wagons : 450

" de dessertes : 53

8,5 w. par desserte

soit par wagon : $\frac{6160,60}{450}$ = Frs. 13,70

" par desserte : $\frac{6160,60}{53}$ = Frs. 116,30

Septembre : Montants facturés : Frs. 4.149,60

nombre de wagons : 502

" de dessertes : 55

9,1 w. par desserte.

soit par wagon : $\frac{4149,60}{502}$ = Frs. 8,25

" par desserte : $\frac{4149,60}{55}$ = Frs. 75,40

Nombre moyen de desserte par an : 672

Nombre de wagons par desserte

Nombre de wagons	Frais de traction et manoeuvres Frs.

Frais de traction et manoeuvres

1934

	heures à Frs.						
Janvier	69h	70.-	4.830.-	+	2.052.-	=	6.882.-
Février	66h45	"	4.672,50	+	1.986,55	=	6.659,05
Mars	70h15	65.-	4.566,25	+	2.099,45	=	6.665,70
Avril	65h	"	4.225.-	+	1.935,60	=	6.160,60
Mai	64h30	"	4.192,50	+	1.763,80	=	5.956,30
Juin	59h15	"	3.851,25	+	1.634,05	=	5.485,30
Juillet	54h45	"	3.558,75	+	1.231,30	=	4.790,05
Août	52h15	"	3.396,25	+	1.212,10	=	4.508,35
Septembre	51h30	"	3.347,50	+	802,10	=	4.149,60

	Nombre de wagons	Frais de traction et manoeuvres Frs.		
1920	12651	19.959.-	=	19.959.-
1921	10325	28.010.-	=	28.010.-
		+ 6.765,52	=	35.335.52

Frais de traction et de manoeuvres

1913 Montants facturés Frs. 6.271,20

nombre de wagons : 12125

soit par wagon : $\frac{6271,20}{12125}$ = Frs. 0,5175

1928 Montants facturés Frs. 48.611,15

nombre de wagons : 11867

soit par wagon : Frs. 4,10

1931 Montants facturés Frs. 76.781,05

nombre de wagons : 10192

soit par wagon : Frs. 7,55

1933 Montants facturés Frs. 85.229,70

nombre de wagons : 6583

soit par wagon : Frs. 12,95

Les nombres de wagons sont ceux des wagons livrés ou repris chargés.

Nombre moyen de déroutés par an : 672

Nombre de wagons par déroutés.

	Nombre de wagons	Frais de traction et manoeuvres Frs.					
1920	12651	19.959.-			=	19.959.-	18
1921	10325	28.010.-			=	28.010.-	
1922	10524	28.570.-	+	6.765,52	=	35.335,52	15
1923	11004	27.160.-	+	6.608,20	=	33.768,20	
1924	11367	27.430.-	+	6.604,60	=	34.034,60	17
1925	11022	36.058,75	+	12.251,08	=	48.309,83	
1926	11477	41.647,50	+	16.361,65	=	58.009,15	
1927	11792	39.537,50	+	16.728,65	=	56.266,15	
1928	11867	32.787,50	+	15.823,65	=	48.611,15	
1929	11833	32.512.-	+	17.288,80	=	49.800,80	
1930	11819	36.600.-	+	21.949,40	=	58.549,40	17
1931	10192	53.567,50	+	23.213,55	=	76.781,05	15
1932	7692	55.615.-	+	23.725,55	=	79.340,55	11
1933	6583	59.797,50	+	25.432,20	=	85.229,70	10
1934	5719	46.975.-	+	17.404,85	=	64.379,85	8

Etat des factures pour fournitures diverses remises par la Cie. de l'Est

Année	total de la facture	huile à graisser les aiguilles	
1925	1.110,45	185,60	payée
1926	1.508,39	300,84	non payée
1927	pas de facture		
1928	1.622,48		
1929	1.609,76	165,60	non payée
1930	1.604,84	140,76	non payée
1931	pas de facture		

Heures de traction et manoeuvres facturées par la Cie. de l'Est

	1928	1933	
Janvier	55h 15min.	74h	
Février	55h	66h 15min	
Mars	60h 30min	75h 15min	
Avril	52h 30min	70h 15min	
Mai	54h 45min	72h 30min	
Juin	51h 45min	74h 30min	
Juillet	53h 45min	68h 15min	
Août	53h	69h	
Septembre	54h 15min	68h	
Octobre	56h 30min	71h	
Novembre	54h 15min	72h 45min	
Décembre	54h 15min	72h 30min	
	655h 45min	854h 15min	Augmentation 30 %
Nombre de wagons reçus par les embranchements	11.867	6583	Diminution 44,5 %
Embranchements desservis	5	4	Diminution 20 %

12. 4.1934

Copie

23 Juin 34

Cx.

Monsieur l'Ingénieur en chef de
l'Exploitation de la Compagnie
des Chemins de fer de l'Est
13, rue d'Alsace
PARIS

Monsieur,

Nous avons l'honneur de nous référer aux deux factures qui nous sont remises mensuellement par la gare de Belfort, pour les dessertes des embranchements particuliers de la voie IV, et qui sont libellées :

1º Heures de manoeuvres par machines faites à l'embranchement des Usines Voie IV ,

2º Temps passé par les Agents de la Compagnie de l'Est pour le Service spécial de l'embranchement particulier des Usines (Voie IV).

Nous avons été condamnés par la Cour d'Appel le 20 mars 1934, à payer à votre Compagnie les montants faisant l'objet de la deuxième facture, dont nous avons contesté le bien-fondé.

Sans que les remarques que nous faisons plus loin au sujet de ces factures puissent être considérées comme marque d'acquiescement à la décision judiciaire ci-dessus, et sans

.....

préjudice de la suite éventuelle que nous pourrons être amenés à donner à cette question, nous tenons cependant à vous exposer diverses observations auxquelles donnent lieu lesdites factures.

Tout d'abord, le temps facturé en général depuis quelques années pour la desserte, et qui est à la base aussi bien de la première que de la seconde facture, nous apparaît notablement majoré. En effet, depuis 1928 le temps facturé n'a cessé d'augmenter. Ce temps qui a été au global pour 1928, de 655 heures 45 minutes pour 11.867 wagons reçus et 5 embranchements desservis, se trouve augmenté pour 1933 à 854 heures 15 minutes pour 6583 wagons reçus et 4 embranchements desservis. Ceci correspond à une augmentation de 30 % du temps passé aux dessertes, pour un nombre de wagons réduit de près de moitié et un embranchement en moins à desservir.

Du contrôle que nous avons fait en particulier pendant le mois écoulé découle sans aucun doute que le temps facturé pour certaines de ces dessertes est exagéré, ce qui explique l'augmentation considérable mentionnée plus haut.

Nous avons en outre constaté que lors de 18 dessertes de ce mois, des manoeuvres de wagons (en particulier de wagons de terre) ont été opérées par la machine destinée aux manoeuvres de la voie IV.

D'autre part, alors que la deuxième facture porte invariablement pour le total des dessertes, sur les salaires de 4 agents occupés aux manoeuvres, nous avons constaté que sur les 58 dessertes du mois, 14 seulement ont été faites par 4 agents, alors que 43 dessertes ont été faites par 3 agents et une par 2 agents seulement; ceci sans que les dessertes

.....

faites par 4 agents les aient nécessité particulièrement.

Nous avons en outre constaté que c'est l'un de ces agents, dont le salaire fait l'objet de la seconde facture, qui régulièrement fait le gardiennage des barrières et aiguilles des embranchements, opération pour laquelle nous payons déjà un forfait annuel de Frs. 2.940.-

Enfin, il nous apparait que les salaires horaires comptés dans cette deuxième facture, sont des salaires majorés, non conforme au texte de l'article 12, sur lequel votre Compagnie entend se baser pour nous les facturer.

En raison de ce qui précède, nous n'avons pas cru devoir effectuer le règlement des deux factures concernant le mois de mai dernier, et nous vous serions obligés de bien vouloir examiner les divers points que nous venons de vous signaler, et de nous faire part ensuite de vos explications.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Dollfus-Mieg & Cie., Soc. an.
L'Administrateur-Directeur général :

signé : E. Krafft

17 mai 75

H

ALSTHOM PARIS

---

de M. LE BOURHIS - Directeur Général le 29 Octobre 1934

à DIRECTION DES USINES DE BELFORT.

TARIFS D'EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS.

Le très long entretien que j'ai eu ce matin, à la direction des Chemins de fer de l'Est, s'est surtout poursuivi avec M. Chauvigné (un de mes anciens camarades d'ailleurs que j'ai eu la surprise de retrouver comme sous-chef d'exploitation des Chemins de fer de l'Est) qui avait fait venir M. Jaquot, Inspecteur général du Service Commercial de la Cie de l'Est.

M. Chauvigné avait reçu des instructions de la direction (M. Pellarin et M. Riboud) pour qu'on examine avec un esprit conciliant vos demandes, y compris celles qui ont fait l'objet de la lettre du 23 Juin 1934 des Etablissements Dollfus Mieg. Toutefois, la direction des Chemins de fer de l'Est, jusqu'à nouvel ordre, maintient le principe qui a été reconnu par les deux jugements, à savoir la distinction à faire entre les frais de traction et de manoeuvre dûs au service de la traction, et les frais de manoeuvre dûs au service exploitation. C'est cette dernière distinction, en effet, qu'ils ont voulu faire prévaloir, indiquant qu'elle était de règle dans l'ensemble du réseau.

J'ai répondu que, pour l'instant, je ne discutais pas la question et que, au fond d'ailleurs, ceci nous était indifférent,

pourvu que les sommes à payer pour les deux chefs ne soient pas excessives et ne paraissent pas exorbitantes par rapport à l'avant-guerre. J'ai ajouté que, dans la circonstance actuelle, il était indispensable que la Cie des Chemins de fer de l'Est aide les industries très touchées par la crise: Alsthom, industrie de transformations mécaniques, et D.M.C. industrie travaillant beaucoup à l'exportation.

Le réseau est d'accord et étudierait volontiers une formule destinée à atténuer nos redevances pour un transport moyen, quitte à permettre au Réseau de se rattraper si nos expéditions dépassaient un certain chiffre. J'ai répondu qu'en ce qui concernait Alsthom, cette méthode me paraissait intéressante.

Sur les points particuliers soulevés par la lettre du 25 Juin 1934, le service d'exploitation a reconnu que le service local de Belfort avait taxé d'une façon peut-être désordonnée et qu'il y avait lieu de revoir les bases de la facturation. Le service d'exploitation a fait remarquer que nous aurions peut-être pu utilement entrer en relations avec l'Inspecteur du service commercial résidant à Vesoul.

Quoi qu'il en soit, les conclusions de l'entretien sont les suivantes:

M. Jaquot, accompagné de l'Inspecteur de Vesoul, ira à Belfort, au gré de M. Rambal, soit le 5, soit le 6 Novembre. Au cours de la réunion tenue sur place, on examinera l'ensemble de nos revendications, et pour ma part je serais très heureux qu'on

Société Générale de Constructions
Electriques et Mécaniques "ALS-THOM"

. B E L F O R T

fit ressortir sur un tableau les différences de taxation d'avant-guerre et d'après-guerre. Il est peut-être difficile de rapporter la taxation à la tonne, mais on pourrait peut-être se baser sur le chiffre moyen des dernières années. Le réseau étant ainsi bien éclairé sur nos revendications, et ayant recueilli les explications des services locaux, une réunion pourrait avoir lieu à Paris entre M. Chauvigné et M. Rambal. Je pourrai, si M. Rambal le désire, assister à cet entretien, qui pourrait avoir lieu une dizaine de jours après la visite de M. Jaquot.

Je suis persuadé que de l'explication franche que nous aurons à cette occasion nous pourrons tirer des avantages intéressants, et je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si M. Rambal est d'accord sur cette façon de procèder.

Bien à vous,

17 mai 35

Cx.

Société Générale de Constructions
Electriques et Mécaniques "ALS-THOM"

BELFORT

Raccordement particulier

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 15 crt., accompagnant la facture de Frs. 2.867,21 , de la Cie. de l'Est, concernant les travaux de suppression du P.N. Nº 1 bis .

Nous ferons le nécessaire pour le règlement de cette facture, dont nous porterons le montant à votre compte lors de la prochaine répartition des frais d'embranchements.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

DOLLFUS-MIEG & Cie, Soc. an.
L'un des Directeurs-gérants :

Signé: pp. Rambal pp. Cottier

Prévenu la Construction le 20-10-1935

Est-ce payé par l'Als Thom ? ab

Construction,

COPIE

Cie. de l'Est, Belfort

Une facture de Frs. 2.867,21 de loi 1935 concernant les travaux de suppression du P.N. Nº 1bis sera à porter au compte de l'Als-Thom à la fin de l'année lors de la répartition des frais d'embranchement.

Je vous signale la chose, ne sachant si vous en avez déjà eu connaissance.

30.10.1935