Service Général 2 Section A

SOCIETE NATIONALE

DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DU SUD-OUEST

SERVICE

DOSSIER Nº 37

SOUS-DOSSIER Nº 45-17

Echange su trafic à Anyonlème

avec les Économigues des Charentes et les C.F.D.

Ses installations ses gunes d'Angouleine Etat et se s'Michel of Genente

N° de N° 6956

Nos	DATES	ANALYSE DES PIÈCES
······································		

	2	
	<u> </u>	
	•	

1

s.o.

0

Del. Col.

XVII

REGION DU SUD-OUEST

D.R.

NOTE REGIONALE Nº 1.007

Modifications, au l^{er} janvier 1940, des limites des Régions Ouest et Sud-Ouest

A partir du ler janvier 1940, la gare de St-Michel-sur-Charente et les installations de l'ancienne gare d'Angoulême Etat sont rattachées à la Région du Sud-Ouest.

La limite des deux Régions est fixée au Km.60 de la ligne d'Angoulême à Saintes.

Les dispositions de l'Avis Régional N° 3082 du 2 septembre 1938 concernant le personnel des lignes échangées le 2 octobre 1938 entre les Régions Ouest et Sud-Ouest seront applicables aux agents mutés au Sud-Ouest à la date du ler janvier 1940, en ce qui concerne:

- l'avancement en grade des agents inscrits à un tableau d'aptitude,
 - les mutations,
 - 1'Economat,
 - et les facilités de circulation.

LE DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION,

L. DUMAS

142 34

The control of the co

The same of the sa

at the second the second second second second

EXPLOITATION

SERVICE GENERAL
50 Section A
E.36.152

. Monnieur le Directeur Général,

Battschement à la Bégion du Sud-Cuest des gares d'Angoulêse ex-Cuest et de St-Richel-sur-Charente.

Depuis le ler février 1936, tout le service voyageurs et marchandises d'Angoulème Ouest a été reporté sur Angoulème Sud-Ouest, et Angoulème Ouest ne fonctionne plus que comme débord annexe d'Angoulème S.O. pour les arrivages destinés sux locataires, sux ambranchés et eux deux Compagnies Secondaires (Chemina de fer Départementaux et Chemina de fer Rooncaiques des Charentes).

La gare d'Angoulème S.C. n'est pas reliée directement à celle d'Angoulème Juest et aux installations des
C.F.B. et G.F.Z. en contect avec cette dernière; les wagons
en provenance de la Région du S.C. à destination des locations et embranchements de l'encienne gare Juest et des
Compagnies Secondaires sont envoyés par Angoulême S.C. à
St-Sichel-sur-Charente par mavettes, ainsi que les wagons
destinés à la route de Saintes et de 3t-Mariene.

La gare de St-Sichel-sur-Charente procède au débranchement de ces navettes, minsiequ'à celui des trains en provenance des directions de Saintes ou de St-Mariens et elle dirige sur Angoulême-Cuest, les vagons destinés aux locataires, aux embranchés et aux Compagnies Secondaires.

la gare de St-Michel-sur-Charente fonctionne, en outre, comme triage annexe d'Angoulêne S.O. pour la formation des trains à destination de la Mégion Quest (Saintes, Et-Mariens), travail qu'Angoulêne est dans l'impossibilité d'effectuer avec ses installations actue

Ces menoeuvres, sinsi que la ée chemente perticuliers de St-Michel-sur-f Cuest sont effectuées par une machine de fournie par le dépôt d'Angoulème et foc Cuest par la Mégion S.O.

En vue de supprimer ces comptes d'imputation d'une Région à l'autre, d'obtenir une seilleure coordination du travail effectué dans les différents chantiers ci-dessus et de faciliter les études de revision des traités d'échange avec les Compagnies Secondaires où des traités concernant les locations et embrenchements d'angualême-Cuest, la gestion complète des gares de 3t-Bichelèsur-Charente et d'angualême Cuest par la Région du 5.0. paraît désirable.

A cet effet, je serais d'avis de placer su point kilométrique 60 + 000 de la ligne d'Angoulêne à Saintee les nouvelles limites des Régions Quest et 8.0.; le terrain cédé au 5.0. comporterait l'ensemble des installations de l'ancienne gare Etat d'Angoulêne, la gare de ét-Michel-sur-Charente, la pleine voie entre ces daux gares et le raccordement de la Bifurcation des Alliere à la ligne d'Angoulême à Saintes.

Tous les embranchements reliés à la partie de ligne cédée sermient rattachés à la Région S.O.

Cette modification territoriale s'aurait de répercussions profondes, ni sur l'organisation des arrondissemente de ..., ni sur les sones d'action des Inspecteurs des divers Services (Axploitation, Voie et Estiments, Satériel et Fraction) de ...

Les 20 agents du Service "Exploitation" actuellement en résidence à St-lichel-sur-Charente passeraient en Sud-Ouest.

Les 4 agents de conduite de l'Ouest en récidence à Angoulême sinsi que les agents "Voie et Dâtisents" de la brigade d'entrétien de St-Sighel-mur-Charente seraient également autés au

Les dispositions qui précèdent, sur lesquelles 3. LEGOUX m's donné son accord, pourraient entrer en vigueur le ler janvier 1940.

J'adresse copie de la présente lettre à M.M. les Directeurs des Services C, M, P, T; V et au Service Technique de la Direction Cénérale.

THE O'M I THE RESERVE OF THE PARTY OF THE PA

reduct the advances of the land to be provided

The state of the s

and the state of the same of the same and the same of the same of

LE DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION,

Signa DUMAS

por surrer sinte - le 12/12/39

9/2

EXPLOITATION Service Gënéral 2º Section A

37-45-17

Monsieur le Directeur de l'Exploitation

La Région Quest, en nous informant qu'elle n'a pas d'objection à la remise à notre Région des installations Traction ex-Etat de Libourne, Coutras et angoulême, propose que ce transfert ait lieu à la même date que la cession à notre Région de l'ancienne gare d'AngoulêmeEtat de de celle de Saint-Michel-sur-Charente.

Vous avez bien voulu me demander de vous faire conneître mes observations sur cette proposition.

J'ai l'honneur de vous informer qu'elle ne soulève pas d'objection de ma part.

Notre étude relative à la cession à notre Région des installations des gares d'Angoulême-Etat et de Saint-Michel-sur-Charente est sur le point d'être terminée. Seule reste en suspens la question de la nouvelle délimitation des Régions Quest et Sud-Quest, déminitation que l'Quest propose de fixer au signal avancé, côté Saintes, de la gare de Saint-Michel-sur-Charente (Km. 60 + 710).

Cette proposition ne paraît pas devoir être retenue en raison des difficultés que peut présenter le choix
d'un signal avancé, susceptible d'être déplacé et nous
serions d'avis de prendre pour limite commune deux deux
Régions le P.K. 62.000, premier poteau kilométrique
situé au-delà de la gare de Saint-Michel-sur-Charente
vers Saintes.

Notre Service de la Voie et des Bâtiments, saisi de la question, n'a pas complètement terminé son étude.

EXPLOITATION Division des Etudes

65220 G.48

A-37(45/17-VE) 13 octobre 1939.

gérance des installations de la gare d'Angoulême. Monsieur le Chef de la Division du Service Cénéral (2ème Section)

Par lettre, référence ci-contre, vous avez bien voulu me demander mon avis au sujet du transfert à la Région du Sud-Cuest des installations des gares de St-Michel-sur-Charente et d'Angoulème.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les dispositions envisagées ne donnent pas lieu à observations de ma part. Je serais d'avis de prendre pour limite commune des Régions Cuest et Sud-Cuest à St-Michels/Charente le P.K. 62.000 premier poteau kilométrique situé au-delà de la gare de St-Michel-sur-Charente vers Saintes.

Signé: LARDEAU

- 9 DEC 1930

19

R. C. Seine Nº 276.448 B

CHEMINS DE FER FRANCAIS

MATÉRIEL ET TRACTION

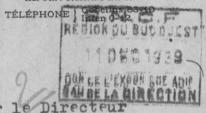
Nº Di 706.02 à rappeler dans la Réponse.

N· 8318-52 ES DAT4-12-1939

ORJET :

-Cession à notre Région d'installations Ouest41, Boulevard de la Gare (XIIIe)

Ad. Tél.: Tracorlé Paris-63



Monsieur le Directeur

EXPLOITATION DEST. SENERAL 1" SESTION A - SEDICTARIAN C

La remise à notre Région de l'ancienne gare d'Angoulême-Etat et de celle de Saint Michel sur Charente, ne soulève aucune objection en ce qui concerne le Service du Matériel et de la Traction.

> LE CHEF DU SERVICE DU MATERIEL ET DE LA TRACTION



mp. GENET Act: 215 p-11-39

EXPLOITATION

Service Général - 2ème Section

A 37 (45717 - V.E)

Monsieur le Chef de la Division des Etudes,

Gérance des installations de la gare d'Angoulême.

Par lettre du 16 Août 1939, nous vous avons adres sé copie d'un rapport établi en commun par les représentants des Régions Sud-Ouest et Ouest au sujet du transfert à la Région Sud-Ouest des installations des gares d'Angoulême et de St-Michel-sur-Charente.

Ainsi que nous vous l'avions demandé, je vous serais obligé de nous faire part des observations que, le cas échéant, vous auriez à présenter en ce qui concerne votre division.

D'autre part, vous voudrez bien trouver, ci-annex pour la suite que vous jugerez utile, copie des lettres du 12 Juin et ler Juillet 1939, du Service Central des Instéllations Fixes.

Ainsi que vous voudrez bien le remarquer ce Service nous a fait savoir qu'il est d'accord pour que tou tes les questions ayant fait l'objet de notre note du 2 Juin dont copie vous a été adressée le 6 Juin soient régl dorénavant par les soins de notre Région.

> LE CHEF DE LA DIVISION DU SERVICE GENERAL, LE CHEF DE LA 1888 SUDDIVISION DU SERVICE GENÉRAL Signé: DAUCAN

pièces jonits

EXPLOITATION

TRAFIC - 5° Section

C. 45-17 V.E.

Monsieur le Chef de la Division du Semulceuténémal,

he person du mouvement,

Rous vous avons adressé, le ? juillet dernier, les copies de la correspondance relative à la question du transfert à notre Régiondes installations des gares d'angoulême ex-Stat et de Saint-Sichel-sur-Charente actuellement gérées par la Région de l'OUEST.

Vous voudrez bien trouver ci-jointes une copie du rapport établi à la suite de l'examen sur place de la question par un fonctionnaire de chacune des deux Régions intéressées et une copie de l'avis commun des Chefs d'Arrondissements Exploitation de Saintes et de Bordeaux.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaîtreles observations que, le cas échéant, vous auriez à présenter, en ce qui vous concerne, relativement à la solution proposée.

/ LE CHEF DE LA DIVISION DU TRAFIC,

Signé: LOHIER

-2 DEC 1939

EXPLOITATION

Service Général - 2e Section

A 37 (45-17- VE)

31148/2**355** YaD **24-11-1**939

Transfert à la Région Sud-Ouest des installations des gares de St-Michel-sur-Charente et d'Angoulême Monsieur le Chef du Service de l'Exploitation de la Région OUEST

13, Rue d'Amsterdam - PARIS

Mon Cher Collègue,

Par lettre rappelée ci-contre vous avez bien voulu me demander, en confirmant votre lettre 31148/1901 YaD du 12 Août dernier, si, vomme vous, nous étions d'accord sur les propositions du rapport commun du 21 Juillet 39, approuvé par nos Chefs d'Arrondissement les 26 et 28 même mois, relatif à la cession à notre Région des installations des gares d'Angoulême-Etat et de St-Michel-sur-Charente.

J'ai l'honneur de vous informer que notre étude est toujours en cours. Nous pensons cependant être en mesure de vous en adresser les conclusions à très bref délai.

Votre dévoué Collègue,

P.LE CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION LE CHEF DE LA DIVISION DU SERVICE GENERAL,

Signe: LABAT

SOCIÉTÉ NATIONALE

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DE L'OUEST

EXPLOITATION
Division des Etudes
Installations des gares

Nº 31148/ 2355 YaD

PARIS, LE

2 1 NOV. 1939

20. RUE DE ROME - 8' ARR'

птогон визи сир - сиетт 1-378 2 3 NOV. 1939 Кака Самана Самана

Mon cher Collègue,

Permettez-moi de rappeler à nouveau à votre souvenir ma lettre 31148/1901 YaD du 12 août dernier par laquelle je vous demandais de me faire commaître si, comme moi, vous étiez d'avis d'accepter les propositions du Rapport commun du 21 juillet, approuvé par nos Chefs d'Arrondissement les 26 et 28 même mois, relatif à la cession à votre Région des gares d'Angoulême-Etat et de St-Michel-sur-Charente et pour fixer la nouvelle limite de nos deux Régions au signal avancé, côté Saintes, de la gare de St-Michel-sur-Charente (km.60 + 710).

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire parvenir votre accord aussitôt que possible.

Votre dévoué Collègue.

LE CHEF DE LOTATION

595. hote de ho. Bangeson men smisie de tot - par de continuation de l'étite -

Lette 12 aant 39 \ i . joint talmplaire.

n'ente mile part en vossies

- Ilmande anost our rappou

itabli en unom par nos

chefs di arre.

de sent print de désnevort existant réside dum la fixation du PK limite.

L'Antot propose de le fixer an signal overmé coté Saintes de Samichel des charente PK 60 + 710

Le Sur anest propose un point autre que le signal hent l'emplant pent varier el qui est le PK 62 (autien de PK 60,710)

862 M. Lunga , fint tig Prien de neu faile d'injune de cette question. A mi au po'alable et qu' a fait 865 qui a en à r'renger de l'affaire. La lette du 12 anit ju ms demande à l'oust st peut étucky M. Bourne. Han handen from A when I worken I was made and I wondered from the worken of the same of t

RÉGION DE L'OUEST

EXPLOITATION

<u>Division des Etudes</u> Installations des gares

Nº 31148/2274 YED

ENREGt No_

OBJET :



Mon Cher Collègue,

Permettez-moi de rappeler à votre souvenir ma hettre 31148/1901 YaD du 12 août dernier, par laquelle je
vous demandais de me faire connaître si, comme moi, vous
étiez d'avis d'accepter les propositions du rapport conmun du 21 juillet, approuvé par nos Chefs d'Arrondissement les 26 et 28 même mois, relatif à la cession à votre Région des gares d'Angoulême Etat et de St Michel
sur Charente et pour fixer la nouvelle limite de nos
deux Régions au signal avancé, côté Saintes de la gare
de St Michel sur Charente (Km 60 + 710).

Je vous serais très obligé devouloir bien me faire parvenir votre accord aussitôt que possible.

Votre dévoué Collègue,

LE CHER DE L'AXPLOITATION

E CHEF DE

l. 12 (anc. 10). - Cde 15-1-80

Voi ou event all 4/11

Monsieur DREYFUS - Chef de l'Exploitation - Région Sud-Ouest l place Valhubert - Paris Le vice Seneral M. le Chef & la Je Subvining Sinte i votre armototion Su 4 courant. la Dirining des Etimos, Jui wit 4 nons Conner son ans mor cette affinie (24 lettre Ju 28/10), n'est pas l'aunit avec l'ourt sur La nonvelle Selimitation Tes Tenp Regions. For lettre 4. firste nous Sela sino de la guestion le servie Se la vne. Nons juginous egaloment une lettre d'attente four la region ouest on bui dominated words to sa lettre he 12/8/39 gre 1/11 Johnson

Region overst

Paris 12 ADDT 1939

39

Division des Etudes Installations des gares

EX.O. 31148 YaD 1901

Mon Cher Collègue,

Comme suite à votre lettre C.45-17-V.E (Trafic Section) du 7 Juillet dernier, je vous informe que j'ai reçu le rapport commun du 21 même mois, approuvé les 26 & 28, par nos Chefs d'Arrondissement au sujet de la cession des gares d'Angoulême-Etat et de St-Michel-sur-Charente à votre Région et je vous serais obligé de me faire connaître si, comme moi, vous êtes d'avis d'accepter les propositions contenues dans ce rapport commun.

Dans l'affirmative, la nouvelle limite de nos deux Régions pourrait être fixée au signal avancé, côté Saintes, de la gare de St-Nichel-sur-Charente.

Votre dévoué Collègue,

Vernier

corpie aux plants / 1817

- EXPLOITATION -

0.45.17. V.S.

de l'exploitation de la Région

1), rue d'Amsterdam

PARIS (VIIIe)

Mon Cher Collègue

Comme suite à votre lettre "Division des Etudes installation des gares 8º 31148/1007 Y.A." du 82 juin dernier, j'ai l'honneur de vous faire savoir que je suis den d'accord avec vous pour faire examiner consécutivement au transfert à notre ségion des installations de l'ancienne gare d'angoulême-Stat, la question du transfert de la gare de Baint-Sichel-sur-Charente actuellement gérée par votre Région.

on conséquence, j'ai chargé mon chef d'arrendissement de Bord eux, d'examiner estte question en liais a avec son collègue de l'arrondissement de Saintes.

Votre dévoué collègue.

LE CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION.

Signé; BOURGEOIS

SOCIÉTÉ NATIONALE

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION de l'OUEST

EXPLOITATION

Division des ETUDES Installations des gares

Nº 31148/107 Ya

M. le Directeur des Installations Fixes vient de me transmettre, pour avis, copie de la lettre que vous venez de lui adresser au sujet du transfert à votre Région des installations de la gare d'ANGOULEME-ETAT.

Ce transfert, pour lequel je n'ai pas d'objection de principe, pose toutefois une question annexe. En effet, les installations de notre gare de St-Michel-sur-Charente sont pratiquement utilisées comme triage annexe pour les éléments en provenance ou à destination du local d'Angoulême-Etat et il est permis de se demander s'il ne serait pas logique de transférer également cette gare à votre Région.

Je vous propose de faire étudier cette question par des représentants de nos Services, et si vous êtes d'accord, je charge M. AMART, mon Chef d'Arrondissement de Saintes de se rapprocher du représentant de votre Région que vous voudrez bien désigner.

Votre dévoué Collègue,



6225

Monsieur DREYFUS, Chef de l'Exploitation Région du SUD-OUEST - 1 Place Valhubert - Paris SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

- 7 DEC. 1939 T3

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT 1000/21 EXPLOITATION SERVICE GÉNÉRA! SECRETARIAT 1" SECTION A

-6 DEC. 1939

8, rue de Londres (9°) Tél. : TRInité 91-73 et la suite Inter Trinité IIO

5.º DIVISION

M Nº 15.24.2/

M. le Chef du Service de l'Exploitation de la Région du SUD-OUEST.

Je rappelle à votre souvenir ma lettre M. nº 15,24.2 du 14 novembre 1939 dans laquelle je vous faisais part que le Chef du Service de l'Exploitation de la Région de l'Ouest m'avait transmis une copie de la lettre nº 31.148/2274 YaD qu'il vous avait adressée le 2 novembre 1939, au sujet des modifications à apporter aux limites des deux Régions Sud-Ouest et Ouest, par suite du projet de cession des gares d'Angoulême-Etat et St-Michel-s/-Charente à la Région du Sud-Ouest.

Je vous serais obligé de me donner, dès que possible, votre avis sur cette question en m'adressant des propositions

précises.

are a la bie in wheat

Le Directeur du Service Central du Mouvement,

Trafic - 5e Section

C. 4517 V.E.

Monsieur le Directeur du Service Central des Installations Fixes,

L'échange des transports de grande et de petite vitesse en gare d'Angoulême entre notre Société d'une part, et, d'autre part, la Compagnie des Chemins de fer épartementaux et la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, st réglé par l'arrangement du 15 octobre 1936 intervenu entre les 2 Compagnies secondaires précitées et les réseaux du P.O.-Midi et de l'Etat

Cet arrangement avait été convenu en raison de la situation nouvelle créée d'une part, par le report à l la gare d'Angoulême-P.O. depuis le ler février 1934 du service assuré jusqueilà par la gare d'Angoulême-Etat, et, d'autre part, par le report à la gare d'Angoulême-Chemins de fer Economiques des Charentes à partir du ler février 1936 du service assuré jusque-là par la gare d'Angoulême-Onemins de fer Départementaux.

l'article 19 de l'arrangement stipule : "le présent traité a une durée ferme de 3 ans à partir du ler février 1936. Passé ce délai, il peut être révisé ou résilié à toute époque à la demande de l'une des parties, à charge partie-ci de prévenir les autres 6 mois à l'avance".

Par application de ces dispositions, les Chemins de fer Départementaux nous ont fait part, dpar lettre du 21 avril dernier dont ci-jointe une copie, de leur intention de ne plus utiliser, pour leurs trafics voyageurs et marchandises, la gare des Chemins de fer Economiques et de revenir à leur ancienne gare. Ils nous demandent, en conséquence, de bien vouloir exami miner les possibilités de réouverture, pour l'échange des marchandises avec notre Société, de l'ancien chantier de transbordement qu'ils avaient antérieurement à l'arrangement du 15 octobre 1936 avec les Chemins de fer de l'Etat.

Les Chemins de fer de l'Etat ayant passé, con-formément aux articles l et 5 de l'arrangement précité, des traités de location de terrain avec les deux Compagn gnies secondaires en question, les Chemins de fer Départementaux ont adressé une copie de leur demande à la Région de l'Ouest.

Nous pensons qu'il serait préférable, notamment au point de vue de la conduite de l'étude à entreprendre, que notre Région qui gère déjà la gare d'Angoulême gère également les traités de location de terrain précités.

Nous croyons savoir que la Région de l'Ouest est également de cet avis et qu'elle vous a adressé en conséquence une proposition tendant au transfert à notre tre Région des traités de location de terrain.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si vous auriez des objections à ce transfert.

J'adresse une copie de la présente lettre à mon collègue de la Région de l'Ouest.

LE DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION,

Le Chef du Service de l'Exploitation

2. Inginiem en chef Treyfus

TRAITE

entre la Compagnie du Chemin de fer de PARIS à ORLEANS et l'Administration des Chemins de fer de l'ETAT pour l'usage commun de la gare d'Angoulème Orléans.

Entre la Compagnie du Chemin de fer de PARIS à ORLEANS, dont le siège social est à PARIS, Boulevard de l'Hôpital (Place Valhubert, n° 1) représentée par le Directeur Général du P.O. - MIDI (Exploitation Commune des Réseaux d'Orléans et du Midi),

d'une part;

et l'Administration des Chemins de fer de l'ETAT, dont le siège est à PARIS, Rue de Rome n° 20, représentée par son Directeur Général,

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

A dater du ler Février 1934, en vue d'améliorer les conditions du service et de permettre une réduction substantielle des dépenses d'exploitation, la gare d'ANGOULEME Orléans, devient, suivant les clauses et conditions stipulées au présent traité, commune aux deux réseaux P.O. et Etat

ARTICLE 1 er

Limites de la communauté

Au point de vue de la communauté la gare d'ANGOULEME Orléans s'étend :

1º - entre les P.K. 448+682 (ligne principale), 448+060 (voies de gare), 448+970 (embranchement), côté Paris, et 452+378, côté Bordeaux-Saintes.

2º - entre les P.K. 517+871 et 517+931,50, ligne de Limoges à Angoulême.

Elle comprend toutes les installations situées entre ces points (poste de Pontouvre et poste de la bifurcation des Alliers en particulier) conformément aux dispositions du plan ci-joint.

Les signaux de couverture de la gare, de toutes les directions font partie de la communauté.

En outre, les voies N°s 19, 15, 11, 2 et 20 de l'ancienne gare d'Angoulême-Etat sont - pour ce qui concerne exclusivement leur entretien et leur utilisation comme " débord annexe arrivée " définie à l'article 4 ci-après - rattachées à la communauté.

ARTICLE 2

Mise en communauté du dépôt et de l'entretien P.O.

La mise en communauté du dépôt P.O., de la visite, du lavage, du nettoyage, de la désinfection et de l'entretien des véhicules, n'est pas comprise dans le présent traité; elle fait l'objet de conventions spéciales entre les deux Réseaux co-usagers.

ARTICLE 3

A - Appropriation au Service Commun

En vue de permettre la réception des trains "Etat" dans la gare commune et de faciliter le service, il a été reconnu nécessaire de procéder aux aménagements ci-après :

- 1º à Angoulême Orléans :
- a) la modification de l'entrée de la cour des voyageurs et des urinoirs;
- b) l'aménagement des locaux affectés au service des voyageurs;
- c) le jumelage des voies 4 et 6 avec report du trottoir actuel entre les voies 6 et 8;
 - d) l'aménagement de la halle des messageries;
 - e) le remaniement des voies du dépôt;

- f) la modification des liaisons téléphoniques;
- g) la transformation des halles P.V. (à ne réaliser, toutefois, que si le trafic devenait supérieur de 12 à 15 % à celui de 1933);
 - 2º à St-Michel-sur-Charente :

la liaison des voies 11 et 13.

3º - au poste des Grelets :

la réfection du poste et de sa signalisation.

Les dépenses nécessitées par ces travaux sont supportées par moitié par chacun des réseaux co-usagers.

B - Loyer

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat ne paie aucun loyer pour l'usage des bâtiments et installations d'Angoulême Orléans existant avant la mise en communauté et affectés au service commun.

C - Travaux Complémentaires

Dans le cas où les besoins du service commun nécessiteraient dans l'avenir l'exécution de nouveaux travaux, la Compagnie d'Orléans en dresserait les projets d'accord avec le Réseau
de l'Etat. Ils seraient exécutés et payés par la Compagnie
d'Orléans et la dépense correspondante serait, en fin d'année,
partagée par moitié entre les deux Administrations sauf en ce qui
concerne la bifurcation des Alliers pour laquelle la totalité
des dépenses serait remboursée à la Compagnie d'Orléans.

ARTICLE 4

Fonctionnement de la communauté

La gare d'Angoulême-Orléans assure, dans les installations communes telles qu'elles sont définies à l'article ler, l'ensemble du service des voyageurs et des marchandises. Toutefois, la gare de St-Michel-sur-Charente assure sous la responsabilité des Chemins de fer de l'Etat et sans que ce Service soit considéré comme service commun pour l'application de l'article 12 ci-après :

- a) le débranchement et la formation des trains de marchandises en provenance et à destination des directions de Saintes et de St-Mariens St-Yzan;
- b) la desserte pour le service des wagons complets chargés commerce en provenance de ces mêmes directions et à destination d'Angoulême local - du " débord annexe arrivée " défini à l'article ler;
- c) la desserte pour ce qui est de l'entrée et de la sortie des wagons vides et chargés des embranchements particuliers et des chantiers de transbordement avec les chemins de fer secondaires reliés aux voies de l'ancienne gare d'Angoulême-Etat ainsi que celle des terrains loués dans les dépendances de cette gare;
- d) la conduite à Angoulême Orléans des wagons en provenance des directions de Saintes et de St-Mariens-St-Yzan et à destination (wagons repris en b) ci-dessus exceptés) d! Angoulême-Orléans et de ses au-delà;
- e) la prise à Angoulême-Orléans des wagons en provenance d'Angoulême-Orléans et de ses au-delà et à destination des directions de Saintes et de St-Mariens-St-Yzan ainsi que des embranchements particuliers, des chantiers de transbordement et des terrains loués de l'ancienne gare d'Angoulême-Etat.

Les opérations de livraison (conduite des wagons exclue mais perception des taxes comprise) des wagons chargés commerce en provenance des directions de Saintes et de St-Mariens-St-Yzan sont assurées sur "débord annexe arrivée" par la communauté d'Angoulême-Orléans. Cette dernière est chargée dans les mêmes conditions des opérations d'expédition et de livraison des marchandises en provenance ou à destination des embranchements

particuliers, des chantiers de transbordement et des terrains loués de l'ancienne gare d'Angoulême-Etat.

ARTICLE 5

Administration de la gare commune

d'Angoulême-Orléans et du "débord annexe arrivée". Ses agents pourvoient à toutes les exigences de l'exploitation des lignes y aboutissent; en conséquence, l'embarquement et le débarquemen des voyageurs et des bagages, la manutention des marchandises à grande vitesse, à petite vitesse et à vitesse unique, la percep des taxes de toute nature la préparation des pièces comptables, le service télégraphique et téléphonique, la composition, l'expédition, la réception et la décomposition des trains, les mouvements et les manoeuvres de matériel, l'entretien des quais, des voies, des cours, du matériel fixe des bâtiments et des ouvrages d'art de la gare commune, la fourniture de l'eau pour l'alimentation des machines et pour les besoins de la gare, sont exclusivement exécutés par les soins de la Compagnie d'Orléans.

ARTICLE 6

Ordres à donner au Chef de Gare

Les agents accrédités par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat donnent directement, mais seulement en ce qui concerne le service des lignes propres à ce Réseau des ordres au Chef de la gare commune qui agit, en ce cas, comme agent des Chemins de fer de l'Etat et doit se conformer aux règlements et instructions de cette Administration.

Ces ordres ne peuvent avoir trait qu'à l'application des taxes au service des trains et à l'exécution des mesures de sûreté relatives à l'exploitation des lignes du réseau de l'Etat, aux rapports et écritures de service, en un mot à tout ce qui concerne le service particulier des dites lignes en dehors du service commun de la gare.

ARTICLE 7

Punitions

Les Services de l'Exploitation commune des réseaux P.O. et MIDI appliquent au personnel de la gare commune les punitions demandées par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat pour fautes ayant nui au service de cette dernière. De même le réseau de l'Etat applique à son personnel spécial les punitions demandées par le Service de l'Exploitation Commune P.O. - MIDI pour fautes graves ayant nui au service de cette dernière.

ARTICLE 8

Marche des trains

La marche des trains réguliers de voyageurs est, à chaque changement de service, fixée d'un commun accord entre les deux réseaux, en ce qui concerne les heures de départ et d'arrivée, la durée des stationnements et le délai d'attente des trains en correspondance à ANGOULEME.

ARTICLE 9

Dépenses et recettes accessoires de la gare commune

Les dépenses de la communauté proprement dite comprennent les dépenses suivantes qui sont engagées par le réseau gérant :

- l° le traitement et les frais divers du personnel de la Compagnie d'Orléans attaché au service de la gare ainsi qu'à celui du débord annexe;
- 2º les frais de chauffage, d'éclairage, d'entretien des terrassements, ouvrages d'art, bâtiments, mobilier, cours, quais, voies, plaques tournantes, grues, appareils divers et accessoires situés dans les limites de la communauté ainsi que les frais d'entretien des voies du débord annexe;

3º - la fourniture d'eau;

- 4° les dépenses nécessaires pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs et bagages, la manutention des marchandises à grande vitesse, à petite vitesse, et à vitesse unique, les mouvements et manoeuvres du matériel, la perception des taxes, le service télégraphique et téléphonique.
- 5° Les impôts sur les bâtiments, terrains, appareils et objets mobiliers situés dans les limites de la communauté telles qu'elles sont définies au ler alinéa de l'article ler, les frais de police et de surveillance administrative, les frais médicaux et les menus frais de toutes sortes de la gare;
- 6° Les accidents et dommages résultant de l'incendie que les articles 12 et 13 ci-après placent à la charge de la communauté;

Chacun des co-usagers fournit à ses frais les billets, timbres, registres et imprimés de toutes natures spéciaux à son service.

Les recettes accessoires de la communauté comprennent les recettes pour location de buffets, dépôts de bagages, ventes de livres, redevances pour affichages, locations faites à divers, perceptions de magasinage etc... réalisées dans les limites de la communauté ou sur le " débord annexe arrivée ".

(Le produit des locations faites dans l'ancienne gare d'Angoulême-Etat de même que celui des taxes de manoeuvres effectuées dans cette gare restent acquis au Réseau de l'Etat).

ARTICLE 10

Réglement financier de la communauté

Le règlement financier comporte le versement par le Réseau de l'Etat, au Réseau d'Orléans, d'une redevance forfaitaire annuelle fixée, sur la base des dépenses de 1932 - 1933 à la de totalanne de dépense, l'application de reseaux de l'Etat d'Orléans somme de 1.115.000 F. correspondant au paiement; au réseau

Cette redevance correspond au paiement on Reisen d'orleans!

- l° des redevances diverses (péages, service des trains de voyageurs, bifurcation des Alliers et de Pontouvre) qui lui étaient payées antérieurement à la mise en communauté et en vertu des conventions ou accords en vigueur à cette époque;
- 2º de l'augmentation des dépenses (1), définies à l'article 9 ci-dessus, resultant, pour le réseau d'Orléans, de la mise en communauté,
- 3° de la moitié de l'économie nette d'exploitation (économie à Angoulême-Etat diminuée de l'augmentation des dépenses à Angoulême-Orléans et à St-Michel-sur-Charente) procurée par la mise en communauté.

ARTICLE 11

Provisions trimestrielles sur règlements de communauté

En cours d'exercice le Réseau de l'Etat constitue des provisions trimestrielles égales au quart de sa part dans les dépenses du dernier exercice réglé. La régularisation entre ces provisions et la redevance réellement due est effectuée, s'il y a lieu lors de la présentation du compte d'ensemble.

ARTICLE 12

Résponsabilité des pertes et avaries à la transmission des bagages et marchandises

Les conséquences des pertes, erreurs, soustraction, avaries, se produisant dans la gare commune ou au "débord annexe arrivée" ou constatées lors de la transmission des bagages, marchandises, denrées, etc... à cette gare sont réparties entre les deux administrations conformément aux règles adoptées par les grands réseaux de chemin de fer. Il en est de même pour les bagages, denrées, marchandises, etc... ayant transité à cette gare.

^{(1) -} diminuées des recettes supplémentaires.

ARTICLE 13

Accidents dans les emprises de la gare commune

Les conséquences pécuniaires des dommages causés par les accidents autres que les incendies se produisant dans le périmètre des installations communes (voir article ler ci-avant) ou au "débord annexe arrivée" sont supportées par les co-usagers conformément aux règles forfaitaires détaillées ci-après :

Matériel roulant de traction et de transport - Matières et outillag

En cas d'accident dans les emprises de la communauté les frais de relevage, de vérification et de remise en état pour son abheminement du matériel moteur ou roulant, qu'il fonctionne ou non pour le compte de la communauté restent à la charge de la Compagnie d'Orléans. En cas d'accident sur le " débord annexe arrivée, les frais analogues restent à la charge du Réseau de l'Etat.

Les dépenses de réparations du matériel moteur ou roulant appartenant à l'une ou l'autre des deux Administrations contractantes et avarié dans les limites de la communauté ou au "débord annexe arrivée" restent à la charge de l'Administration qui les a engagées.

En cas d'avaries survenues dans les limites de la communauté ou au "débord annexe arrivée" au matériel roulant appartenant
aux Réseaux français autres que les Réseaux P.O. - MIDI et ETAT
ainsi qu'aux Administrations de Chemins de fer de pays étrangers,
la communauté ne supporte les frais de remise en état de ce matériel que pour autant que, conformément aux règlements en vigueur
ou aux ententes intervenues entre Administrations de Chemins de fer
ces avaries donnent lieu à facturation.

Les avaries aux agrès, à l'outillage ou aux matières d'approvisionnement appartenant à l'une des deux Administrations contractantes sont dans tous les cas à la charge de l'Administra-

tion qui est propriétaire du dit matériel ou des dites matières.

Les agrès et autre matériel n'appartenant pas à l'une des Administrations contractantes sont sous la responsabilité financière de la communauté pendant leur séjour dans le périmètre de la gare commune ou du "débord annexe arrivée" pour tout ce qui n'est pas réglé par les conventions entre Réseaux spéciales à cette matière; le matériel de toute sorte pris en location est traité comme s'il appartenait au Réseau qui a conclu le contrat d'usage ou de location.

Si un accident se produit à un train ou à une manoeuvre se trouvant sur la limite du périmètre de la gare commune et partiellement en dehors de cette limite, toutes les conséquences directes de cet accident pour le dit train ou la dite manoeuvre sont traitées comme s'il s'était produit entièrement dans le périmètre de la gare commune.

Marchandises

Les indemnités de toute nature se rapportant aux transports des marchandises sont réglées conformément aux règles et
conventions en vigueur pour la transmission des marchandises et le
partage des indemnités sans aucun recours réciproque entre les
deux Administrations contractantes.

Installations fixes

Les dégâts ou avaries de toute nature aux installations fixes (bâtiments, voies, dépendances, etc...) placées sous le régime de la communauté sont, dans tous les cas, supportés par la communauté.

Personnel

La communauté supporte sans recours de responsabilité les conséquences des dommages subis par les agents du service commun, opérant soit à la gare commune d'Angoulême-Orléans soit au "débord annexe arrivée" et aussi par les agents chargés, même momentanément, d'opérations rentrant dans les attributions du

service commun au moment de l'accident. Par contre, chaque Administration supporte, sans recours de responsabilité, les conséquences des dommages subis par ses agents propres ne travaillant pas pour le service commun ou par les agents de l'autre Administration travaillant pour son propre compte.

Autres dommages

Les conséquences des accidents non réglés par les textes ci-avant et survenant dans la gare commune sont mises à la charge de la communauté.

Disposition accessoire

mune soit à un train soit à une machine des chemins de fer de l'Etat, les agents de la Compagnie d'Orléans doivent prendre immédiatement et de leur propre initiative les mesures nécessaires pour dégager les voies quelle que soit la cause de l'accident et quelle que doive être finalement celle des deux Administrations à laquelle incombe la responsabilité de cet accident et qui aura à supporter les frais de relevage et de réparation.

ARTICLE 14

Accidents en dehors des emprises de la gare commune

Les conséquences des accidents pouvant se produire en dehors de la gare commune par suite de fautes commises par le personnel du service commun sont à la charge de celle des deux Administrations pour laquelle ces employés auront fonctionné.

Dans le cas où, conformément aux conditions fixées à l'article 16 ci-après, une machine de l'une des deux Administrations viendrait à faire un service de secours sur les lignes de l'autre, elle fonctionnerait sous la responsabilité de cette dernière.

ARTICLE 15

Dommages résultant de l'incendie

Les dommages résultant de l'incendie sont :

- le mobilier dépendant du service commun "débord annexe arrivée" compris et pour les marchandises transitant d'une ligne à l'autre.
- 2° à la charge de chaque Administration isolément pour les immeubles et le mobilier affectés exclusivement à son propre service, pour ses marchandises propres, enfin pour son matériel roulant ou le matériel étranger amené par elle dans la gare commune.

Il n'est exercé aucun recours de voisinage et par suite les conséquences de tout incendie sont réglées d'après la nature des objets atteints ou avariés, comme il est dit ci-dessus et non d'après le lieu d'origine et la cause du sinistre.

ARTICLE 16

Circulation d'une machine d'un Réseau sur les lignes de l'autre

Dans le cas où une machine de l'un des deux Réseaux, se trouvant disponible à la gare commune, viendrait à faire un service de secours sur les lignes de l'autre, ou un service de manoeuvre dans la gare commune, il serait convenu que :

- lo pour le service de secours, les kilomètres parcourus sur les lignes de l'un et l'autre Réseau seraient rétribués par le jeu des parcours de compensation;
- 2º pour les manoeuvres à effectuer dans la gare commune et qui pourraient être assurées par les machines appartenant à l'une quelconque des deux parties contractantes le décompte des sommes à porter de ce chef au compte de la communauté serait établi d'après les règles en vigueur dans les autres gares communes, les taux étant fixés par les Ingénieurs du Service de la Traction et le produit compris dans les dépenses communes d'exploitation visées à l'article 9 ci-avant.

ARTICLE 17

Vérifications comptables

La vérification de la comptabilité de la gare commune doit être faite autant que possible simultanément par des Inspecteurs des deux Administrations. La Compagnie d'Orléans doit d'ailleurs donner les ordres utiles pour que les Inspecteurs et vérificateurs de Comptabilité du Réseau de l'Etat trouvent toutes facilités pour établir la situation comptable des agents ayant un maniement de fonds pour le compte de ce Réseau.

ARTICLE 18

Durée du traité

Le présent traité prend effet à dater du ler Février 1934. Il est révisable à la demande de chacune des parties, à charge par elle de prévenir l'autre partie de son intention un an à l'avance, tout désaccord sur les conditions de la révision devant être soumis à l'arbitrage prévu à l'article 18 ci-après.

ARTICLE 19

Jugement des contestations

Toutes contestations quelconques qui pourraient survenir entre les parties contractantes relativement à l'exécution du présent traité seront jugées souverainement et sans appel par deux arbitres nommés l'un par le Réseau de l'Etat, l'autre par la Compagnie d'Orléans. Ces deux arbitres en désigneraient un troisième, s'il y avait lieu et dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, il serait désigné par M. le Président du Tribunal de Commerce de la Seine.

ARTICLE 20

Enregistrement du traité

L'enregistrement du présent traité sera à la charge de celle des parties qui succomberait dans la difficulté qui aura rendu cette formalité nécessaire.

SECRETARIAT DE L'EXPLOITATION

Mon Cher Camarade,

Par votre lettre M. 3515 du II Décembre courant, concernant la fusion de nos deux gares d'Angoulême, vous m'informez que vous êtes d'accord pour adopter la I° solution proposée par la Commission que nous avons constituée. Vous observez, toutefois, que la suppression du Service à Angoulême-Etat et à St-Martin-d'Angoulême doit être approuvée par le Ministre et que, dans ces conditions, il ne sera possible de passer exécution qu'au Ier février 1934.

J'ai l'honneur de vous donner mon accord sur cette date et je donne des instructions à mes Services pour qu'ils prennent leurs dispositions en conséquence. Je leur demande, en particulier, de se rapprocher des vôtres, pour réaliser les mutations de personnel prévues par le dernier alinéa du § I du Procès-Verbal de la Commission.

Pour ce qui concerne les points sur lesquels nos Représentants n'avaient pu se mettre d'accord, je vous confirme notre accord verbal. Les économies seront partagées par moitié entre nos deux Réseaux et, d'autre part, le Réseau de l'Etat conservera l'entier bénéfice de toutes les locations actuelles et futures rendues possibles à Angoulême Etat par la suppression du service.

Pour ce qui est du bilan financier, vous acceptez en principe les propositions de la Commission, mais vous demandez que les chiffres concernant les Services de la Voi et du Matériel et de la Traction ne deviennent définitifs qu'après accord de nos Chefs de Service.

Le bilan présenté par la Commission ayant été bas sur des chiffres établis contradictoirement par nos Service de la Voie et du Matériel et de la Traction, il ne semble p qu'il y ait lieu de remettre en cause les évaluations de la Commission, d'autant qu'elles ont, dans l'ensemble, un cara tère forfaitaire. Néanmoins, comme nos Services vont avoir à préparer une Convention Exploitation et Voie et une Convention Matériel et Traction, pour régler les conditions de la nouvelle communauté, je n'aurais pas d'objection à ce que les prix des prestations Voie et Matériel et Traction, fussent, le cas échéant, corrigés s'il apparaissait à l'examen qu'une erreur importante a été commise.

Vous m'informez enfin que vous acceptez, en prin pe la solution suggérée dans le Procès-Verbal, au sujet du

règlement du litige Angoulême-Bordeaux, mais faites remarquer que votre acceptation ne préjuge en rien le règlement des autres questions que pose la liquidation définitive du litige.

Permettez-moi d'observer que, lorsque nous avons négocié l'accord de principe du 17 Novembre 1932/15 février 1932, votre Réseau n'a pas formulé de restriction quant au règlement du passé. Quoi qu'il en soit, je n'aurais pas d'objection à ce que cette question fût examinée comme doivent l'être les autres litiges qui nous restent à résoudre, notamment en ce qui concerne notre demande relative au règlement du compte des colis postaux de Bretagne.

Si vous le voultez bien, nous pourrions demander à M.M. GIRETTE et BERTHELOT de joindre ces questions à celles qu'ils sont déjà chargés d'étudier.

Votre dévoué Camarade, LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE,

CHEMIN DE FER DE L'ETAT

anto de DIRECTION Jasobs elamis enu al Jac's sisa

empho virus dial en elle ismilli un littuile dremoigér erdne B. VCD/3 equenira es broossis en nottes ligas i ruoq

edomob el 3515 de egui re en elle ; 2801 relivet di - 1801 edomob el dillipli erec dasamos ese tib en elle de canaquab .lrecos teo é significant abolità el elmon Cher Camarade,

Soun one diverses receives, sur length on the your

Alle no tranche and une des sutren quetalons che pose un

evacada i baccos a dela pris connaissance du compte-rendu présenté par la Commission que nous avons constituée pour l'étude de la fusion de nos deux gares d'Angoulême.

Je suis d'accord avec vous pour adopter la première solution proposée, qui doit permettre des économies importantes et immédiates sans exiger de gros travaux.

> Comme suite à notre entretien du 4 courant, je vous confirme, en ce qui concerne le partage des économies, mon accord verbal sur l'attribution de parts égales à nos deux Réseaux. Par ailleurs, je prends bonne note de votre acceptation de laisser à mon Réseau le bénéfice de toutes les locations actuelles et futures rendues possibles à Angoulême-Etat par la suppression du service.

> 'accepte, dans son ensemble, le bilan financier présenté par la Commission; je remarque toutefois que si le service nouveau assuré par le Réseau PO à Angoulême est défini avec précision en ce qui concerne l'exploitation il n'en est pas de même exactement pour les Services de la Voie et du Matériel et Traction.

l'accepte donc les chiffres de la Commission à titre d'indication, étant entendu qu'ils ne deviendront définitifs qu'après accord de nos Chefs de Service; ceci n'est d'ailleurs pas de nature à retarder l'exécution de la fusion des deux gares.

Cette fusion ne me semble d'ailleurs pas possible an ler Janvier, malgré le désir que j'en ai. La suppression du service à Angouleme (Etat et à St. Martin d'Angouleme doit être approuvée par le Ministre. Et cette mesure doit donner lieu à un affichage de un mois. Je demande donc l'autorisation de passer à exécution au ler Février 1934.

Il est d'ailleurs urgent que nos trois Services se mettent d'accord sur les mutations de personnel prévues par la Commission, jusqu'à concurrence du nombre d'agents supplémentaires sur l'emploi desquels les Services ont basé leurs calculs de dépenses nouvelles à Angoulême-BO.

Reste enfin le règlement du litige Angoulême-Bordeaux. Je veux bien accepter la suggestion que le représentant de votre Réseau à la Commission a voulu insérer au rapport.

Mais c'est là une simple acceptation de principe Elle ne tranche aucune des autres questions que pose un règlement définitif du litige; elle ne fait courir aucune da pour l'application de l'accord de principe du 17 Novembre 1931 - 15 Février 1932; elle ne préjuge en rien du règlement dunpassé et elle ne dit pas comment sera liquidé le compte d'attente pour toute la période antérieure à cet accord.

Sous ces diverses réserves, sur lesquelles je vous prie de me dire si nous sommes bien d'accord, j'approuve en ce qui me concerne le compte-rendu de la commission BERTHELOT-GIRETTE.

Votre dévoué Camarade,
-dimera es restantes suov deve bronde de la dévoué Camarade,
-di selacació seb estatamen sicile DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER DE
.ZUZVEZT sora el regime sora sedarbiant L'ETAT, estrog

*YATUAG: Dense out to a notre entretien du 4 courant, je vous confirme, en ce cui concerne le partege des économiss, don socord vorbel nur l'attribution de parte nyeles à nos deux séaseux. Es silleurs, je utaude boare note de votre ecoeptions de leister à mon desent le binifies de toutes les lecutions sotuelles et l'uteres renduces possibles à Angoullence l'attribut du sauvice.

Placente par la Gondinilon; je remorque toutelois que ni exevente par la Gondinilon; je remorque toutelois que ni le aérvice nouveen assuré par le demecu PO à Angoulôme est défini avec pricipion en ce qui consorme l'exploitation il n'en est pas de même exectement pour les dervices de la voie et du Motériel et Tracilon.

titre d'indication, étent entendu qu'ils ne deviondrout d'intiffs qu'eprès accord de nos Uners de Pervice; cooi n'est d'edileurs par de nature à retarder l'exécution de la fueion des cous cors.

Obte faster ne ne semble d'ailleure pas possible af le Jenvier, relgré le desir que j'en al. Le suppression du service à Angouléme-Estet et à Bt. Martin d'Angoulème doit être enfrouvée par le Minterne. Et cette mesure dest doncer lieu à un affichere de un mois. de demande donc l'autorisation de passer à exécution ne les Fourier 1934.

To est Atelliant argent oueres trois Services de potente l'econor de control prévues de potente d'econor par la Commission, jusqu'à concurrence du nombre d'egents aupriémentaires sur l'emplei desquels los Services ont basé lours celouls de depenses convelles à Angoulême-20.

Resto entin le règlement du Mitige Adgoulêne-Bordesux. Je veux bien comptet la dangestion que le représentant de votre béseru à le Dommission a vould inscrer au repport.

Report à la gare d'ANGOULEME-P.O. du service actuellement assuré par la gare d'ANGOULEME-ETAT Compte-Rendu de la Commission BERTHELOT-GIRETTE. La Commission P.O. (M. BERTHELOT), Etat (M. GIRETTE), chargée d'étudier le report à la gare d'ANGOULEME-P.O. du service actuellement assuré par la gare d'ANGOULEME-EMAT, a l'honneur de soumettre ci-après les résultats de son examen. I - PROJET DE SOLUTION TRANSITOIRE. La meilleure solution, à ne considérer que le point de vue technique et l'avantage des usagers, aurait été de reporter purement et simplement à ANGOULEME P.O. tout le service, voyageurs, marchandises G.V. et P.V., actuellement assuré par ANGOULEME-ETAT. Cette solution sera étudiée plus loin en détail. Mais elle suppose des travaux de remaniement et d'extension des installations, en particulier du débord et du triage. Ces travaux seront onéreux, leur exécution demanderait d'assez longs délais et, au surplus, leur financement paraît actuellement très difficile.

Dans ces conditions, la Commission a adopté une solution provissoire qui a le mérite d'être immédiatement applicable, tout en conduisant à des économies comparables à celles attendues de la solution définitive. A - EXPOSE de la SOLUTION. Tout le service voyageurs et marchandises d'Angoulème-ETAT sera reporté à Angoulême-P.O., sauf celui des wagons complets P.W. du Commerce à l'arrivée, qui continuera à se faire à ANGCULEME-ETAT (on évitera de la sorte l'extension du débord d'ANGOULEME-P.O.). Les wagons en provenance du Réseau d'Orléans à destination des locations ou des embranchements d'ANGOULEME-ETAT et des Compagnies Secondaires seront envoyés à St-MICHEL-sur-CHARENTE par navettes ainsi que les wagons destinés à la route de Saintes et de St-Mariens. La gare de St-Michel-sur-CHARENTE sera chargée de procéder au débranchement des trains en provenance des directions de Saintes ou de St-Mariens. Elle dirigera sur ANGOULEME-ETAT, les wagons du commerce à destination du local, les wagons destinés aux locations, aux embranchements et aux Compagnies secondaires. De même, la gare de St-MICHEL-Hur-CHARENTE formera les trains de section de sens pair dont la gare d'AMGOULEME-P.O. n'aura pas à s'occuper. En somme, pour ce qui concerne les usagers, la fusion sera réalisée complètement sauf pour la P.V., le débord de l'ancienne gare Etat étant maintenu en service comme "débord annexe arrivée

B - TRAVAUX NECESSAIRES à ANGOULEME P.O.

a) Voyageurs.

Une partie des transbordements nécessaires pour passer du Réseau de l'Etat sur le P.O. sera évitée par l'adoption de nouvelles rames directes (ETAT ou P.O.). Ces roulements directs devront permettre que :

le train 382I Btat de Saintes continue sur Limoges en 1099 P.O.
" 3805 Etat " " IIO5 P.O.
" 1096 P.O. de Limoges continue sur Saintes en 3802 Etat
" IIOO P.O. " " " 3822 Etat

Pour améliorer l'accès de la cour des voyageurs, la grille séparant l'entrée des voitures de la sortie sera supprimée. La station des taxis sera reportée de l'autre côté de l'Avenue Gambetta.

Le recette auxiliaire Etat, située dans l'emplacement des bagages, sera supprimée. Le vestibule de départ sera dégagé et agrandi par un aménagement convenable du service des bagages et par la suppression de la salle d'attente des lères classes. La salle d'attente des 2ème classes deviendra commune aux lères et 2ème classes. L'installation des bureaux de billets deviendra possible sur l'emplacement ainsi libéré. Il y aura deux bureaux de billets et un bureau de renseignements pouvant fonctionner comme recette auxiliaire.

Pour la commodité du service en gare d'ANGOULEME-P.O., il a été prévu que les voies 6 et 8 seraient jumelées et que l'on reporterait entre elles le trottoir desservant les voies 4 et 6. Une étude détaillée de l'occupation des voies à quai a montré que cette amélioration n'est pas strictement indispensable. Toutefois, sa réalisation garderait à l'exploitation de la gare d'ANGOULEME la souplesse qu'elle possède actuellement et qu'elle perdrait sams celà.

La Commission est donc d'avis d'exécuter ce travail.

b) Messagaries.

La rampe d'accès aux messageries, dans la cour des voyageurs qui est actuellement utilisée pour l'échange des colis G.V. entre les gares Etat et P.O., sera supprimée. Cette suppression permettra d'augmenter le front d'accostage des voitures à la halle des messageries. Quelques aménagements de peu d'importance seront aussi apportés à la disposition intérieure de cette halle.

c) Halles P.V. et débord.

En l'état actuel du trafic, et tant que le trafic ne présentera pas une augmentation de I2 à I5 % sur celui de I933, il n'y aura besoin d'aucune modification des aménagements des halles P.V. (I). Il n'y aura pas besoin, non plus, dans la solution provisoire, d'augmenter la capacité du débord; ce n'est que dans la solution complète que cette capacité devra être augmentée d'environ 20 wagons.

⁽I) Ce travail entraînerait une dépense de 225.000 frs.

d) Triage, petit entretien, chantier de désinfection, remise en état du raccordement de PONTOUVRE.

Dans la solution transitoire, il ne sera pas nécessaire d'apporter des modifications à ces installations. Dans la solution complète, il y aura lieu d'exécuter la modification ou la remise en état de ces diverses installations.

e) Dépôt.

Le dépôt d'ANGOULEME-P.O. pourra recevoir les machines Etat sous réserve d'allonger la voie 27 et de la relier, du côté Sud avec la voie 25.

f) dorps de garde des conducteurs.

Les conducteurs Etat sem nt couchés à ANGOULEME-P.O.

g) Il sera nécessaire d'améliorer la situation de la gare de St-Michel-sur-Charente en réalisant la liaison des voies ll et 13.

La signalisation du raccordement des ALLIERS est peu satisfaisante dès maintenant. Elle deviendra nottement insuffisante le jour où elle sera empruntée par tous les trains de voyageurs des deux sens. Elle doit donc être immédiatement refaite. Ces travaux seront accompagnés des modifications nécessaires pour que le poste des GRELETS ne soit plus un poste permanent, mais soitn en fait, un poste d'embranchement servant à la desserte d'ANGOULEME ETAT (arrivages P.V. au débord et embranchements).

h) Le montant des travaux prévus pour la solution transitoire a été évalué comme suit, étant entendu que les chiffres définitifs servant de base au règlement semont arrêtés d'accord entre les services de la Voie des deux Réseaux après achèvement des travaux.

1111	d'ANGCULEME-P.O		
-	Liaison des voies 11 et 13 à St-MICHEL-sur-CHARENTE	20.000	
-	Réfection du poste des GRELETS et de sa signalisation	60.000	

Total 234.200

C - EFFECTIFS.

L'augmentation des effectifs nécessaires à ANGOULEME-P.O. pour assurer le service Etat est évaluée, dans cette étape intermédiaire à 19 agents, sur la base du trafic des I2 derniers mois (Ier Octobre 1932 - 30 Septembre 1933), y compris le personnel de remplacement. Elle se décompose comme suit :

Service général et Matériel	Facteur	2
Voyageurs	Aide-receveuse	I
Bureau G.V.	Commis de 2ème classe Facteur aux écritures	I
Bureau P.V.	Commis de 2ème classe Facteur aux écritures	2 I
Manutention G.V.	Homme d'équipe	3
Manutention P.V.	Brigadier-reconnaisseur Brigadier manutention Homme d'équipe	2 I I
Manoeuvres	Homme d'équipe	I
Surveillance du débord annexe	Homme d'équipe	1/2
Remplacements	Facteur Homme d'équipe	I 2

soit au total 19 unités, en comptant l'aide-receveuse pour une demi-unité.

La dépense correspondante est évaluée à 271.000 frs par an.

Ce personnel représente les agents nécessaires en plus de celui qui correspond dans la situation actuelle aux échanges rémunérés par les traités en vigueur.

D - ECONOMIES REALISEES A ANGOULEME-ETAT.

L'effectif réel et nécessaire au moment où se fait la présente étude est de 35 unités I/2 à Angoulême-ETAT. Moyennant des modifications insignifiantes aux locaux, il serait possible de supprimer 2 agents et de marcher avec 33 unités I/2. Ces modifications n'ont pas été entreprises parce que la gare dispose encore d'un excédent de personnel (5 agents détachés). Mais, pour chiffrer l'économie réelle ressorbant du report à ANGOULEME-P.O., il est normal de tenir comple des conditions les plus économiques d'exploitation d'Angoulême-Etat et de se baser sur 33 agents I/2.

Cependant, en raison du travail qui sera demandé à St-MICHELsur-CHARENTE, il sera nécessaire d'engager à cette gare les dépenses nouvelles ci-après :

6 agents I/2 de gare, supplémentaires, I agent I/2 de conduite -d°-

ce qui ramène l'économie de personnel que fera le Réseau de l'Etat à 25 agents I/2, soit 430.000 francs.

En ce qui concerne ANGOULEME-ETAT, les voies Nos I9 - 15 - 11 - 2 - 20 seront maintenues. Les voies 5 et 7 seront gardées en entretien différé. Les autres voies pourront être supprimées.

L'entretieu réduit sera assuré par le Réseau d'Orléans moyennant un forfait de 40.000 francs par an.

Pour exécuter les manoeuvres de St-MICHEL-sur-CHARENTE et pour assurer la liaison entre St-MICHEL et ANGOULEME-ETAT et ANGOULEME-P.O., il faudra dépenser 2.620 h. de machines de manoeuvres par an, ce qui représente en argent 194.000 francs au taux des dépenses de manoeuvres des gares communes.

On engagera aussi par jour Ih. I/2 de machines de manoeuvres G.V. et I/2 heure de machines de manoeuvres P.V. supplémentaires à ANGOULEME P.O. Par contre, on économisera totalement les dépenses de manoeuvres à ANGOULEME-ETAT, ainsi que tous les échanges entre ANGOULEME-P.O. et ANGOULEME-ETAT.

Enfin, même dans la solution transitoire, une voie pourra être supprimée entre St-MICHEL-sur-CHARENTE et ANGOULEME-ETAT.

E - TABLEAU DES ECONOMIES ET DES DEPENSES SUPPLEMENTAIRES D'EXPLOITATION.

Le bilan de l'opération s'établit comme indiqué plus loin; on n'a pas fait apparaître dans ce total les sommes actuellement payées par le Réseau de l'Etat au P.O. pour le poste de la bifurcation des ALLIERS (67.000 frs), le poste de la bifurcation de PONTOUVRE (2.000 frs), pour le service des trains de voyageurs 927 - 95I - 38I8 - 9I6 à ANGOULEME-P.O. (44.000 frs), pour le péage entre la Bifurcation des ALLIERS et ANGOULEME-P.O. et l'échange des marchandises entre les deux gares (28I.000 frs), soit au total 394.000.

La combinaison a été mise sur pied en supposant maintenus ces paiements prévus par des conventions antérieures.

	Dépenses nouvelles P.O.	Economies Etat	Bilan
:Personnel	271.000	430.000:-	159.000
Manoeuvres	52.000	{- 194.000:+ {* 170.000:+	76.000
:Divers	10.000	30.000-	20.000
:Traction et conduite des échanges	п	316.000:-	310.000
:Poste des GRELETS (personnel et	n	30.000:-	30.000
: entretien de la gare ETAT	n	90.000:-	90.000
: :Suppression d'une voie entre	"	28.000:-	28.000
: ANGOULEME et St-MICHEL :Garffiennage des P.N. 69 et 70	. 11	27.000:-	27.000
Dépôt	64.000	186.000:-	I22.000
Petit Entretien	96.000	: : II7.000:-	21.000
Dépenses supplémentaires d'entretien	5.000	# ;+	5,000
à Angoulème P.O. Tinstallations d'ANGOULEME-ETAT maintenues en Bervice	40.000	" :+	40.000
	538,000	1.224.000:-	686.000

F - BILAN FINANCIER.

a) Charges de capital correspondant aux 234.000 Es. de travaux prévus (amortissement et intérêts à 8%)......... 18.000 Es.

Les dépenses de travaux complémentaires seront couvertes par parts égales (1), par le P.O. et l'Etat, 9.000 hs. devant être imputés annuellement à chacun des deux Réseaux. Le Réseau de l'Etat n'aura à payer aucun loyer pour l'usage de la gare d'Angoulême-P.O.

b) Ceci donne le bilan suivant :

	P.O.	! Etat
Economies d'exploitation		1.224.000
Dépenses supplémentaires d'exploitation	538.000	!
Charges de capital	9.000	! 9.000
Bilan Dépenses Economies	547.000	! 1.215.000 68.000

G - REGLEMENT FINANCIER ANNUEL.

La Commission est d'avis qu'il y a lieu de rechercher un mode de règlement forfaitaire. La redevance forfaitaire que le Réseau de l'Etat versera au P.O. devra comprendre :

a) en reversement de recettes :

	경기 가장 하는 아이들 때문에 가장 살아 가장 아이들이 가장 아이들이 가장 하는데		
	pour les péages des échanges entre les deux gares (base 1932)	281.000 Es.	
-	pour le service des trains de voyageurs N° 927.951.3818.916 à Angoulême P.O	44.000 Es.	
	b) en remboursement des dépenses :		
	1°- pour la bifurcation des Alliers base 1932 pour la bifurcation de Pontouvre	67.000 Es. 2.000 Es.	
	2°- les dépenses supplémentaires P.O. Exploitation et Voie	378.000 Fs. 160.000 Fs.	
	3°- une somme correspondant à une part de l'économie nette d'exploitation de l'ensemble qui atteint : 686.000 ks.		
	Sur la base de la moitié, elle atteindrait	343.000 Es.	
	Sur la base du tiers elle atteindrait	229.000 Es.	-
	soit, au total,	.275.000 Fs.	

⁽¹⁾ Il en sera de même des dépenses de transformation des halles P.V., le cas échéant.

dont pour (Exploitation et Voie 772.000) 1.115.000 1s. (Matériel et Traction 160.000)

ou 1.161.000 hs.

dont pour (Exploitation et Voie 772.000) 1.001.000 Es. (Matériel et Traction 160.000)

suivant la solution adoptée pour le règlement des économies.

L'attribution du 1/3 de l'économie du P.O. correspond à la proposition de M. GIRETTE qui estime que, dans le nouvel état de choses, les 394.000 Ms. versés en vertu des conventions antérieures ne se justifient plus de la même façon, la gare d'Angoulême-P.O. devenant, en fait, gare commune. Il en est en particulier ainsi des sommes payées pour échange des marchandises. Dans ces conditions, il paraît normal de donner au Réseau de l'Etat la plus grosse part de l'économie.

M. BERTHELOT considère au contraire qu'il n'y a pas lieu d'examiner si les anciennes conventions concernant la gare d'Angoulême étaient plus ou moins avantageuses pour le réseau de l'Etat; il estime qu'il convient de partir de la situation présente et que dans ces conditions il n'y a aucune raison particulière de donner à l'Etat une part privilégiée de l'économie nette.

Quelle que soit la proportion adoptée, il convient d'examiner le mode de règlement.

Les deux Réseaux étudient actuellement la simplification du règlement des dépenses des gares communes. La formule de règlement envisagée consistera à calculer le crédit annuel du Réseau gérant, pour l'ensemble des gares communes, en X% des dépenses d'exploitation de l'ensemble des deux Réseaux, cet X % étant calculé d'après les résultats des cinq années 1928 à 1932.

La Commission estime qu'il y a lieu de faire entrer le règlement d'Angoulême afférent aux Services de l'Exploitation et de la Voie, en y incorporant la part de l'économie, dans le forfait général. Dans ces conditions, le coefficient x ci-dessus deviendrait x + dx, dx étant calculé comme il suit.

La participation Etat dans les dépenses d'Angoulême étant, sur la base du trafic et des prix actuels, fixée forfaitairement à 1.115.000 ks. ou 1.001.000 ks. suivant la solution adoptée pour le partage des économies, dx sera égal au rapport multiplié par 100, du montant de cette participation à la moitié de l'ensemble des dépenses d'exploitation des deux Réseaux P.O. et Etat pour les deux années 1932 et 1933.

Il serait entendu que le forfait ne changerait pas la décomposition actuelle du règlement en reversement de recettes (péages et service des trains de voyageurs) et remboursement de dépenses. On procéderait à cet effet à la ventilation utile du solde du règlement.

Une convention séparée interviendra pour définir l'étendue de la future communauté Matériel et Traction qu'il n'est pas d'usage de comprendre dans les comptes de communauté, étant bien entendu que pour le règlement des dépenses supplémentaires du Service du Matériel et de la Traction du P.O., on prendra pour base le chiffre forfaitaire résultant du Tableau ci-dessus, soit 160.000 ls.

Il faut noter pour mémoire que, dans la situation actuelle, les opérations de transbordement avec les Compagnies secondaires sont à la charge, soit du P.O., soit de l'Etat; il conviendra de reviser les traités d'échange avec ces Chemins de fer, de façon à laisser le transbordement à leur charge; le transbordement des wagons complets P.O. et Etat se fera à INGLUTARE-FTAT; quant au transbordement des marchandises de détail il pourra être fait par voitures pour gagner du temps. Aucune difficulté n'est à prévoir de ce côté. Les Réseaux secondaires intéressés ont été consultés et sont d'accord.

La perte de recettes résultant de l'abandon du transbordement est négligeable (de l'ordre de 7.000 Rs.)

La suppression du service complet à ANGCULÈME-ETAT permettra de louer une partie des installations actuelles à des commerçants.

M. GIRETTE propose que le Réseau de l'Etat garde le bénéfice des locations.

M. BERTHELOT est d'avis que le Réseau de l'Etat devrait garder le bénéfice des locations actuelles mais que le produit des locations nouvelles devrait être partagé par moitié entre les deux réseaux, le produit des taxes de manoeuvre restant acquis au réseau de l'Etat qui aura la charge de ces manoeuvres.

Enfin, pour régler la question du personnel rendu disponible par cette opération, il est entendu que le Réseau P.O. acceptera la mutation, dans chaque service et pour chaque emploi, d'un nombre d'agents du Réseau de l'Etat égal au nombre d'agents supplémentaires sur lequel sont basés les calculs de dépenses nouvelles à ANCOULEME-P.O.

II - PROJET DE SOLUTION DEFINITIVE

La solution transitoire précédemment envisagée pourra, dans l'avenir, faire place à une solution définitive dans laquelle le service tout entier d'ANGOULÉME-ETAT serait assuré à ANGOULÉME-P.O.

A - TRAVAUX.

La gare d'ANGOULÉME-P.O. serait en mesure d'assurer ce service tout entier à condition de réaliser les transformations suivantes:

a) Voyageurs et messageries.

Mêmes modifications que pour la solution transitoire (rames directes, grille d'entrée, bureaux de recettes, rampe d'accès aux messageries).

b) Débord.

La capacité du débord devrait être augmentée d'environ 20 wagons. A cet effet, on poserait parallèlement à la voie 36, une voie 36bis de 230 m. de longueur utile environ novée dans

La capacité du débord devrait être augmentée d'environ 20 wagons. A cet effet, on poserait parallèlement à la voie 36, une voie 36bis de 230 m. de longueur utile environ, noyée dans l'empierrement et qui pourrait être utilisée au débord dans la mesure où le nombre des voitures ayant à accoster la halle le permettrait. Pour maintenir une largeur suffisante à la cour de débord dans cette région, on supprimerait, sur une partie de sa longueur, la voie 38, qui serait remplacée, en tant que voie de débord, par la voie 40. On supprimerait les voies de désinfection 42 et 44 et on installerait une voie de débord supplémentaire 44 parallèlement à la voie 46. Le chantier de désinfection serait reporté de l'autre côté du faisceau des voies de triage en cul-de-

Moyennant ces aménagements, la gare P.O. pourrait normalement assurer tout le trafic P.V. de la gare Etat. Il pourra cependant arriver qu'en période de pointe, par suite notamment d'arrivages importants de charbons, le débord de la gare P.O. soit insuffisant. Dans ce cas, qui pourra se produire quelques jours par an, on livrerait les wagons complets de charbon dans la gare Etat où il conviendrait, en conséquence, de maintenir un débord annexe. On pourrait aussi lever la difficulté en louant des emplacements aux marchands de charbon dans l'ancienne gare Etat. Une décision définitive serait prise quant au maintien des installations P.V. de la gare Etat après 2 ou 3 ans d'expérience.

sac sur une partie de l'emplacement actuel de l'entretien.

c) Triage.

On installerait 5 nouvelles voies de triage en cul-desac dont une pour remplacer la voie 40 qui serait affectée au débord et 4 pour le service des trains Etat.

d) Dépôt et entretien.

Le dépôt pourrait recevoir les machines Etat, la voie 27 étant allongée et aiguillée du côté Sud sur la voie 25.

L'entretien, dont le déplacement est nécessaire pour la pose de nouvelles voies de triage, serait rétabli sur l'emplacement de la maison des chefs et sous-chefs de dépôt et des bureaux de la Voie.

Ces logements et bureaux pourraient être reportés dans les installations actuelles de la gare de l'Etat.

Le montant des travaux à réaliser à Angoulêm été évalué à :	ne-P.O. a
	754 000 Fm
Travaux à ANGOULÊME P.O. dans la première phase .	
Modifications des Halles P.V	. 225.000 Ls.
lère phase à la 2ème	1.530.000 Es.
Travaux à St-Michel-sur-Charente et au	
Poste des Grelets	80.000 hs.
	appenditude of the same of the

Total 1.989.000 Fs.

B - CONDITIONS DE DESSERTE d'ANGOULEME-ETAT.

On remettrait en service le raccordement de PONTOUVRE, qui serait emprunté par les remontes à faire circuler entre les deux gares pour assurer la desserte du débord annexe (éventuellement), des chantiers de transbordement avec les lignes à voie étroite, des emplacements loués dans la gare Etat et des embranchements reliés à cette gare. Il y aurait normalement une seule desserte par jour, la matin. On modifierait l'embranchement de l'Arsenal, en pente vers la gare Etat (installation d'un dérail protégé par un taquet en amont de la barrière), de façon à pouvoir y laisser sans danger les wagons séjourner la nuit.

Le coût de la remise en état du raccordement de PONTOUVE a été évalué par le réseau de l'Etat à 30.000 Es. Cette somme sera partagée entre le P.O. et l'Etat comme les dépenses de travaux évaluées ci-dessus.

La portion de ligne Etat comprise entre la gare Etat et la bifurcation des lignes d'ANGOULÈME-P.O. - ANGOULÈME-ETAT (près de la station de St-Michel-sur-Charente) serait déposée; on maintiendrait toutefois à l'entrée d'ANGOULÈME-ETAT la voie de tiroir nécessaire aux manoeuvres de desserte des chantiers et embranchements. On déposerait également les voies de la gare Etat qui seraient inutilisées.

C - EFFECTIFS.

L'augmentation du personnel nécessaire à ANGOULÊME-P.O. compte tenu du trafic des douze derniers mois, doit être évaluée comme suit :

Service Général et Matériel	Facteur	2
Voyageurs	Aide receveuse	1
Bureau G.V.	Commis de 2ème classe Facteur aux écritures	1
Bureau P.V.	Commis de 2ème classe Facteur aux écritures	1
Manutention G.V.	Homme d'équipe	3
Manutention P.V.	Brigadier reconnaisseur Brigadier manutention Homme d'équipe	111

Manoeuvres	Sous-Chef de manoeuvres Brigadier de manoeuvres Homme d'équipe	1 1 2
Embranchements et locations	Sous-Chef de manoeuvres Homme d'équipe	1/2
Remplacements	Facteur Homme d'équipe	1 2

soit 21 agents en comptant pour 1/2 l'aide-receveuse.

La dépense correspondante serait de 310.000 la.

L'économie de personnel que ferait le réseau de l'Etat à la gare d'ANGOULÊME-ETAT serait encore de 33 unités 1/2 soit 550.000 Ls.

D - TABLEAU DES ECONOMIES ET DES DEPENSES SUPPLEMENTAIRES D'EXPLOITATION.

	Dépenses ! nouvelles ! P.O.		Bilan
Personnel	310.000	550.000	- 240.000
Manoeuvres	257.000	170.000	+ 87.000
Divers	10.000	30.000	20.000
Traction et conduite des échanges	11	310.000	- 310.000
Poste des GRELETS (personnel et entretien)	n	30.000	!- 30,000
Suppression d'une partie des voies Pples ANGOULÈME-ETAT - St-MICHEL-sur-CHARENTE (entretien)		58.000	!- 58.000 !
Entretien de la gare Etat Gardiennage des P.N.69 et 70			!- 90.000 !- 37.000
Augmentation des frais d'entretien d'ANGOULÊME-P.O. & du racc de PONTOUVRE	23.000	"	! ! !+ 23.000
Installations d'ANGOULÊME-ETAT maintenues en service Dépôt	40.000 64.000 96.000 800.000	186.000 117.000	+ 40.000 - 122.000 - 21.000
	!	!	!

E - BILAN FINANCIER.

Le montant des travaux nécessaires serait d'environ 2.000.000 ls. non compris la remise en état du raccordement de Pontouvre. La charge annuelle, amortissement et intérêts à 8% atteindrait 160.000 ls., à supporter par chacun des Réseaux par part égale, soit annuellement 80.000 ls. par réseau.

Le bilan financier s'établit comme suit :

		P.O.	! ETAT
Economies d'exploitation		11	1.578.000
Dépenses supplémentaires d'	exploitation	800.000	"
Charges de capital		80.000	80.000
Bilan	(Dépenses) (Economies	880.000	1.498.000
		618	.000 hs.

F - REGLEMENT FINANCIER ANNUEL.

Comme dans la solution transitoire, il y aurait lieu de rechercher un mode de règlement forfaitaire.

La redevance forfaitaire que le Réseau de l'Etat verse rait au P.O. devrait comprendre :

rait au P.O. devrait comprendre:	
a) en reversement de recettes : pour les péages des échanges entre les deux gares (base 1932) pour le service des trains de voyageurs Nos 927.951.3818.916 à Angoulême P.O	281.000 Es.
b) en remboursement de dépenses.	
le) pour la bifurcation des Alliers (base 1932)	67.000 Es. 2.000 Es.
2°) les dépenses supplémentaires P.O. Exploitation et Voie	640.000 Hs. 160.000 Hs.
3°) une somme correspondant à une part de l'économie nette de l'ensemble qui atteint 778.000 f	
Sur la base de la moitié elle atteindrait : Sur la base du tiers elle atteindrait :	389.000 Fs. 259.000 Fs.
Soit au total: (Exploitation et Voie 1.034.000) dont(Part d'économie 389.000) pour(Matériel et Traction 160.000	1.583.000 Es.
ou	1.453.000 hs.
dont (Exploitation et Voie 1.034.000) Part d'économie 259.000) Matériel et Traction 160.000	

suivant la solution adoptée pour le partage des économies (voir le §I).

La Commission propose que s'il est décidé dans l'avenir de donner suite au projet de solution définitive, le règlement soit établi d'après de nouvelles évaluations conformément à la méthode ci-dessus, à partir de la situation de fait qui existera après réalisation de la solution partielle.

Elle fait d'ailleurs remarquer que si le Commerce d'Angoulême insiste pour la fusion complète, on pourra envisager de réaliser les travaux au compte de surtaxes locales puisque la solution définitive aura pour principal objet de satisfaire aux desiderata du public.

III - MISE EN OEUVRE DE LA SOLUTION TRANSITOIRE.

La Commission propose d'appliquer la solution transitoire à partir du ler Janvier 1934 étant entendu que les travaux décrits au §I seront exécutés aussitôt que possible. Il n'est pas en effet absolument indispensable que ces travaux soient terminés pour l'application de cette solution.

Bien que la presque totalité du trafic d'Angoulême-Etat soit reportée à Angoulême-P.O., les deux gares conserveront leur individualité au point de vue tarifaire. Il ne paraît pas nécessaire de demander à cet effet d'autorisation à l'Administration Supérieure mais il conviendra de l'en aviser. Un avis porterait à la connaissance du public la modification du service des deux gares.

<u>Litige - Angoulême - Bordeaux.</u>

Les Représentants des deux Réseaux font remarquer qu'un accord de principe est intervenu (les 17 Novembre 1931, 15 Févrie 1932) entre les deux Réseaux pour le règlement du litige concernant l'attribution du trafic Angoulême - Bordeaux. Cet accord consistait à partager le trafic par moitié entre les deux réseaux en laissant au Réseau d'Orléans la charge d'assurer tout le trafic moyennant une redevance de traction de 50% sur la part du Réseau de l'Etat.

Ils font observer que l'article 9 de la Convention du 30 Août 1933 a, d'autre part préconisé une amélioration technique de l'exploitation des lignes comprises entre la Vallée de la Loire et la ligne de Tours à Bordeaux étant entendu qu'il serait tenu compte à la Compagnie d'Orléans de l'abandon par elle de sa part dans le compte de Redon de la Convention du 31 Mars 1885. Ils suggèrent, dans ces conditions, d'attribuer le trafic en cause, à partir de la date du report à Angoulême P.O. du service d'Angoulême-Etat, au Réseau d'Orléans qui possède la voie la plus économique par laquelle une grande partie du trafic en question est déjà acheminé. Il serait entendu que l'abandon par le Réseau de l'Etat de sa part dans le trafic Angoulême - Bordeaux constituerait un précompte des compensations que le Réseau de l'Etat doit accorder au Réseau d'Orléans en application de l'article 9 de la Convention du 30 Août 1933.

L'INGENIEUR EN CHEF ADJOINT AU CHEF DE L'EXPLOITATION (P.O.) LE S/CHEF DE L'EXPLOITATION (Etat.

BERTHELOT.

GIRETTE.

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Nº V.E. 46-17

Monsieur,

Par lettre du 14 mars dernier, j'ai eu l'honneur de vous informer qu'aux termes de l'Arrêté Ministériel du 19 février, les frais de transbordement des marchandises transitant d'une ligne d'intérêt général sur une ligne d'intérêt local ou vice-versa, devront, à partir du ler mai prochain, figurer exclusivement dans les tarifs de la ligne d'intérêt local.

En ce qui concerne les gares de Neuillé-Pont-Pierre, Port-Boulet, Châteaurenault et Angoulême, les opérations de transbordement y seront effectuées par notre Compagnie, moyennant des prix forfaitaires, pour le compte des deux Réseaux.

Les prix de la main-d'oeuvre et les frais généraux de nos gares, s'étant accrus considérablement depuis le début des hostilités, les prix actuels ne peuvent être maintenus; nous vous demanderons d'allouer à notre Compagnie à partir du Ier mai prochain, pour les opérations de transbordement, les redevances ci-après correspondant aux frais dont nous avons en réalité à supporter la charge:

- Marchandises en général			
- Voitures	3,75	par	pièce
- Boeufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets			
ânes, pouleins, bêtes de treit, etc	1,90	par	tê/
- Beaux, porcs et chevreuils	0,80	per	t#
- Moutons, bredis, agneaux et chèvres	0,40	par	tête
- Cercueils	.3,75	par	pièce

Bien entendu, votre Compagnie qui aura à prévoir dens ses tarifs la perception de ces frais de transbordement pourra-les faire fixer à un taux qui la couvre des dépenses mises à se charge.

Je pense que vous voudrez bien présenter d'urgend les propositions utiles à l'Administration Préfectorale et nous faire conneître les teux qui seront fixés et qui intéressent notre Compagnie au point de vue du partage des perceptions effectuées .

D'ailleurs, si les tarifs nouveaux n'étaient pas approuvés en temps utile pour être mis en application le ler mai prochain, nous serions disposés à maintenir provisoirement le régime prévu par le texte actuel de nos traités en conformité duquel vous auriez à nous attribuer:

1º - la moitié des taux de transbordement que vous percevrez du public:

2º - la moitié des rémunérations fixées par le traité.

Dans tous les ces, le montent de l'impôt efférent aux droits de transbordement perçus par votre Compagnie serait versé directement au Trésor par vos soins .

Je vous serei obligé de vouloir bien me donner votre accord sur ces nouvelles dispositions .

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

LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

signé : BLOCH

BUR AU DES AFFATRES COMMERCIALES

V.E.

State State

PARIS, 1 22 Avril 1929,

D: Rémond

NOTE

pour Monsieur le Chef du Bureau des

Depuis le ler existe de Compagnie des Chamins de

11 courant vous nous aves fait connaître que les frais de transbordement perçus à Angoulême par la Compagnie de Chemin de der Départementaux ayant été majorés de 400 % n'étaient plus en rapport avec la taxe allouée à ce titre à notre Compagnie.

Vous nous demandez, en conséquence, quels sont les frais réels à réclamer à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux ainsi que la date à partir de laquelle ils devront nous être versés.

basées sur les prix forfaitalres indépendants des prix perçus du public, il convient de maintenir jusqu'à nouvel avis la perception aux taux perçus depuis le ler avril 1980.

atarian la see Larder de verbal de Martidia

LE CHEF DU BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

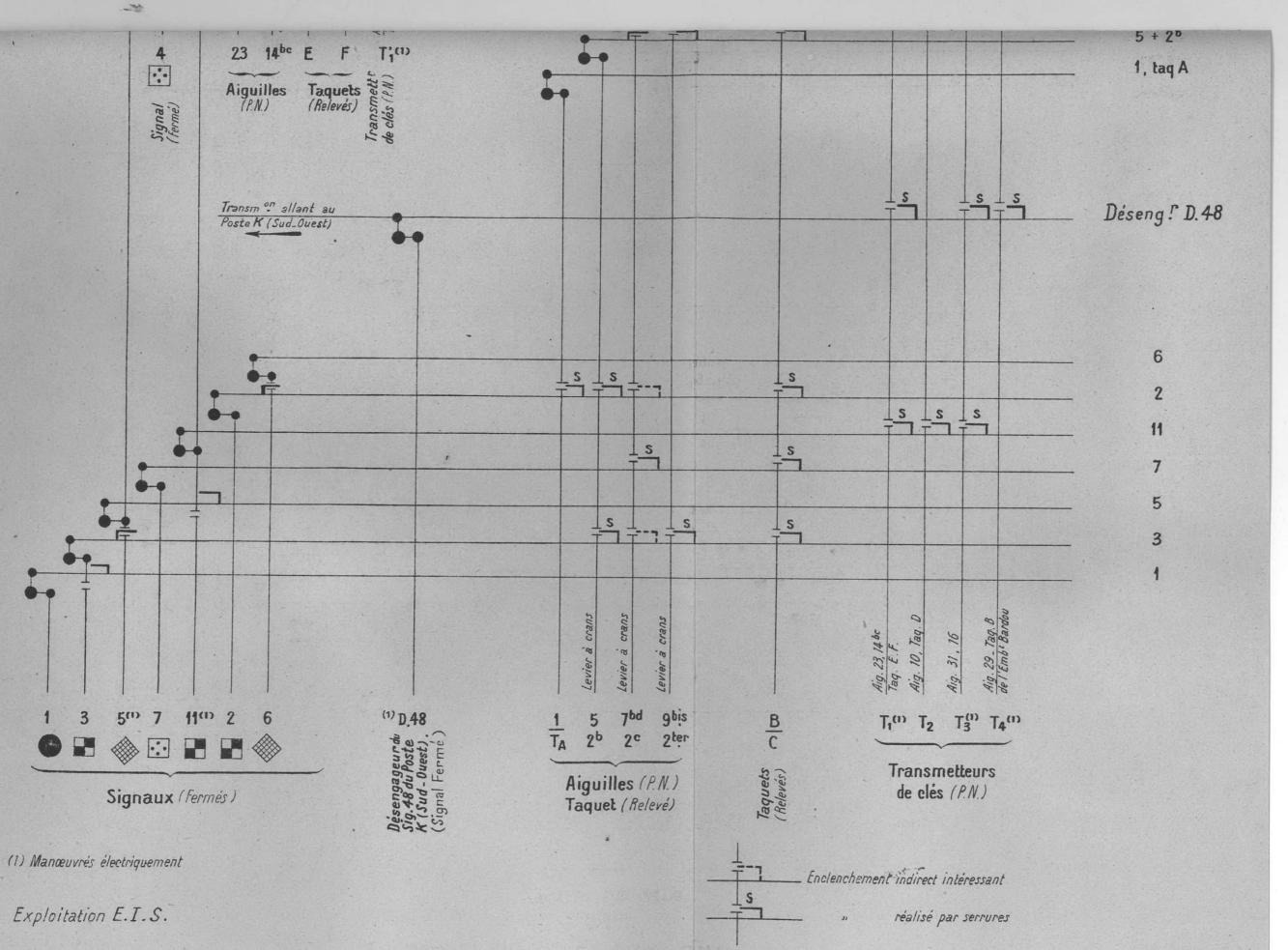
16 te

Le 14/12, au cours I'me demarche à la Région Ouet, M's Boillate, Chef de la Division de Études m'a déclaré qu'il lui paraissait pen intique de placer la liviete de 2 Régions au PK 62,000, c'est. à. vire entre la jare He St. michel & Charente et son signal arancé, ce qui conduirail allainer a l'orient, l'entretiere I'm signal manoeure par Sut. Bugt. Us. Boillot m'a tillare qu'il prendail l'aris & the forland et gu'il ferait contaîte son joint It me refinitely à m'Lardeau, taus la soirée du 15/12 te 4/2 to observations formulées par Lon collègue d' l'oriet. 14/12 39 Courreaus

15/12-18 2 h. Carteau declare qu'il est Paccort pour juver la limite aux PK 624 obs comme le demande l'trest... (46° le Gry m Sen Y' Explate A Faccort)

5 P.O. Etat 8 Hidel/ 2 2 January 12 and Pognar 15: Marions 5: 43 am

16-1-25 E-E MARS 1828 CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS -6 MRI 1979 30,000 Inquitime a M. l. Chef ob gar Cransbudine No you mol Mod. 1043 (Août 1918) Jaris 10 1- Mais Dehrus & 1- Inil 1/20 lo Menseur le Chy du Comhagnie des Chemins d'er Gebortmentsun revelle o note Compagnie les dommes a après Brereau des Récettes poier rais de brandhorbement à votr fare dever: Marchandists in gineral 100 raches 10 1 von down de - dostour Northered de grand taille 1.90 van the Animaux de motione saille o to var set Morthandis = por tomme - 1. Il formande de prica = 1. Il Animaus de petite Saille 040 par like Corewell 34 par mes bininary of de fail to tit - 2. 60 Cet free ne paraisant this actuillment - morgan - - = 1,0/ - peht on resphort avec cour percus do luble Cercineiles - lopeite = Vous roudrey big me are comain, plus sit rothible, le montantiel des pais les peix s'entendent - "majoratures de 4'20 % Compres (milest my couper acustived of compris to majoration, dans has chruises majorators l'impôt, pour soules les rebriques on 420 % out the meses indiquies is deland. Me gaire commante exclement l'aux application to 16. [2] et la date of application it la donner The Chy Ludger majoration des tariforagles C. F. D. Le Chef du Lureau des Récelles

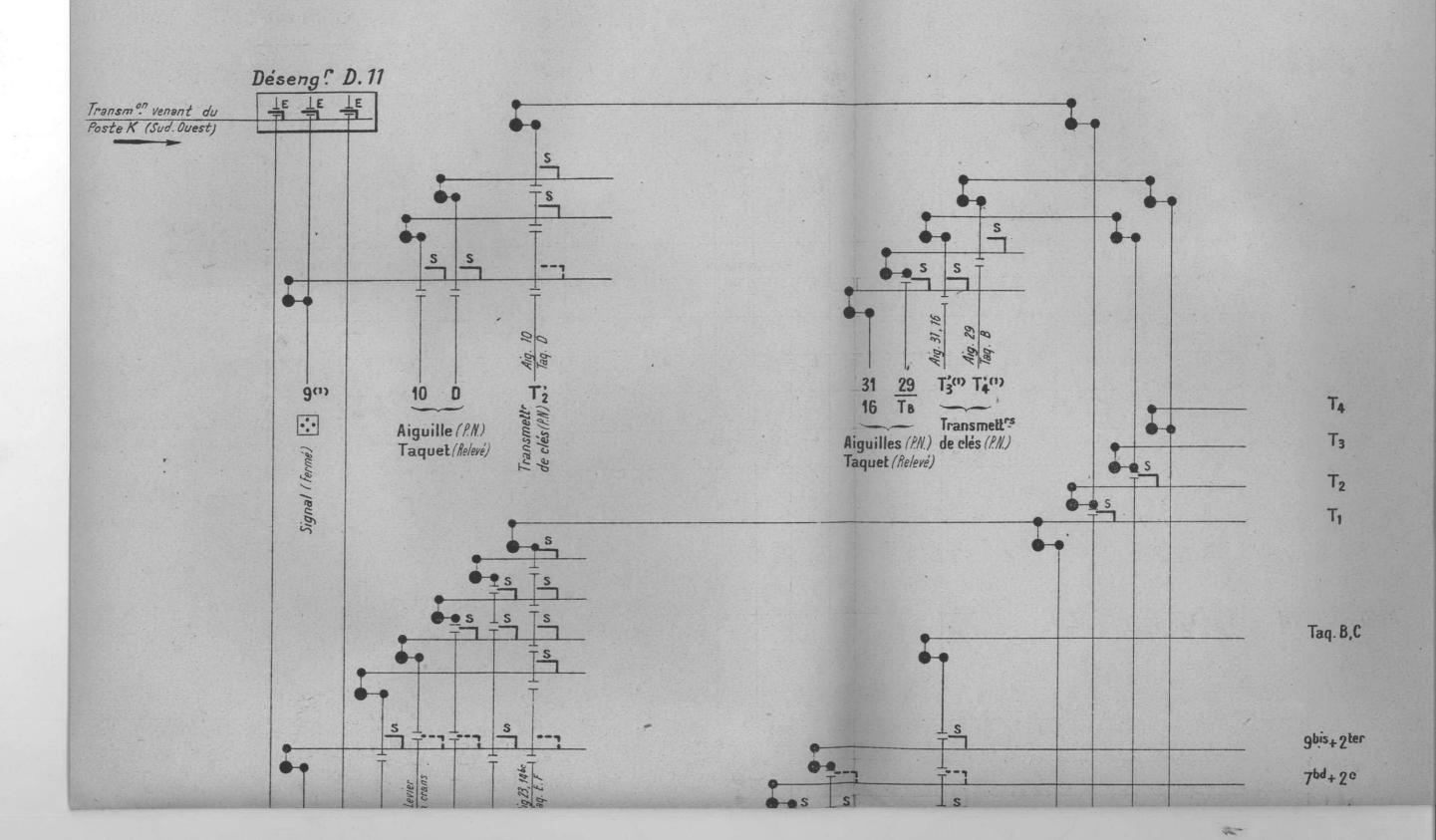


4666 6-37-Solvet et Josse PARIS

1

SAINT-MICHEL - SUR - CHARENTE

Poste de Gare



Région OUEST

Installations de Sécurité

CONSIGNE

SAINT-MICHEL-SUR-CHARENTE

JUILLET 1939

Région OUEST

EXPLOITATION

DIVISION DES ETUDES
Installations de Sécurité

CONSIGNE

SAINT-MICHEL-SUR-CHARENTE

Les signaux, aiguilles et divers appareils de sécurité de la gare de Saint-Michel-sur-Charente sont commandés du poste de gare situé au kil. 62+650 de la ligne de Saintes à Angoulême.

I. - SIGNAUX

Article Premier. — Les signaux 7, 9 et 4 sont normalement fermés. Tous les autres signaux ainsi que les désengageurs D 11 et D 48 sont normalement ouverts.

Art. 2. — Désengageur D 11 du poste K (S.O.). — Le désengageur D 11 qui est normalement ouvert est contrôlé au poste de gare et près du signal 9.

Désengageur D 48. — Le désengageur D 48 qui est normalement ouvert est muni au poste de gare d'un appareil de contrôle qui, lorsque l'aiguille 301 du poste K (S. O.) est renversée, donne en même temps le contrôle de fermeture du carré 48 de ce dernier poste.

II. - APPAREILS DE VOIE

ART. 3. - L'aiguille 25 est munie d'un levier Vanneste.

III. - CANTONNEMENT

Art. 4. — Le poste de gare est chargé du cantonnement téléphonique dans la direction de Saintes. Il est autorisé à rendre voie libre dès l'arrivée d'un train sans attendre son départ ou son garage.

Prescriptions concernant la protection des circulations entre Saint-Michel-sur-Charente et le Poste K d'Angoulême (S. O.).

Art. 5. — Voie 1. — Quand une circulation se dirigeant vers Angoulême (S. O.) a franchi les signaux 5 et 11 ou le signal 9, l'Agent chargé du cantonnement ferme ces signaux et les maintient dans cette position jusqu'au moment ou le désengageur D 11, que le poste K (S. O.) doit fermer lorsque les signaux intéressés sont franchis, a été rouvert par ce dernier poste, après fermeture du carré 54 derrière la circulation reconnue complète.

L'Agent peut alors, si rien d'autre ne s'y oppose, ouvrir les signaux 5 et 11 ou 9 dans les conditions réglementaires.

ART. 6. — Voie 2. — Quand une circulation venant de la direction d'Angoulême (S. O.) a franchi le signal 48 du poste K (S. O.) l'Agent de Saint-Michel-sur-Charente chargé du cantonnement ferme le désengageur D 48, puis, lorsque cette circulation reconnue complète a complètement dépassé son poste et est protégée par le carré 2, il rouvre le désengageur D 48 dans les conditions réglementaires pour indiquer à l'Aiguilleur du poste K (S. O.) que la voie est libre jusqu'au carré 2.

Art. 7. — Quand un désengageur n'a pas été fermé puis rouvert dans les conditions prescrites, l'Agent du poste intéressé doit en aviser par la voie la plus prompte le poste chargé de la manœuvre de ce désengageur et interdire tout mouvement vers ce dernier poste jusqu'au moment où la manœuvre du désengageur a été effectuée conformément aux prescriptions ci-dessus.

En cas de détresse d'une circulation entre son poste et le suivant, l'Agent ne doit autoriser le passage d'une nouvelle circulation qu'après avoir reçu une demande de secours régulière ou l'autorisation du Chef de sécurité. Dans ce cas, après avoir remis au mécanicien l'ordre de franchir à l'arrêt le signal intéressé, retiré les pétards, il lui prescrit de marcher à pusqu'au point où la circulation est restée en détresse. Il remet les pétards en place dès que la circulation a franchi le signal.

Dans tous les cas, le service normal ne peut être repris que lorsque l'Agent a acquis l'assurance que la voie est libre entre son poste et le poste suivant.

ART. 8. — En outre dans le sens impair, l'espacement des circulations est assuré par le cantonnement téléphonique. A cet effet, le poste de gare applique les prescriptions spéciales suivantes :

Lorsque le téléphone fonctionne, il ne doit jamais autoriser, sauf en cas de secours, la pénétration d'une circulation en canton bloqué. Il doit attendre pour expédier une circulation d'avoir reçu voie libre de la circulation précédente.

En cas de dérangement du téléphone, et en dehors du seul cas de demande de secours, l'intervalle minimum d'expédition des circulations par le poste de gare de Saint-Michel-sur-Charente vers le poste K (S. O.) est porté à 20 minutes.

IV. - TABLEAU DES MOUVEMENTS

ART. 9. — Les principaux mouvements à effectuer et les appareils à manœuvrer pour l'exécution de chacun de ces mouvements sont indiqués ci-après :

NUMÉROS D'ORDRE	MOUVEMENTS A OPÉRER	APPAREILS à placer successivement dans la position renversée et dans l'ordre indiqué ci-dessous. 3	OBSERVATIONS	
1	Passage sur voie 1.	Sig. 11, 3, 5, 1,	Le désengageur D11 doit être ouvert par le poste K (S. O.).	
2	Des embranchements de la Poudrerie Nationale et de Laroche-Joubert sur voies 3 à 15 (ou inversement).	Sig. 7.	Pour le mouvement de voies 3 à 1 sur les embranchements, le si gnal 7 doit être maintenu fermé	
3	Des embranchements de la Poudrerie Nationale et de Laroche-Joubert sur voie 1 (ou inversement).	Aig. 9 bis+2 ter. Sig. 7.	Pour le mouvement de voie 1 su les embranchements, le signal doit être maintenu fermé.	
4	De voies 3 à 11 sur voie 1 (ou inversement).	Aig. 10. Taquet D. Sig. 9.	Le désengageur D11 doit êtr ouvert par le poste K (S. O.). Pour le mouvement de voie 1 su voies 3 à 11, le signal 9 doit êtr maintenu fermé.	

NUMÉROS D'ORDRE	MOUVEMENTS A OPÉRER	- APPAREILS à placer successivement dans la position renversée et dans l'ordre indiqué ci-dessous	OBSERVATIONS	
5	Passage sur voie 2.	Déseng. D 48 . <i>Sig</i> , 2, 6	D	
6	Sortie de la voie d'Angoulême-Etat sur voie 2 (ou inversement).	Aig. 23. Taquet F. Sig. 4.	Pour le mouvement de voie 2 sur voie unique d'Angoulème-Etat, le signal 4 doit être maintenu fermé.	
7	De l'embranchement particulier des Chaumes- de-Grelet sur voie 2 (ou inversement).	Aig. 23, taq. E.	"	
8	De voies 3 à 15 sur voie 2 (ou inversement).	Aig. 5+2 b. Aig. 7 bd+2 c.	•	
9	De voies 4 et 6 sur voie 2 (ou inversement).	Aig. 1. Taq. A.	n	
10	De l'embranchement particulier de la Société Auxiliaire du Comptoir Français de l'Azote sur voie 2 (ou inversement).	Aig. 29 . Taquet B .	»	
11	Mouvement par aiguilles 5-2 b.	Aig. 5+2 h.	33	
12	Mouvement par aiguilles 23-14 b.	Aig. 23, 14 bc.	ъ.	
13	Mouvement par aiguilles 31+16.	Aig. 31, 16.		

Art. 10. — Les passages ou mouvements non mentionnés dans le tableau ci-dessus ne doivent être autorisés que par le Chef de gare après que celui-ci aura pris toutes mesures utiles.

V. - DIVERS

- Art. 11. Les barrières des divers embranchements particuliers sont normalement fermées à clé et les taquets normalement relevés et cadenassés.
 - Art. 12. Les clés des barrières et des cadenas sont conservées par le Chef de gare.
- Art. 13. Les conditions de desserte de ces embranchements particuliers sont définies par des Consignes établies par le Chef de gare.

VI. - RELATIONS ÉLECTRIQUES

ART. 14. — Le poste de gare est relié, au moyen du téléphone, avec un point situé près du carré 3, un point situé près de l'aiguille 6, un point situé près de l'aiguille 25 et un point situé près de l'aiguille 31, le poste K (S. O.), les gares de Nersac et d'Angoulême (S. O.), le circuit auto-sélectif Saintes-Angoulême (S. O.) et les P. N. n° 60, 61, 63, 65 et 67.

Vu:

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments,

R. LÉVI.

Le Chef du Service de l'Exploitation, SOULARD.

SAINT-MICHEL-SUR-CHARENTE

Juillet 1939

TABLEAU D'IMPLANTATION DES SIGNAUX DISQUES ROUGES

NUMÉRO du DISQUE ROUGE	POINT EXTRÊME D'ARRÊT	DISTANCE du D. R. au point extrême d'arrêt.	LONGUEUR maxima des trains circulant sur la section,	PROFIL moyen du parcours compris entre le D. R. et la queue des plus longs trains.	OBSERVATIONS
1	9	3	4	5	6
1 5 bis	Signal carré 3	1650 ^m	750m	R. 44%.42	760 ^m du disque rouge au ta- quet L de la Poudrerie na tionale,

AUTRES SIGNAUX

NATURE ET NUMÉRO DU SIGNAL	EMPLACEMENT	(Profil moyen pour les avertissemen ralentissements et pancartes de limitation à distance). OBSERVATIONS
Avertissement 5.	900 m., du carré 11,	R. 411/.
Avertissement 6.	1000 m., du carré 2.	P. 9 1/m.
Signal carré 3.	395 m., vers Saintes, de l'aiguille 5.	
Signal carré 11.	82 m., vers Saintes, de l'aiguille 10.	
Signal carré 2.	120 m., vers Angoulême, de la tête du quai pair.	
Carré violet 7.	170 m., vers la Poudrerie Nationale. de l'aiguille 7 a.	
Carré violet 9,	48 m., vers Saintes, de l'aiguille 10.	

SAINT-MICHEL-SUR-CHARENTE

POSTE DE GARE

Juillet 1939

EMPLACEMENT DES LEVIERS DANS LE POSTE

NUMÉROS DES LEVIERS	APPAREILS MANŒUVRÉS	NUMÉROS DES LEVIERS	APPAREILS MANŒUVRÉS
1	Case libre.	8	Carré violet
2	. Case libre.	9	Signal carré 11
3	Désengageur D 48	10	Avertissement 5
4	Avertissement 6	11	Signal carré 3
5	Signal carré 2	12	Disque rouge 1
6	Case.	13	Annulateur d'Aubine du D. R. 1.
7	Case.	14	Case libre.

effectif autorisé de la jare de St Michel sur Charente (Caste de juerre arrêlé le 17 oct. 1939)

1 chef de jare de 4º 1 factour chef
2 facteurs eureste
3 facteurs mixtes
1 factour écritures
3 trigadiers de manaeures
1 brigadier
8 hom. T'équipe.

(renseignend: fournis le 13/12-1939 par h. Bortillé. 15te Régional Ouest)