



Ier Juillet 1933

ARRANGEMENT

entre la Compagnie d'Orléans et la Société Générale des Chemins de fer Economiques pour l'échange du trafic de grande et de petite vitesse à Etampes.

Entre les Soussignés:

-M. HENRY-GREARD, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, dont le siège est à Paris, Place Valhubert, N°1, agissant pour et au nom de celle-ci;  
d'une part;

-et le Réseau des Chemins de fer de Grande Banlieue actuellement exploité par la Société Générale des Chemins de fer Economiques dont le siège est à Paris, 4, cité de Londres, et représenté par Mr DELILLE, Directeur de la dite Société;

d'autre part;

IL A ETE DIT ET CONVENU CE QUI SUIT :

Suivant une Convention en date du 16 Janvier 1907 approuvée par une Loi du 25 Juin de la même année, le Département de Seine-et-Oise a concédé, à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, l'exploitation d'une ligne de Chemin de fer d'Intérêt local, à voie d'un mètre 44, d'Arpajon à Etampes, avec embranchement du Faubourg St-Martin à Etampes .

A Etampes, cette ligne possède, pour assurer son Service local, une gare distincte de celle de la Compagnie d'Orléans. Mais, suivant une Convention en date des 19 Avril - 17 Juin 1913, intervenue entre le Département de Seine-et-Oise et la Compagnie d'Orléans, des installations spéciales pour l'échange du trafic entre les deux réseaux, ont été aménagées dans la cour des marchandises de la gare d'Etampes P.O.

D'autre part, suivant une Convention en date du 26-Septembre 1929, intervenue entre le Département de Seine-et-Oise et la Compagnie d'Orléans, un faisceau de voies d'échange raccordé aux voies de la Compagnie d'Orléans, a été installé aux abords de la gare d'Etampes P.O. en vue de permettre la circulation, sans transbordement des marchandises, des wagons des grands réseaux sur la ligne d'Etampes à Arpajon des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Enfin, une autre Convention du 15 Février 1922 complétée par les Avenants du 1er Janvier 1930 et du 1er Juillet 1933, ce dernier intervenu entre la Compagnie d'Orléans et la Société Générale des Chemins de fer Economiques qui s'est substituée à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, règle les conditions de location des wagons P.O. ou assimilés admis à circuler sur la ligne d'Etampes à Arpajon.

La Compagnie d'Orléans et la Société Générale des Chemins de fer Economiques se sont, en outre, mises d'accord pour régler, par les dispositions ci-après, les conditions dans lesquelles doit se faire, à Etampes, le service d'échange des marchandises de grande et de petite vitesse entre les lignes des deux réseaux:

#### ENTRETIEN DES INSTALLATIONS D'ECHANGE

-----

Art. 1er - Les voies et autres installations affectées au Service d'Echange sont entretenues par les soins et aux frais de la Société Générale des Chemins de fer Economiques, à l'exception de celles établies dans les emprises de la Compagnie d'Orléans qui sont entretenues par les soins de la Compagnie d'Orléans pour le compte et aux frais de la Société Générale des Chemins de fer Economiques.

Toutes les sommes dues à la Compagnie d'Orléans par application des dispositions qui précèdent doivent lui être remboursées, avec une majoration de dix pour cent (10 %) pour frais généraux et intérêts, dans le mois qui suit la présentation des mémoires.

#### ECHANGE DES VOYAGEURS, BAGAGES, ANIMAUX et MARCHANDISES DE GRANDE VITESSE

-----

Art. 2 - Les voyageurs avec leurs bagages, dans le cas où ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'enregistrements directs, passent d'une gare à l'autre et sont traités, en ce qui concerne le réseau d'Orléans, comme les voyageurs en provenance ou à destination de la localité.

Art. 3 - Les bagages ayant fait l'objet d'enregistrements directs, les articles de messageries, les denrées et les colis postaux arrivent par la ligne d'intérêt local à destination du réseau d'Orléans ou vice versa, sont amenés ou pris, par les soins de la Société Générale des Chemins de fer Economiques dans la gare de la Compagnie d'Orléans, où se fait la reconnaissance contradictoire.

Exceptionnellement, les animaux, les voitures, les cerceaux et les marchandises transportées par wagons complets en grande vitesse sont transmis sur wagons comme il est dit ci-après pour les transports à petite vitesse par wagon complet

#### ECHANGE DES MARCHANDISES DE PETITE VITESSE

-----

Art. 4 - Les chargements par wagons complets admis à circuler sur la ligne départementale d'Etampes à Arpajon, sont pris ou remis sans transbordement sur les voies d'échange établies aux abords de la gare d'Etampes P.O.

Les wagons complets qui ne pourraient être admis par la Société Générale des Chemins de fer Economiques à circuler sur la ligne départementale sont transbordés sur les voies spéciales établies à cet effet dans les dépendances de la gare d'Etampes P.O.

Les marchandises de détail sont transbordées sur ces mêmes voies spéciales et celles remises par la Société Générale des Chemins de fer Economiques sont groupées dans des wagons collecteurs de la Compagnie d'Orléans, de telle sorte que, parmi les wagons compris dans une même transmission, il n'y en ait pas plus d'un chargé de moins de 4.000 kgs, à moins qu'il ne s'agisse de wagons complets par le volume.

La traction des wagons pleins ou vides, avant et après leur remise ou le transbordement, est effectuée par les soins,

aux frais et sous la responsabilité de chaque Compagnie, pour ses propres transports.

Les wagons remis par la Société générale des Chemins de fer Economiques doivent être amenés aux emplacements qui sont désignés par la Compagnie d'Orléans.

Art. 5 - Les opérations de déchargement et de rechargement dont l'ensemble constitue le transbordement sont effectuées par la Société Générale des Chemins de fer Economiques et à ses frais, pour le compte des deux Réseaux.

La Compagnie d'Orléans perçoit, pour le transport sur ses rails des marchandises ainsi échangées, les taxes (y compris le droit de transmission) résultant de ses tarifs.

Pour les marchandises par wagon complet, les taxes perçues du public pour le transbordement des marchandises en général, des voitures et des animaux sont conservées par la Société Générale des Chemins de fer Economiques.

Pour les marchandises de détail, la Compagnie d'Orléans ayant à faire dans sa gare une double opération de déchargement et de rechargement, en sus de la double opération analogue faite par le personnel de la ligne départementale sur les installations d'échange, il est entendu que les taxes de transbordement perçues du public sont partagées par moitié entre les deux parties contractantes.

Si par suite des nécessités de son service, la Société Générale des Chemins de fer Economiques jugeait préférable de ne pas utiliser, pour le transbordement, les voies spéciales établies à cet effet, elle devrait remettre ou enlever les marchandises sur les quais de la Compagnie d'Orléans dans les mêmes conditions que les expéditeurs ou destinataires de la localité et les taxes de transbordement perçues du public seraient partagées par moitié entre les deux Compagnies.

Art. 6 - La reconnaissance contradictoire et la prise en charge des marchandises échangées ainsi qu'il est dit à l'article 4 ci-dessus se font :

1°) sur les voies d'échange au moment de la remise par la Compagnie d'Orléans ou par les Chemins de fer de Grande Banlieue, des marchandises échangées sans transbordement par wagons complets.

2°) au moment du chargement ou du déchargement des wagons des chemins de fer de Grande Banlieue lorsque le transbordement s'effectue soit sur les voies spéciales, soit à la halle aux marchandises de la gare d'Etampes P.O.

Les conséquences des irrégularités constatées dans cette reconnaissance sont à la charge du Réseau reconnu responsable. Toutefois, les indemnités auxquelles pourront donner lieu les avaries intérieures qui n'ont pu être révélées par l'apparence des colis seront supportées dans les proportions suivantes :

- 1° (2/3 par le Réseau P.O. ) lorsque l'expédition sera en  
(1/3 par le chemin de fer ) provenance ou à destination d'un  
(de Grande Banlieue ) point desservi par la Compagnie  
P.O.
- 2° (3/4 par le Réseau P.O. ) lorsque l'expédition sera en  
(1/4 par le chemin de fer ) provenance ou à destination d'un  
(de Grande Ceinture ) réseau en transit avec la Compa-  
gnie P.O.

Les conséquences des avaries ou accidents de toute nature qui se produiraient au cours des opérations de transbordement seront à la charge des chemins de fer de Grande Banlieue.

Toutefois, les dispositions qui font l'objet des deux alinéas précédents peuvent être remplacées par celles qui règlent les rapports des grands réseaux entre eux dans le cas où la Société Générale des Chemins de fer Economiques serait admise à participer au règlement spécial pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités.

Les appareils qu'il deviendrait nécessaire d'installer pour la reconnaissance contradictoire des marchandises, l'outillage et les fournitures nécessaires pour les manutentions sont fournis, établis et entretenus par la Société Générale des Chemins de fer Economiques.

Art. 7 - La durée du stationnement des wagons chargés ou vides de la Compagnie d'Orléans à la disposition du service d'échange par transbordement, ne doit pas, autant que possible excéder 24 heures comptées à partir du passage des wagons sur les voies d'échange. Si les wagons ne sont pas restitués au plus tard dans la journée du lendemain de leur passage sur ses voies, la Société Générale des Chemins de fer Economiques paiera à la Compagnie d'Orléans une somme de cinq francs (5 frs) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard.

D'autre part, si la Compagnie d'Orléans ne fournissait pas le lendemain au plus tard du jour de la demande écrite qui lui en aurait été faite par la Société Générale des Chemins de fer Economiques, les wagons vides nécessaires au transbordement, elle paierait à cette dernière Société une somme de cinq francs (5 frs) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard.

Lorsque le nombre de wagons à transborder, arrivés dans une même journée, sera supérieur à 10, le délai de libération ou de fourniture du matériel sera augmenté de 24 heures pour chaque groupe ou fraction de groupe de 10 wagons en excédent.

Le passage des wagons sur les voies d'échange ou leur mise à disposition sont, ainsi que leur restitution, constatés contradictoirement. L'heure de la remise par la Société Générale des Chemins de fer Economiques à la Compagnie d'Orléans des demandes écrites de wagons vides est également constatée contradictoirement. Le règlement des sommes dues en vertu des trois alinéas qui précèdent est effectué mensuellement.

#### DISPOSITIONS DIVERSES.

-----

Art. 8 - Les dommages résultant de l'incendie sont :

1°) à la charge de chacune des parties contractantes isolément pour le mobilier et les immeubles affectés à son propre service, pour les marchandises de son propre trafic local et pour les marchandises de transit dont elle a la charge dans les conditions prévues aux 1°, et 2° de l'article 6, enfin pour son matériel roulant ou le matériel étranger qu'elle a amené dans la gare de transit;

2°) à la charge du service d'échange et supportés par moitié entre les deux parties contractantes pour le mobilier et les immeubles affectés à ce service.

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.

Art. 9 - La barrière établie dans la clôture du chemin de fer d'Orléans pour le passage de la voie départementale accédant au transbordement est en principe fermée à clef; les clefs restent entre les mains des Agents de la Compagnie d'Orléans.

Les frais annuels de manoeuvre de cette barrière et ceux de la surveillance dans la gare de la Compagnie d'Orléans donnent lieu au paiement d'une redevance à cette Compagnie par la Société Générale des Chemins de fer Economiques. Cette redevance est fixée à soixante francs (60 frs) par an payables par semestre.

Art. 10 - Le présent Arrangement a une durée illimitée. A partir d'un délai de cinq ans il peut être révisé ou résilié sur la demande de l'une quelconque des deux parties à la charge par celle-ci de prévenir l'autre un an à l'avance.

La révision ou la résiliation des clauses du dit Arrangement qui ont trait au principe ou à l'exercice de l'usage des installations d'échange est subordonnée à l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

Art. 11 - Les difficultés qui s'élèveraient entre les deux parties contractantes au sujet des clauses financières du présent Arrangement seront jugées souverainement et sans appel par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci serait désigné par M. le Président du Tribunal de Commerce de la Seine.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage des installations d'échange, il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, les parties entendues.

Art. 12 - Les frais de timbre et les droits d'enregistrement de la présente Convention sont à la charge de la Société Générale des Chemins de fer Economiques.

Cet Arrangement annule et remplace celui en date du 31 Mars 1915.

Fait double à Paris, le Premier Juillet mil neuf cent trente trois.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE  
DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS,

*Signé: Henry Péard*

LE DIRECTEUR DE LA SOCIETE  
GENERALE DES CHEMINS DE FER  
ECONOMIQUES,

*Signé: Delille*

Septembre 1933

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

AV. E. 29

Monsieur le Chef du Bureau

Trafic-Voyageurs  
Tarifs-Marchandises

Taxes  
Répartition du Matériel  
Comptabilité (Exploitation)

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint deux copies des traités passés avec la Société Générale des Chemins de Fer Economiques exploitant des Chemins de Fer de Grande Banlieue pour l'échange du trafic GV et PV à Etampes et pour la location du matériel roulant admis à circuler sur la ligne d'Etampes à Arpejon du Réseau des Chemins de Fer de Grande Banlieue .

LE CHEF DU BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES.

*Ed m*

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE  
DES  
CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES

4, Cité de Londres, 4  
Accès entre { 13 et 15, rue de Londres  
les Numéros { 84 et 86, rue Saint-Lazare

PARIS (13<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE TRINITÉ { 41-33  
41-34

CHÈQUES POSTAUX PARIS 8852  
REGISTRE DU COMMERCE SEINE 105.269

N° 9273

EXPLOITATION

Réseau Sud de Grande Banlieue

Arrangement pour l'échange de  
trafic G.V. et P.V. à Etampes  
et avenant à la convention du  
15 Février 1922 pour la loca-  
tion du matériel roulant P.O.

- 2 -

Paris, le

8 AOUT 1933  
CHEMIN DE FER D'ORLÉANS  
08917 - 9 AOUT 1933  
SECRETARIAT DE LA DIRECTION

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS  
10 AOUT 33 004.071  
EXPLOITATION

*Appointé à*  
*10/8*

Monsieur le Directeur,

Comme suite à votre lettre N° A.V.E 29 du  
21 Juillet dernier, nous avons l'honneur de vous renvoyer,  
ci-joint, revêtue de notre signature une expédition sur  
timbre :

de l'arrangement pour l'échange du trafic de grande et de  
petite vitesse à Etampes;

de l'avenant à la convention du 15 Février 1922 destiné à  
régler la location de votre matériel roulant admis à circu-  
ler sur notre ligne d'Etampes à Arpajon (Réseau Sud de  
Grande Banlieue)

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance  
de notre considération la plus distinguée.

LE DIRECTEUR,

*Alvrey*

Monsieur Henry Gréard, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer de Paris  
à Orléans - 1 Place Valhubert - PARIS (13<sup>e</sup>)

21 Juillet 1933

Signé: HENRY-GREARD

Bureau des  
Affaires Commerciales

Monsieur,

A.V.E. 29

Comme suite à votre lettre N° 7049 du 16 Juin  
nier, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint revêtu  
de ma signature deux expéditions sur timbre :

- d'un arrangement pour l'échange du trafic de grande  
de petite vitesse à Etampes;
- d'un avenant à la convention du 15 Février 1922 de  
à régler la location de notre matériel roulant ad  
circuler sur votre ligne d'Etampes à Arpajon.

Je vous serais très obligé de nous retourner  
tôt possible, après y avoir apposé votre signature.  
expédition de chacun de ces traités.

Ainsi que vous nous en avez exprimé le désir  
trouverez également ci-joints 10 copies de chaq  
contrats pour les besoins de notre service.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance  
considération distinguée.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE

Monsieur le Directeur  
de la Société Générale des Chemins de  
Fer ECONOMIQUES, 4, Cité de Londres  
PARIS (IXe).-

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE  
DES  
CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES

4, Cité de Londres, 4  
Accès entre { 13 et 15, rue de Londres  
les Numéros { 84 et 86, rue Saint-Lazare

PARIS (IX<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE TRINITÉ { 41-33  
41-34

CHÈQUES POSTAUX PARIS 8852  
REGISTRE DU COMMERCE SEINE 105.269

N<sup>o</sup> 5425

EXPLOITATION

Seine & Oise  
Grande Banlieue (Sud)

Arrangement pour l'échange  
du trafic G.V. et P.V. à  
Etampes

Conditions de location du  
matériel P.O. remis à  
l'échange

- 2 -

Faisant suite à la correspondance antérieure au sujet de la question rappelée en marge et notamment à notre lettre 3162.E du 14 Mars 1933, nous avons l'honneur de vous retourner, ci-joints, signés de nous pour accord comme nous avons été autorisés à le faire par décision du 25 Avril 1933 de M. le Préfet de Seine et Oise le projet d'arrangement pour régler les conditions d'échange entre votre Réseau et celui de Grande Banlieue du trafic de Grande et de petite vitesse à Etampes, ainsi que le projet de 2<sup>e</sup> Avenant à la Convention du 15 Février 1922 concernant les conditions de location du matériel P.O. appelé à circuler sur la ligne départementale.

Les textes en question ont été rectifiés en rouge pour tenir compte des accords successifs précédents concernant leur rédaction définitive à laquelle M. le Préfet de Seine et Oise a donné son adhésion.

Nous vous serons reconnaissants, de vouloir bien nous adresser avec les exemplaires sur timbre de chaque document et pour les besoins du Contrôle départemental et de nos services mêmes dix exemplaires du tirage de chacun d'eux auquel vous pourrez procéder.

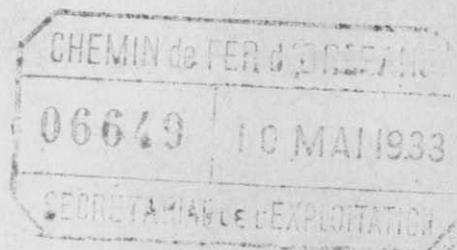
Veuillez agréer, Monsieur le Chef de l'Exploitation, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

LE DIRECTEUR,

Monsieur BAILLARGUES, Chef de l'Exploitation des Chemins de fer de Paris à Orléans - 1, Place Valhubert - PARIS

GF

Paris, le 8 Mai 1933



1<sup>er</sup> Juin 1933

2ème AVENANT

à la Convention du 15 Février 1922 passée entre la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Orléans et \_\_\_\_\_

les Chemins de fer de Grande Banlieue pour la location du matériel roulant des Chemins de fer d'Orléans admis à circuler entre Arpajon (Seine-et-Oise) et Etampes.

ENTRE:

La Compagnie des Chemins de fer d'Orléans dont le siège est à Paris, I, Place Valhubert, représentée par M. Henry Gréard, son Directeur,

d'une part;

~~Et le Réseau des chemins de fer de Grande Banlieue actuellement exploité par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne dont le siège social est à Paris, 53ter, Quai des Grands Augustins, exploitante des Chemins de fer de Grande Banlieue, représentée par M. ....~~  
~~Et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne dont le siège social est à Paris, 53ter, Quai des Grands Augustins, et représentée par Monsieur Delille, Directeur de la dite Société.~~

d'autre part.

IL A ETE DIT ET CONVENU CE QUI SUIT:

Un raccordement ayant été établi à Etampes entre les voies des chemins de fer de Grande Banlieue et celles du Réseau d'Orléans, pour permettre la continuation des wagons Grands Réseaux sur la ligne d'Etampes à Arpajon des Chemins de fer de Grande Banlieue, la Société <sup>Générale des Chemins de fer Economiques</sup> ~~des Transports en Commun de la Région Parisienne~~ qui s'est substituée à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, a demandé que le matériel roulant de la Compagnie d'Orléans ou assimilé (wagons des Grands Réseaux Français) soit admis à transiter à Etampes d'un réseau sur l'autre, aux mêmes conditions qu'à Arpajon.

La Compagnie d'Orléans donne son adhésion à cette demande, étant entendu que:

a)- les wagons P.O. ou assimilés remis chargés ou vides à la Société ~~des Transports en Commun de la Région Parisienne~~ <sup>Générale des Chemins de fer Économiques</sup> sont livrés par la Cie d'Orléans sur l'une des voies du faisceau d'échange établi à cet effet aux abords de la gare d'Etampes P.O. Les wagons restitués à la Compagnie d'Orléans sont conduits par la S<sup>t</sup>e ~~des Transports en Commun de la Région Parisienne~~ <sup>Générale des Chemins de fer Économiques</sup> sur l'une des voies du même faisceau désignée par la Compagnie;

b)- la prise en charge et la constatation contradictoire de l'état de chaque wagon et de son chargement sont effectués aussitôt sa remise à la Société ~~des Transports en Commun de la Région Parisienne~~ <sup>Générale des Chemins de fer Économiques</sup> et sa restitution par celle-ci sur les voies affectées au service d'échange.

Les autres stipulations de la convention sus-rappelée ainsi que celles de son avenant en date du 1er Janvier 1930 sont applicables au matériel roulant échangé à Etampes avec la Société ~~des Transports en Commun de la Région Parisienne~~ <sup>Générale des Chemins de fer Économiques</sup>.

Le présent Avenant, dont les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de la Société ~~des Transports en Commun de la Région Parisienne~~ <sup>Générale des Chemins de fer Économiques</sup>, a son effet depuis la mise en service du raccordement reliant les voies du Réseau d'Orléans à celles des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Fait double à Paris le ~~4 mai~~ <sup>1<sup>er</sup> juillet</sup> mil neuf cent trente ~~deux~~ <sup>trois</sup>.

Le Directeur de la Compagnie  
des Chemins de fer de Paris Orléans

~~Bon à mettre sur timbre~~  
le Directeur  
de la Société Générale des Chemins de fer Économiques.

~~Bon à mettre sur timbre~~  
~~Signature~~

1<sup>er</sup> juillet 1933

## ARRANGEMENT

entre la Compagnie d'Orléans et la Société <sup>Générale des Chemins de</sup> ~~des~~ ~~Transports en Commun de la Région Parisienne~~ pour l'échange du trafic de grande et de petite vitesse à Etampes.

-----  
Entre les Soussignés :

1. HENRY-GREARD, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, dont le siège est à Paris, Place Valhubert n° 1, agissant pour et au nom de celle-ci;

d'une part;

~~Le Réseau des Chemins de fer de Grande Banlieue actuellement et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, dont le siège Social est à Paris, 55<sup>ter</sup>, le siège est à Paris, 4 cité de Londres, et représenté par M. Delille, directeur de la dite Société; Grande Banlieue, représentée par M.~~

d'autre part.

IL A ETE DIT ET CONVENU CE QUI SUIT :

Suivant une Convention en date du 16 Janvier 1907 approuvée par une Loi du 25 Juin de la même année, le Département de Seine-et-Oise a concédé, à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, l'exploitation d'une ligne de Chemin de fer d'Intérêt local, à voie d'un mètre 44, d'Arpajon à Etampes, avec embranchement du Faubourg St-Martin à Etampes.

A Etampes, cette ligne possède, pour assurer son Service local, une gare distincte de celle de la Compagnie d'Orléans. Mais, suivant une Convention en date des <sup>19</sup> ~~17~~ Avril-<sup>17</sup> ~~20~~ Juin 1913, intervenue entre le Département de Seine-et-Oise et la Compagnie d'Orléans, des installations spéciales pour l'échange du trafic entre les deux réseaux, ont été aménagées dans la cour des marchandises de la gare d'Etampes P.O.

D'autre part, suivant une Convention en date du 26 Septembre 1929, intervenue entre le département de Seine-et-Oise et la Compagnie d'Orléans, un faisceau de voies d'échange raccordé aux voies de la Compagnie d'Orléans, a été

installé aux abords de la gare d'Etampes P.O. en vue de permettre la circulation, sans transbordement des marchandises, des wagons des grands réseaux sur la ligne d'Etampes à Arpajon des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Enfin, une autre Convention du 15 Février 1922 complétée par les Avenants du 1er Janvier 1930 et du <sup>1er juillet 1933</sup> ~~4 mai 1933~~, ces derniers intervenus entre la Compagnie d'Orléans et la Société <sup>Générale des Chemins de fer Economiques</sup> ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~ qui s'est substituée à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, règle les conditions de location des wagons P.O. ou assimilés admis à circuler sur la ligne d'Etampes à Arpajon.

La Compagnie d'Orléans et la Société <sup>Générale des Chemins de fer Economiques</sup> ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~ se sont, en outre, mises d'accord pour régler, par les dispositions ci-après, les conditions dans lesquelles doit se faire, à Etampes, le service d'échange des marchandises de grande et de petite vitesse entre les lignes des deux réseaux :

ENTRETIEN DES INSTALLATIONS D'ECHANGE

ART. 1er. - Les voies et autres installations affectées au Service d'Echange sont entretenues par les soins et aux frais de la Société <sup>Générale des Chemins de fer Economiques</sup> ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~, à l'exception de celles établies dans les emprises de la Compagnie d'Orléans qui sont entretenues par les soins de la Compagnie d'Orléans pour le compte et aux frais de la Société <sup>Générale des Chemins de fer Economiques</sup> ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~.

Toutes les sommes dues à la Compagnie d'Orléans par application des dispositions qui précèdent doivent lui être remboursées, avec une majoration de dix pour cent (10 %) pour frais généraux et intérêts, dans le mois qui suit la présentation des mémoires.

ECHANGE DES VOYAGEURS, BAGAGES, ANIMAUX ET MARCHANDISES DE GRANDE VITESSE

Art. 2. - Les voyageurs avec leurs bagages, dans le

ART. 12.- Les frais de timbre et les droits d'enregistrement de la présente Convention sont à la charge de la Société <sup>Générale des Chemins de fer Économiques</sup> ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~.

Cet Arrangement annule et remplace celui en date du 31 Mars 1915.

Fait double à Paris, le ~~le~~ <sup>trois</sup> ~~trois~~ <sup>juillet</sup> ~~juillet~~  
mil neuf cent trente ~~deux~~.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE  
DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS,

~~Bon à mettre sur timbre~~  
~~Bois à mettre sur timbre~~  
Le Directeur  
de la Société Générale des Chemins de fer Économiques  
~~Signature~~  
~~Bois~~

*Texte à maintenir*

~~Toutefois, les dispositions qui font l'objet des deux alinéas précédents peuvent être remplacées par celles qui règlent les rapports des grands réseaux entre eux dans le cas où la Société des Transports en Commun de la région parisienne serait admise à participer au règlement spécial pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités.~~

Les appareils <sup>qu'il deviendrait nécessaire d'installer</sup> de pesage nécessaires pour la reconnaissance contradictoire des marchandises, l'outillage et les fournitures nécessaires pour les manutentions sont fournis, établis et entretenus par la Société <sup>Générale des</sup> ~~des~~ Transports <sup>Chemin de fer Economiques</sup> ~~en commun de la région parisienne.~~

ART. 7.- La durée du stationnement des wagons chargés ou vides de la Compagnie d'Orléans à la disposition du service d'échange par transbordement, ne doit pas, autant que possible, excéder 24 heures comptées à partir du passage des wagons sur les voies d'échange. Si les wagons ne sont pas restitués au plus tard dans la journée du lendemain de leur passage sur ses voies, la Société <sup>Générale des Chemins de fer</sup> ~~des~~ Transports <sup>Economiques</sup> ~~en commun de la région parisienne~~ paiera à la Compagnie d'Orléans une somme de cinq francs (5 Frs) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard.

D'autre part, si la Compagnie d'Orléans ne fournissait pas le lendemain au plus tard du jour de la demande écrite qui lui en aurait été faite par la Société <sup>Générale</sup> ~~des~~ Transports <sup>des Chemins de fer Economiques</sup> ~~en commun de la région parisienne~~, les wagons vides nécessaires au transbordement, elle paierait à cette dernière Société une somme de cinq francs (5 Fr.) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard. Toutefois,

~~Lorsque le nombre de wagons à transborder, arrivés dans une même journée le nombre de wagons vides une même journée, sera supérieur à 10, le délai de demandes par la Société des Transports en Commun de la région~~

cas où ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'enregistrements directs, passent d'une gare à l'autre et sont traités, en ce qui concerne le réseau d'Orléans, comme les voyageurs en provenance ou à destination de la localité.

ART. 3.- Les bagages ayant fait l'objet d'enregistrements directs, les articles de messageries, les denrées et les colis postaux arrivant par la ligne d'intérêt local à destination du réseau d'Orléans ou vice versa, sont amenés ou pris, par les soins de la Société <sup>Générale des Chemins de</sup> ~~des~~ Transports <sup>fer Economiques</sup> ~~en commun~~ de la région parisienne, dans la gare de la Compagnie d'Orléans, où se fait la reconnaissance contradictoire.

Exceptionnellement, les animaux, les voitures, les cercueils et les marchandises transportées par wagons complets en grande vitesse sont transmis sur wagons comme il est dit ci-après pour les transports à petite vitesse par wagon complet.

ECHANGE DES MARCHANDISES DE PETITE VITESSE

ART. 4.- Les chargements par wagons complets admis à circuler sur la ligne <sup>départementale</sup> d'Etampes à Arpajon, de la Société ~~des~~ Transports ~~en commun de la Région Parisienne~~, sont pris ou remis sans transbordement sur les voies d'échange établies aux abords de la gare d'Etampes P.O.

Les wagons complets qui ne pourraient être admis par la Société <sup>Générale des Chemins de fer Economiques</sup> ~~des~~ Transports ~~en commun de la Région Parisienne~~ à circuler sur la ligne départementale sont transbordés sur les voies spéciales établies à cet effet dans les dépendances de la gare d'Etampes P.O.

Les marchandises de détail sont transbordées sur ces mêmes voies spéciales et celles remises par la Société

*Générale des Chemins de fer Economiques*  
~~Transports en Commun de la région parisienne~~ sont groupées dans des wagons collecteurs de la Compagnie d'Orléans, de telle sorte que, parmi les wagons compris dans une même transmission, il n'y en ait pas plus d'un chargé de moins de 4.000 Kgs, à moins qu'il ne s'agisse de wagons complets par le volume.

La traction des wagons pleins ou vides, avant et après leur remise ou le transbordement, est effectuée par les soins, aux frais et sous la responsabilité de chaque Compagnie pour ses propres transports.

Les wagons remis par la Société ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~ *Générale des Chemins de fer Economiques* doivent être amenés aux emplacements qui sont désignés par la Compagnie d'Orléans.

ART. 5.- Les opérations de déchargement et de rechargement dont l'ensemble constitue le transbordement sont effectuées par la Société ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~ *Générale des Chemins de fer Economiques* et à ses frais pour le compte des deux Réseaux.

La Compagnie d'Orléans perçoit, pour le transport sur ses rails des marchandises ainsi échangées, les taxes (y compris le droit de transmission) résultant de ses tarifs.

Pour les marchandises par wagon complet, les taxes perçues du public pour le transbordement des marchandises en général, des voitures et des animaux sont conservées par la Société ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~ *Générale des Chemins de fer Economiques*.

Pour les marchandises de détail, la Compagnie d'Orléans ayant à faire dans sa gare une double opération de déchargement et de rechargement, en sus de la double opération analogue faite par le personnel de la ligne départementale sur les installations d'échange, il est entendu que les taxes de transbordement perçues du public sont partagées par moitié entre les deux parties contractantes.

Si par suite des nécessités de son service, la Société ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~ *Générale des Chemins de fer Economiques* jugeait préférable de ne pas utiliser, pour le transbordement, les voies spéciales établies à cet effet, elle devrait remettre ou enlever les marchandises sur les quais de la Compagnie d'Orléans dans les mêmes conditions que les expéditeurs ou destinataires de la localité et les taxes de transbordement perçues du public seraient partagées par moitié entre les deux Compagnies.

ART. 6.- La reconnaissance contradictoire et la prise en charge des marchandises échangées ainsi qu'il est dit à l'article 4 ci-dessus se font :

1°) sur les voies d'échange au moment de la remise par la Compagnie d'Orléans ou par ~~la Société des Transports en Commun de la région parisienne~~ *les Chemins de fer de Grande Banlieue*, des marchandises échangées sans transbordement par wagons complets.

2°) au moment du chargement ou du déchargement des wagons ~~de la Société des Transports en Commun de la région parisienne~~ *des Chemins de fer de Grande Banlieue* lorsque le transbordement s'effectue soit sur les voies spéciales, soit à la halle aux marchandises de la gare d'Etampes P.O.

Les conséquences des irrégularités constatées dans cette reconnaissance sont à la charge ~~de la Compagnie ou~~ *du Réseau*

~~Société reconnue responsable. Chacune des deux parties contractantes encourt seule, à l'exclusion de l'autre, la responsabilité des avaries occultes reconnues à l'arrivée dans l'apparence des colis seront supportées dans les proportions suivantes : ses gares.~~

1°)  $\left\{ \begin{array}{l} 2/3 \text{ par le Réseau P.O.} \\ 1/3 \text{ par le chemin de fer de Grande Banlieue} \end{array} \right\}$  ~~Les conséquences des avaries ou accidents de toute nature qui se produiraient au cours des opérations de transbordement seront à la charge de la Société des Transports en Commun de la région parisienne.~~ *longue l'expédition sera en provenance ou à destination d'un point deservé par le Réseau P.O.*

2°)  $\left\{ \begin{array}{l} 3/4 \text{ par le Réseau P.O.} \\ 1/4 \text{ par le chemin de fer de Grande Banlieue} \end{array} \right\}$  ~~Les conséquences des avaries ou accidents de toute nature qui se produiraient au cours des opérations de transbordement seront à la charge des Chemins de fer de Grande Banlieue.~~ *longue l'expédition sera en provenance ou à destination d'un point du Réseau en transit avec le Réseau P.O.*

libération ou de fourniture du matériel sera augmenté  
parisienne à la Compagnie d'Orléans dépassera dix, le délai  
de 24 heures pour chaque groupe ou fraction de  
de fourniture des wagons, à partir du onzième, est augmenté  
groupe de 10 wagons en excédent.  
de vingt-quatre heures par groupe de dix wagons ou par  
fraction de groupe.

Le passage des wagons sur les voies d'échange ou  
leur mise à disposition sont, ainsi que leur restitution,  
constatés contradictoirement. L'heure de la remise par la  
Société <sup>Générale des Chemins de fer Economiques</sup> ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~  
à la Compagnie d'Orléans des demandes écrites de wagons  
vides est également constatée contradictoirement.

Le règlement des sommes dues en vertu des trois  
alinéas qui précèdent est effectué mensuellement.

DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 8.- Les dommages résultant de l'incendie sont:

1°) à la charge de chacune des parties contractan-  
tes isolément pour le mobilier et les immeubles affectés à  
son propre service, pour les marchandises de son propre  
trafic local et pour les marchandises de transit dont elle a  
la charge dans les conditions prévues aux 1° et 2° de l'ar-  
ticle 6, enfin pour son matériel roulant ou le matériel  
étranger qu'elle a amené dans la gare de transit;

2°) à la charge du service d'échange et supportés  
par moitié entre les deux parties contractantes pour le  
mobilier et les immeubles affectés à ce service.

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.

ART. 9.- La barrière établie dans la clôture du

chemin de fer d'Orléans pour le passage de la voie de la ~~départementale~~ ~~Société des Transports en Commun de la région parisienne~~ accédant au transbordement est en principe fermée à clef; les clefs restent entre les mains des Agents de la Compagnie d'Orléans.

Les frais annuels de manoeuvre de cette barrière et ceux de la surveillance dans la gare de la Compagnie d'Orléans donnent lieu au paiement d'une redevance à cette Compagnie par la Société ~~des Transports en Commun de la région parisienne~~ <sup>générale des Chemins de fer économiques</sup>. Cette redevance est fixée à ~~deux cent cinquante francs (250 Fr.)~~ <sup>soixante francs (60<sup>fr.</sup>)</sup> par an payables par semestre.

ART. 10.- Le présent Arrangement a une durée illimitée. A partir d'un délai de cinq ans il peut être révisé ou résilié sur la demande de l'une quelconque des deux parties à charge par celle-ci de prévenir l'autre un an à l'avance.

La révision ou la résiliation des clauses du dit Arrangement qui ont trait au principe ou à l'exercice de l'usage des installations d'échange est subordonnée à l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

ART. 11.- Les difficultés qui s'élèveraient entre les deux parties contractantes au sujet des clauses financières du présent Arrangement seront jugées souverainement et sans appel par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers-arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci serait désigné par M. le Président du Tribunal de Commerce de la Seine.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage des installations d'échange, il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, les parties entendues.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE  
DES  
CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES

4, Cité de Londres, 4  
Accès entre { 13 et 15, rue de Londres  
les Numéros { 84 et 86, rue Saint-Lazare

PARIS (IX<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE TRINITÉ { 41-33  
41-34

CHÈQUES POSTAUX PARIS 8852  
REGISTRE DU COMMERCE SEINE 105.269

N<sup>o</sup>

7044

EXPLOITATION

-----  
Seine et Oise

-----  
Grande Banlieue (Sud

-----  
Arrangement pour l'échange  
du trafic G.V. et P.V. à  
Etampes  
=====

Paris, le 16 Juin 1933

Monsieur,

Par lettre V.E. 29 du 26 Mai écoulé, vous avez bien voulu nous signaler que le projet d'arrangement rappelé en marge qui vous a été adressé par notre lettre 5425 E du 8 Mai ne comportait pas avant le dernier § de l'art. 6 les deux alinéas suivants :

"Les conséquences des avaries ou accidents de toute nature qui se produiraient au cours des opérations de transbordement seront à la charge des chemins de fer de Grande Banlieue.

"Toutefois les dispositions qui font l'objet des deux alinéas précédents peuvent être remplacées par celles qui règlent les rapports des Grands Réseaux entre eux dans le cas où les chemins de fer de Grande Banlieue seraient admis à participer au règlement spécial pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités et vous avez demandé de les maintenir dans le texte à mettre sur timbre.

Nous avons l'honneur de vous donner accord pour l'insertion des deux § sus rappelés qui ont échappé à la frappe par suite d'une erreur matérielle lors de la mise au net du texte élaboré.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération très distinguée.

LE DIRECTEUR,

Monsieur CORNILLEAU, Chef du Service des Affaires  
Commerciales des Chemins de fer de Paris à Orléans -PARIS  
(XIII)

*Wey*

16 MAI 1933

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

Signé: *Cornilleau*

Monsieur,

V.E. 29

Par votre lettre N° 5425 du 8 Mai courant, vous nous avez retourné, après approbation, le projet d'arrangement destiné à régler les conditions d'échange entre notre Réseau et celui des Chemins de fer de Grande Banlieue du trafic de Grande et de Petite Vitesse à Etampes.

Parmi les textes rectifiés en rouge pour tenir compte des accords successifs intervenus postérieurement à la rédaction de cet arrangement, vous avez substitué comme il avait été convenu à la dernière phrase du 4ème paragraphe de l'art.6 une clause réglant la participation de votre Réseau dans les indemnités payées pour avaries occultes.

Mais nous remarquons qu'en plus, vous avez biffé les deux paragraphes suivants relatifs, d'une part, à la responsabilité des avaries et accidents qui se produiraient au cours des opérations de transbordement et, d'autre part à la faculté pour votre Compagnie d'adhérer, en remplacement du régime prévu au dit arrangement, aux règles adoptées par les Grands Réseaux pour la transmission entre eux des marchandises et pour le partage des indemnités.

Comme ces deux paragraphes n'avaient donné lieu à aucune observation, nous serions d'avis de les maintenir

Monsieur le Directeur de la Société Générale  
des Chemins de fer Economiques.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE  
DES  
CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES

4, Cité de Londres, 4  
Entrées entre les N<sup>os</sup> 43 et 45, rue de Londres  
et entre les N<sup>os</sup> 84 et 86, rue Saint-Lazare

PARIS (IX<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE TRINITÉ { 41-33  
41-34

CHÈQUES POSTAUX PARIS 8852  
REGISTRE DU COMMERCE SEINE 105.269

N<sup>o</sup>

3162

EXPLOITATION

Seine et Oise  
Grande Banlieue (Groupe Sud)

Arrangement pour l'échange  
du trafic G.V. et P.V. à  
Etampes

Conditions de location du  
matériel P.O. admis à  
l'échange  
=====

Paris, le 14 Mars 1933



*M. Louske*  
*Aff. Banl*  
*Immense*  
*15.3.33*  
*C*

Monsieur le Chef de l'Exploitation,

En réponse à votre lettre A.V.E. 29 - Beau des Aff. Comles du 2 courant, nous avons l'honneur de vous informer que nous sommes en principe d'accord avec vous sur les différents points visés dans votre lettre (référence ci-contre) du 2 Décembre 1932, au sujet des modifications au projet d'arrangement pour régler les conditions d'échange entre votre Réseau et celui de Grande Banlieue du trafic de grande et de petite vitesse à Etampes ainsi que sur le projet de 2e Avenant à la convention du 15 Février 1922 que vous aviez précédemment soumis.

Mais, les conditions dans lesquelles nous a été confiée l'exploitation du réseau de grande Banlieue nous ont obligés à soumettre la question au Service du Contrôle départemental des voies ferrées d'intérêt local.

Nous lui avons donc communiqué, en demandant l'autorisation de vous donner un accord définitif, les textes en question mis au net, compte tenu de votre lettre A.V.E. du 2 Décembre 1932 susvisée et de la substitution de notre Société au précédent exploitant des

Monsieur BAILLARGUES, Chef de l'Exploitation des Chemins de fer de Paris à Orléans - 1 Place Valhubert - PARIS (XIII)

lignes C.G.B.

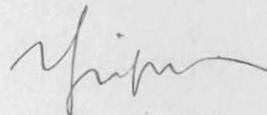
Nous avons substitué à la dernière phrase du 4<sup>e</sup> § de l'art. 6 de l'arrangement, la clause qui vous avait été soumise de participation dans les indemnités payées pour avaries occultes à laquelle, malgré qu'elle vous parut entraîner une formalité supplémentaire, vous disiez n'avoir pas d'objection: le Contrôle n'aurait pas manqué d'insister sur ce point, une règle similaire étant inscrite dans les arrangements analogues avec les autres grands réseaux en contact.

X ( Nous vous tiendrons au courant de la décision du Contrôle dès qu'elle nous sera parvenue.

Veillez agréer, Monsieur le Chef de l'Exploitation, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

LE DIRECTEUR,

LE SOUS-DIRECTEUR



2 Mars  
Février 1933Signé : *Lohier*Bureau des Affaires  
Commerciales

Monsieur,

A.V.E. 29

Permettez-moi de rappeler à votre souvenir notre lettre du 2 Décembre dernier par laquelle nous vous faisons connaître les modifications que nous étions d'avis d'apporter, sur votre demande, au projet d'arrangement destiné à régler les conditions d'échange du trafic de grande et de petite vitesse à la gare d'Etampes.

Je vous serais obligé de nous retourner, si comme nous le pensons, vous êtes d'accord, les projets de traités revêtus de votre signature précédée de la mention "Bon à mettre sur timbre".

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
LE SOUS CHEF DE DIVISION  
(Affaires Commerciales),

Monsieur l'Ingénieur,  
Directeur des Chemins de fer de Grande Banlieue  
67, rue de la Paroisse à VERSAILLES (Seine et Oise).-

281

2 Décembre 1932

Signé : Baillard-Larquet

## BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Monsieur,

A.V.E.29

Par votre lettre du 12 Juillet dernier, vous avez bien voulu nous faire part de votre désir d'obtenir quelques modifications au projet d'arrangement que nous vous avons soumis pour régler les conditions d'échange, entre nos deux réseaux, du trafic de Grande et de Petite Vitesse, à la gare d'Etampes.

Après examen de votre demande, j'ai l'honneur de répondre ci-après, point par point, aux diverses observations contenues dans votre lettre en indiquant la suite que nous serions d'avis d'èy donner :

1ère observation - Nous n'avons pas d'objection à modifier dans le sens demandé, le deuxième paragraphe de l'arrangement.

2ème observation - Nous sommes d'accord pour rectifier les dates indiquées au deuxième paragraphe du préambule de l'arrangement.

3ème observation - Nous n'avons pas d'objection à substituer dans le corps du traité les mots "Chemins de fer de Grande Banlieue", à "Société des Transports en commun de la région parisienne".

4ème observation - Vous estimez que contrairement aux indications de l'article 5 les demi-droits de transbordement ne devraient être versés à notre Compagnie que lorsque les marchandises de détail seraient groupées dans des wagons collecteurs nous appartenant, le déchargement de ces wagons étant effectué par nos soins.

2/11

Monsieur l'Ingénieur, Directeur des Chemins de fer de Grande Banlieue  
67, rue de la Paroisse, à VERSAILLES (Seine-&-Oise).

Vous ajoutez que lorsque les marchandises de détail sont manutentionnées par les Chemins de fer de Grande Banlieue, dans les conditions prévues au dernier paragraphe de l'article 5, les opérations faites par notre gare d'Etampes sont très réduites, le personnel C.G.B. devant prendre les marchandises sur le quai et les conduire à l'aide d'un véhicule à bras à la gare d'Etampes C.G.B.

Permettez-moi de vous faire remarquer que les opérations réduites visées ci-dessus sont celles que nous effectuons pour nos propres expéditions de détail pour lesquelles nous percevons les frais de manutention, tandis que dans les échanges avec les Chemins de fer de Grande Banlieue, nous n'avons rien d'analogue.

Il semble donc que le partage par moitié de la taxe de transbordement est une moyenne raisonnable.

Par suite, nous ne voyons pas la possibilité de modifier sur ce point notre texte qui est d'ailleurs identique à celui contenu dans l'Arrangement du 4 Juin 1913 pour l'échange avec votre réseau du trafic à Arpajon.

5ème observation - Nous sommes d'accord pour remplacer au 4ème paragraphe de l'article 6 la mention "sont à la charge de la Compagnie ou Société reconnue responsable" par "sont à la charge du Réseau reconnu responsable".

6ème observation - Vous désiriez substituer à la dernière phrase du 4ème paragraphe de l'article 6 une clause de participation dans les indemnités payées pour avaries occultes.

Nous n'aurions pas d'objection, à la rigueur, à cette modification, mais les règlements envisagés constitueront une formalité supplémentaire sans intérêt pratique, que nous préférierions éviter.

7ème observation - Vous demandez la modification du dernier paragraphe de l'article 6 de manière à supprimer la clause relative à la fourniture et l'entretien par votre Réseau des appareils de pesage nécessaires pour la reconnaissance contradictoire des marchandises.

A l'appui de votre demande, vous faites ressortir que la reconnaissance contradictoire s'effectuant soit à la halle P.O., soit sur les voies de transbordement et les pesages faisant suite à une reconnaissance contradictoire n'ayant lieu que très rarement

il paraît exagéré que votre Réseau soit dans l'obligation de fournir et d'entretenir des appareils de pesage se trouvant par exemple dans la halle P.V. de notre gare.

Nous ferons observer qu'il n'entre pas dans nos intentions d'exiger que votre réseau fournisse et entretienne les appareils de pesage se trouvant sous la halle P.V. de notre gare, à moins que le trafic échangé ne nécessite l'établissement de nouvelles installations. D'ailleurs, une disposition semblable existe dans le traité d'échange à Arpajon et nous n'avons pas connaissance qu'elle ait donné lieu jusqu'ici à des difficultés.

Toutefois, en vue d'éviter toute équivoque, nous serions disposés à préciser comme suit le texte de cet alinéa :

" Les appareils qu'il deviendrait nécessaire d'installer pour la reconnaissance contradictoire des marchandises, l'outillage et les fournitures nécessaires pour les manutentions <sup>devenu</sup> sont fournis, établis et entretenus par les Chemins de fer de Grande Banlieue.

8ème observation - Nous acceptons de modifier comme vous le demandez le 2ème paragraphe de l'article 7, mais en ajoutant après "le délai de libération" les mots "ou de fourniture du matériel" sera augmenté de .....

9ème observation - Enfin vous désirez que le taux de la redevance prévue pour frais de gardiennage des barrières reste fixé à 60 francs par an.

Bien que le taux de 60 fr. soit un prix d'avant-guerre que nous nous proposons de porter à 250 fr. pour le mettre en harmonie avec celui que nous percevons maintenant des réseaux secondaires, nous acceptons cependant, à titre exceptionnel et eu égard à nos bonnes relations, de maintenir cet ancien prix.

Nous espérons que ces diverses concessions, qui démontrent notre désir d'aboutir à un accord, recueilleront votre approbation et que vous voudrez bien nous retourner, dès que possible et après rectification, nos projets de traités revêtus de votre signature précédée de la mention "Bon à mettre sur timbre"

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

LE CHEF DE L'EXPLOITATION

8 Octobre 1932

## BUREAU DES RECLAMATIONS

R. N° 75092 D/32

Monsieur LOHIER, Sous-Chef de Division,  
(Affaires Commerciales)

*app. les  
Ripman*

Par votre lettre "Bureau des Affaires Commerciales A.V.E.29, du 30 septembre dernier, vous avez bien voulu me communiquer une note concernant un projet d'arrangement avec les Chemins de fer de Grande Banlieue pour l'échange du trafic G.V. et P.V. à Etampes .

En indiquant que les dits Chemins de fer demandent la modification des dispositions figurant au § 4 de l'article 6 de cet arrangement et proposent, à cet effet, de substituer au texte une clause de participation dans les indemnités payées pour avaries occultes, vous me demandez de vous donner mon avis sur la question .

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le taux de partage proposé par les Chemins de fer de Grande Banlieue, à savoir :

- a)  $\left\{ \begin{array}{l} 2/3 \text{ pour le Réseau P.O.} \\ 1/3 \text{ pour le C.G.B.} \end{array} \right\}$  pour les expéditions en provenance ou à destination d'un point desservi par la Compagnie P.O.
- b)  $\left\{ \begin{array}{l} 3/4 \text{ pour le Réseau P.O.} \\ 1/4 \text{ pour le C.G.B.} \end{array} \right\}$  pour les expéditions d'un réseau à destination d'un réseau en transit avec la Compagnie P.O.

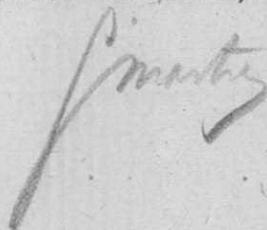
a déjà été adopté en mai 1923 par le Réseau de l'Etat et le

nôtre, dans les relations avec la Cie des Chemins de fer  
Economiques des Charentes, et que l'application de cette formule  
n'a soulevé jusqu'ici aucune difficulté .

Pour ces motifs, j'estime que nous ne pouvons faire  
autrement que donner satisfaction sur ce point aux Chemins de  
fer de Grande Banlieue .

Ci-joint, en retour, les pièces communiquées ainsi  
que le copie de notre lettre C f 27/1922 du 3 mai 1923 adressée  
à la Direction des Chemins de fer Economiques des Charentes .

LE SOUS-CHEF DE DIVISION  
(Réclamations)

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'J. Martin', written in a cursive style.

3 Mai 1923

Bureau des Réclamations

cf 27 / 1922

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 6 Avril concernant le libellé des clauses proposées pour le partage des indemnités à raison d'avaries occultes, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la rédaction que nous vous avons proposée avait été adoptée en collaboration avec le réseau de l'Etat; c'est pourquoi elle comportait les termes "points desservis par le réseau Etat (ou P.O.)".

Il est bien dans notre esprit ainsi que dans celui du réseau de l'Etat qu'il fallait que chaque réseau restât seul en nom dans l'échange de correspondance le concernant, nous n'avons dès lors, aucune objection à nous rallier à votre texte sur ce point.

Par contre, nous ne voyons pas la possibilité d'adopter le taux de partage qu'envisageait votre lettre du 15 Février et nous vous renouvelons à cet égard tous nos regrets.

Dans la situation, la formule de partage

Monsieur Jeancard, Directeur de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, 56, rue de Londres, à Paris (8<sup>e</sup>)

des avaries occulées prendrait les proportions suivantes:

- 2/3 par le réseau P.O. (Lorsque l'expédition sera en provenance ou à destination d'un point desservi par le réseau P.O.)
- 1° 1/3 pour les Chemins de fer Economiques des Charentes.
- 3/4 pour les Grands Réseaux. (Lorsque l'expédition sera en provenance ou à destination d'un point desservi par un autre réseau que celui du P.O.)
- 2° 1/4 pour les Chemins de fer Economiques des Charentes.

Il resterait entendu que lorsqu'une expédition aura emprunté à la fois les réseaux du P.O. et de l'Etat elle rentrerait dans le 2°.

Nous vous serions très obligés de vouloir bien nous faire connaître si vous donnez votre accord à la rédaction ainsi rectifiée.

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

Signé : Henry Gréard

20 Sept 1938

BUREAUX DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

A.V.E.29

*aff. Comm*  
*Voir annotations*

NOTE

Projet d'arrangement avec les Chemins de fer de Grande  
Banlieue pour l'échange du trafic G.V. et P.V. à Etampes

*E*

Un raccordement ayant été établi à Etampes entre les  
voies de notre Réseau et celles des Chemins de fer de Grande  
Banlieue pour permettre la continuation sur la ligne d'intérêt  
local d'Etampes à Arpajon de wagons de notre Compagnie, nous  
avons soumis aux Chemins de fer de Grande Banlieue deux projets  
d'accords destinés, le premier à régler les conditions de loca-  
tion de notre matériel roulant et le second à être substitué à  
l'Arrangement du 31 Mars 1915 fixant les règles d'échange du  
trafic G.V. et P.V. à la gare d'Etampes.

Le projet d'Arrangement donne lieu de la part des  
Chemins de fer de Banlieue, aux observations suivantes en re-  
gard desquelles nous indiquons la suite que nous serions d'avis  
d'y donner. Ci-joint un projet d'Arrangement comportant en  
rouge les modifications demandées (*même celles que nous n'acceptons pas*)

Observations des Chemins de fer  
de Grande Banlieue

Suite proposée

1<sup>re</sup>.- Modification du 2<sup>ème</sup> paragraphe

"Et la Société des Transports en Commun de la  
Région Parisienne etc ....."  
conformément aux directives données par le Service du Contrôle lors  
de l'étude des Conventions avec les autres Grands  
Réseaux.

Pas d'objection à la modifi-  
cation demandée.

*N'accuse*

2<sup>ème</sup>.- Inversion de date au 2<sup>ème</sup> paragraphe du  
préambule

au lieu de "Suivant une Convention en date des  
17 Avril - 19 Juin 1913"

Nous sommes d'accord sur cette  
modification.

Il faut "Suivant une Convention en date des 19  
Avril - 17 Juin 1913".

3<sup>e</sup>. - A partir de l'article 1er, remplacement de la mention "Société des Transports en Commun de la Région Parisienne" par "Chemins de fer de Grande Banlieue".

Pas d'objection.

*D'accord*

4<sup>e</sup>. - Article 5 - Les Chemins de fer de Grande Banlieue estiment que les 1/2 droits de transbordement ne devraient être versés à notre Compagnie que lorsque les marchandises de détail seraient groupées dans des wagons collecteurs nous appartenant, le déchargement de ces wagons étant effectué par nos soins.

Il convient de remarquer que nous avons toujours la charge de la manutention (chargement wagon ou déchargement sur quai) alors que nous percevons que les frais de transmission.

Lorsque les marchandises de détail sont manutentionnées par les C.G.B. dans les conditions prévues au dernier paragraphe de l'article 5, les opérations faites par la gare d'Etampes P.O. sont très réduites, le personnel C.G.B. devant prendre les marchandises sur le quai et les conduire à l'aide d'un véhicule à bras à la gare d'Etampes C.G.B.

Nous serions d'avis de maintenir notre texte en invoquant que la clause critiquée existe déjà dans l'arrangement passé le 4 Juin 1913 avec les Chemins de fer de Grande Banlieue pour l'échange du trafic à Arpajon (A).

*Maintenir les opérations réduites visées ci-dessus sont effectuées que nous effectuons nos propres opérations de détail et nous avons les frais de main d'œuvre, tandis que nous avons rien à annuler et une motivation*

5<sup>e</sup>. - 4ème paragraphe de l'article 6 - remplacement de la mention:

" sont à la charge de la Cie ou Société reconnue responsable"

par "sont à la charge du Réseau reconnu responsable".

Pas d'objection.

6<sup>e</sup>. - Le 4ème paragraphe de l'article 6 de notre projet stipule "Chacune des deux parties contractantes encourt seule, à l'exclusion de l'autre, la responsabilité des avaries occultes reconnues à l'arrivée dans ses gares".

Aucune disposition de ce genre n'existe dans nos traités avec les Réseaux secondaires.

Les Chemins de fer de Grande Banlieue préféreraient substituer à ce texte une clause de participation dans les indemnités payées pour avaries occultes.

Nous ne voyons pas l'utilité de déroger à nos usages, d'autant plus que les C.G.B. ont, d'après notre projet de traité, le choix entre le droit commun ou la participation aux règles de partage des indemnités (Règlement de 1886).

Ces indemnités seraient supportées dans les proportions suivantes:

- a) } 2/3 par le Réseau ( Pour les expéditions : en provenance ou à destination d'un point desservi par la Cie P.O. )
- } P.O.
- } 1/3 par les C.G.B. (desservi par la Cie P.O.)
- b) } 3/4 par le Réseau (pour les expéditions : en provenance ou à destination d'un réseau en transit avec la Cie P.O.)
- } P.O.
- } 1/4 par les C.G.B.

*Le service de Reclamations nous a fait connaître qu'il n'y avait pas d'opposition à accepter cette modification (Lettre du 8 octobre 1932)*

*signaler que nous aurions pas d'objection à le refuser, mais que les regl<sup>s</sup> envois des comités sans aucune formalité se plus, sans inconvénient pratique, que nous préférons éviter*

7<sup>e</sup>. - Le dernier paragraphe de l'article : stipule en ce qui concerne l'outillage et les fournitures nécessaires pour la manutention que "les appareils de pesage nécessaires pour la reconnaissance contradictoire des marchandises ..... sont fournis et entretenus par les Chemins de fer de Grande Banlieue".

Les C.G.B. font ressortir que la reconnaissance contradictoire se faisant, soit à la Halle P.D., soit sur les voies de transbordement et les pesages faisant suite à une reconnaissance contradictoire n'ayant lieu que très rarement, il paraît exagéré que les CGB. soient dans l'obligation de fournir et d'entretenir des appareils de pesage se trouvant, par exemple, sous la halle P.V. de notre gare :

*Adopter ce texte*  
*Si la CGB veut tout de même fournir dire "les appareils qu'il demandait pour faire installer pour"*  
*115*

Il n'entre pas évidemment dans notre intention d'exiger que les C.G.B. fournissent et entretiennent les appareils de pesage se trouvant sous la halle P.V. de notre gare, à moins que le trafic échangé avec ce Réseau nécessite l'établissement de nouvelles installations.

D'ailleurs, une disposition identique existe dans le traité PO.-CGB. d'Arpajon et nous n'avons pas connaissance qu'elle ait donné lieu à des difficultés.

Nous serions d'avis de maintenir notre texte en faisant connaître aux C.G.B. que nous n'insisterons pas pour la modification des errements actuels et pour la création de nouvelles installations tant que les besoins du service ne nous mettront pas dans la nécessité de réclamer l'aménagement de nouvelles installations. Si les CGB insistent, nous pourrions à mieux céder ~~plutôt~~ sur ce point et admettre la

Cette clause est reproduite dans tous les arrangements passés avec les réseaux secondaires et, jusqu'à présent, on ne nous avait pas demandé le bénéfice de la réciprocité de cet allongement de délais de 24 heures, parce que sans doute le nombre de wagons à transborder est rarement supérieur à 10. Néanmoins, nous ne serions pas opposés à donner satisfaction aux C.G.B.

8<sup>e</sup>. - Le 2<sup>e</sup>ème paragraphe de l'article 7 prévoit que "lorsque dans une même journée le nombre de wagons vides demandés par les C.G.B. à la Cie d'Orléans dépasse 10, le délai de fourniture des wagons, à partir du onzième, est augmenté de vingt-quatre heures par groupe de 10 wagons ou par fraction de groupe".

Les C.G.B. estiment qu'il doit y avoir réciprocité de l'avantage accordé par ce paragraphe et demandent un allongement de délai de 24 heures pour la restitution de chaque coupe ou fraction de groupe de 10 wagons en précédent des 10 premiers.

*d'accord*

9<sup>e</sup>. - Relèvement de 60 Frs. à 250 Frs. par an et par barrière de la redevance prévue pour frais de gardiennage des barrières.

Les C.G.B. exposent que le transbordement des wagons sera presque nul du fait de l'établissement du raccordement et que, par conséquent, les opérations de transbordement seront réduites au minimum. Ils demandent que la redevance annuelle soit maintenue à Frs.

Le taux de 60 Frs. par an est un prix d'avant-guerre que nous proposons de porter à 250 Frs. C'est le chiffre que nous indiquons maintenant dans tous les nouveaux traités d'échange avec les Cies secondaires.

Toutefois, en raison des motifs invoqués par les C.G.B., nous n'aurions pas d'objection au maintien, à titre exceptionnel, de l'ancien taux de 60 Frs.

*d'accord*

Vous voudrez bien apprécier si nous pouvons répondre aux Chemins de fer de Grande Banlieue dans le sens des observations ci-dessus. Nous pourrions demander l'avis de M. Marthe pour le 6<sup>e</sup>

*allois*

RÉSEAU  
DES  
CHEMINS DE FER  
DE GRANDE BANLIEUE

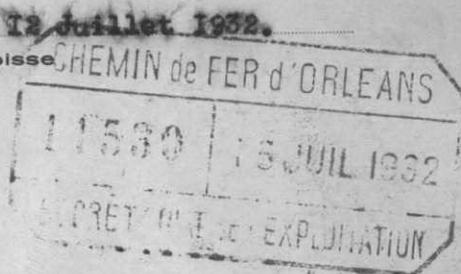
R. C. : S. T. C. R. P. Seine 130.053

Adresser la Correspondance à la  
Direction des Chemins de Fer  
de Grande Banlieue,  
sans désignation de personnes.

OBJET :

Pièces jointes :

Versailles, le  
67, Rue de la Paroisse  
Téléphone 19-12



Monsieur le Chef de l'Exploitation  
du CHEMIN DE FER DE PARIS A Orléans

Bureau des Affaires Commerciales

1, Place Valhubert, 1

PARIS

Monsieur le Chef de l'Exploitation,

Par lettre du 30 Avril 1932, vous nous avez adressé pour  
acceptation deux projets d'accords destinés, le premier, à régler  
les conditions de location de votre matériel roulant sur la ligne  
Stamps-Arpajon, et le second, à être substitué à l'Arrangement du  
31 Mars 1915, fixant les règles d'échange du trafic de grande et  
petite vitesse à la gare d'Etampes.

Désirant quelques modifications aux deux projets, nous avons  
rendu visite à Mr. REMOND, Chef du Bureau des Affaires Commerciales,  
auquel nous avons exposé nos desiderata et avons laissé un exemplai-  
re du contre-projet de l'Arrangement.

Nos observations sur les modifications que nous avons appor-  
tées à votre projet sont les suivantes :

1 - Le 2ème paragraphe :

"Et la Société des Transports en Commun de la Région Parisien-  
ne, dont le siège social etc..."

a été modifié conformément aux directives qui nous ont été données  
par notre Service du Contrôle lors de l'étude des Conventions avec  
les autres Grands Réseaux.

2 - Il existe une inversion au 2ème paragraphe faisant suite à la  
mention :

"Il a été dit et convenu ce qui suit :

il faut : "...suivant une Convention en date des 19 Avril - 17 Juin  
1915".

3 - A partir de l'article 1er, la mention "Société des Transports  
"en Commun de la Région Parisienne" doit être remplacée par "Chemins

z n° 275

*M. L. Lefebvre*

*A. L.  
Pour gamma et melle. H. H. H.  
215.7*

*Le 15/02/32*

*M. L. Lefebvre*

*vérifier à l'annexé*

*D'accord*

"de fer de Grande Banlieue".

En effet, l'on peut indiquer dans le préambule que la Convention est passée entre la Cie P.O. et la Sté des Transports en Commun de la Région Parisienne, au titre de fermière des Chemins de fer de Grande Banlieue, mais dans les conditions stipulées par la Convention seuls les Chemins de fer de Grande Banlieue doivent être indiqués, étant entendu que le Réseau des C.G.B. est susceptible de changer de fermier.

4 - En ce qui concerne l'article 5, nous estimons que les 1/2 droits de transbordement ne devraient être versés à votre Compagnie que lorsque les marchandises de détail seraient groupées dans des wagons collecteurs vous appartenant, le déchargement de ces wagons étant effectué par vos soins.

Lorsque les marchandises de détail sont manutentionnées par les C.G.B., dans les conditions prévues au dernier paragraphe de l'article 5, les opérations faites par la gare d'Etampes P.O. sont très réduites, notre Personnel doit prendre les marchandises sur le quai et les conduire à l'aide d'un véhicule à bras, à notre gare d'Etampes, Jeu de Paume.

5 - Au 4<sup>e</sup> paragraphe de l'article 6 nous avons remplacé la mention: "sont à la charge de la Cie ou Sté reconnue responsable" par "sont à la charge du Réseau reconnu responsable."

En effet, notre Administration ne peut porter ni le titre de Compagnie, ni celui de Société.

6 - Le 4<sup>e</sup> paragraphe de votre projet stipule: "Chacune des deux parties contractantes encourt seule, à l'exclusion de l'autre, la responsabilité des avaries occultes reconnues à l'arrivée dans ses gares."

Nous vous proposons les conditions indiquées à notre contre-projet et qui sont incorporées dans toutes nos conventions avec les Grands Réseaux.

7 - Au dernier paragraphe de l'article 6, vous avez cru devoir ajouter, outre la mention qui existait déjà à la Convention du 31 Mars 1915, en ce qui concerne l'outillage et les fournitures nécessaires pour la manutention, que "les appareils de pesage nécessaires pour la reconnaissance contradictoire des marchandises... sont fournis et entretenus par les Chemins de fer de Grande Banlieue".

La reconnaissance contradictoire se faisant soit à la Halle P.O., soit sur les voies de transbordement, soit sur les voies d'échange et les pesages faisant suite à une reconnaissance contradictoire n'ayant lieu que très rarement, il paraît exagéré que les C.G.B. soient dans l'obligation de fournir et d'entretenir des appareils de pesage se trouvant, par exemple, sous la halle P.V. de votre gare.

*14 ans nous sommes la charge de la manutention au report des que ne pouvons que manutention de l'an 1915, si possible*

*D'accord*

*14 ans nous sommes la charge de la manutention au report des que ne pouvons que manutention de l'an 1915, si possible*

*14 ans nous sommes la charge de la manutention au report des que ne pouvons que manutention de l'an 1915, si possible*

*à soumettre*

8 - Nous avons cru devoir modifier le 2<sup>e</sup> paragraphe de l'article 7 en ce qui concerne l'allongement du délai de délibération du matériel lorsque le nombre de wagons est supérieur à 10, de façon qu'il y ait réciprocité de l'avantage accordé par ce paragraphe.

9 - La redevance prévue pour ouverture des barrières, à l'article 9, fixée à 60 Francs par an par la Convention du 31 Mars 1915 est portée à 250 Francs.

*supprimé l'acceptation*

Etant entendu que le transbordement des wagons sera presque nul à l'avenir en raison de l'établissement du raccordement, et que par conséquent les opérations de transbordement seront réduites au minimum, nous demandons que la redevance annuelle soit maintenue à 60 Francs.

*d'accord*

En ce qui concerne le 2<sup>e</sup> Avenant, il suffirait de lui donner la forme que nous vous demandons pour le nouvel Arrangement, c'est-à-dire: modification du paragraphe relatif à la désignation de la deuxième partie contractante - remplacement à partir du paragraphe a) des conditions de la désignation "Société des Transports en Commun de la Région Parisienne", par "Chemins de fer de Grande Banlieue".

Veillez agréer, Monsieur le Chef de l'Exploitation, l'assurance de notre considération très distinguée.

L'Ingénieur chargé de la Direction

*Remy*

OBSERVATIONS

faites par les CHEMINS DE FER DE GRANDE BANLIEUE  
sur le projet P.O.

-----

- Observation 1 - Paragraphe modifié conformément aux directives données par le Service du Contrôle, lors de l'étude de la convention à passer avec les Chemins de fer de Grande Ceinture pour la gare de Noisy-le-Roi.
- Observation 2 - Inversion en ce qui concerne les dates de la Convention
- Observation 3 - La mention "Société des Transports en Commun de la Région parisienne" est remplacée par "Chemins de fer de Grande Banlieue" conformément à ce qui a été fait pour la convention passée avec la Ceinture pour la gare de Noisy-le-Roi.
- Observation 4 - Jusqu'alors les opérations de transbordement étaient effectuées à Etampes avec la Cie P.O. Les droits de transbordement étaient versés à la Cie P.O. par les C.G.B. - Par son projet de nouvel arrangement, la Cie P.O. semble renoncer à effectuer les dites opérations. Le transbordement des marchandises sera donc, le cas échéant, à la charge des C.G.B. :
- Pour les wagons complets les droits de transbordement seraient conservés par les C.G.B.
- Pour le détail, les C.G.B. devraient verser au P.O. la 1/2 taxe de transbordement (cette répartition par moitié des frais de transbordement pour le détail était déjà prévue par la convention du 31 Mars 1915 pour la gare d'ETAMPES).
- Toutefois, nous estimons que la moitié des droits de transbordement ne devrait être versée à la Cie P.O. que dans le 1er cas seulement, c'est-à-dire lorsque les marchandises de détail seraient groupées dans des wagons collecteurs de la Cie d'Orléans. La traction et le déchargement de ces wagons devront être effectués par le P.O.
- Lorsque les marchandises de détail sont manutentionnées par les C.G.B. dans les conditions prévues au dernier paragraphe de l'article 5, les opérations effectuées par la gare d'Etampes se réduisent aux opérations faites pour les marchandises à livrer au Public. La Cie P.O. touche pour ces opérations les droits de manutention à l'arrivée.
- Observation 5 - Nous avons cru devoir remplacer au 4<sup>e</sup> paragraphe de l'art. 6 la mention "sont à la charge de la Cie ou Société" par la mention "sont à la charge du Réseau"
- Observation 6 - La convention en date du 31 Mars 1915 indiquait que l'entretien et les fournitures nécessaires pour les manutentions seraient fournis, établis et entretenus par la Compagnie d'Orléans (assurant le transbordement des marchandises). Dans son nouveau projet le P.O. a cru devoir ajouter : " Les appareils de pesage nécessaires pour la reconnaissance contradictoire des marchandises ". Le projet indiquant que la reconnaissance contradictoire se ferait à la Halle P.O., ou sur les voies de transbordement, ou sur les voies d'échange, les C.G.B. ne peuvent être chargés de la fourniture, de l'entretien des appareils de pesage se trouvant sous la Halle P.V. du P.O., les pesages contradictoires n'ayant lieu que très rarement.
- Observation 7 - La convention du 31 Mars 1915 pour la gare d'ETAMPES prévoyait une redevance de 3 frs par période indivisible de 24 heures de retard. Par son nouveau projet le P.O. demande que cette redevance soit portée à 5 frs. Nous ne sommes pas opposés en principe à cette augmentation étant entendu que nous payons une redevance de 6 frs dans le même cas aux Chemins de fer de l'Etat.
- Observation 8 - Les wagons chargés à transborder peuvent venir dans le sens P.O. sur C.G.B. ou C.G.B. sur P.O. Nous estimons qu'il doit y avoir réciprocité en ce qui concerne les délais de libération du matériel.
- Observation 9 - La convention du 31 Mars 1915 prévoyait une redevance annuelle pour ouverture des barrières de 60 frs. Le projet P.O. porte cette redevance à 250 frs. Nous estimons que celle-ci doit être maintenue à l'ancien taux (60 frs), étant entendu que les opérations de transbordement seront presque nulles à l'avenir et que, par conséquent, les opérations d'ouverture et de fermeture des barrières seront réduites au minimum.
- Observation N° 10 - Toutes les conventions passées avec les Grands Réseaux avec lesquels les C.G.B. sont en contact, stipulent qu'en cas d'avaries occultes, la répartition des indemnités d'avaries se fait suivant le pourcentage indiqué à notre projet. Nous estimons qu'il doit en être de même pour la convention en cours d'étude.

## ARRANGEMENT

entre la Compagnie d'ORLEANS et la Société des Transports  
en Commun de la Région Parisienne pour l'échange du trafic  
de grande et de petite vitesse à ETAMPES

-----

Entre les Soussignés :

M. HENRY-GREARD, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer  
de PARIS à ORLEANS, dont le siège est à PARIS, Place Valhubert N° I,  
agissant pour et au nom de celle-ci;

d'une part;

Et la Société des Transports en Commun de la Région Pari-  
sienne, dont le siège Social est à PARIS, 53 ter Quai des Grands  
Augustins, exploitante des Chemins de fer de Grande Banlieue,  
représentée par M.....

d'autre part;

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Suivant une convention en date du 16 Janvier 1907 approuvée  
par une loi du 25 Juin de la même année, le Département de Seine-  
et-Oise a concédé à la Compagnie des Chemins de fer de Grande  
Banlieue, l'exploitation d'une ligne de chemin de fer d'intérêt  
local, à voie d'un mètre 44, d'ARPAJON à ETAMPES, avec embranche-  
ment du Faubourg St-Martin à ETAMPES.

A ETAMPES, cette ligne possède, pour assurer son Service  
local, une gare distincte de celle de la Compagnie d'ORLEANS. Mais,  
suivant une convention en date des <sup>14</sup>17 Avril-<sup>17</sup>19 Juin 1913, interve-  
nue entre le Département de Seine-et-Oise et la Compagnie d'ORLEANS,  
des installations spéciales pour l'échange du trafic entre les deux  
réseaux ont été aménagées dans la cour des marchandises de la gare  
d'ETAMPES P.O.-

D'autre part, suivant une Convention en date du 26 Septembre  
1929, intervenue entre le Département de Seine-et-Oise et la Compa-  
gnie d'Orléans, un faisceau de voies d'échange raccordé aux voies  
de la Compagnie d'Orléans, a été installé aux abords de la gare  
d'ETAMPES P.O. en vue de permettre la circulation, sans transborde-

.....

## A R R A N G E M E N T

entre la Compagnie d'Orléans et les Chemins de  
fer de Grande Banlieue  
pour l'échange du trafic de grande et de petite vitesse

à ETAMPES

Entre les soussignés :

M. HENRY-GREARD, Directeur de la Compagnie du Chemin de  
fer de Paris à Orléans, dont le siège est à Paris, Place Valhu-  
bert N° I, agissant pour et au nom de celle-ci;

d'une part;

Et la Société des Transports en Commun de la Région Pari-  
sienne, dont le siège Social est à Paris, 53 ter Quai des Grands  
Augustins, représentée par Mr. André MARIAGE Président du Conseil  
d'Administration, Administrateur Délégué, ou par M. Antoine COSTE  
Administrateur, Secrétaire-Général, agissant en tant que chargée  
de la Direction des Chemins de fer de Grande Banlieue, dont le  
Siège est à VERSAILLES 67 Rue de la Paroisse,

d'autre part.

IL A ETE DIT ET CONVENU CE QUI SUIT :

Suivant une Convention en date du 16 Janvier 1907 approuvée  
par une Loi du 25 Juin de la même année, le Département de Seine-  
et-Oise a concédé, à la Compagnie des Chemins de fer de Grande  
Banlieue, l'exploitation d'une ligne de Chemin de fer d'Intérêt  
local, à voie d'un mètre 44, d'Arpajon à Etampes, avec embranche-  
ment du Faubourg St-Martin à Etampes.

A Etampes, cette ligne possède, pour assurer son Service  
local, une gare distincte de celle de la Compagnie d'Orléans.  
Mais, suivant une Convention en date des 19 Avril -17 Juin 1913,  
intervenue entre le Département de Seine-et-Oise et la Compagnie

.....

Observation N° 1

Observation N° 2

ment des marchandises, de wagons des grands réseaux sur la ligne d'Etampes à Arpajon de chemins de fer de Grande Banlieue.

Enfin, une autre Convention du 15 Février 1922 complétée par les Avenants du 1er Janvier 1930 et de ces derniers intervenus entre la Compagnie d'Orléans et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne qui s'est substituée à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, règle les conditions de location des wagons P.O. ou assimilés admis à circuler sur la ligne d'ETAMPES à ARPAJON.

La Compagnie d'Orléans et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne se sont, en outre, mises d'accord pour régler, par les dispositions ci-après, les conditions dans lesquelles doit se faire, à Etampes, le service d'échange des marchandises de grande et de petite vitesse entre les lignes des deux réseaux:

ENTRETIEN DES INSTALLATIONS D'ECHANGE

Article 1er - Les voies et autres installations affectées au service d'échange sont entretenues par les soins et aux frais de <sup>Chemins de fer de Grande Banlieue</sup> la Société des Transports en Commun de la Région parisienne, à l'exception de celles établies dans les emprises de la Compagnie d'Orléans qui sont entretenues par les soins de la Compagnie d'Orléans pour le compte et aux frais de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne.

Toutes les sommes dues par la Compagnie d'Orléans par application des dispositions qui précèdent doivent lui être remboursées, avec une majoration de dix pour cent (10 %) pour frais généraux et intérêts, dans le mois qui suit la présentation des mémoires.

.....

d'Orléans, des installations spéciales pour l'échange du trafic entre les deux Réseaux, ont été aménagées dans la cour des marchandises de la gare d'Etampes P.O.-

D'autre part, suivant une convention en date du 26 Septembre 1929, intervenue entre le Département de Seine-et-Oise et la Compagnie d'Orléans, un faisceau de voies d'échange raccordé aux voies de la Compagnie d'Orléans, a été installé aux abords de la gare d'Etampes P.O. en vue de permettre la circulation, sans transbordement des marchandises, des wagons Grands Réseaux sur la ligne d'Etampes à Arpajon des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Enfin, une autre convention du 15 Février 1922 complétée par les Avenants du 1er Janvier 1930 et de ces derniers intervenus entre la Compagnie d'Orléans et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne qui s'est substituée à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, règle les conditions de location des wagons P.O. ou assimilés admis à circuler sur la ligne d'Etampes à Arpajon.

La Compagnie d'Orléans et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne se sont, en outre, mises d'accord pour régler, par les dispositions ci-après, les conditions dans lesquelles doit se faire, à Etampes, le service d'échange des marchandises de grande et de petite vitesse entre les lignes des deux Réseaux :

ENTRETIEN DES INSTALLATIONS D'ECHANGE

Article 1er - Les voies et autres installations affectées au service d'Echange sont entretenues par les soins et aux frais des Chemins de fer de Grande Banlieue, à l'exception de celles établies dans les emprises de la Compagnie d'Orléans qui sont entretenues par les soins de la Compagnie d'Orléans pour le compte et aux frais des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Observation N° 3

...

ECHANGE DES VOYAGEURS, BAGAGES, ANIMAUX ET MARCHANDISES DE GRANDE VITESSE

Article 2 - Les voyageurs avec leurs bagages, dans le cas où ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'enregistrements directs, passent d'une gare à l'autre et sont traités, en ce qui concerne le Réseau d'Orléans, comme les voyageurs en provenance ou à destination de la localité.

Article 3 - Les bagages ayant fait l'objet d'enregistrements directs, les articles de messageries, les denrées et les colis postaux arrivant par la ligne d'intérêt local à destination du Réseau d'Orléans ou vice-versa, sont amenés ou pris, par les soins de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, dans la gare de la Compagnie d'Orléans, où se fait la reconnaissance contradictoire.

Exceptionnellement, les animaux, les voitures, les cercueils et les marchandises transportées par wagons complets en grande vitesse sont transmis sur wagons comme il est dit ci-après pour les transports à petite vitesse par wagon complet.

ECHANGE DES MARCHANDISES DE PETITE VITESSE

Article 4 - Les chargements par wagons complets admis à circuler sur la ligne d'Etampes à Arpajon, de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, sont pris ou remis sans transbordement sur les voies d'échange établies aux abords de la gare d'Etampes P.O.-

Les wagons complets qui ne pourraient être admis par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne à circuler sur la ligne départementale sont transbordés sur les voies spéciales établies à cet effet dans les dépendances de la gare d'Etampes P.O.-

Les marchandises de détail sont transbordées sur ces mêmes voies spéciales et celles remises par la Société des Transports en

Toutes les sommes dues à la Compagnie d'Orléans par application des dispositions qui précèdent doivent lui être remboursées, avec une majoration de dix pour cent (10 %) pour frais généraux et intérêts, dans le mois qui suit la présentation des mémoires.

ECHANGE DES VOYAGEURS, BAGAGES, ANIMAUX ET MARCHANDISES DE GRANDE VITESSE

Article 2 - Les voyageurs avec leurs bagages, dans le cas où ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'enregistrements directs, passent d'une gare à l'autre et sont traités, en ce qui concerne le Réseau d'Orléans, comme les voyageurs en provenance ou à destination de la localité.

Article 3 - Les bagages ayant fait l'objet d'enregistrements directs, les articles de messageries, les denrées et les colis postaux arrivant par la ligne d'intérêt local à destination du Réseau d'Orléans ou vice-versa, sont amenés ou pris, par les soins des Chemins de fer de Grande Banlieue, dans la gare de la Compagnie d'Orléans, où se fait la reconnaissance contradictoire.

Exceptionnellement, les animaux, les voitures, les cercueils et les marchandises transportées par wagons complets en grande vitesse sont transmis sur wagons comme il est dit ci-après pour les transports à petite vitesse par wagon complet.

ECHANGE DES MARCHANDISES DE PETITE VITESSE

Article 4 - Les chargements par wagons complets admis à circuler sur la ligne d'Etampes à Arpajon, des Chemins de fer de Grande Banlieue, sont pris ou remis sans transbordement sur les voies d'échange établies aux abords de la gare d'Etampes P.O.-

Les wagons complets qui ne pourraient être admis par les Chemins de fer de Grande Banlieue à circuler sur la ligne départementale sont transbordés sur les voies spéciales établies à cet effet dans les dépendances de la gare d'Etampes P.O.-

Commun de la Région Parisienne sont groupées dans des wagons collecteurs de la Compagnie d'Orléans, de telle sorte que, parmi les wagons compris dans une même transmission, il n'y en ait pas plus d'un chargé de moins de 4.000 kgs, à moins qu'il ne s'agisse de wagons complets par le volume.

La traction des wagons pleins ou vides, avant et après leur remise ou le transbordement, est effectuée par les soins, aux frais et sous la responsabilité de chaque Compagnie pour ses propres transports.

Les wagons remis par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne doivent être amenés aux emplacements qui sont désignés par la Compagnie d'Orléans.

Article 5 - Les opérations de déchargement et de rechargement dont l'ensemble constitue le transbordement sont effectués par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne et à ses frais pour le compte des deux Réseaux.

La Compagnie d'Orléans perçoit, pour le transport sur ses rails des marchandises ainsi échangées, les taxes (y compris le droit de transmission) résultant de ses tarifs.

Pour les marchandises par wagon complet, les taxes perçues du Public pour le transbordement des marchandises en général, des voitures et des animaux sont conservées par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne.

Pour les marchandises de détail, la Compagnie d'Orléans ayant à faire dans sa gare une double opération de déchargement et de rechargement, en sus de la double opération analogue faite par le Personnel de la ligne Départementale sur les installations d'échange, il est entendu que les taxes de transbordement perçues du Public sont partagées par moitié entre les deux parties contractantes.

....

Les marchandises de détail sont transbordées sur ces mêmes voies spéciales et celles remises par les Chemins de fer de Grande Banlieue sont groupées dans des wagons collecteurs de la Compagnie d'Orléans, de telle sorte que, parmi les wagons compris dans une même transmission, il n'y<sup>en</sup>ait pas plus d'un chargé de moins de 4.000 kgs, à moins qu'il ne s'agisse de wagons complets par le volume.

La traction des wagons pleins ou vides, avant et après leur remise ou le transbordement, est effectuée par les soins, aux frais et sous la responsabilité de chaque Compagnie pour ses propres transports.

Les wagons remis par les Chemins de fer de Grande Banlieue doivent être amenés aux emplacements qui sont désignés par la Compagnie d'Orléans.

Article 5 - Les opérations de déchargement et de rechargement dont l'ensemble constitue le transbordement sont effectuées par les Chemins de fer de Grande Banlieue et à leurs frais pour le compte des deux Réseaux.

La Compagnie d'Orléans perçoit, pour le transport sur ses rails des marchandises ainsi échangées, les taxes (y compris le droit de transmission) résultant de ses tarifs.

Pour les marchandises par wagons complets, les taxes perçues du Public pour le transbordement des marchandises en général, des voitures et des animaux sont conservées par les Chemins de fer de Grande Banlieue.

Pour les marchandises de détail, la Compagnie d'Orléans ayant à faire dans sa gare une double opération de déchargement et de rechargement, en sus de la double opération analogue faite par le personnel de la ligne départementale sur les installations d'échange, il est entendu que les taxes de transbordement perçues du Public sont partagées par moitié entre les deux parties contractantes.

Observation N° 4

Si par suite des nécessités de son service, la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne jugeait préférable de ne pas utiliser, pour le transbordement, les voies spéciales établies à cet effet, elle devrait remettre ou enlever les marchandises sur les quais de la Compagnie d'Orléans dans les mêmes conditions que les expéditeurs ou destinataires de la localité et les taxes de transbordement perçues du Public seraient partagées par moitié entre les deux Compagnies.

Article 6 - La reconnaissance contradictoire et la prise en charge des marchandises échangées ainsi qu'il est dit à l'article 4 ci-dessus se font :

1<sup>er</sup>/ sur les voies d'échange au moment de la remise par la Compagnie d'Orléans ou par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, des marchandises échangées sans transbordement par wagons complets.

2<sup>er</sup>/ au moment du chargement ou du déchargement des wagons de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne lorsque le transbordement s'effectue soit sur les voies spéciales, soit à la Halle aux marchandises de la gare d'ETAMPES P.O.-

Les conséquences des irrégularités constatées dans cette reconnaissance sont à la charge de <sup>du Réseau</sup> la Compagnie ou Société reconnue responsable. Chacune des deux parties contractantes encourt seule, à l'exclusion de l'autre, la responsabilité des avaries occultes reconnues à l'arrivée dans ses gares.

Les conséquences des avaries ou accidents de toute nature qui se produiraient au cours des opérations de transbordement seront à la charge de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne.

Toutefois, les dispositions qui font l'objet des deux alinéas précédents peuvent être remplacées par celles qui règlent les rapports des grands réseaux entre eux dans le cas où la Société des

Observation N° 4

Si par suite des nécessités de son service, les Chemins de fer de Grande Banlieue jugeaient préférable de ne pas utiliser, pour le transbordement, les voies spéciales établies à cet effet, ils devraient remettre ou enlever les marchandises sur les quais de la Compagnie d'Orléans dans les mêmes conditions que les expéditeurs ou destinataires de la localité et les taxes de transbordement perçues du Public seraient ~~partagées par moitié entre les deux Compagnies.~~ <sup>conservées par les Chemins de fer de Grande Banlieue -</sup>

Article 6 - La reconnaissance contradictoire et la prise en charge des marchandises échangées ainsi qu'il est dit à l'article 4 ci-dessus se font :

1<sup>er</sup>/ sur les voies d'échange au moment de la remise par la Compagnie d'Orléans ou par les Chemins de fer de Grande Banlieue, des marchandises échangées sans transbordement par wagons complets.

2<sup>er</sup>/ au moment du chargement ou du déchargement des wagons des Chemins de fer de Grande Banlieue lorsque le transbordement s'effectue soit sur les voies spéciales, soit à la halle aux marchandises de la gare d'Etampes P.O.-

Observation N° 5

Les conséquences des irrégularités constatées dans cette reconnaissance sont à la charge du Réseau reconnu responsable. ~~Chacune des deux parties contractantes encourt seule, à l'exclusion~~

Toutefois, les indemnités auxquelles pourront donner lieu les avaries intérieures qui n'ont pu être révélées par l'apparence des colis seront supportées dans les proportions suivantes :

1<sup>er</sup>/ { 2/3 par le Réseau P.O. }  
          { 1/3 par les Chem. de fer de Grande Banlieue. } Lorsque l'expédition sera en provenance ou à destination d'un point desservi par la Cie P.O.

          { 3/4 par le Réseau P.O. }  
          { 1/4 par les Chemins de fer de Gde Banlieue } Lorsque l'expédition sera en provenance ou à destination d'un réseau en transit avec la Cie P.O.

Transports en Commun de la région parisienne serait admise à participer au règlement spécial pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités.

Les appareils de pesage nécessaires pour la reconnaissance contradictoire des marchandises, l'outillage et les fournitures nécessaires pour les manutentions sont fournis, établis et entretenus par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne.

Article 7 - La durée du stationnement des wagons chargés ou vides de la Compagnie d'Orléans à la disposition du service d'échange par transbordement, ne doit pas, autant que possible, excéder 24 heures comptées à partir du passage des wagons sur les voies d'échange. Si les wagons ne sont pas restitués au plus tard dans la journée du lendemain de leur passage sur ses voies, la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne paiera à la Compagnie d'Orléans une somme de Cinq francs (5 frs) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard.

D'autre part, si la Compagnie d'Orléans ne fournissait pas le lendemain au plus tard du jour de la demande écrite qui lui en aurait été faite par la Société des Transports en Commun de la région parisienne, les wagons vides nécessaires au transbordement, elle paierait à cette dernière Société une somme de Cinq francs (5 frs) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard. Toutefois, lorsque dans une même journée le nombre de wagons vides demandés par la Société des Transports en Commun de la région parisienne à la Compagnie d'Orléans dépasse dix, le délai de fourniture des wagons, à partir du onzième, est augmenté de Vingt-Quatre heures par groupe de dix wagons ou par fraction de groupe.

Le passage des wagons sur les voies d'échange ou leur mise à disposition sont, ainsi que leur restitution, constatés contradictoirement. L'heure de la remise par la Société des Transports en Commun de la région parisienne à la Compagnie d'Orléans des deman-

L'outillage et les fournitures nécessaires pour les manutentions sont fournis et entretenus par les Chemins de fer de Grande Banlieue.

Article 7 - La durée du stationnement des wagons chargés ou vides de la Compagnie d'Orléans à la disposition du service d'échange par transbordement, ne doit pas, autant que possible, excéder 24 h. comptées à partir du passage des wagons sur les voies d'échange. Si les wagons ne sont pas restitués au plus tard dans la journée du lendemain de leur passage sur ses voies, les Chemins de fer de Grande Banlieue paieront à la Compagnie d'Orléans une somme de Cinq francs (5 frs) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard.

D'autre part, si la Compagnie d'Orléans ne fournissait pas le lendemain au plus tard du jour de la demande écrite qui lui en aurait été faite par les Chemins de fer de Grande Banlieue, les wagons vides nécessaires au transbordement, elle paierait à ces derniers une somme de CINQ francs (5 frs) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard.

Lorsque le nombre de wagons à transborder, arrivés dans une même journée, sera supérieur à 10, le délai de libération sera augmenté de 24 heures pour chaque groupe ou fraction de groupe de 10 wagons en excédent.

Le passage des wagons sur les voies d'échange ou leur mise à disposition sont, ainsi que leur restitution, constatés contradictoirement. L'heure de la remise par les Chemins de fer de Grande Banlieue à la Compagnie d'Orléans des demandes écrites de wagons vides est également constatée contradictoirement.

Le règlement des sommes dues en vertu des trois alinéas qui précèdent est effectué mensuellement.

Observation N° 6

Observation N° 7

Observation N° 8

des écrites de wagons vides est également constatée contradictoirement.

Le règlement des sommes dues en vertu des trois alinéas qui précèdent est effectué mensuellement.

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 8 - Les dommages résultant de l'incendie sont :

1<sup>er</sup>/ à la charge de chacune des parties contractantes isolément pour le mobilier et les immeubles affectés à son propre service, pour les marchandises de son propre trafic local et pour les marchandises de transit dont elle a la charge dans les conditions prévues aux 1<sup>er</sup> et 2<sup>es</sup> de l'article 6, enfin pour son matériel roulant ou le matériel étranger qu'elle a amené dans la gare de transit;

2<sup>e</sup>/ à la charge du service d'échange et supportés par moitié entre les deux parties contractantes pour le mobilier et les immeubles affectés à ce service.

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 9 - La barrière établie dans la clôture du Chemin de fer d'Orléans pour le passage de la voie de la Société des Transports en commun de la région parisienne accédant au transbordement est en principe fermée à clef; les clefs restent entre les mains des Agents de la Compagnie d'Orléans.

Les frais annuels de manoeuvre de cette barrière et ceux de la surveillance dans la gare de la Compagnie d'Orléans donnent lieu au paiement d'une redevance à cette Compagnie par la Société des Transports en Commun de la région parisienne. Cette redevance est fixée à deux cent cinquante francs (250 frs) par an payables par

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 8 - Les dommages résultant de l'incendie sont :

1<sup>er</sup>/ à la charge de chacune des parties contractantes isolément pour le mobilier et les immeubles affectés à son propre service, pour les marchandises de son propre trafic local et pour les marchandises de transit dont elle a la charge dans les conditions prévues aux 1<sup>er</sup> et 2<sup>es</sup> de l'article 6, enfin pour son matériel roulant ou le matériel étranger qu'elle a amené dans la gare de transit;

2<sup>e</sup>/ à la charge du service d'échange et supportés par moitié entre les deux parties contractantes pour le mobilier et les immeubles affectés à ce service.

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 9 - La barrière établie dans la clôture du chemin de fer d'Orléans pour le passage de la voie des Chemins de fer de Grande Banlieue accédant au transbordement est en principe fermée à clef; les clefs restent entre les mains des Agents de la Compagnie d'Orléans.

Les frais ~~annuels~~ de manoeuvre de cette barrière et ceux de la surveillance dans la gare de la Compagnie d'Orléans ~~donnent lieu~~ donnent lieu au paiement d'une redevance à cette Compagnie par les Chemins de fer de Grande Banlieue. Cette redevance est fixée à : ~~soixante frs (60 frs)~~ <sup>par manoeuvre</sup> par an, payables par semestre.

Observation N° 9

Article 10 - Le présent Arrangement a une durée illimitée. A partir d'un délai de Cinq ans il peut être révisé ou résilié sur la demande de l'une quelconque des deux parties à charge par celle-ci

semestre.

Article IO -

Le présent Arrangement a une durée illimitée. A partir d'un délai de Cinq ans il peut être révisé ou résilié sur la demande de l'une quelconque des deux parties à charge par celle-ci de prévenir l'autre un an à l'avance.

La revision ou la résiliation des clauses du dit Arrangement qui ont trait au principe ou à l'exercice de l'usage des installations d'échange est subordonnée à l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

Article II - Les difficultés qui s'élèveraient entre les deux parties contractantes au sujet des clauses financières ~~du~~ du présent Arrangement seront jugées souverainement et sans appel par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers-arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci serait désigné par M. le Président du Tribunal de Commerce de la Seine.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage des installations d'échange; il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, les parties entendues.

Article I2 - Les frais de timbre et les droits d'enregistrement de la présente Convention sont à la charge de la Société des Transports en Commun de la région parisienne.

Cet Arrangement annule et remplace celui en date du 31 MARS 1915.

Fait double à Paris, le

Mil Neuf Cent Trente deux.

Le DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE  
du CHEMIN DE FER D'ORLEANS,

de prévenir l'autre un an à l'avance.

La revision ou la résiliation des clauses du dit arrangement qui ont trait au principe ou à l'exercice de l'usage des installations d'échange est subordonnée à l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

Article II - Les difficultés qui s'élèveraient entre les deux parties contractantes au sujet des clauses financières du présent Arrangement seront jugées souverainement et sans appel par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers-arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci serait désigné par M. le Président du Tribunal de Commerce de la Seine.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage des installations d'échange, il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, les parties entendues.

Article I2 - Les frais de timbre et les droits d'enregistrement de la présente Convention sont à la charge des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Cet Arrangement annule et remplace celui en date du 31 Mars 1915.

Fait double à Paris, le

Mill Neuf Cent Trente deux.

30 Septembre 1932

BUREAU DES AFFAIRES-COMMERCIALES  
A- V.E. 29

Signé: Lohier

Monsieur MARTRES,  
Sous-Chef de Division  
( Services des Réclamations )

Je vous communique ci-joint une note concernant un projet d'arrangement avec les Chemins de fer de Grande Banlieue pour l'échange du trafic G.V. et P.V. à Etampes.

-2 pièces à retourner-

Les Chemins de fer de Grande Banlieue nous demandant la modification des dispositions indiquées à l'article 6 du dit arrangement relatives à la responsabilité des avaries occultes, je vous serais obligé de nous donner votre avis sur la proposition de la Compagnie secondaire (observation N° 6).

LE SOUS-CHEF DE DIVISION  
(Affaires Commerciales)

29/9

2ème AVENANT

à la Convention du 15 Février 1922 passée entre la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Orléans et,

les Chemins de fer de Grande Banlieue pour la location du matériel roulant des Chemins de fer d'Orléans admis à circuler entre Arpajon (Seine-et-Oise) et Etampes.

ENTRE :

La Compagnie des Chemins de fer d'Orléans dont le siège est à Paris, I, Place Valhubert, représentée par M. Henry Gréard, son Directeur,

d'une part;

Et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne dont le siège social est à Paris, 53ter, Quai des Grands Augustins, exploitante des Chemins de fer de Grande Banlieue, représentée par M. ....

d'autre part.

IL A ETE DIT ET CONVENU CE QUI SUIT:

Un raccordement ayant été établi à Etampes entre les voies des chemins de fer de Grande Banlieue et celles du Réseau d'Orléans, pour permettre la continuation des wagons Grands Réseaux sur la ligne d'Etampes à Arpajon des Chemins de fer de Grande Banlieue, la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne qui s'est substituée à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, a demandé que le matériel roulant de la Compagnie d'Orléans ou assimilé (wagons des Grands Réseaux Français) soit admis à transiter à Etampes d'un réseau sur l'autre, aux mêmes conditions qu'à Arpajon.

La Compagnie d'Orléans donne son adhésion à cette demande, étant entendu que:

a)- les wagons P.O. ou assimilés remis chargés ou vides à la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne sont livrés par la Cie d'Orléans sur l'une des voies du faisceau d'échange établi à cet effet aux abords de la gare d'Etampes P.O. Les wagons restitués à la Compagnie d'Orléans sont conduits par ~~les chemins de fer de Grande Banlieue~~ <sup>La Société des Transports en Commun de la Région Parisienne</sup> sur l'une des voies du même faisceau désignée par la Compagnie;

b)- la prise en charge et la constatation contradictoire de l'état de chaque wagon et de son chargement sont effectués aussitôt sa remise à la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne et sa restitution par celle-ci sur les voies affectées au service d'échange.

Les autres stipulations de la convention sus-rappelée ainsi que celles de son avenant en date du 1er Janvier 1930 sont applicables au matériel roulant échangé à Etampes avec la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne.

Le présent Avenant, dont les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, a son effet depuis la mise en service du raccordement reliant les voies du Réseau d'Orléans à celles des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Fait double à Paris le  
mil neuf cent trente deux.

Bon à mettre sur timbre  
Signature:

11 Juin 1932

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

*J. Lohier*

A. V. E. 29

Monsieur, \_\_\_\_\_

Permettez-moi de rappeler à votre souvenir notre lettre du 30 avril dernier par laquelle nous vous avons soumis deux projets de traités relatifs à l'échange du trafic entre nos deux réseaux à Etampes .

Je vous serais très obligé de vouloir bien, si comme nous le pensons, vous êtes d'accord, nous retourner ces deux projets de traités revêtus de votre signature précédée de la mention : "Bon à mettre sur timbre" .

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée .

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
LE SOUS-CHEF DE DIVISION  
(Affaires Commerciales)

Monsieur l'Ingénieur, chargé de la Direction des Chemins de fer de Grande Banlieue  
67, rue de la Perceuse à VERSAILLES (Seine-et-Oise)

30 ~~MARS~~ <sup>Avril</sup> 1932L. SeizardyBUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

Monsieur,

V.E. 29

Un raccordement ayant été établi à Etampes entre les voies de nos deux réseaux pour permettre la continuation sur votre ligne d'Etampes à Arpajon des wagons de notre Compagnie, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joints, pour acceptation, deux projets d'accords destinés, le premier à régler les conditions de location de notre matériel roulant et le second à être substitué à l'Arrangement du 31 Mars 1915 fixant les règles d'échange du trafic de Grande et de Petite Vitesse à la gare d'Etampes.

Ainsi que vous le remarquerez, nous avons relevé les redevances inscrites à l'Arrangement précédent pour frais de gardiennage de la barrière donnant accès à votre ligne dans nos emprises et pour frais de stationnement des wagons à Etampes, pour mettre ces redevances en concordance avec nos charges actuelles. D'autre part, nous avons prévu l'exécution par vos soins du transbordement des wagons chargés, non admis à transiter d'un réseau sur l'autre.

Si comme nous le pensons, nos propositions ne soulèvent aucune objection de votre part, je vous serai obligé de vouloir bien nous retourner ces deux projets revêtus de votre

Monsieur l'Ingénieur chargé de la Direction  
des Chemins de fer de Grande Banlieue,  
67, rue de la Paroisse à VERSAILLES (S-&-O.).-



2ème AVENANT

à la Convention du 15 Février 1922 passée entre la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Orléans et,

Les Chemins de fer de Grande Banlieue pour la location du matériel roulant des Chemins de fer d'Orléans admis à circuler entre Arpajon (Seine-et-Oise) et Etampes.

ENTRE:

La Compagnie des Chemins de fer d'Orléans dont le siège est à Paris, I, Place Valhubert, représentée par M. Henry Gréard, son Directeur,

d'une part;

Et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne dont le siège social est à Paris, 53ter, Quai des Grands Augustins, exploitante des Chemins de fer de Grande Banlieue, représentée par M. ....

d'autre part

IL A ETE DIT ET CONVENU CE QUI SUIT:

Un raccordement ayant été établi à Etampes entre les voies des chemins de fer de Grande Banlieue et celles du Réseau d'Orléans, pour permettre la continuation des wagons Grands Réseaux sur la ligne d'Etampes à Arpajon des Chemins de fer de Grande Banlieue, la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne qui s'est substituée à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, a demandé que le matériel roulant de la Compagnie d'Orléans ou assimilé (wagons des Grands Réseaux Français) soit admis à transiter à Etampes d'un réseau sur l'autre, aux mêmes conditions qu'à Arpajon.

2/1

La Compagnie d'Orléans donne son adhésion à cette demande, étant entendu que:

a)- les wagons P.O. ou assimilés remis chargés ou vides <sup>aux chemins de fer de Grande Banlieue</sup> ~~à la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne~~ sont livrés par la Cie d'Orléans sur l'une des voies du faisceau d'échange établi à cet effet aux abords de la gare d'Etampes P.O. Les wagons restitués à la Compagnie d'Orléans sont conduits par <sup>la S<sup>c</sup>e des Transports en Commun de la Région Parisienne</sup> ~~les Chemins de fer de Grande Banlieue~~ <sup>(Ch. Chemins de fer de Grande Banlieue)</sup> sur l'une des voies du même faisceau désignée par la Compagnie;

b)- la prise en charge et la constatation contradictoire de l'état de chaque wagon et de son chargement sont effectués aussitôt sa remise à <sup>aux chemins de fer de Grande Banlieue</sup> ~~la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne~~ et sa restitution par celle-ci sur les voies affectées au service d'échange.

Les autres stipulations de la convention sus-rappelée ainsi que celles de son avenant en date du 1er Janvier 1930 sont applicables au matériel roulant échangé à Etampes avec <sup>les Chemins de fer de Grande Banlieue</sup> ~~la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne~~.

Le présent Avenant, dont les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de <sup>des Chemins de fer de Grande Banlieue</sup> ~~la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne~~, a son effet depuis la mise en service du raccordement reliant les voies du Réseau d'Orléans à celles des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Fait double à Paris le  
mil neuf cent trente deux.

~~Ben à mettre sur timbre~~  
Signature:

*Réimpression  
Page 1 et 2*

ARRANGEMENT

entre la Compagnie d'Orléans et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne pour l'échange du trafic de grande et de petite vitesse à Etampes.

-----

Entre les Soussignés :

M. HENRY-GREARD, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, dont le siège est à Paris, Place Valhubert n° 1, agissant pour et au nom de celle-ci,  
d'une part;

Et la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, dont le Siège Social est à Paris, 53<sup>ter</sup>, Quai des Grands Augustins, exploitante des Chemins de fer de grande Banlieue, représentée par M.

d'autre part.

IL A ÉTÉ DIT ET CONVENU CE QUI SUIT :

Suivant une Convention en date du 16 Janvier 1907 approuvée par une Loi du 25 Juin de la même année, le Département de Seine-et-Oise a concédé, à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, l'exploitation d'une ligne de Chemin de fer d'Intérêt local, à voie d'un mètre 44, d'Arpajon à Etampes, avec embranchement du Faubourg St-Martin à Etampes.

A Etampes, cette ligne possède, pour assurer son Service local, une gare distincte de celle de la Compagnie d'Orléans. Mais, suivant une Convention en date du 26 Septembre 1929 <sup>en 17 avril 1913</sup> intervenue entre le Département de Seine-et-Oise et la Compagnie d'Orléans, des voies spéciales <sup>installées spécialement pour</sup> constituant l'échange <sup>en trafic</sup> entre les deux réseaux ont été aménagées et le dispositif de raccordement entre les voies ferrées du réseau secondaire et celles du Réseau P.O. ont été installés aux abords de la gare d'Etampes en vue de permettre la circulation <sup>sans transbordement de marchandises</sup> des wagons des grands réseaux sur la ligne

*x voir la cour des  
marchandises de la gare  
d'Etampes P.O.  
D'autre part, suivant  
une convention en date  
du 25 juil 1929, intervenue  
entre la Cie d'Orléans,  
le département de Seine-  
et-Oise et la Cie  
d'Orléans, des voies  
d'échange ~~installées~~  
à la gare  
d'Etampes  
un funiculaire se voit  
d'échange raccordé  
aux voies de la Cie  
d'Orléans, a été installé  
aux abords de la gare  
d'Etampes P.O.  
pour en permettre la*

....

d'Etampes à Arpajon des Chemins de fer de Grande Banlieue.  
*enfin,* Une autre Convention du 15 Février 1922 complétée  
par les Avenants du 1er Janvier 1930 et du  
ces derniers intervenus entre la Compagnie d'Orléans et la  
Société des Transports en Commun de la région parisienne qui  
s'est substituée à la Compagnie des Chemins de fer de Grande  
Banlieue, règle les conditions de location des wagons P.O.  
ou assimilés admis à circuler sur la ligne d'Etampes à Arpajon

La Compagnie d'Orléans et la Société des Transports  
en Commun de la région parisienne se sont, en outre, mises  
d'accord pour régler, par les dispositions ci-après, les  
conditions dans lesquelles doit se faire, à Etampes, le  
service d'échange des marchandises de grande et de petite  
vitesse entre les lignes des deux réseaux :

#### ENTRETIEN DES INSTALLATIONS D'ECHANGE

-----

ART. 1er.- Les voies et autres installations affectées au Service d'Echange sont entretenues par les soins et aux frais de la Société des Transports en Commun de la région parisienne, à l'exception de celles établies dans les emprises de la Compagnie d'Orléans qui sont entretenues par les soins de la Compagnie d'Orléans pour le compte et aux frais de la Société des Transports en Commun de la région parisienne.

Toutes les sommes dues à la Compagnie d'Orléans par application des dispositions qui précèdent doivent lui être remboursées, avec une majoration de dix pour cent (10 %) pour frais généraux et intérêts, dans le mois qui suit la présentation des mémoires.

#### ECHANGE DES VOYAGEURS, BAGAGES, ANIMAUX ET MARCHANDISES DE GRANDE VITESSE

-----

ART. 2.- Les voyageurs avec leurs bagages, dans le

cas où ceux-ci n'<sup>ont</sup>auront pas fait l'objet d'enregistrements directs, passent d'une gare à l'autre et sont traités, en ce qui concerne le réseau d'Orléans, comme les voyageurs en provenance ou à destination de la localité.

ART. 3.- Les bagages ayant fait l'objet d'enregistrements directs, les articles de messageries, les denrées et les colis postaux arrivant par la ligne d'intérêt local à destination du réseau d'Orléans ou vice versa, sont amenés ou pris, par les soins de la Société des Transports en Commun de la région parisienne, dans la gare de la Compagnie d'Orléans, où se fait la reconnaissance contradictoire.

Exceptionnellement, les animaux, les voitures, les cercueils et les marchandises transportées par wagons complets en grande vitesse sont transmis sur wagons comme il est dit ci-après pour les transports à petite vitesse par wagon complet.

ECHANGE DES MARCHANDISES DE PETITE VITESSE  
-----

ART. 4.- Les <sup>chargements par wagons complets</sup> ~~marchandises transportées par wagons~~ complets dans les wagons des grands réseaux admis à circuler sur la ligne d'Etampes à Arpajon, de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, sont ~~prises~~ ou <sup>sans transbordement/</sup> ~~remises en wagons/~~ sur les voies d'échange établies aux abords de la gare d'Etampes P.O.

Les wagons <sup>complets</sup> ~~chargés~~ qui ne pourraient être admis par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne à circuler sur la ligne départementale <sup>sont</sup> ~~seront~~ transbordés sur les voies spéciales établies à cet effet dans les dépendances de la gare d'Etampes P.O.

<sup>les marchandises de détail sont transbordées sur</sup>  
~~Il en est de même pour les marchandises de détail~~  
<sup>es mêmes voies spéciales et/</sup>  
~~à la condition que/~~ celles remises par la Société des

Transports en Commun de la région parisienne <sup>sont</sup> soient groupées dans des wagons collecteurs de la Compagnie d'Orléans, de telle sorte que, parmi les wagons compris dans une même transmission, il n'y en ait pas plus d'un chargé de moins de 4.000 Kgs, à moins qu'il ne s'agisse de wagons complets par le volume.

La traction des wagons pleins ou vides, avant et après leur remise ou le transbordement, est effectuée par les soins, aux frais et sous la responsabilité de chaque Compagnie pour ses propres transports.

Les wagons remis par la Société des Transports en Commun de la région parisienne doivent être amenés aux emplacements qui sont désignés par la Compagnie d'Orléans.

ART. 5.- Les opérations de déchargement et de rechargement dont l'ensemble constitue le transbordement sont effectuées par la Société des Transports en Commun de la région parisienne et à ses frais pour le compte des deux réseaux.

La Compagnie d'Orléans perçoit, pour le transport sur ses rails des marchandises ainsi échangées, les taxes (y compris le droit de transmission) résultant de ses tarifs.

Pour les marchandises par wagon complet, les taxes perçues du public pour le transbordement des marchandises en général, des voitures et des animaux sont conservées par la Société des Transports en Commun de la région parisienne.

Pour les marchandises de détail, la Compagnie d'Orléans ayant à faire dans sa gare une double opération de déchargement et de rechargement, en sus de la double opération analogue faite par le personnel de la ligne départementale sur les installations d'échange, il est entendu que les taxes de transbordement perçues du public sont partagées par moitié entre les deux parties contractantes.

21 Janvier 1932.

V.E. 29

## NOTE sur un projet de

Convention entre notre Compagnie et les Chemins de fer  
de Grande banlieue pour la location du matériel roulant  
P.O. admis à circuler entre Etampes et Arpajon (S-&-O).

-----

Réponse à la question posée par M. le Sous-Chef de  
l'Exploitation.

----

Nous avons indiqué au rouge sur le texte ci-joint, la  
différence entre notre projet de Convention et celle du 15  
Février 1922.

Bien que ces différences soient peu importantes, nous  
avons établi, suivant l'usage, une convention nouvelle, en  
raison des modifications qui pourraient se produire dans  
l'avenir à l'un des points de contact.

Cependant la question pouvant être réglée par un Avenant  
à la Convention de 1922, nous avons préparé à cet effet le  
projet d'Avenant ci-joint, *et modifié notre lettre d'envoi*.

---

ETAMPES PO  
Etampes

13 AOU 1930  
13 août 30

#

Marcinelle  
ST/A. 938



Service de Messagerie  
Bureau des Giffans  
T.E. 29

Exploitation  
Commerciale  
conservée  
avec suite à

1918  
57

Inspecteur Principal  
Félix

Le titre de compte rendu et  
votre lettre V.E. 29  
à compta rendu et  
ST/A. 867, vers vous  
répondre à votre lettre  
Paris 25 Juis -  
Paris 14.8.30

En ce jour à votre  
transmission que E Ct je  
vous adresse ci-joint : l'exemplé  
de la Note de service de gare  
N° 58 pr qui réglemente  
les conditions des échanges  
de matériel chargé ou vide  
entre le réseau PO et le  
réseau Chemin de fer de  
France Bauléens.

Cette note de service  
a été rédigée d'accord avec  
l'Inspecteur de la C<sup>ie</sup> C.G.B.  
Les voyons ne circuleront bien  
que sur la portion Etampes  
Orpajon, les transports de ou pour  
les lignes et transiteront par  
Maine ou la Freté clais.

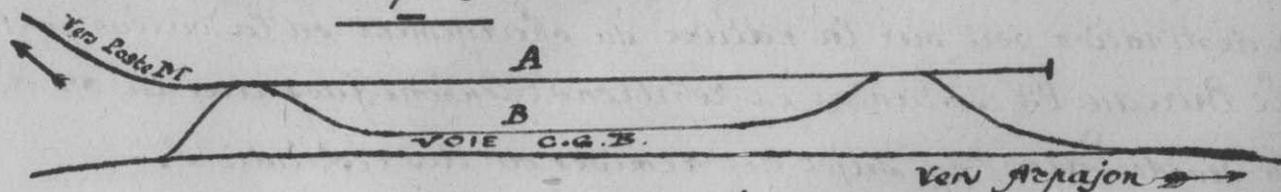
h/Note  
1 bice

LE CHEF DE GARE

*[Signature]*

Gare d'Etampes.  
Note de Service n° 58. P.V.

Réglant les Conditions d'échange du matériel et des agrès  
entre les Compagnies P.O & C.G.B.



I.- A partir du 1<sup>er</sup> Août les wagons chargés destinés aux gares de la C<sup>ie</sup> C.G.B. situées entre Morigny S<sup>t</sup> Michel & Arpajon peuvent être livrés à cette Compagnie sans transbordement du chargement en gare d'Etampes.

II.- Les transports admis au bénéfice de cette mesure concernent :

1<sup>o</sup> Les wagons chargés à leur limite de charge ou de capacité.

2<sup>o</sup> Les wagons chargés de marchandises dont la manutention incombe au Public d'après le tarif appliqué sur notre réseau.

3<sup>o</sup> Wagons transportant des animaux sur pied, des cercueils ou des cultures.

Nous pourrions remettre également à la C<sup>ie</sup> C.G.B. les wagons vides et agrès nécessaires pour assurer, à destination de notre réseau ou de nos au delà, les transports désignés ci-dessus effectués dans les conditions indiquées.

III.- Tous les wagons pourront être remis à la C.G.B. à la condition que le empattement ne soit pas supérieur à 4<sup>m</sup>50.

Les wagons à bogies peuvent également être remis sans inconvénient

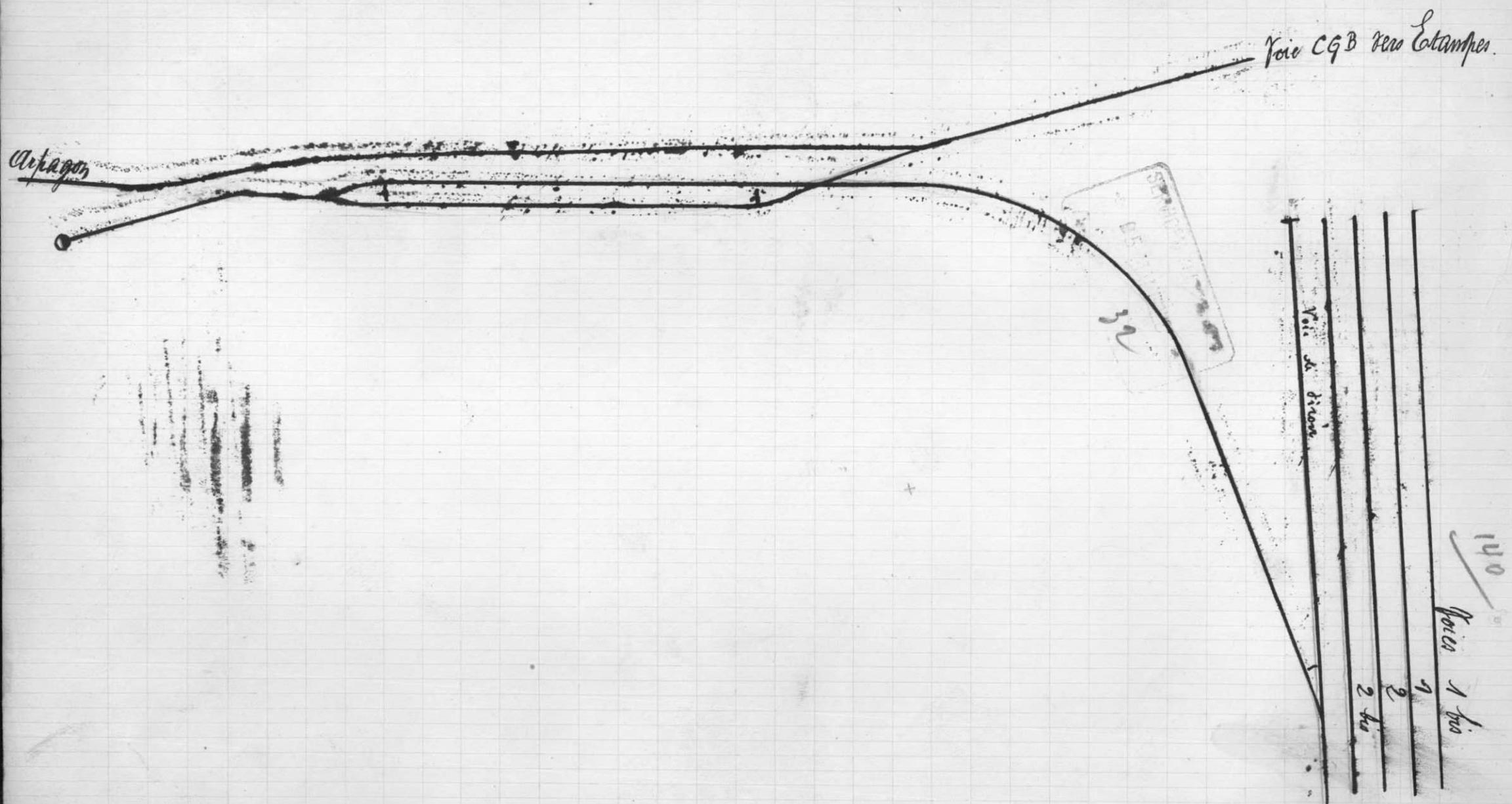
Les marchandises qui par leur longueur nécessitent l'utilisation des tréteaux sur deux wagons <sup>ou sur un</sup> ne pourront être remises au C.G.B. que si les de grande longueur reposent sur des tréteaux pivotants.

II.- Les colis de détail déchargés à Etampes local seront enlevés par les soins la C<sup>ie</sup> C.G.B. comme par le passé.

Les chargements ne pouvant être livrés au C.G.B. par suite du type des wagons ou de leur destination (lignes Est du réseau C.G.B.) seront transbordés à Etampes P.V. dans des wagons des grands réseaux pour le 1<sup>er</sup> cas et dans des wagons C.G.B. pour le deuxième. (à la même aux soins du C.G.B.)

I.- Les wagons livrés à la C<sup>ie</sup> C.G.B. seront conduits à 10<sup>h</sup>30 sur la voie (voir schéma ci-dessus) et les wagons restitués seront pris sur la voie E

Opac de Etampes  
Raccourcissement de la voie du CGB avec la voie P.O à Morigny



Voie CGB vers Etampes

Arpagon

Voie de diversion

32

140

Voies 1 tra

2

2 km

Acût 1930

Bureau des  
Affaires Commerciales

V.E.29

Monsieur l'Inspecteur Principal  
 Chef d'Arrondissement de l'Exploitation  
 à PARIS.-

Suite à nos précédentes communications relatives aux conditions d'échange à Etampes-Morigny de notre matériel roulant admis à circuler sur la ligne d'intérêt local d'Etampes à Arpajon des Chemins de fer de Grande Banlieue.

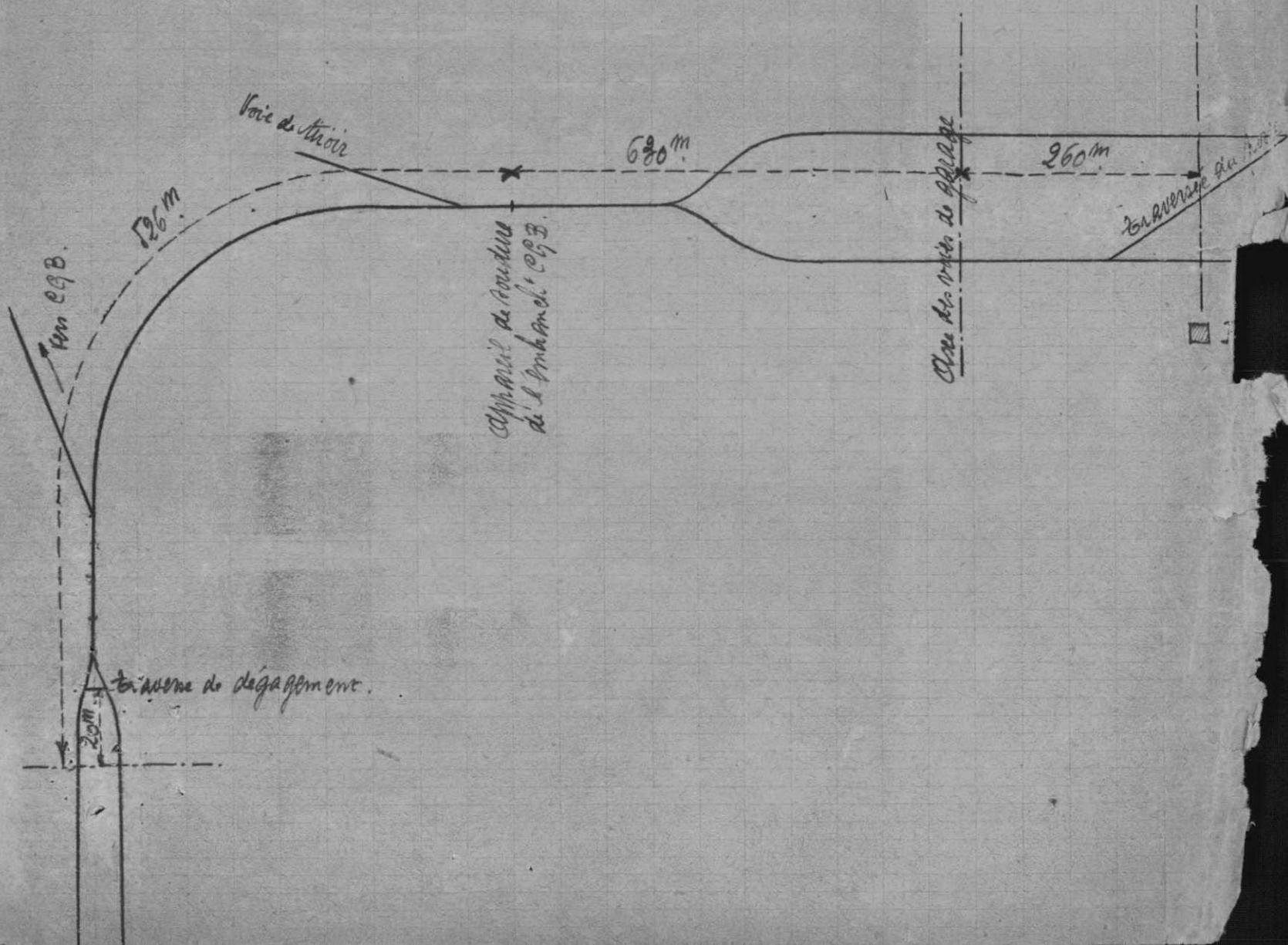
Par notre lettre du 25 Juin dernier nous vous avons demandé de nous renseigner sur les conditions de desserte du nouveau chantier de Morigny.

Je vous prie de hâter l'envoi de ces renseignements.

En outre vous voudrez bien nous faire savoir si le transbordement des marchandises de détail et des chargements qui ne peuvent pas continuer sur les Chemins de fer de Grande Banlieue tels que wagons à grand empâtement, couplages, etc... s'effectuera toujours en gare d'Etampes ou aux nouvelles installations de Morigny.

Enfin nous pensons que les wagons remis par notre gare d'Etampes ne circuleront qu'entre celle-ci et Arpajon et que les transports de ou pour les lignes Est des Chemins de fer de Grande Banlieue continueront à transiter par Maisse ou

ETA MPES PO



Demandons à l'État de  
nous renseigner sur les conditions de la  
répente du nouveau chantier de  
Norigny - voir note de 19/5 de G. Sadir  
et de nous indiquer si le transport des  
marchandises de détail et des  
chargements qui ne peuvent pas  
continuer sur la Gde Banlieue des  
grs rayons à gros empaquetement,  
coulages, etc.  
s'effectuera toujours en gare d'Étampes  
ou aux nouvelles installations de  
Norigny.

Répondons que les rayons venant  
par la gare d'Étampes ne circuleront  
qu'entre celle-ci et Argoson, et que les  
transports <sup>se ou</sup> pour les lignes est de la  
Gde Banlieue continueront à transiter  
par la gare de la Ferté - mais nous le  
confirmer.

Faisons passer copie de la Convention  
signée par la voie (voir F)

1/8



#

En réponse à Monsieur le chef de l'Exploitation  
affaires Commerciales

A titre de compte rendu et comme suite  
à votre lettre V.E. 29.

Le pièce

Paris, le 2/8 30

L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
CHEF D'ARRONDISSEMENT D'EXPLOITATION

*H. [Signature]*

*vous nous demandez  
sur les renseignements  
par l'échange de lettres  
5/8 30*

W

#

VERGÉ  
18/11/1930  
MOUVEMENT

CHEMIN DE FER D'ORLÈANS  
- 3 JUIN 30  
N° 2465  
SERVICE

Monsieur Blondel.  
Ingénieur, chef du 1<sup>er</sup> arrt voie Paris

Je vous serais obligé de vouloir bien m'adresser  
un double exemplaire, un extrait du plan  
de la gare figurant le nouveau raccordement  
dont il s'agit

L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
CHÉF D'ARRONDISSEMENT DE L'EXPLOITATION

Paris, le 2/7 30

Monsieur Poplin  
Inspecteur Principal de l'Exploitation  
Paris

En joint, en deux exemplaires,  
l'extrait du plan demandé

L'Ingénieur Chef du 1<sup>er</sup> Arrondissement

Maurice

Haut

2 pièces  
1 croquis  
2 plans

31 juillet 1930

Il s'agit d'un 20/5 avec deux  
avec deux de la voie chambre  
Voies de la voie de la gare  
un dessin de la gare  
Paris demandé  
4/8

ST. A  
667

Monsieur L'Inspecteur Principal  
Paris

Je joins à votre transmission du  
26 Juin un schéma coté au  
raccordement de votre faisceau  
marché aux deux voies d'échange  
de la C<sup>ie</sup> au C.G.B.

PARIS

- 1: La mise de la manœuvre de l'axe du faisceau à la traversée de dégroupement des deux voies se fera à environ 40 m, compris le trajet retour et les opérations de changement de voie dans le cas de continuité et de reprise de matériel.
- 2: La remise du faisceau d'échange sera effectuée par votre machine de manœuvres habituelle (4 voies)
- 3: Cette manœuvre sera faite très probablement au cours des travaux de chantier de la voie et de l'embranchement. L'autre place à proximité de la voie de tirage figurera sur le schéma.

## N O T E

Vu d

Une Convention en date des 19 Avril/17 Juin 1913 a été passée entre notre Compagnie et le département de Seine-et-Oise pour le raccordement de la ligne d'intérêt local d'Arpajon à Etampes à notre gare d'Etampes (pièce A).

Un Arrangement en date du 31 Mars 1915 a été conclu par notre Compagnie avec la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, exploitante de la dite ligne d'intérêt local, pour régler l'échange des marchandises de grande et de petite vitesse (pièce B).

Les marchandises sont échangées par transbordement à notre gare d'Etampes.

En 1921, le Département a demandé une modification des installations des Chemins de fer de Grande Banlieue, à nos gares de contact à Arpajon et à Etampes, afin que nos wagons puissent circuler sur la ligne d'intérêt local (pièce C).

Ces modifications ont été réalisées en premier lieu à Arpajon où l'échange du matériel s'effectue aux conditions de la Convention du 15 Février 1922, complétée par Avenant du 1er Janvier 1930 relevant les taux de location de notre matériel (pièce D).

Une Convention préparée par le Service de la Voie a été passée avec le Département pour l'établissement des installations destinées à permettre l'échange du matériel à Etampes (pièce F).

Les nouvelles installations d'Etampes sont maintenant terminées et les Chemins de fer de Grande Banlieue nous font connaître leur intention de mettre le nouveau raccordement en service le 1er Août prochain (pièce E).

M. Deltour au point  
par avoir été  
voisi ?  
type de la lettre  
en 1917 un type  
le 11/12 - 1913

L'Arrondissement fait savoir que la circulation peut s'effectuer.

Les projets de lettre ci-joints ont pour objet de donner notre accord à cette mise en service.

Nous préparons un projet de Convention pour régler, comme à Arpajon, la location de notre matériel roulant qui sera admis à circuler entre Etampes et Arpajon et, en même temps, la modification de l'Arrangement du 31 Mars 1915 pour l'échange des marchandises .

*Couilly*

30 Juillet 1930

*copie referé  
à Belleni  
le 30/7/1930*

*A. Baillargues*

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Monsieur l'inspecteur principal  
Chef d'arrondissement de l'exploitation  
à PARIS,

*à considérer, demandé et est de minutes mis par  
V.E. 20*

*réponse à l'inspecteur*

Par votre communication S T 911, du 11 Juillet courant vous nous faites connaître que les travaux entrepris à Etampes pour le raccordement des voies de notre Compagnie à celles du Réseau des Chemins de fer de Grande Banlieue sont terminés et vous nous demandez nos instructions pour la mise en service de ce nouveau raccordement.

*réponse à l'inspecteur*

*réponse à l'inspecteur*

Je vous informe que nous n'avons pas d'objection à la continuation de nos wagons sur la ligne d'Etampes à Arpajon des Chemins de fer de Grande Banlieue, puisque les installations sont maintenant réalisées.

Vous pourrez donc, d'accord avec les Chemins de fer de Grande Banlieue, à partir du 1er Août prochain, faire continuer d'Etampes sur leur ligne, comme nous le faisons déjà à Arpajon, nos wagons chargés dans les conditions suivantes :

- Wagons chargés à leur limite de charge ou de capacité,
- Wagons chargés de marchandises dont la manutention incombe au public d'après le tarif appliqué sur notre réseau
- Wagons transportant des animaux sur pied, des voitures ou des cercueils.

Dans les limites de nos disponibilités, la gare d'Etampes remettrait également aux Chemins de fer de Grande Banlieue les wagons vides nécessaires pour assurer à destination de notre réseau et de ses au-delà, les transports désignés ci-dessus effectués dans les conditions indiquées.

La gare d'Etampes conserverait attachement :

1° - des wagons <sup>remis aux chemins de fer de Grande Banlieue et</sup> ~~admis à circuler sur les chemins de fer de ce réseau par ce Réseau de Grande Banlieue~~, en vue de la perception du loyer qui nous sera dû;

2° - des tonnages des marchandises de détail <sup>transbordées à Etampes</sup> pour lesquels nous aurons à réclamer les demi-frais de transbordement dans les conditions appliquées à Arpajon.

Vous voudrez bien donner les instructions utiles

LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

Signé : Baillauges

Répondons à l'Usuard que nous  
n'avons pu d'objection à la continuation de  
nos travaux sur la ligne de la grande  
Dunliere puis que les installations sont  
maintenant très loyales

On en informera le g<sup>d</sup> Bontemps  
en lui faisant connaître que le service  
sera effectué dans les mêmes conditions  
qu'à Chapsy on et que nos propositions  
pour le règlement définitif de l'organisa-  
tion de ce service vont lui parvenir  
prochainement

17 Juillet 30

Ed J  
10/11/30

C/YP.

RÉSEAU  
DES  
CHEMINS DE FER  
DE GRANDE BANLIEUE

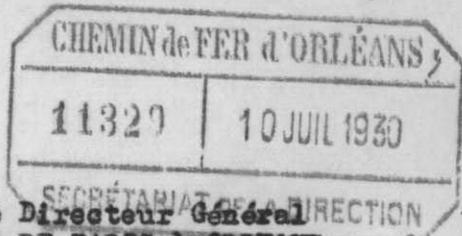
R. C. : S. T. C. R. P. Seine 130.053

Adresser la Correspondance à la  
Direction des Chemins de Fer  
de Grande Banlieue,  
sans désignation de personnes.

OBJET :

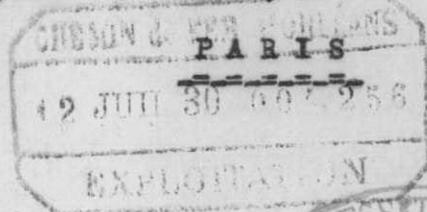
Travaux en gare d'Etampes pour  
l'accession des wagons Gds Réseaux  
Pièces jointes :

Versailles, le 7 Juillet 1930.  
67, Rue de la Paroisse  
Téléphone 19-12



Monsieur le Directeur Général  
CHEMIN DE FER DE PARIS à ORLÉANS

8, rue de Londres, 8



Monsieur le Directeur Général,

Nous avons l'honneur de vous faire connaître que les travaux exécutés en gare d'ETAMPES pour permettre l'accession des wagons Grands Réseaux sur les lignes du Réseau des Chemins de fer de Grande Banlieue ayant donné lieu à des essais satisfaisants effectués le Jeudi 3 courant, la réception provisoire de ces travaux sera prochainement prononcée.

Nous aurions l'intention de mettre ce raccordement en service dès le 1er AOUT prochain.

Toutefois, il serait nécessaire qu'avant cette date une entente intervienne entre nos Réseaux pour son exploitation.

Nous vous serions obligés de bien vouloir nous saisir de la consigne commune que vous croiriez devoir être appliquée.

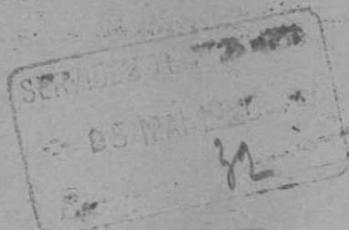
En ce qui concerne la convention d'échange à intervenir, nous vous proposons d'adopter les règles appliquées pour l'échange des wagons en gare d'ARPAJON.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de notre considération très distinguée.

L'Ingénieur chargé de la Direction

*Remontez à M. Perrot, S.T.  
ici en ce qui concerne par*

IMP. CARBONNE - 3, RUE DU SUCCE - MONTREUIL



140

M. Lafont,

565

Suite à la correspondance que nous avons échangée au sujet du raccordement d'usine à permettre le travail des wagons des grands réseaux sur la ligne d'intérêt local Nanterre à Stamps.

Je vous prie de me faire savoir, d'urgence, où en est l'installation de ce raccordement et, si possible, la date probable de sa mise en service.

Vous joindrez à votre réponse un croquis sommaire des installations en cours d'exécution.

26/4. 20.

INSPECTEUR PRINCIPAL  
DU ARRONDISSEMENT DE L'EXPLOITATION

Houff

1<sup>o</sup> Janvier 1930.

A V E N A N T

à la Convention du 15 Février 1922 passée entre la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Orléans et les Chemins de Fer de Grande Banlieue pour la location du matériel roulant des Chemins de fer d'Orléans admis à circuler entre Arpajon (Seine-&-Oise) et Etampes.

-----

La Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, société anonyme au capital de 60 millions de francs, dont le siège social est à Paris, 53 ter, Quai des Grands Augustins, représentée par M. André MARIAGE, Président du Conseil d'Administration, Administrateur-Délégué, ou par M. ANTOINE COSTE, Administrateur, Secrétaire Général, la dite Société agissant comme exploitante pour le compte du Département de Seine-&-Oise du Réseau des Chemins de Fer de Grande Banlieue, en vertu de la convention d'affermage du 29 Juin 1928,

d'une part ;

Et la Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans, représentée par M. HENRY-GREARD, son Directeur,

d'autre part;

Ont convenu de substituer les taux ci-après à ceux prévus à l'article 3 de la Convention du 15 Février 1922, pour la location des wagons P.O. ou assimilés admis à circuler sur la ligne du réseau des Chemins de Fer de Grande Banlieue d'Arpajon à Etampes.

2 francs	pour	la première période	de 24 heures
2	"	"	deuxième "
4	"	"	troisième "
4	"	"	quatrième "
8 francs	par période	de 24 heures	en sus de la quatrième.

Il n'est rien changé aux autres stipulations de la Convention sus-rappelée.

Le présent Avenant dont les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge du Réseau des Chemins de Fer de Grande Banlieue, aura son effet immédiatement.

Fait double à PARIS, le premier Janvier mil neuf cent trente.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE  
DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS,

signé: Henry - Jéart

Société des Transports en Commun  
de la Région Parisienne  
Le Secrétaire Général  
signé: Coste

Fait à Paris le 1<sup>er</sup> Juin  
pour prendre effet à dater  
du 1<sup>er</sup> Janvier 1930.

signé: Coste

Duplicata

Enregistré à Versailles A.C.

le sept. Juin 1930 No. 173 c. 2127

Recu: vingt-deux francs 10 cts.

signé: illisible

# Avenant

à l'Arrangement du 4 Juin 1913 entre la Compagnie d'Orléans et la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue pour l'échange du trafic de Grande et de Petite Vitesse à Arpajon.

Les Soussignés :

M. Nigond, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, agissant pour et au nom de celle-ci,

d'une part ;

Et la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue représentée par M. Charpentier, Président du Conseil d'Administration, agissant pour et au nom de celle-ci,

d'autre part ;

Sont convenus d'ajouter à l'Arrangement du 4 Juin 1913, un Article 7<sup>bis</sup> ainsi conçu :

" Article 7<sup>bis</sup>. - La durée du stationnement des wagons chargés ou vides de la Compagnie d'Orléans à la disposition du service d'échange ne devra pas, autant que possible, excéder 24 heures comptées à partir du passage des wagons sur les voies d'échange ou, dans le cas où ils ne pourraient être reçus sur celles-ci, à partir du moment où la Compagnie d'Orléans aura informé la Compagnie des chemins de fer de Grande Banlieue que les wagons chargés ou vides sont à sa disposition. Si les wagons ne sont pas restitués au plus tard dans la journée du lendemain de leur passage ou de leur mise à disposition, la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue paiera à la Compagnie d'Orléans une somme de trois francs (3 frs) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard.

" D'autre part, si la Compagnie d'Orléans ne fournissait pas le lendemain au plus tard du jour de la demande écrite qui lui en aurait été faite par la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, les wagons vides nécessaires au transbordement, elle paierait à la dite Compagnie de Grande Banlieue, une somme de trois francs (3 frs) par wagon et par période indivisible de 24 heures de retard.

"Pour tout wagon vide livré à la Compagnie des Chemins de fer  
de Grande Banlieue sur sa demande, et qui serait restitué vide, cette  
Compagnie paiera à la Compagnie d'Orléans, une somme de trois frs  
(3 frs) par journée indivisible de séjour sur les voies d'échange, avec mi-  
nimum de six francs (6 frs) par wagon.

"Le passage des wagons sur les voies d'échange ou leur mise à  
disposition seront, ainsi que leur restitution, constatés, contradicto-  
irement.

"Le règlement des sommes dues en vertu des quatre alinéas qui  
précèdent sera effectué mensuellement."

Le présent Avenant recevra son application immédiatement.  
Les frais de timbre sont à la charge de la Compagnie des Che-  
mins de fer de Grande Banlieue.

Fait double, à Paris, le neuf — Août  
Mil neuf cent quatorze.

Le Directeur de la Compagnie  
du Chemin de fer d'Orléans,  
Le Sous-Chief de l'Exploitation  
Signé: Dubois.

Le Président du Conseil d'Administration  
de la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue,  
L'Administrateur délégué,  
Signé: C. Lafin.

2° - à la charge de la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue pour le mobilier et les immeubles affectés au service d'échange.

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

Art 9. - La barrière à établir dans la clôture du Chemin de fer d'Orléans pour le passage de la voie de raccordement sera en principe fermée à clef; les clefs resteront entre les mains des Agents de la Compagnie d'Orléans.

Les frais annuels de manoeuvre de la barrière et ceux de la surveillance dans la gare de la Compagnie d'Orléans donneront lieu au paiement d'une redevance à cette Compagnie par celle des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Cette redevance est fixée à soixante francs (60 Frs) par an payables par semestre.

Art 10. - Le présent arrangement aura son effet à partir du jour de la mise en service des installations projetées. Il aura une durée illimitée. A partir d'un délai de cinq ans, il pourra être révisé ou résilié sur la demande de l'une quelconque des deux parties à charge par celle-ci de prévenir l'autre un an à l'avance.

La révision ou la résiliation des clauses du dit arrangement qui ont trait au principe ou à l'exercice de l'usage commun des installations d'échange est subordonnée à l'approbation du Ministère des Travaux Publics.

Art 11. - Les difficultés qui s'élèveraient entre les deux Compagnies au sujet des clauses financières du présent arrangement, seront jugées souverainement et sans appel par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre et les deux arbitres choisissant un tiers arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci serait désigné par M. le Président du Tribunal de Commerce de la Seine.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des installations d'échange, il sera statué par le Ministère des Travaux Publics, les Compagnies entendues.

Art 12. - Les frais de timbre de la présente Convention sont à la charge de la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue.

L'enregistrement sera à la charge de celle des deux parties qui succombera dans la difficulté qui aura rendu cette formalité nécessaire.

Fait double à Paris, le quatre juin mil neuf cent treize.

Le Directeur de la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans.  
Signé: Nigond.

Chef des Chemins de fer de Grande Banlieue  
Un Administrateur  
Signé: Monod.

# Arrangement

entre la Compagnie d'Orléans et la Compagnie des Chemins de Fer de Grande Banlieue (Seine et Seine-et-Oise) pour l'échange du trafic de grande et de petite vitesse à Arpajon.

## Entre les Soussignés:

Monsieur Nigond, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, dont le siège est à Paris, Place Valhubert N° 1, agissant pour et au nom de celle-ci, en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par le Conseil d'Administration à la date du 13 Octobre 1911,

d'une part,  
Et Monsieur Monod, Administrateur de la Compagnie des Chemins de Fer de Grande Banlieue, dont le siège social est à Paris, 3, rue Saint-Georges, agissant pour le compte de la Compagnie en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par le Conseil d'Administration en date du 22 Mai 1911,

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Suivant une convention en date du 14 Janvier 1907, approuvée par une Loi du 25 Juin de la même année, le Département de Seine-et-Oise a concédé à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, l'exploitation d'une ligne de Chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre 1/4 d'Arpajon à Etampes, avec embranchement du Faubourg St Martin à Etampes.

A Arpajon, cette ligne possèdera pour assurer son service local une gare distincte de celle de la Compagnie d'Orléans. Mais suivant une convention en date du Douze Février mil neuf cent treize intervenue entre le Département de Seine-et-Oise et la Compagnie d'Orléans des voies de transbordement pour l'échange des marchandises entre les deux réseaux seront aménagées dans cette gare. Ces installations seront établies conformément au plan ci-joint dont les dispositions ont été approuvées par Décision Ministérielle du 6 Août 1909.

La Compagnie d'Orléans et celle des Chemins de fer de Grande Banlieue se sont mises d'accord pour régler par les dispositions ci-après, les conditions dans lesquelles doit se faire, à Arpajon, le service d'échange des marchandises de grande et de petite vitesse entre les lignes des deux réseaux.

## Etablissement et entretien des installations d'échange.

Art. 1er. - La question des travaux d'établissement et des travaux complémentaires est réglée par la convention précitée du 12 Février 1913 passée avec le Département.

Art. 2. - Les voies et autres installations à établir immédiatement ou ultérieurement en vue du service d'échange seront entretenues par les soins et aux frais de la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue, à l'exception de celles établies dans les emprises de la Compagnie d'Orléans qui seront entretenues

par les soins de la Compagnie d'Orléans pour le compte et aux frais de la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Toutes les sommes dues à la Compagnie d'Orléans par application des dispositions qui précèdent, devront lui être remboursées, avec une majoration de dix pour cent (10%) pour frais généraux et intérêts, dans le mois qui suivra la présentation des mémoires.

### Echange des voyageurs, bagages, animaux et marchandises de grande vitesse.

Art. 3. - Les voyageurs avec leurs bagages, dans le cas où ceux-ci n'auront pas fait l'objet d'enregistrements directs, passeront d'une gare à l'autre et seront traités, en ce qui concerne le réseau d'Orléans, comme les voyageurs en provenance ou à destination de la localité.

Art. 4. - Les bagages ayant fait l'objet d'enregistrements directs, les articles de messageries, les denrées et les colis postaux arrivant par la ligne d'intérêt local à destination du réseau d'Orléans, ou vice versa, devront être amenés ou pris par les soins de la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue dans la gare de la Compagnie d'Orléans, où se fera la reconnaissance contradictoire.

Exceptionnellement, les chevaux, les animaux, les voitures, les cercueils et les wagons complets transportés en grande vitesse seront échangés sur les voies spéciales de transbordement comme il est dit ci-après pour les transports à petite vitesse par wagon complet.

### Echange des marchandises de petite vitesse.

Art. 5. - Les wagons ne circuleront pas d'un réseau sur l'autre. Les marchandises de petite vitesse transportées par wagons complets de 4000 Kgs, au minimum, ou payant pour ce poids seront échangées sur les voies spéciales de transbordement mentionnées ci-dessous.

Il en sera de même pour les chevaux, les animaux et les voitures et aussi pour les marchandises de détail à la condition que celles remises par la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue soient groupées dans les wagons collecteurs P. O. par les soins de la dite Compagnie de Grande Banlieue, de telle sorte que, parmi les wagons compris dans une même transmission, il n'y en ait pas plus d'un chargé de moins de 4000 Kgs à moins qu'il ne s'agisse de wagons complets par le volume.

Ces marchandises seront groupées, autant que possible, par direction, conformément aux indications qui seront données à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue par les agents de la Compagnie d'Orléans.

Chaque Compagnie effectuera la traction de ses wagons pleins ou vides entre sa gare propre et les installations d'échange.

La Compagnie d'Orléans se réserve de déterminer la fréquence de ses propres manoeuvres d'après les convenances de son service; les heures en seront fixées par le Chef de gare de la Compagnie d'Orléans qui avisera la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue ou son représentant. Les dits manoeuvres devant traverser à niveau le chemin de grande communication N° 19, il est expressément

stipulé que la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue sera seule chargée de la surveillance ou, s'il y avait lieu, du gardiennage de ce passage à niveau et dégage la Compagnie d'Orléans de la responsabilité des conséquences de tout accident qui viendrait à s'y produire.

Art. 6. - Les opérations de déchargement et de rechargement dont l'ensemble constitue le transbordement, seront effectuées par la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue à ses frais.

La Compagnie d'Orléans percevra pour le transport sur ses rails, des marchandises ainsi échangées, les taxes résultant de ses tarifs. Elle percevra également la moitié de la taxe de transmission de 0,10 fixée par les Arrêtés Ministériels en vigueur.

Pour les marchandises par wagon complet, les taxes qui pourraient être perçues du public pour le transbordement des marchandises en général, des voitures et des animaux seront attribuées intégralement à la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Pour les marchandises de détail, la Compagnie d'Orléans ayant à faire dans sa gare une double opération de déchargement et de rechargement en sus de la double opération analogue faite par la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue sur les installations d'échange, il est entendu que les taxes de transbordement perçues du public seront partagées par moitié entre les deux Compagnies.

Si par suite des nécessités de son service, la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue jugeait préférable de ne pas utiliser les installations d'échange pour le transbordement des marchandises de détail, elle devrait remettre ou enlever les marchandises sur les quais de la Compagnie d'Orléans dans les mêmes conditions que les expéditeurs ou destinataires de la localité et les taxes de transbordement perçues du public seraient partagées par moitié entre les deux Compagnies.

Art. 7. - La reconnaissance contradictoire des marchandises échangées ainsi qu'il est dit à l'Art. 5 ci-dessus, se fera au moment du déchargement des wagons de la Compagnie d'Orléans pour les marchandises en provenance du réseau d'Orléans et au moment de leur chargement dans les wagons de cette Compagnie pour les marchandises à destination de son réseau.

Les conséquences des avaries ou accidents de toute nature qui se produiraient au cours des opérations de transbordement seront supportées par la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue.

Les appareils de pesage nécessaires pour la reconnaissance contradictoire des marchandises, l'outillage et les fournitures nécessaires pour les manutentions seront fournis, établis et entretenus par la Compagnie des Chemins de fer de Grande Banlieue et à ses frais.

### Dispositions diverses.

Art. 8. - Les dommages résultant de l'incendie seront :

1° - A la charge de chacune des parties contractantes isolément pour le mobilier et les immeubles affectés à son propre service, pour les marchandises de son propre trafic local et pour les marchandises de transit dont elle aura pris charge ou dont il ne lui aura pas été donné décharge par l'autre partie dans les conditions prévues à l'Art. 7, enfin, pour son matériel roulant ou le matériel étranger qu'elle aura amené dans la gare de transit;